

- Araştırma Makalesi -

**⌘ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NÜN HUKUKİ NİTELİĞİNİN ÖĞRETİ
VE YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DEĞERLENDİRİLMESİ***

*THE EVALUATION OF THE LEGAL QUALIFICATION
OF THE HOME PORT LOG IN THE LIGHT OF DOCTRINE
AND COURT DECISIONS*

Arş. Gör. / Res. Asst. Güneş Karol IŞIKLAR**
Doç. Dr. / Assoc. Prof. Dr. Cüneyt SÜZEL***

ÖZ

Türk Hukuku'nda gemilerin kaydedildiği Milli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili ile inşası tamamlanmamış gemilerin kaydedildiği Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'in yanına ilk kez 2009 yılında "Bağlama Kütüğü" adını taşıyan kayıt düzeni de eklenmiştir. Ancak söz konusu kayıt düzeninin niteliği itibarıyla bir gemi sicili olup olmadığı

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale, 22/02/2022 tarihinde Editörler Kuruluna ulaşmış olup, 23/03/2022 tarihinde birinci hakem; 17/03/2022 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (gunes.isiklar@bilgi.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-9280-4505).

*** İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi - Müdür, İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi - Müdür, İstanbul Bilgi Üniversitesi Lisansüstü Hukuk Programları (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).

Bu makaleye atıf için; IŞIKLAR, Güneş Karol, SÜZEL, Cüneyt, "Bağlama Kütüğü'nün Hukuki Niteliğinin Öğreti ve Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi", DEHUKAMDER - Cilt: 4/Sayı: 1/Yıl: 2021, s. 33-248.

öğretide birçok açıdan tartışmaya açılmıştır. Bağlama Kütüğü'nün kuruluş amacının yanı sıra bu kayıt düzeni hakkındaki kuralların yer aldığı mevzuat hükümleri hakkında öğretide farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Özellikle de Bağlama Kütüğü'nün sicil işlevlerini taşıyıp taşımadığı ve de buraya kayıtlı araçlar üzerindeki mülkiyetin devri ve bunlar üzerinde rehin hakkının tesisi noktasında esaslı görüş ayrılıkları söz konusudur. Öte yandan yargı organlarının kararlarında ortaya koydukları görüşler de farklılık arz etmektedir. Uyuşmazlık Mahkemesi ile Danıştay kararlarında Bağlama Kütüğü bir gemi sicili olarak ele alınmaktadır. Yargıtay ise, yakın geçmişte verdiği aksi yöndeki kararlarda buraya kayıtlı araçlar üzerindeki aynı haklar hakkında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 997'nin yollamasıyla 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'ndaki taşınır hükümlerinin uygulanacağına hükmetmiştir. Çalışmada, öğretide ve yargı kararlarında ileri sürülen görüşler açıklanmakta ve değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bağlama Kütüğü, Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili, Gemi, Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği

ABSTRACT

Under Turkish Law, a new vessel registration scheme namely “Home Port Log” (“*Bağlama Kütüğü*”) had been introduced in 2009, in addition to the current ship registries National Ship Registry and Turkish International Ship Registry, as well as to the Special Registry for the Ships under Construction, where the ships of which construction is uncompleted are eligible to be registered. However, the matter of whether the Home Port Log registry scheme is a ship registry by its legal qualification has

been discussed in Turkish legal doctrine. In addition to the purpose of the introduction of the Home Port Log, divergent views have emerged in the doctrine regarding the provisions of the legislation consisting of the rules dealing with this registry system. In particular, there are deep divergences in terms of whether the Home Port Log provides legal functions of a registry, as well as the transfer of the ownership of the vessels registered in here and the establishment of a right of pledge on them. On the other hand, the opinions presented by the courts also differ. In the decisions of the Turkish Court of Jurisdictional Disputes and the Council of State, Home Port Log is considered as a ship registry. Nevertheless, according to the contrary decisions of the Turkish Supreme Court rendered in the recent past, the provisions of the Turkish Civil Code No. 4721 regarding the rights *in rem* of the movable properties shall be applied, in accordance with the reference directed by the Turkish Commercial Code No. 6102 Art. 997. In this study, the legal opinions alleged under doctrine and judicial decisions are to be explained and evaluated.

Keywords: Home Port Log, National Ship Registry, Turkish International Ship Registry, Home Port Log Regulation

GİRİŞ

13/01/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ (“TTK”) m. 954 ilâ 995 hükümlerine yer verilen bölüm başlığı “Gemi Sicili”dir. 01/07/2012 tarihinde yürürlüğe giren TTK'nın hiçbir hükmünde “bağlama kütüğü” ibaresi geçmemektedir. TTK yürürlüğe girmeden önce 2009 yılında ihdas edilen Bağlama Kütüğü'nün TTK'nın 954 ilâ 995 hükümleri çerçevesinde gemi sicili niteliğinde olup olmadığı ve buna bağlı olarak buraya kayıtlı araçların² mülkiyetinin devrinde uygulanacak hükümlerin yanı sıra bu araçlar üzerinde ihdas edilecek rehin hakkının niteliği ve özellikleri hakkında öğretilerde farklı görüşler bulunmaktadır³.

-
- ¹ 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG. Kanun'un güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).
- ² Bağlama Kütüğü ile ilgili mevzuatta, buraya kaydedilecek “*gemi, deniz ve içsu araçlarından*” bahsedilmekte ve bunların tanımlarına yer verilmektedir. Çalışmada, ilgili mevzuattaki “gemi”, “iç su aracı” ile “deniz aracını” bir arada ifade etmek üzere kısaca “araçlar” ifadesi kullanılacaktır. Tanımlanan araçlar hakkında ayrıca bkz. aşağıda II B.
- ³ Aşağıda aktarılabacak olan 491 sayılı KHK Ek Madde 12 ile EBKUY döneminde kaleme alınan Bağlama Kütüğü hakkındaki eserler için bkz. Atamer, K.: “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII, Bildiriler - Tartışmalar, 12 Haziran 2009*, Ankara 2009, s. 247-250 (“*Güncel Sorunlar*”); Atamer, K.: “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 2009, C. XXV, S. 4, (Prof. Dr. Reha Poroy'un Anısına Armağan), s. 301 vd. (“*Bağlama Kütüğü*”); Algantürk Light, S. D.: “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Güz 2009/2, Y. 8, S. 16, s. 49 vd.; Aksoy, S.: “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, Arkan, S. (ed.): *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan*, C. I, Ankara 2010, s. 63 vd.; Altop, A.: “Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 2005, Y. 10, S. 1-4, (Basım T: Ocak 2011), s. 1 vd.; Ünan, S.: ““Bağlama Kütüğü” İle İlgili Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 2005, Y. 10, S. 1-4, 2005 (Basım T: Ocak 2011), s. 15 vd. Konuyu 655 sayılı KHK m. 43 ve BKUY çerçevesinde ele alan eserler için bkz. Demir, İ.: “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2015, C. 64, S. 1, s. 103 vd. (“*Bağlama Kütüğü*”); Sözer, B.: *Deniz Ticareti*

Çalışmada da aktarılacağı üzere; – tartışmalı olmakla birlikte – ağırlıklı kazanan görüş, Bağlama Kütüğü’nün bir gemi sicili niteliğinde olmadığı yönündedir.

Çalışmada, sicile kayıtlı gemiler hakkında uygulama alanı bulacak TTK’nın ilgili hükümleri ile Bağlama Kütüğü’nün hukuki niteliği hakkında doktrinde ilgili sürülen görüşler kısaca aktarıldıktan sonra Bağlama Kütüğü’nün hukuki niteliğinin değerlendirildiği yargı kararlarına da değinilecektir. Çalışmada ilk olarak, Bağlama Kütüğü’nden terkin talebinin reddi üzerine hangi yargı yoluna başvurulması gerektiğinin irdendiği Uyuşmazlık Mahkemesi ile Danıştay kararları⁴ ve de Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçların mülkiyetinin devri hakkında uygulanacak

Hukuku, Gemi - Donatan - Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, B. 2, İstanbul 2012, s. 239 vd. (*Deniz Ticareti Hukuku*); Sevinç Kuyucu, A.: “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2017, C. 37, S. 2, s. 689 vd.; Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, İstanbul 2017, s. 303 vd. (*Deniz Ticareti Hukuku-D*); Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, *Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları)*, İstanbul 2018, s. 54-57 (*Gemilerin Eşya Hukuku*); Aydın, M.: *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2018, s. 182 vd.; Sözer, B., *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*, C. 1, *Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, B. 5, İstanbul 2019, s. 105-109 (*Ders Kitabı*); Yazıcıoğlu, E.: *Kender - Çetengil Deniz Ticareti Hukuku*, B. 16, İstanbul 2020, s. 129 vd.; Kara, H.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2020, s. 83-86; Topsoy, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, gemi, donatan, deniz ticareti sözleşmeleri*, İstanbul 2020, s. 102-111; Yetiş Şamlı, K.: *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, İstanbul 2021, s. 31-38, 85-88, 205-212; Demir, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, Ankara 2021, s. 145 vd. (*Ders Kitabı*).

⁴ Bkz. Danıştay, 10. D., 15/06/2015, E. 2011/10238, K. 2015/3007 (Lexpera, et. 23/01/2022); Uyuşmazlık Mahkemesi, HB., 09/04/2012, E. 2011/190, K. 2012/62 (Lexpera, et. 23/01/2022); Uyuşmazlık Mahkemesi, HB., 14/03/2016, E. 2015/211, K. 2016/111 (Lexpera, et. 23/01/2022).

hükümlerin değerlendirildiği Yargıtay 11. HD. kararları⁵ hakkında bilgi verilecektir. Daha sonra, çalışmanın asıl inceleme konusunu teşkil eden ve Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkının niteliğinin ve dolayısıyla Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliğinin ele alındığı 2021 tarihli Yargıtay 12. HD. kararı⁶ hakkında açıklamalar yapılacak ve verilen karar değerlendirilecektir.

I. TÜRK TİCARET KANUNU'NUN GEMİ SİCİLİNE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

TTK'daki "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitap'ta yer alan "Gemi" başlıklı Birinci Kısım hükümleri arasında "Gemi Sicili" başlıklı Üçüncü Bölüm (m. 954-995) ile "Mülkiyet ve Diğer Ayni Haklar" başlıklı Dördüncü Bölüm (m. 996-1060) hükümleri yer almaktadır. Dördüncü Bölüm hükümleri, aksi Kanunda öngörülmediği müddetçe "Türk Gemi Siciline" kayıtlı gemiler hakkında uygulanır (TTK m. 996). Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan Türk gemilerinin üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklar ise TTK m. 997 f. 1'in yollamasıyla 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'ndaki ("TMK")⁷ taşınır hükümlerine tabidir. TTK'daki gemi sicili hükümleri ile bu sicillere kayıtlı gemiler

⁵ Bkz. Yargıtay, 11. HD., 19/11/2014, E. 2014/10235, 2014/17936 K. (Lexpera, et. 23/01/2022); Yargıtay, 11. HD., 24.1.2018, E. 2016/6580, K. 2018/637 (Lexpera, et. 23/01/2022). Bu kararların yanı sıra, Bağlama Kütüğü'nün ihdasından önce verilmiş olan teknik kütüğe dair Yargıtay 11. HD. kararına da değinilecektir. Karar için bkz. Yargıtay, 11. HD., 10/10/2006, E. 2005/9373, K. 2006/10070 (Lexpera, et. 23/01/2022).

⁶ Bkz. Yargıtay, 12. HD., 02/02/2021, E. 2020/9457, K. 2021/954 (Lexpera, et. 23/01/2022).

⁷ 08/12/2001 tarihli ve 24607 sayılı RG. Kanun'un güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).

üzerindeki aynı haklara ilişkin hükümlerin uygulama alanı noktasında, TTK m. 996'de ifade edilen “Türk Gemi Sicili’ne” kayıtlı gemilerin kapsamının belirlenmesi gerekmektedir⁸. TTK’da düzenleme alanı bulan “Milli Gemi Sicili’ne” (“MGS”)⁹ (m. 954-985) kayıtlı gemiler şüphesiz ki bu kapsamdadır. Bununla birlikte henüz gemi vasfını kazanmamış olsa da TTK m. 986 ilâ 982 aralığında “Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil’e” ilişkin hükümlere yer verilmiştir (“YHGS”) (TTK m. 986-992).

⁸ TTK dönemi ile ilgili olarak gemi sicilleri hakkında bkz. Yazıcıoğlu, 95 vd.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 119 vd.; Sözer, *Ders Kitabı*, 57 vd.; Topsoy, 65 vd.; Kara, 67 vd.; Demir, *Ders Kitabı*, 101 vd.; Deniz Kaner, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I-II, B. 4, İstanbul 2021, s. 30 vd. ETTK dönemi ile ilgili olarak ayrıca bkz. Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, *Giriş - Gemi, Donatan ve Donatma İştirâki, Gemi Adamları*, B. 3, İstanbul 1970, s. 132 vd.; Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, *Giriş - Gemi*, Ankara 1971, s. 198 vd. (*Deniz Ticareti Hukuku*); İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994, s. 34 vd.; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, B. 6, İstanbul 2001, s. 106 vd.; Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersi Kitabı*, C. I, *Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, Ankara 2003, s. 41 vd.; Çağa, T. - Kender, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, *Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, B. 16, İstanbul 2010, s. 72 vd.

⁹ TTK’da “Milli Gemi Sicili” şeklinde bir ifadeye yer verilmemektedir. TTK m. 954-985’te ağırlıklı olarak kullanılan ifade “gemi sicili” olmakla birlikte, “Türk Gemi Sicili” ifadesine de (örn. TTK m. 958, 962, 996, 997, 1121) rastlanılmaktadır. Buna karşılık TUGSK m. 2’de; “6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 839 uncu ve diğer maddelerinde [TTK m. 954 vd.’nda] öngörülen gemi sicili” şeklinde “Milli Gemi Sicili” tanımı yapılmaktadır. Bu tanımla, TTK’da düzenlenen gemi sicilinin TUGS’den ayırt edilmesi amaçlandığı yönünde: Yazıcıoğlu, 97 dn. 168. TTK’da kullanılan “gemi sicili” ile “Türk Gemi Sicili” ibareleri kural olarak MGS’yi ifade etmektedir. Ancak belirli hükümlerde (örn. m. 996 ve 997) kullanılan “Türk Gemi Sicili” ibaresini; MGS ile TUGS’ye kapsayacak şekilde okumak gerektiği belirtilmektedir, bkz. Topsoy, 68. Aynı görüşte: Yetiş Şamlı, 84-85. *Sözer*, TTK m. 996-997 bakımından aynı sonuca varmakta ve TUGS’yi belirli istisnalar barındırmakla birlikte Türk Gemi Sicili sisteminin bir parçası olduğunu savunmaktadır, bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 92-95. Yazar ayrıca TTK’daki terminolojiyi eleştirmekte ve TUGS’yi “gerçek anlamda sicil niteliği taşımayan” kayıt düzeni olarak ifade etmektedir, bkz. a.g.e., 61-63. TTK’daki gemi siciline dair hükümlerin TTK m. 995 ve de TUGSK ile TUGSY çerçevesinde TUGS hakkında uygulama alanı bulması ile ilgili aşağıda ayrıca açıklama yapılacaktır.

Bu çerçevede YHGS'ye kayıtlı inşa hâlindeki gemiler hakkında da sicil hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ("TUGSK")¹⁰ ile ihdas edilen ve TTK m. 995 uyarınca hakkındaki hükümler saklı tutulan "Türk Uluslararası Gemi Sicili" ("TUGS") de hukuki anlamda sicil niteliğindedir¹¹.

TTK m. 941 (29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹² ("ETTK") m. 824 f. 2 uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ("UAB")¹³ tarafından tutulan "özel sicil" in¹⁴ her ne kadar adında "sicil"

¹⁰ 21/12/1999 tarihli ve 23913 sayılı RG. Kanun'un güncel tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (et. 23/01/2022).

¹¹ "Türk Uluslararası Gemi Siciline ilişkin esaslar, sicilde kayıtlı hakların devri, sicil kaydının terkinine ilişkin usul ve esaslar Bakanlık tarafından hazırlanacak yönetmelik ile tespit edilir." (TUGSK m. 6 f. 2). Bu hüküm uyarınca yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği ("TUGSY") (23/06/2000 tarihli ve 24088 sayılı RG) m. 14'e göre; "TUGS'ye tescil işlemleri ile, gemilerin terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemler, TTK ve 31/12/1956 tarihli ve 8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesinin, 4490 sayılı Kanuna [TUGSK'ya] aykırı olmayan hükümleri uygulanır". TTK'daki aynı haklara dair hükümlerin TUGS'ye kayıtlı gemiler üzerindeki uygulama alanına aşağıda değinilecektir, bkz. II C 3 b.

¹² 09/07/1956 tarihli ve 9353 sayılı RG. ETTK'nın yürürlükte olduğu son tarih olan 30/06/2012'deki tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (et. 23/01/2022).

¹³ 02/07/2018 tarihli ve 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ("703 sayılı KHK") (09/07/2018 tarihli ve 30743 sayılı RG [3. Mükerrer]) uyarınca; "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın" yerini "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" almıştır.

¹⁴ TTK m. 940 anlamında Türk gemisi olmayan bir gemi, TTK m. 940 koşullarını karşılayan bir kimseye kendi adına işletilmek üzere bırakılmışsa; bu gemi TTK m. 941 f. 2'de öngörülen koşullar çerçevesinde UAB tarafından alınan izin doğrultusunda geçici olarak Türk bayrağı çekebilir. TTK m. 941 f. 3 uyarınca, bu kapsamda Türk bayrağı çeken gemiler UAB tarafından tutulan özel bir sicile kaydedilir. Konu hakkında ayrıca bkz. Süzel, C.: "815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Ka-

kelimesine yer verilmiş olsa da bu kayıt düzeninin hukuki anlamda sicil niteliği taşımadığı¹⁵ tartışmasızdır.

Çalışma konusu Bağlama Kütüğü bakımından ise değerlendirme ayrı bir başlık altında bir alt kısımda yapılacaktır.

II. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ

A) İLGİLİ MEVZUAT

Bağlama Kütüğü'nün kurulması; 30/06/2009'da yürürlüğe giren, 06/05/2009 tarihli ve 5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un ("5897 sayılı Kanun")¹⁶ kabulüyle gerçekleşmiştir. 5897 sayılı Kanun ile, 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'ye ("491 sayılı KHK")¹⁷ "Bağlama Kütüğü" başlıklı Ek Madde 12 dahil edilmiştir. Sekiz fıkradan oluşan hüküm yayımlandığı şekliyle aşağıdaki gibiydi:

nunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 135-136, Kasım-Aralık 2015, s. 69-72.

¹⁵ Bazı eserlerde bu "özel sicil", Türk Hukuku'ndaki gemi sicilleri arasında sayılmaktadır, bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 201; Aksoy, 64; Demir, "Bağlama Kütüğü", 104-105. Ancak sayılan eserlerin hiçbirisinde, özel sicilin TTK m. 954 vd. hükümlerinin uygulama alanı bulduğu bir gemi sicili olduğundan bahsedilmemektedir. Öte yandan bazı eserlerde bunun aleniyet işlevi barındırmayan ve teknik anlamda gemi sicili olmadığı açıkça ifade edilmektedir, bkz. Atamer, K.: "Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2009, C. XXV, S. 1, s. 188; Atamer, "Güncel Sorunlar", 247; Atamer, "Bağlama Kütüğü", 315; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 747; Demir, "Bağlama Kütüğü", 106; Yazıcıoğlu, 65; Topsoy, 102.

¹⁶ 16/05/2009 tarihli ve 27230 sayılı RG.

¹⁷ 19/08/1993 tarihli ve 21673 sayılı RG.

“Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri veya işletenleri, Denizcilik Müsteşarlığınca liman başkanlıkları bünyesinde oluşturulacak bağlama kütüğüne gemi, deniz ve iç su araçlarını kaydettirmek zorundadır. Bağlama kütüğünün tutulmasından limanlarda liman başkanı sorumludur. Herhangi bir liman başkanlığının yetki alanı içinde bulunmayan iç sulardaki iç su araçlarının kayıtları, ilgili mevzuatına uygun olarak belediye başkanlıklarınca tutulacak kütüklere yapılır. Belediye başkanlıklarınca tutulacak bağlama kütüğünün tutulmasından belediye başkanı sorumludur. Bu madde kapsamındaki iç sularda hangi belediyenin yetkili olacağı yönetmelikle belirlenir. Yetkili belediyeler bir ay içinde kütükle ilgili teşkilatını kurar. [f. 1]

Kayıt için başvuru, mevcut gemi, deniz ve iç su aracı için bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay, yeni kayıt altına alınacak veya kayıt değişikliği yapılacak gemi, deniz ve iç su aracı için iktisap tarihinden itibaren bir ay içerisinde malik veya işleteni tarafından yazılı olarak yapılır. Bu sürelerde kayıt başvurusunda bulunulmayan gemi, deniz ve iç su araçları, ilgili liman başkanlığınca; yukarıdaki fıkrada belirtilen iç sularda ise ilgili belediyelerce resen tescil edilir. [f. 2]

Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini amaçlayan sözleşmelerin ilgili liman veya belediye başkanlıkları huzurunda yapılması zorunludur. Aksi takdirde sözleşme geçersiz olur. [f. 3]

Yabancı uyruklu gerçek kişilere ait ve özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları, talep ve Denizcilik Müsteşarlığınca uygun bulunması halinde bağlama kütüklerine kaydedilebilirler. Bu şekilde kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesi hükümlerine bağlı olmaksızın Türk Bayrağı çekerler. Ancak, 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Kanun hükümleri saklıdır. [f. 4]

Bağlama kütüğüne kayıt edilecek her bir gemi, deniz ve iç su aracı için ruhsatname düzenlenir. Ruhsatnameler bağlama kütüğünün tutulduğu

liman başkanlığı veya belediye tarafından her yıl vize edilir. Vizenin geçerlik süresi bir yıldır. Süresinde vize edilmeyen ruhsatnameler geçersizdir. Ruhsatname ve bunların vizeleri, 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifenin “XIII- Bağlama kütüğü ruhsatnamelelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar” bölümünde belirlenen harca tabidir. Ruhsatname ve vize işlemleri yapılabilmesi için, harcın peşin olarak ödenmesi gerekir. Ruhsatnamenin düzenlendiği yıl ayrıca vize harcı alınmaz. Özel kullanıma tahsisli gemi, deniz ve iç su araçları için düzenlenen ruhsatnameler beş yıla kadar vize edilebilir ve bu durumda harç, içinde bulunulan yıl tarifesi esas alınarak her bir yıl için ayrı ayrı hesaplanarak tahsil edilir. Ruhsatnameyi düzenleyen veya vize işlemlerini yapan kamu görevlileri, harcın ödenmesinden mükellefle birlikte müteselsilen sorumludur. Bağlama kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları, her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muafır. [f. 5]

Ruhsatnamesi olmayan veya zamanında vize işlemi yapılmayan gemi, deniz ve iç su aracının maliki ve işletenine, tescil edilmemesi nedeniyle tahsil edilemeyen ruhsat ve vize harç tutarının iki katı idari para cezası verilir ve bu gemi, deniz ve iç su araçlarına, denizcilik mevzuatına göre verilmesi zorunlu belgeleri düzenlenmez, liman veya iç su dâhilinde bile olsa sefere çıkmasına izin verilmez. [f. 6]

İdari para cezaları liman başkanlıkları ve belediyeler tarafından verilir. Bu madde uyarınca verilecek idari para cezaları bir ay içerisinde ödenir. Bu idari para cezaları hakkında 30/03/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümleri uygulanır. [f. 7]

Bağlama kütüğünün tutulması, liman başkanlıklarının ve belediyelerin yetki ve sorumlulukları, kayıt, terkin, ruhsatname düzenlenmesi, idari para cezası verilmesi ve mali hükümler ile bu maddenin uygulanmasına dair diğer hususlara ilişkin usul ve esaslar, mali konularda Maliye Bakanlığı-

nın uygun görüşünü almak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığına çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.” [f. 8]

Ek Madde 12 f. 8'deki bahsi geçen yönetmelik, 2009 yılında “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği” (“EBKUY”)¹⁸ adıyla yayımlanmıştır. 491 sayılı KHK, 01/11/2011'de yürürlüğe giren 26/09/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (“655 sayılı KHK”)¹⁹ uyarınca ilga olmuş; 491 sayılı KHK Ek Madde 12'nin yerini iki fıkradan oluşan 655 sayılı KHK m. 43 almıştır:

“Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar.

Bağlama kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceği yönetmelikle belirlenir.”

Görüleceği üzere söz konusu düzenlemede, mülga 491 sayılı KHK Ek Madde 12'nin aksine ayrıntılı bir içeriğe yer verilmemiş, f. 2'de “kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceği” hususlarının yönetmelik ile belirleneceği öngörülmüştür²⁰. Bu kapsamda 25/09/2014 tarihinde yürürlüğe giren Bağlama

¹⁸ 14/09/2009 tarihli ve 27349 sayılı RG.

¹⁹ 01/11/2011 tarihli ve 28102 sayılı RG (Mükerrer). RG'de yayımlandığında ismi “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” olan 655 sayılı KHK, 703 sayılı KHK m. 31 ile şu anki hâlini almıştır.

²⁰ 491 sayılı KHK Ek Madde 12'deki ayrıntılı düzenlemenin aksine; 655 sayılı KHK m. 43 f. 2'de öngörüldüğü şekilde Bağlama Kütüğü ile ilgili tüm hususların yönetmeliğe aktarmanın, BKUY'deki hükümlerin hukuki dayanaktan yoksun kalmasına

Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (“BKUY”)²¹, EBKUY’nin yerini almıştır (BKUY m. 37).

B) KAYIT ZORUNLULUĞU

491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 1 c. 1’in büyük oranda tekrarı niteliğindeki 655 sayılı KHK m. 43 f. 1’e göre; [1] “TUGS’ye tescilli olanlar” ve [2] “MGS’ye tescili zorunlu olanlar” dışındaki “ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar”²².

EBKUY m. 9 hükmü de içerik bakımından – bunun yerini alan BKUY m. 9’a kıyasla – 491 sayılı KHK m. Ek Madde 12’dekine daha benzer bir içerikte kaleme alınmıştı²³. EBKUY m. 9’a göre; [a] ETTK m. 840 ile 844 (TTK m. 956-957) uyarınca MGS’ye kaydı isteğe bağlı olan 18 GRT’den küçük ticaret gemileri ile [b] ETTK m. 822 f. 2 b. (1)’de (TTK m. 935 f. 2 b. [a]) sayılan, ticaret gemisi statüsünde bulunmayan gemiler

ve bunların geçerliliğini sorgulanır hâle getirdiği yönünde: Demir, “Bağlama Kütüğü”, 108-109; Demir, *Ders Kitabı*, 145.

²¹ 25/09/2014 tarihli ve 29130 sayılı RG. BKUY’nin güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).

²² Tek fark; 491 sayılı KHK Ek Madde 12’deki hükmün, “(...) *Denizcilik Müsteşarlığına liman başkanlıkları bünyesinde oluşturulacak* bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar.” şeklinde olmasıydı.

²³ EBKUY m. 9 1’de; [1] 18 GRT’nin altındaki tüm ticari gemilerinin, [2] ticari amaçla işletilen deniz ve iç su araçları ile [3] özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları zorunlu olarak kaydedileceği kaleme alınmıştı. Görüldüğü üzere; “deniz ve iç su araçları” haricinde Bağlama Kütüğü’ne kaydı zorunlu kılınan gemiler; MGS’ye kaydı zorunlu olmayan ticaret gemileri ile m. 935 f. 2 b. (a) kapsamındaki gemiler olmuştur. Buna karşılık BKUY’deki “gemi” tanımının, TTK m. 931 f. 1’dekenden daha geniş tutulduğu da unutulmamalıdır.

bakımından Bağlama Kütüğü'ne kayıt zorunluluğu söz konusuydu²⁴. Anılan düzenlemeler, bu dönemde bazı yorum sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Yapılan değerlendirmelerde; ilgili mevzuat hükümleri, MGS'ye kaydı isteğe bağlı olan gemilerin MGS ile Bağlama Kütüğü'ne aynı anda kayıtlı olacakları şeklinde ele alındığı gibi²⁵, MGS'ye kaydı isteğe bağlı kılınan gemiler bakımından tek olasılığın Bağlama Kütüğü'ne kayıt olabileceği sonucu üzerinde de durulmuştur²⁶. Ağırlıklı görüş ise, MGS'ye kaydı TTK uyarınca ihtiyari olan gemilerin maliklerinin BKUY ile öngörülen kayıt zorunluluğu sonrasında iki seçeneğinin bulunduğu, yönetmelik ile öngörülen zorunluluğun ya geminin MGS'ye ya da Bağlama Kütüğü'ne kaydedilerek karşılanacağı şeklindeydi²⁷.

Ortaya çıkan belirsizlik, BKUY m. 9 f. 1'in yeniden kaleme alınmasıyla bir ölçüde ortadan kalkmıştır. BKUY m. 6 f. 1'de; BKUY m. 9 f. 1'de belirtilen araçların, malik veya işletenleri tarafından Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesinin ve ruhsatname alınmasının zorunlu olduğu öngörülmüştür. BKUY m. 9 f. 1'e göre ise; **[a]** 18 GRT'nin altında ve 2,5 metre ve üzerinde olan, MGS'ye veya TUGS'ye tescil edilmemiş ticari gemi, deniz ve içsu araçları ile **[b]** Boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma

²⁴ 18 GRT veya bunu aşan büyüklükteki her ticaret gemisinin MGS'ye tescili zorunludur (TTK m. 957). TTK m. 956'da MGS'ye "tescili caiz" olarak belirtilen gemilerden; [1] 18 GRT'den küçük ticaret gemileri ile [2] TTK m. 935 f. 2 b. (a)'da sayılanların MGS'ye tescili ise isteğe bağlıdır.

²⁵ Bkz. Demir, "Bağlama Kütüğü", 125 vd. Söz konusu eser, BKUY yürürlüğe girdikten sonra kaleme alınmıştır. Ancak eserde 655 sayılı KHK m. 43 f. 1 c. 1'den hareket edilmiştir. Yazarın BKUY m. 9 f. 1'e göre açıklamalara yer verdiği ve 655 sayılı KHK m. 43 f. 1'deki ifadeyi hatalı olarak değerlendirdiği çalışması için bkz. Demir, *Ders Kitabı*, 148-149.

²⁶ Bkz. Atamer, "Bağlama Kütüğü", 357-358.

²⁷ Bkz. Atamer, "Bağlama Kütüğü", 357-358; Altop, 8-10; Ünan, 26.

mahsus gemi, deniz ve içsu araçları Bağlama Kütüğü'ne zorunlu olarak kaydedilmektedir.

Yukarıda bahsedilen belirsizlik, MGS'ye kaydı isteğe bağlı olan ticaret gemileri bakımından BKUY m. 9 f. 1 b. (a)'da yer verilen "Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmemiş" şeklindeki ibareyle ortadan kalkmıştır. Ancak söz konusu ibarenin m. 9 f. 1 b. (b)'de tekrar edilmemesi, aynı yorum sorununun ticaret gemisi niteliğinde olmayan gemiler ile ilgili olarak devam etmesine yol açmaktadır. Kaldı ki BKUY m. 9'un içerik olarak 655 sayılı KHK m. 43 f. 1 ile örtüşmemesi kanunilik ilkesi bağlamında eleştirilerin yöneltmesini kaçınılmaz kılmaktadır²⁸. Her ne kadar 655 sayılı KHK m. 43 f. 1 c. 1'de değişiklik yapılmamış olsa da BKUY m. 9 f. 1 hükmü kaleme alınırken EBKUY m. 9'a yöneltilen eleştirilerin dikkate alındığını söylemek mümkün gözükmektedir. 655 sayılı KHK m. 43 f. 1 hâlen yürürlükte olmasına karşın, hüküm öğreti tarafından BKUY m. 9 f. 1 b. (a)'dakine paralel şekilde yorumlanmaktadır.

Bağlama Kütüğü'ne kayıt zorunluluğunun da ancak MGS ile TUGS'ye kayıtlı olmayan araçlar bakımından söz konusu olmasına yalnızca m. 9 f. 1 b. (a)'da değinilmiş olursa da burada geçen ibareyi m. 9 f. 1. b.

²⁸ Bağlama Kütüğü'ne kayıt zorunluluğunun kaleme alındığı BKUY m. 9 f. 1'in yanı sıra; takip eden fıkrada, isteğe bağlı olarak buraya kaydı mümkün olan araçlar sayılmaktadır. 655 Sayılı KHK m. 43 f. 2'ye dayalı olarak yayımlanan BKUY m. 9'un, 655 sayılı KHK m. 43 f. 1'e aykırı içerikte kaleme alındığı ve dolayısıyla kayıt zorunluluğu hakkında yalnızca m. 43 f. 1'in dikkate alınması gerektiği öğretilerde Seven tarafından savunulmaktadır, bkz. Seven, V.: *Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'na Göre Taşınır (Varlık) Rehni*, B. 2, İstanbul 2019, s. 64-65.

(b)'deki gemileri de kapsayacak şekilde okunmaktadır²⁹. Özetlemek gerekirse, hükümden anlaşılması gereken aşağıdaki şekilde gösterilebilir:

Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmemiş;

a) 18 gros tonilatunun altında ve 2,5 metre ve üzerindeki; ticari gemi, deniz ve içsu araçları,

b) Boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçları,

zorunlu olarak kaydedilir.

655 sayılı KHK m. 43 f. 1'de bahsi geçen “gemi, deniz ve iç su araçları”, “Tanımlar” başlıklı BKUY m. 4'te ayrıca tanımlanmaktadır³⁰. TTK m. 931 f. 1'in aksine 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'daki³¹ “gemi” tanımı takip edilerek kaleme alınan tanıma göre; “adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen her araç” BKUY'nin uygulama alanı bakımından “gemidir” (BKUY m. 1 f. 1 b. [f]). Bu tanım, TTK'dakine kıyasla daha geniştir³². “Gemi” dışındaki iki araç grubu

²⁹ Bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 51-52; Sevinç Kuyucu, 696-697; Yazıcıoğlu, 138 ve buradaki dn. 226; Demir, *Ders Kitabı*, 148-149.

³⁰ Konu hakkında bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244-248; Sözer, *Ders Kitabı*, 107-108; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 688-689; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 79 vd.; Yazıcıoğlu, 137-140; Yetiş Şamlı, 31 vd. EBKUY'deki tanımlar hakkında ayrıca bkz. Aksoy, 73 vd.; Ünan, 19-21.

³¹ 14/06/1946 tarihli ve 6333 sayılı RG. Kanun'un güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).

³² 4922 sayılı Kanun m. 1 b. (B)'deki tanıma göre; “*Gemi: Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen her aracı, (...) ifade eder*”. Buradaki tanımdan farklı olarak; BKUY m. 4'teki tanımda “adı” ibaresi yerine “cinsi” ibaresi yer almaktadır. Süzel, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanı-

olan “deniz aracı” ile “iç su aracı”; sırasıyla “gemi” dışında, denizde yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapı” ve “iç sularda kullanılan ve gemi dışındaki her türlü tekne ve yapı” olarak tanımlanmıştır (BKUY m. 1 f. 1 b. [e] ve [ı]).

Görüleceği üzere “yapı”lar hakkında da kayıt zorunluluğu getirilmiştir. Aslında “yapı” olarak ifade edilen araçların TTK m. 931 f. 1 anlamında gemi olup olmadığı tartışmaya açıktır. Zira yapıların tahsis edildiği amacın suda hareket etmesini gerektirmemesi durumunda TTK m. 931 anlamında gemi vasfını haiz olmayan ve MGS’ye kaydı mümkün olmayan aracın Bağlama Kütüğü’ne kaydı zorunlu gözükmektedir. TUGSK ile gemi tanımının genişlemesi ve özel maksatlı ve özel yapılı gemi listesinin gün be gün genişletilmesi ile bu bakımdan iyice belirsizlik gündeme gelmektedir. Örnek vermek gerekirse, yüzer havuzun TTK m. 931 anlamında gemi olup olmadığı tartışmalı olmakla birlikte ağırlıklı görüş bu aracın gemi olmadığı yönündedir³³. Bu araç gemi olarak nitelendirilmediği takdirde TTK’nın deniz ticaretine ilişkin hükümleri kendisine uygulanmayacaktır. Dolayısıyla TTK’nın gemi siciline ait hükümlerinin bu araca evleviyetle uygulanmayacağı açıktır. Bu gerekçeyle bu araç bakımından TTK ile getirilen bir kayıt zorunluluğu bulunmaz zira aracın MGS’ye kaydı mümkün değildir. BKUY’de yapılan deniz aracı tanımı ile yüzer havuzun BKUY anlamında deniz aracı olduğu söylenebilecek-

mi”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. II, İstanbul 2010, s. 1619, 1625-1626 (“Gemi Tanımı”).

³³ Konu hakkında bkz. Okay, 83; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 81; Çağa - Kender, 47 dn. 2; Aybay, G.: Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2000, s. 51 vd.; Tekil, 71 vd.; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 659-661; Yazıcıoğlu, 48 dn. 77; Sözer, *Ders Kitabı*, 28; Süzel, “Gemi Tanımı”, 1616 dn. 4, 1643.

tir. Özel maksatlı ve özel yapılı gemi listesinde 2016 yılında yapılan değişiklik sonrası yüzer havuz anılan gemi listesine dâhil edilmiş ve bu araçların da gemi tanımına alınmasıyla birlikte yüzer havuz TUGSK anlamında gemi vasfını kazanmıştır³⁴. TUGSK ile bir kayıt zorunluluğu öngörülmemektedir. Bu durumda yüzer havuzlar bakımından kayıt zorunluluğunun BKUY ile getirildiği 2016 yılına kadar yalnızca Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesinin mümkün ve fakat zorunlu olduğu, yüzer havuzların 2016 yılında özel maksatlı ve özel yapılı gemi listesine dâhil edilmesiyle birlikte yüzer havuzun malikinin gemisini dilerse TUGS'ye tescil ettirebileceğini de söylemek mümkün hâle gelmiştir.

Kanaatimizce kayıt düzeni bakımından asli karışıklıklardan biri, bir aracın hangi mevzuatın gemi tanımına dâhil olup olmamasından da kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede farklı tanımların yapılacak mevzuat değişikliği ile giderilmesi, Bağlama Kütüğü'ne kaydedilecek gemilerin de TTK'da düzenlenmesi, TTK'nın 18 GRT'nin altındaki ticaret gemileri ve ticaret gemisi niteliğinde olmayan gemiler için öngördüğü tescil serbestisine dair m. 957 hükmünün kaldırılması ortaya çıkan sorunlarının büyük ölçüde giderilmesi adına önem taşıyacaktır.

³⁴ Bu değişiklik, UAB'nin o dönemki karşılığı olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesindeki Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 30/12/2016 tarih ve E. 98898 sayılı yazısı uyarınca gerçekleşmiştir, bkz. <<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/turk-uluslararası-gemi-siciline-tescil-edilecek-ozel-maksatli-ozel-yapili-gemiler-listesi-8990>> (et. 17/02/2022). Yüzer havuza listenin güncel hâlinde de yer verilmektedir, bkz. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/Media/ViewerWithName/18563?fileName=1130_2747_2747_1130.pdf> (et. 17/02/2022). Konu hakkında ayrıca bkz. Süzel, C.: "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda Yapılan Değişikliklerin Yargı Kararları ve Özelgeler İle Birlikte Değerlendirilmesi", DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi, 2020, C. 3, S. 2, s. 734 vd.

C) HUKUKİ NİTELİĞİ VE BU BAĞLAMDA TARTIŞILAN HÜKÜMLER

Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliği ile ilgili ağırlıklı görüş bu kayıt düzeninin gerçek anlamda bir gemi sicili niteliğinde olmadığıdır³⁵. Bu görüşlerin bir kısmı 491 sayılı KHK Ek Madde 12'nin, bir kısmı ise 655 sayılı KHK m. 43'ün yürürlükte olduğu dönemlerde ileri sürülmüş ve anılan düzenlemeler dikkate alınarak ortaya atılmıştır. Buna karşılık bazı yazarlar her iki dönem için Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliği bakımından farklı görüş beyan etmişlerdir. Aşağıda, konu hakkında ileri sürülen görüşler, tartışmalara yol açan mevzuat hükümleri de dikkate alınarak aktarılacaktır.

1- Kuruluş Amacı ve Kullanılan İfadeler

a) Bağlama Kütüğü ile İlgili Mevzuat

Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliği değerlendirilirken ilk olarak Bağlama Kütüğü'nü hazırlayanların bu kayıt düzeni ile deniz ticareti hukukunda dördüncü bir sicil ihdas etme amacı taşıyıp taşımadığı tartışmaya açılmıştır.

³⁵ 491 sayılı KHK Ek Madde 12 dönemi bakımından bu yönde: Altop, 1 vd.; Ünan, 21. Bu dönem bakımından aksi yönde: Algantürk Light, 51-52. Yürürlükteki mevzuat bakımından bu yönde: Demir, “Bağlama Kütüğü”, 117-120; Demir, *Ders Kitabı*, 147; Sevinç Kuyucu, 690-691; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 240-243; Sözer, *Ders Kitabı*, 105-106; Yazıcıoğlu, 131-135 vd.; Topsoy, 103-105. Yürürlükteki mevzuat bakımından aksi yönde: Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 317-325; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 54-57; Seven, 64-66; Gözüyeşil, F. F.; “Sicile Kayıtlı (Müseccel) Gemilerin Anonim Şirketlere Sermaye Olarak Getirilmesi”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2020, C. XXIV, S. 3, s. 171-174.

5897 sayılı Kanun uyarınca 491 sayılı KHK'ye dâhil edilen Ek Madde 12'nin yayımlandığı dönemden itibaren bu konuda ağırlık kazanan görüş; bu maddenin bir sicil oluşturma amacı taşımadığıdır. Bu görüşe gerekçe olarak sunulan hususlardan ilki; 5897 sayılı Kanun'daki Genel Gerekeç'e³⁶ ve Ek Madde 12 f. 1 c. 1'de kullanılan ifadelerdir. Bu kapsamda vurgulanan ilk husus; hükümde "sicil" yerine "kütük" kelimesinin tercih edilmiş olmasıdır³⁷. Bunun yanı sıra anılan düzenlemenin, sicile kayıtlı olmayan gemilerin ve araçların özel hukukla ilgili meselelerine el atmadığı; idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku gibi kamu hukukunu ilgilendiren hususlarla sınırlı bir amaç çerçevesinde yalnızca bir "kayıt düzeni" kurduğu savunulmuştur³⁸. Bu yaklaşım, 655 sayılı KHK'nın kabulü sonrası bakımından da büyük oranda geçerliliğini ko-

³⁶ 5897 sayılı Kanun'a ait Genel Gerekeç'e; "Türk gemi sicillerinden birine kayıtlı olmayan çok sayıda gemi, deniz ve iç su aracı bulunmaktadır. Bu kapsama giren, 2007 sonu itibarıyla 60 bine yakın gemi, deniz ve iç su aracı olduğu tahmin edilmektedir. Kayıtsız şekilde bu kadar çok gemi, deniz ve iç su aracı bulunması, denizde can, mal ve çevre korunmasına ilişkin mevzuatın uygulanmasında da zorluklar çıkarmaktadır. Kaydı bulunmayan tüm gemi, deniz ve iç su aracının zorunlu olarak kayıt altına alınması suretiyle, uluslararası standartlarda denetim ve belgelendirme yapılabilmesi, nitelikleri ve maliki bilinmeyen tekne kalmaması, denetimsiz tekneler ile insan kaçakçılığı yapılmasının önlenmesi amaçlanmaktadır." ifadeleri yer almaktadır, bkz. TBMM, İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararı ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/266, 2/268), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 257, s. 1.

³⁷ 491 sayılı KHK Ek Madde 12 dönemi çerçevesinde bu yönde: Atamer, "Bağlama Kütüğü", 343. 655 sayılı KHK m. 43 dönemi çerçevesinde bu görüşte: Demir, "Bağlama Kütüğü", 120; Yazıcıoğlu, 131. Yazarlarla aynı görüşte: Yetiş Şamlı, 85. BKUY m. 4 f. 1 b. (a)'da kullanılan "kayıt" ve "kütük" kavramlarının de bu sonucu desteklediği yönünde: a.g.e., 85.

³⁸ 491 sayılı KHK Ek Madde 12 dönemi çerçevesinde bu yönde: Atamer, "Bağlama Kütüğü", 343.

rumaktadır³⁹. Bu bağlamda Bağlama Kütüğü ile ilgili mevzuatta TTK m. 995'te TUGS'ye yollama yapan bir hükmün benzerinin yer almamasına da dikkat çekilmektedir⁴⁰. Zira kabul tarihleri göz önünde tutulduğunda Bağlama Kütüğü'ne ilişkin mevzuat 2009 yılında, 6102 sayılı TTK ise 2011 yılında RG'de yayımlanmıştır.

491 sayılı KHK Ek Madde 12 ve EBKUY'nin yürürlükte olduğu dönemde, anılan mevzuatın sicil ihdas etme amacı içerisinde olduğu yönündeki görüşü destekleyen hususlar ise şu şekilde ortaya konulmuş-

³⁹ Bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 117-118; Yazıcıoğlu, 131 vd.; Yetiş Şamlı, 33-34. BKUY m. 4 f. 1 b. (a)'da, “Gemi, deniz ve içsu aracının kaydedildiği, ana ve yardımcı kütüklerden oluşan elektronik kayıt sistemini ve bağlama kütüğü dosyası” şeklinde “Bağlama kütüğü” tanımına yer verilmiştir. Bu tanımın da Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicil olarak kabule yetmeyeceği yönünde: Sevinç Kuyucu, 692. Bunun yanı sıra; Bağlama Kütüğü'nün kurulma amacının, Genel Gerekeçe'deki ifadelerin aksine İdare'ye mali kazanç elde etmeye olduğuna işaret edilmektedir, bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 241-243; Sözer, *Ders Kitabı*, 105. Öngörülen mali yükümlülüklerle yönelik eleştiriler için ayrıca bkz. Altop, 3-4. 5897 sayılı Kanun kapsamında amacın; Türk bayraklı tekne sayısı ile tekne ithalatını arttırmak ve de sicile kayıtsız gemi bırakmayarak bunların kontrolünü sağlamak olduğu yönünde: Aksoy, 67-69. Nitekim Bağlama Kütüğü'nün yasama tarihçesinin incelendiği çalışmada, ihdas edildiği dönem bakımından kayıt dışı gemi ve deniz aracının kalması ile vergi hukukundan doğan sorunların çözülmesi şeklinde iki amaçla hareket edildiği sonucuna varılmıştır, bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 317-325. Yazarın, 491 sayılı KHK Ek Madde 12 çerçevesinde Kanun Koyucu'nun sicil oluşturma amacı taşımadığı yönündeki görüşü için ayrıca bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 54-55. Kanun Koyucu'nun amacı ile ilgili benzer yönde açıklamalar için bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 109-113.

⁴⁰ Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 105. Öte yandan Atamer, 491 sayılı KHK Ek Madde 12'nin yürürlük kazandığı dönem bakımından, Bağlama Kütüğü'nün kapsamına giren araçların MGS'ye tescilinin sağlanması için daha kolay bir yolun izlenebileceğinin altını çizmiştir. EBKUY m. 4 f. 1'deki “gemi” ve “araç” tanımlarının, ETTK m. 816 [TTK m. 931] f. 1'deki “gemi” tanımının yerini alması, Bağlama Kütüğü'ne kaydedilebilecek araçların MGS'ye tescilinin yolunu açmak bakımından yeterlidir. Kanun Koyucu'nun bu yolu takip etmemiş olması, Yazar tarafından, araçların bir sicile kayıtlı olması yönünde bir amaç taşınmadığının göstergesi olarak yorumlanmıştır, bkz. Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 343.

tur⁴¹. [1] Araçların kaydından liman ve belediye başkanlıklarının sorumlu tutulması (491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 1⁴²), [2] “hak sahipliği belgesinin” düzenlenmesi (EBKUY m. 4 b. [f]⁴³), [3] Mülkiyetin devri için “tescil” koşulunun aranması (491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3; EBKUY m. 14⁴⁴), [4] Bağlama Kütüğü'ne kaydın gerçekleştirilmesi ile Türk bayrağı çekme hakkının kazanılması ve ruhsatname verilmesi (491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 4 ve f. 5 / BKUY m. 12⁴⁵) ve [5] ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir kararlarının ve de taşınır rehninin Bağlama Kütüğü'ne kaydının mümkün olmasıdır (EBKUY m. 10⁴⁶).

Bağlama Kütüğü mevzuatı ile sicil ihdas edilme amacı taşınıp taşınmadığı değerlendirilirken ileri sürülen görüşlerden biri; 655 sayılı KHK m. 43'ün BKUY'nin, 491 sayılı KHK Ek Madde 12 ile EBKUY'den farklı bir amacın öngörüldüğü ve yeni düzenleme ile Bağlama Kütüğü'nün sicil niteliği kazandığıdır⁴⁷. Bu görüşe dayanak olarak; geminin adı (BKUY m. 11), Türk bayrağı çekme zorunluluğu (BKUY m. 12), mülki-

⁴¹ Görüş ve ortaya konulan gerekçeler için bkz. Algantürk Light, 51.

⁴² Bağlama Kütüğü'nün liman veya belediye başkanlıklarınca tutulacağına dair kural ayrıca EBKUY m. 5'te yer almaktaydı. 655 sayılı KHK m. 43 döneminde bu yöndeki tek düzenleme, EBKUY m. 5'in yerini alan BKUY m. 5'tir.

⁴³ “Hak sahipliği belgesi: Bağlama kütüğüne kendi adına gemi, deniz ve iç su aracı kaydettirmek isteyen gerçek veya tüzel kişilerin, gemi, deniz ve iç su aracı üzerindeki mülkiyet haklarını gösterir, mevzuatına uygun düzenlenmiş belgeyi, (...) ifade eder.” Bu tanım, BKUY m. 4 f. 1 b. (ğ)'de tekrarlanmıştır.

⁴⁴ EBKUY m. 14'ün yerini BKUY m. 14 almıştır.

⁴⁵ Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi ve araçların Türk bayrağı çekme zorunluluğu ile bu hakkı ispatlayan ruhsatnamenin düzenlenmesi, ayrıca EBKUY m. 12'de öngörülmüştü. 655 sayılı KHK m. 43 döneminde bu hususların düzenlendiği tek hüküm, EBKUY m. 12'nin tekrarı olan BKUY m. 12'dir.

⁴⁶ EBKUY m. 10'un yerini BKUY m. 10 almıştır.

⁴⁷ Konu hakkındaki ayrıntılı açıklamalar için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 317-325.

yetin devri (BKUY m. 14), tescil edilen taşınır rehni ile cebri icra tasarrufları (BKUY m. 10) ve itiraz usulü (m. 24) hakkındaki hükümler gösterilmektedir⁴⁸. Bunun yanı sıra; TMK'daki genel hükümler ile Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin özel hükümlerdeki "sicil" ve "tescil" kavramlarıyla aynı anlama gelecek şekilde "kütük" ve "kayıt" kavramlarının kullanılabilmesi ve dolayısıyla kayıt düzenlerinin hukuki niteliklerinin kullanılan kelimeye göre belirlenemeyeceği vurgulanmaktadır⁴⁹.

Çalışmanın bundan sonraki kısmında Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliğinin belirlenmesi bakımından yürürlükteki başkaca yönetmelik düzenlemelerinin sözü aktarılacak ve daha sonra; yukarıda sayılan ve tartışma konusu hâline gelen EBKUY ile BKUY hükümleri hakkında açıklamalara yer verilecektir.

b) Diğer Mevzuat

Bağlama Kütüğü'nün gerçek anlamda sicil niteliğinde olup olmadığı hakkında diğer yönetmelik hükümleri söze dayalı yorum bakımından önem taşıyabilir. Bunlardan ilki, TTK m. 994 uyarınca yayımlanması öngörülen ve fakat henüz hazırlık aşamasında olan Gemi Sicil Yönetme-

⁴⁸ Bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 54-56.

⁴⁹ Bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 52-54. Bağlama Kütüğü'nün sicil niteliğinde olmadığını belirtmekle birlikte kullanılan terimlerin tek başına belirleyici olmayacağı hususunda aynı görüşte: Topsoy, 104-105. Kelimelerin kullanımından hareket edilemeyeceği yönünde ayrıca bkz. Gözüyeşil, 171-174. Aynı doğrultuda, bir kayıt defterinin sicil niteliğinde olup olmadığının değerlendirilmesinde kullanılan kelimelerin anlamından ziyade Kanun Koyucu'nun amacının dikkate alınması gerektiği yönünde: Sevinç Kuyucu, 691. Aşağıda incelenecek olan Yargıtay 12. HD. kararında, TTK 941 f. 2 uyarınca tutulan özel sicil, gemi sicilleri arasında sayılmıştır. Konuya aşağıda değinilecektir, bkz. aşağıda II C 2 c.

liği Taslağı'ndaki ("GSY-T")⁵⁰ tanımıdır. "Bağlama Kütüğü", burada "(...) gemi, deniz ve iç su aracının kaydedildiği, ana ve yardımcı kütüklerden oluşan elektronik kayıt sistemini ve bağlama kütüğü dosyası" şeklinde tanımlanmıştır (GSY-T m. 4 f. 1 b. [a]). Her ne kadar tanımda Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olarak kabul edildiğine yönelik bir emare bulunmasa da Gemi Sicil Bilgi Sistemi ("GESBİS")⁵¹ üzerinde işlemler hakkındaki GSY-T m. 38'de, Bağlama Kütüğü'nün gemi sicilleri arasında sayıldığı görülmektedir⁵². Ancak bu mevzuatın uzun süredir taslak hâlinde olduğu ve çalışmanın yayımlandığı tarihte de yürürlük kazanmadığını tekrar etmek yerinde olacaktır.

İkinci örnek olarak, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği ("GTY")⁵³ verilebilir. GTY'nin kapsamını belirleyen m. 2'nin 2009'da yayımlanan metninde, GTY'nin "*Türk Gemi Sicillerinden herhangi birine kaydı zorunlu veya ihtiyari olan gemiler ile maliki veya yetkili temsilcisi tarafından talep edilmesi halinde su araçlarını*" kapsayacağı öngö-

⁵⁰ Düzenleme hakkında bkz. aşağıda II C 3 c aa.

⁵¹ GESBİS hakkında bkz. aşağıda II C 3 c bb.

⁵² "Kısmen veya tamamen Türkiye'de inşa edilmiş olan bir geminin Gemi Siciline, Türk Uluslararası Gemi Siciline veya Bağlama Kütüğüne tescili isteminde bulunulması halinde, geminin yapı halindeki gemilere özgü sicile kayıtlı olup olmadığı GESBİS'ten kontrol edilir. Gemi yapı halindeki gemilere özgü sicile kayıtlı ise, yapı tamamlandığındaki teknik bilgileri GESBİS'e aktarıldıktan ve ölçme/tonilato belgesi düzenlendikten sonra geminin gemi siciline veya bağlama kütüğüne tescil işlemi GESBİS'te tamamlanır (...)" (GSY-T m. 38 f. 5 c. 1 ve c. 2).

⁵³ 12/03/2009 tarihli ve 27167 sayılı RG. "Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği" olarak yayımlanan GTY'nin ismi, Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ("GTY-Değ[2013]") (07/06/2013 tarihli ve 28670 sayılı RG) m. 1 uyarınca şu anki hâlini almıştır. GTY'nin güncel tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (et. 23/01/2022).

rülmüştü. 2013'te yapılan değişiklikte⁵⁴ bu ibarenin yerini “*Türk gemi sicillerinden herhangi birine veya bağlama kütüğüne kaydı zorunlu veya ihtiyari olan gemiler ve su araçları*” almıştır. Buna ek olarak, GTY'deki “Tanımlar” başlıklı m. 4'e 2021 yılında dahil edilen b. (p)'deki⁵⁵ “*Gemi kimlik tanımlama sistemi*” tanımında; Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar, gemi siciline tescil edilmiş gemilerden ayrı olarak belirtilmiştir⁵⁶. Bu açıdan Bağlama Kütüğü'nün, GTY bakımından “Türk gemi sicilleri” arasında yer almadığı bunlardan farklı bir kayıt düzeni olarak göz önünde tutulduğu söylenebilir. Bir diğer örnek, Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliği (“GemiİnşaY”)⁵⁷ m. 4 f. 1 b. (ş)'deki “Yeni gemi ve su aracı” tanımında 2019 yılında yapılan değişikliktir⁵⁸. 2015 yılında RG'de yayımlanan metindeki tanım, GemiİnşaY “*yürürlüğe girdikten sonra inşa izin belgesi alan gemi veya su aracı*” olarak ifade edilmişti. Değişiklikten sonra tanım, “07/02/2016 tarihinden sonra inşa izin belgesi alan veya inşa izni alma zorunluluğu olmayıp bu tarihten sonra Türk gemi sicilleri ve Bağlama Kütüğünden birisine kayıtlı edilmiş olan gemi ve su aracı” hâline gelmiştir. Bu düzenleme çerçeve-

⁵⁴ GTY-Değ[2013] m. 2.

⁵⁵ Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (03/07/2021 tarihli ve 31530 sayılı RG) m. 1.

⁵⁶ “Gemi kimlik tanımlama sistemi: Tonilato ölçümü yapılarak gemi sicillerinden herhangi birine tescili veya bağlama kütüğüne kaydı gerçekleştirilen gemi ve su araçlarının takibi, güvenliği ve kamu menfaati gereği Bakanlık tarafından gemi donatanına tahsis edilen ve gemiye yerleştirilen kimlik tanımlamayı barındıran elektronik teknolojiyi, ifade eder.”

⁵⁷ 07/11/2015 tarihli ve 29525 sayılı RG.

⁵⁸ Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (06/04/2019 tarihli ve 30737 sayılı RG) m. 2.

sinde de Bağlama Kütüğü'nün Türk gemi sicilleri arasında düşünülmediği ve farklı bir kayıt düzeni olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir.

2- Hak Sahipliği Belgesi ile Ruhsatname Düzenlenmesi

BKUY'nin hak sahipliği belgesinin düzenlenmesi ve ruhsatname alınması suretiyle Türk bayrağı çekme hakkının elde edilmesine ilişkin hükümlerinin Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili niteliğinde olduğuna işaret eden hususlar arasında yorumlandığı yukarıda açıklanmıştır. Bir aracın Bağlama Kütüğü'ne kaydının gerçekleşmesi için gerekli olan belgeler arasında, *“hak sahibi olduğuna ilişkin adli veya idari mercilerden alınan resmi belge”* yer almaktadır (BKUY m. 16 f. 1 b. [ç]). BKUY'de *“Hak sahipliği belgesi”* olarak adlandırılan belge, *“Bağlama kütüğüne kendi adına gemi, deniz ve içsu aracı kaydettirmek isteyen gerçek veya tüzel kişilerin, gemi, deniz ve içsu aracı üzerindeki mülkiyet haklarını gösterir, mevzuatına uygun düzenlenmiş belge”* şeklinde tanımlanmıştır (BKUY m. 4 f. 1 b. [ğ]). Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı bir araç için liman veya belediye başkanlıkları tarafından verilen ve bulundurulması zorunlu olan⁵⁹ ruhsatname ise, söz konusu aracın Türk bayrağı çekme hakkını ispat işlevi taşımaktadır (BKUY m. 12 f. 2).

⁵⁹ BKUY m. 6 f. 1'den, ruhsatname alınmasının yalnızca Bağlama Kütüğü'ne m. 9 f. 1 uyarınca zorunlu olarak kaydedilecek araçlar bakımından söz konusu olduğu anlamı ortaya çıkmaktadır. Ne var ki BKUY'nin ruhsatnameye dair hükmünde, bu belgenin *“Bağlama kütüğüne kaydedilen her bir gemi, deniz ve içsu aracına”* verileceği düzenlenmektedir (BKUY m. 18 f. 1 c. 1). *“Seferden Men”* başlıklı BKUY m. 27'ye göre, *“Ruhsatnamesi olmayan gemi, deniz ve içsu araçlarına, denizcilik mevzuatına göre verilmesi zorunlu belgeleri düzenlenmez, liman ve içsu dâhilinde bile olsa sefere çıkmasına izin verilmez.”* BKUY'de ayrıca, ruhsatnamesi bulunmayan araçların seferden men edileceği ve en yakın limana bağlanacağı öngörülmektedir (m. 18 f. 6).

Hak sahipliği belgesi ile ruhsatnamenin Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliği konusunda birer gerekçe olarak gösterilmesine öğretiler yöneltilmiştir. Bu noktada; hak sahipliği belgesinin, liman başkanlığı tarafından düzenlenen bir belgeden ziyade Bağlama Kütüğü'ne malik olarak kayıtlı kişinin söz konusu aracın mülkiyet hakkını gösteren bir belge olduğu ifade edilmektedir. Ruhsatname bakımından ise; söz konusu belgenin taşıdığı işlevin, bir aracın Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olduğunu ve bu aracın Türk bayrak çekme hakkını ispatın ötesinde – Bağlama Kütüğü'nün bir sicil olduğunu gösteren – bir anlam taşımadığı, kayıtlı aracın ayırt edici özelliklerini⁶⁰ içerdiği ve “idari ve mali denetimi kolaylaştırdığı” belirtilmektedir⁶¹. Bağlama Kütüğü'nün ihdas gerekçesi olarak “*Kayıt bulunmayan tüm gemi, deniz ve iç su aracının zorunlu olarak kayıt altına alınması suretiyle, uluslararası standartlarda denetim ve belgelendirme yapılabilmesi, nitelikleri ve maliki bilinmeyen tekne kalmaması, denetimsiz tekneler ile insan kaçakçılığı yapılmasının önlenmesi amaçlanmaktadır*” gösterilmiştir. Kayıtsız gemilerin kayıt altına alınabilmesi için su araçlarının maliklerinin belirlenmesi ve bu araçların nitelik ve özelliklerinin de kayıt altına alınması gerekmektedir. TTK m. 940 f. 1'in açık sözü gereği her Türk gemisi Türk bayrağı çekecektir. Dolayısıyla Türk bayrağı çekme hakkı bakımından ayırt edici husus ge-

⁶⁰ Ruhsatnamede yer alacak bilgiler BKUY m. 18 f. 4 b. (a) ilâ (1)'da yer almaktadır. Buna göre ruhsatnamede gemi veya aracın adı; cinsi; bağlama kütüğü ve numarası; inşa yeri ve yılı; inşa malzemesi; makinesinin gücü ve adedi; makine markası ve seri nosu; metre cinsinden tam boyu/eni/derinliği; gros ve net tonu; donatan veya malikin yahut donatma iştiraki veya müşterek mülkiyet hâlinde müşterek donatan veya maliklerin adları, T.C. Kimlik Numarası/Vergi Kimlik Numarası ve pay oranları ve son olarak da ruhsatnamenin geçerlik tarihi yer almaktadır.

⁶¹ Bkz. Yazıcıoğlu, 132. Söz konusu belgelerin Bağlama Kütüğü'ne gemi sicili niteliği katmadığı yönünde ayrıca bkz. Demir, *Ders Kitabı*, 147.

minin bir sicile kaydedilip kaydedilmemesi değildir. BKUY'deki hak sahipliği belgesi ve ruhsatnameye ilişkin düzenlemelerin tek başına Bağlama Kütüğü'nün gerçek anlamda sicil olarak kabul edilmesi bakımından yeterli olmadığını düşünmekteyiz. Kaldı ki BKUY mevzuatında TTK ve TUGSK'dan farklı olarak “tasdikname” yerine “ruhsatname” ibaresinin kullanılmış olması da mevzuatın farklı bir düzen getirme çabası olarak yorumlanabilir.

3- Sicil İşlevleri ve Aynı Haklara İlişkin Düzenlemeler

a) Sicil İşlevleri

aa- TTK Hükümleri Çerçevesinde

TMK m. 7 f. 1'e göre resmî siciller, “*belgeledikleri olguların doğruluğuna kanıt oluşturur*”. Gemi sicilleri de anılan hüküm çerçevesinde birer “resmî sicildir”⁶². TTK'da özel olarak düzenleme alanı bulan ilkeler çerçevesinde; gemi sicillerinin sahip olduğu işlevlerden ilki, buradaki kayıtların aleniyet taşımasıdır⁶³. Aleniyet ilkesi, “*Gemi sicili açıktır. Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve giderini ödemek şartıyla onaylı veya onaysız örneklerini alabilir.*” denilmek suretiyle TTK m. 973 f. 1'de ortaya konulmuştur. Ayrıca, gemi sicili kayıtları aynı haklar bakımından karine teşkil eder⁶⁴. “Sicil Karineleri” başlıklı TTK m. 974 uyarınca;

⁶² Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 239; Çağa - Kender, 72.

⁶³ Gemi sicillerinde aleniyet ilkesi hakkında bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 236-239; Okay, 135; İzveren - Franko - Çalık, 40; Can, 46.

⁶⁴ Konu hakkında bkz. Atamer, *Gemi İpoteği*, 274; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 137-141; Sözer, *Ders Kitabı*, 74-75; Yazıcıoğlu, 109; Demir, *Ders Kitabı*, 122-127; Deniz Kaner, 36-38. ETTK m. 884 hakkında ayrıca bkz. Akıncı, *Gemi İpoteği*, 52-

gemi siciline malik olarak kaydedilen kişinin malik olduğuna ve lehine bir gemi ipoteği, ipotek üzerinde bir hak ya da bir intifa hakkı tescil edilen kişinin ise söz konusu hakkın sahibi olduğuna dair karine gündeme gelmektedir (m. 974 f. 1 ve f. 2). Tescil edilmiş bir hakkın terkinin ile ortaya çıkan karineye göre ise, terkin edilen aynı hakkın söz konusu kişiye ait olmadığı kabul edilmektedir (f. 3)⁶⁵. Son olarak; TTK m. 983'te kaleme alınan "sicile güven ilkesi" uyarınca, sicil kayıtlarına güvenerek hak iktisap edenlerin iyi niyetli kişilerin bu kazanımlarının korunması söz konusu olmaktadır⁶⁶. Bu kural çerçevesinde; TTK m. 974 f. 1 ve f. 2'deki karinelere konu edilen hakların ([1] mülkiyet⁶⁷, [2] intifa hakkı, [3] gemi ipoteği ve [4] ipotek üzerindeki bir hak) hukuki bir işlem yoluyla iktisabı durumunda, gemi sicilinin içeriği bu haklarla ilgili olduğu ölçüde iktisap eden kişi lehine olmak üzere doğru sayılmaktadır. Öngö-

54; Okay, 136; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 239-241; Can, 59-60; Çağa - Kender, 78.

⁶⁵ Takip eden dördüncü fıkrada TMK m. 992 hükmü saklı tutulmaktadır. Böylece gemi sicilinde malik olarak gözüken kişiye karşı zilyetlikten doğan haklardan yararlanma olanağı tanınmıştır. Buna karşılık sicilde malik veya intifa hakkı sahibi olarak gözüken kişi, haksız zilyede karşı zilyetliğin sonlandırmasına yönelik bir talep ileri sürebilecektir. Yazıcıoğlu, 109.

⁶⁶ Konu hakkında bkz. Atamer, *Gemi İpoteği*, 275-278; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 142-150; Sözer, *Ders Kitabı*, 75-79; Yazıcıoğlu, 109-110. ETTK m. 885 hakkında ayrıca bkz. Akıncı, *Gemi İpoteği*, 54-57; Okay, 136-140; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 241-248; Tekil, 108-109; Can, 59-60; Çağa - Kender, 78-81.

⁶⁷ TTK m. 1001 uyarınca; sicile kayıtlı gemilerdeki mülkiyetin devri, tescilden ziyade zilyetliğin devri yoluyla gerçekleşmektedir. Dolayısıyla mülkiyetin devrinin tescil edilmesi kerucu değil açıklayıcı bir işleve sahip olmaktadır. Bu bakımdan TTK m. 983'ün sicile kayıtlı gemiler üzerindeki mülkiyetin devrinde ne şekilde uygulama alanı bulacağı bazı belirsizlikler taşımaktadır. Konu hakkında bkz. Şeker Öğüz, 851-852; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 145-146, 278-281; Sözer, *Ders Kitabı*, 122-125; Yener Coşkun, H.: "Gemi Mülkiyeti", *Legal Hukuk Dergisi*, C. 12, S. 136, 2014, s. 86-88; Acun, H.: "Gemi Mülkiyetinin Devrinde Sicile Güven İlkesi Sorunu ve Çözüm Önerisi", *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2020, C. 10, S. 2, s. 497 vd.; Topsoy, 121-123; Yazıcıoğlu, 160-162; Yetiş Şamlı, 247 vd.

rülen ilkenin istisnasını, iktisap eden kişinin söz konusu kaydın doğru olmadığını bilmesi veya bilmesinin gerekmesi teşkil etmektedir (TTK m. 983 f. 1 c. 1). Bunun yanı sıra, kayıtlı haklar üzerindeki tasarruf yetkisinin sınırlanması hâlinde de bu sınırlamalar hakkında sicil kaydına güvenin korunması kabul edilmiştir (m. 983 f. 1 c. 2).

YHGS hakkındaki özel hükümler haricinde, bu sicil hakkında uygulama alanı bulacak olan hükümler, TTK m. 991'de yollama yoluyla saptanmıştır⁶⁸. Aleniyet ilkesi TTK m. 991 f. 1 uyarınca YHGS'ye kayıtlı yapı hâlindeki gemiler hakkında da geçerli olmakla birlikte, m. 991 f. 1 c. 2'de bu ilkenin kapsamı daraltılmıştır⁶⁹. Sicil karineleri hakkında ise TTK m. 974'e atf yapılmamış, öngörülen karineler TTK m. 991 f. 2'de özel olarak belirtilmiştir. Karinelerden ilkinde göre; YHGS'de lehine ipotek hakkı tescil edilen kişi "yapı ipoteği alacaklısı" sayılmaktadır. İkincisine göre ise, YHGS'den silinen bir yapı ipoteğinin mevcut olmadığı

⁶⁸ ETTK m. 942 f. 2'deki yollama çerçevesinde yapı ipoteğine uygulanacak hükümler hakkında bkz. Okay, s. 152; Can, s. 68; Kalpsüz, T.: *Gemi Rehni*, B. 5, Ankara 2004, s. 218 (*Gemi Rehni*).

⁶⁹ Nitekim TTK m. 973'e atf yapan m. 991 f. 1 c. 1'i takip eden c. 2'de; "Şu kadar ki, sicilin sahifelerinin ve sicil kayıtlarının dayanaklarını incelemek ve örneklerini almak isteyen kişinin ilgisini ispat etmesi gerekir." denilmek suretiyle sicili inceleyebilecek veya bunun örneğini alabilecek olan kişiler m. 974'e göre sınırlandırılmıştır. Bu bakımdan TTK m. 991 f. 1, tapı sicili kayıtları hakkındaki TMK m. 1020 f. 2'ye benzerlik taşımaktadır. TTK m. 991 f. 1 c. 2'nin madde metninden çıkarılması, TTK m. 973 f. 1 ile uyumun sağlanması bakımından yerinde bir adım olacaktır. Açıklamalar için bkz. Süzel, C.: *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul 2012, s. 46-48, 371 ("Gemi Alacaklısı Hakkı"). Kanun Koyucu'nun bilinçli tercihi sonucu, mülkiyetin aleniyetini sağlamak amacıyla bu hakkın YHGS'ye tesciline ETTK m. 858'den farklı olarak TTK m. 986'da olanak tanınmaktadır, bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 322-323 (TTK Raporu). TTK m. 986 hakkında ayrıca bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 702-703; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, s. 90-91.

kabul edilmektedir. Bu bakımdan YHGS’de sicil karinesi yalnızca yapı ipoteği bakımından söz konusu olmaktadır⁷⁰. Kanaatimizce hükmün mülkiyet hakkı bakımından aleniyet sağlamamasının tek ve asli gerekçesi TTK’nın hazırlık sürecinde Kanun Koyucu’nun bir hükümde yaptığı bir değişikliği diğerine işlemeyi atlamış olmasıdır. ETTK’nın 858 ilâ 863’üncü maddelerinde YHGS düzenlenmiştir. ETTK m. 858 gereği yapının YHGS’ye tescil edilebilmesinin ön koşulu yapı üzerinde ipotek tesis edilmesi yahut yapının ihtiyati veya icrai haczinin söz konusu olmasıdır. Diğer bir ifadeyle mülga Kanun döneminde yapı malikinin istemi üzerine yapının tescil edilmesi mümkün değildi. Bu gerekçeyle de YHGS mülkiyet hakkının değil yapı üzerindeki ipotek ve hacizlerin aleniyetini sağlamaktaydı. Ancak TTK m. 986 ile bu sistem değiştirilmiş ve yapı malikinin istemi üzerine yapının YHGS’ye tescili mümkün kılınmıştır. Ancak TTK m. 991 f. 2’ye bu yönde ekleme yapılması unutulmuş olmalıdır. Dolayısıyla karine yalnızca ipotekli alacaklı bakımından tanınmıştır. Sicile güven ilkesine dair TTK m. 983 hükmü de YHGS’ye kayıtlı gemiler üzerinde de uygulama alanı bulmaktadır (TTK m. 991 f. 3). Ancak sicil karinesi yapı ipoteği ile sınırlı olarak öngörüldüğünden (TTK m. 992 f. 2), sicile güven ilkesine dair TTK m. 983’e yapılan yollamanın da yapı ipoteğiyle sınırlı sonuç doğuracağı ağırlıklı olarak kabul edilmektedir⁷¹. Diğer bir deyişle, sicile güven ilkesi YHGS’ye kayıtlı araçlar bakımından TTK m. 983’te sayılan “gemi ipoteği (yapı ipoteği)”

⁷⁰ Hükümde yalnızca ipotekten bahsedilmesine karşın, karinenin TTK m. 973’te sayılan mülkiyet bakımından da uygulama alanı bulması gerektiği yönünde: Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 371; Demir, *Ders Kitabı*, 132.

⁷¹ Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 192-193; Sözer, *Ders Kitabı*, 83-85.

dışındaki haklar bağlamında söz konusu değildir⁷². Ancak ETTK ile yapılan karşılaştırmalı değerlendirmeden de ortaya çıktığı üzere bu hususun bilinçli tercihi yansıtmadığı ve yapılacak kanun değişikliği ile mülkiyet hakkı bakımından da sicile güven ilkesinin öngörülmesi gerektiği savunulmalıdır⁷³. Gemi sicillerinin işlevlerini ortaya koyan hükümler, TTK'da düzenlenen MGS ile YHGS'nin yanı sıra, TUGSK m. 6 ile TUGSY m. 14 çerçevesinde TUGS üzerindeki kayıtlar bakımından da geçerlidir⁷⁴.

bb- Bağlama Kütüğü

Bağlama Kütüğü hakkında TTK'daki gemi siciline dair hükümlerin uygulanacağına yönelik açık düzenleme yoktur. TUGS'ye ilişkin mevzuat-

⁷² TTK m. 991 f. 2'de öngörülen sicil karinesinin mülkiyeti de kapsamı gerektiğini savunan *Demir*, sicile güven ilkesinin yapı ipoteginin yanı sıra mülkiyet ile tasarruf sınırlamalarını da kapsayacağı görüşündedir, bkz. *Demir, Ders Kitabı*, s. 132. ETTK m. 942 f. 2'de m. 885'e yapılan atıfta, sicile güven ilkesinin sicile kayıtlı olan gemiler bakımından geçerli olduğu, YHGS'ye kayıtlı yapılar hakkında mülkiyet karinesinin gündeme gelmeyeceği kabul edilmekteydi, bkz. Akıncı, S.: "Gemi Mülkiyeti", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. XXIII, S. 3-4, 1958, s. 365-366 ("Gemi Mülkiyeti"); Okay, 152; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 242. Buna karşılık yukarıda belirtildiği üzere TTK m. 986 hükmü dolayısıyla YHGS'ye kayıtlı yapılarda da mülkiyet karinesinden bahsetmek gerekmektedir. Diğer taraftan TTK m. 1011 uyarınca, YHGS'ye kayıtlı yapıların mülkiyetinin devrinde TTK m. 1001 uygulanmakta ve böylece mülkiyetin nakli zilyetliğin devri yoluyla gerçekleşmektedir. Bu nedenle; TTK m. 983'teki sicile güven ilkesinin, inşa halindeki yapı üzerindeki mülkiyetin hukuki işlem yoluyla kazanıldığı durumlarda uygulanıp uygulanmayacağı bu açıdan ayrıca değerlendirilmelidir.

⁷³ Bu yönde öneri için bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 371.

⁷⁴ TTK m. 974'te öngörülen karineler ile TTK m. 983'te kabul edilen sicile güven ilkesinin TUGS'deki kayıtlar hakkında geçerli olacağı yönünde: Yazıcıoğlu, 121. ETTK bakımından aynı yönde: Atamer, "*Bağlama Kütüğü*", 343-344. Uygulanacak hükümler hakkında genel açıklamalar için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 297-298. TUGS'nin kamu güveni işlevine sahip olmadığı ve tutulan kayıtlardan doğan zararların tazmininden Devlet'in sorumlu olmadığı yönündeki aksi görüş için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 94-95, 140.

tın aksine gerek TTK’da gerekse Bağlama Kütüğü’ne ilişkin mevzuatta bu yönde bir düzenlemenin bulunmaması, Bağlama Kütüğü’nün sicil niteliğine sahip olmadığı noktasında farklı görüşlerin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir⁷⁵. Nitekim TUGSK m. 6 f. 2’ye dayanarak yürürlük kazanan TUGSY m. 14’e⁷⁶ benzer bir hükme BKUY’de yer verilmemesi; Bağlama Kütüğü’ne sicil işlevlerinin tanınmadığına yönelik bir gösterge olarak da ele alınmaktadır⁷⁷. Bu bağlamda tartışma; Bağlama Kütüğü’ndeki kayıtlara dair bazı BKUY hükümlerinin, gemi sicillerindeki işlemlere karşılık gelip gelmediği noktasında toplanmaktadır. Aleniyet işlevi bakımından dikkate alınacak hüküm, “Bağlama kütüğü kayıt örneği” başlığını taşıyan BKUY m. 23’tür. Bunun yanı sıra; BKUY m. 14 ile m. 10 çerçevesinde sırasıyla mülkiyet ile rehin hakkı için gerçekleştirilecek “kaydın” bir “tescil” olarak ele alınması da Bağlama Kütüğü’nün sicil işlevi taşıyıp taşıyamamasında ayrıca göz önünde tutulmaktadır⁷⁸.

BKUY m. 23’ün aynı madde numarasına sahip EBKUY’deki karşılığı; “*Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su aracına ait bağlama kaydının bir örneği, mâlikin, işletenin veya adli makamların talebine istinaden verilir*” şeklinde kaleme alınmıştı⁷⁹. Bunun yerini alan BKUY m. 23’ün ilk fıkrasında ise, “*Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve*

⁷⁵ Bkz. Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 118-119. Yazıcıoğlu, 133-134.

⁷⁶ Düzenleme hakkında bkz. yukarıda I.

⁷⁷ Bkz. Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 118-119. Yazıcıoğlu, 133-134.

⁷⁸ Bahsi geçen BKUY hükümleri çalışmanın devamında daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

⁷⁹ 491 sayılı KHK Ek Madde 12 ile EBKUY hükümleri bağlamında sicil işlevlerinin yer almadığı konusunda bkz. Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343-344; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 55. Aynı dönem bakımından, Bağlama Kütüğü’nün aleniyet işlevine ve dolayısıyla bir sicil niteliğine sahip olmadığı yönünde: Ünán, 21.

içsu aracına ait kayıtlar alenidir. İlgisini ispatlamaları kaydıyla herkese bağlama kütüğü kayıt örneği verilebilir.” hükmüne yer verilmiştir. Görüldüğü üzere, BKUY’de kayıtların aleni olduğu açıkça ortaya konulduğu gibi; kayıt örneği talebinde bulunabilecek olan kişileri ifade etmek üzere, “*mâlik, işleten ve adli makamlar*” yerine “*ilgisi olan herkes*” ibaresi kullanılmıştır⁸⁰. Bu bakımdan BKUY m. 23, TMK m. 1020 f. 2’ye ve YHGS’deki aleniyet ilkesindeki sınırı çizen TTK m. 991 f. 1 c. 2’ye benzer bir hâl kazanmıştır⁸¹. Bundan ötürü BKUY m. 23’de aleniyet işlevinin öngörülüp öngörülmediği meselesinin, EBKUY’deki düzenlemeden farklı bir şekilde yorumlanması yerinde olacaktır.

Aynı haklara ilişkin özel düzenlemelere dönülecek olunursa; BKUY m. 10 ile m. 14, sicil işlevleri bağlamında Bağlama Kütüğü’nün sicil niteliği kazandığına işaret eden hükümler olarak gösterilmektedir⁸². Buna göre; Bağlama Kütüğü’ne kayıt zorunlu olan araçlar bakımından, bunlar üzerindeki mülkiyet ile rehin haklarının aleniyetini sağlamak ancak Bağlama Kütüğü’ne kayıt ile mümkün hâle gelmiştir. Ayrıca bu hükümler çerçevesinde; mülkiyet ile rehin hakkının kazanılması için – zilyetliğin devrini arayan TMK m. 763 f. 1 ile m. 939 f. 1’den farklı olarak – tescilin gerçekleşmesi gerektiği belirtilmektedir⁸³.

⁸⁰ EBKUY m. 23’te yalnızca belirli kişilerin sayılması, aleniyet ilkesinin geçerli olmadığı şeklinde yorumlanmış ve bu açıdan hükmü eleştirmiştir, bkz. Aksoy, 94. BKUY m. 23 düzenlemesi TMK m. 1020 f. 2’ye ve de YHGS’deki aleniyet ilkesindeki sınırı çizen TTK m. 991 f. 1 c. 2’ye benzer bir hâl kazanmıştır.

⁸¹ Ne var ki BKUY’de “incelemek” şeklinde bir ifadeye yer verilmemiştir.

⁸² Bugünkü mevzuat çerçevesinde bu görüşte: Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 56.

⁸³ Açıklamalar için bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 55-56. EBKUY çerçevesinde hakların tesisinde zilyetliğin devrinin aranmadığı yönünde: Algantürk Light, 51-52, 58.

Bağlama Kütüğü'nün sicil niteliğinde olmadığını savunan görüşe göre ise, gemi sicillerinin sahip olduğu işlevler BKUY'de tanınmamaktadır. Bu noktada; BKUY m. 23'te Bağlama Kütüğü kayıtlarının aleni olduğunun düzenlenmesi, sicil karinelerinin veya sicile güven ilkesinin varlığının kabulü için yeterli görülmemektedir⁸⁴. Öte yandan bu görüşte olanlar tarafından Bağlama Kütüğü bir gemi sicili olarak kabul edilmediğinden; aynı hakların kazanılmasında, TTK m. 997'nin yollamasıyla uygulama alanı bulan taşınırlar üzerindeki aynı haklara ilişkin TMK hükümleri dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla BKUY m. 10 ile m. 14 uyarınca yapılacak kayıtlar, mülkiyetin kazanılmasında veya rehin hakkının tesisinde kurucu etkiye sahip kayıtlar olarak kabul edilmemektedir⁸⁵.

⁸⁴ Bkz. Sevinç Kuyucu, 693. Aynı görüşte: Yazıcıoğlu, 133-134; Yetiş Şamlı, 85-86. BKUY çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nün hiçbir işleve sahip olmadığı yönünde ayrıca bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 118-119. Anılan eserde; Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 343-344'e ve Ünan, 21'e atıf yapılmaktadır. Ancak atıf yapılan eserler EBKUY m. 23 dikkate alınarak kaleme alınmıştır. Buna ek olarak; çalışmanın devamında aleniyet ilkesinin geçerli olmamasına iki gerekçe sunulmuştur: [1] BKUY m. 23'teki düzenlemenin bir kanun hükmü ile öngörülmemesi ve [2] aleniyetin aksine sicil karinelerinin ve sicile güven ilkesinin BKUY'de düzenlenmemesi, bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 119-120. Yazarın güncel eserinde ise, yalnızca ikinci gerekçeye yer verilmektedir, bkz. Demir, *Ders Kitabı*, 147, 151. BKUY m. 10'da bahsi geçen kayıtların taşıdığı hukuki değerın açıklığa kavuşturulmadığı ve sicile güven ilkesinin açık bir hüküm ile öngörülmemesi nedeniyle bu yönde: Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 242; Sözer, *Ders Kitabı*, 106.

⁸⁵ Aşağıda değinileceği üzere, BKUY m. 14'ün dikkate alınıp alınmayacağı konusunda iki farklı yaklaşım söz konusudur. Bunlardan ilki; BKUY m. 14'ün dikkate alınarak, mülkiyetin zilyetliğin devri yoluyla kazanılacağı yönündedir, bkz. Kuyucu, 702 vd.; Yazıcıoğlu, 148; Yetiş Şamlı, 211-212. İkincisi, mülkiyetin kazanılmasında yalnızca TMK hükümlerinin dikkate alınmasıdır. Bu yöndeki görüş için bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 151; Demir, *Ders Kitabı*, 152-153. Aynı görüşte: Topsoy, 117. BKUY m. 14'ün borçlandırıcı işlemi düzenlemesi dolayısıyla mülkiyetin devrinde TMK hükümlerinin uygulama alanı bulacağı ve Bağlama Kütüğü'ne kaydın gerekmediği yönünde ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 106. Rehin hakkı bakımından BKUY m. 10'daki düzenleme TMK m. 940 f. 2 bağlamında ayrıca tartışmalıdır. Konuya aşağıda değinilecektir.

b) Aynı Haklara İlişkin Özel Düzenlemeler

TTK'daki Deniz Ticareti hükümlerindeki “Gemi” adlı Birinci Kısım altında yer alan Dördüncü Bölüm'de “Mülkiyet ve Diğer Aynı Haklar” düzenlenmektedir. Söz konusu hükümlerin uygulanması; Kanunda aksi-ne hüküm bulunmadıkça, bu hükümlerin tatbik edilmesi geminin “Türk Gemi Sicili'ne” kayıtlı olması koşuluna bağlıdır (TTK m. 996)⁸⁶. Öngörülen ana kural çerçevesinde, Dördüncü Bölüm altında düzenlenen aynı haklardan sicile kayıtlı gemiler hakkında uygulama alanı bulacak olanlar; [1] mülkiyet (İkinci Ayırım [TTK m. 998-1011]), “Gemi Rehni” başlıklı Üçüncü Ayırım'da düzenlenen rehin haklarından [2] tersanecinin kanuni ipoteği (TTK m. 1013), [3] gemi ipoteği (TTK m. 1014-1053), [4] yapı ipoteği (TTK m. 1054-1058) ve de [5] intifa hakkıdır (Dördüncü Ayırım [TTK m. 1059-1060]). Gemi rehni türleri arasında sayılan, donatma iştiraki tarafından işletilen gemiler üzerindeki iştirak payının rehinin düzenlendiği TTK m. 1012 ise; sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında uygulama alanı bulmakta ve TTK m. 996'daki kuralın istisnasını teşkil etmektedir⁸⁷.

BKUY'de, yalnızca Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkı ile bu araçlar üzerindeki mülkiyetin devrini ilgilendiren düzenlemelere yer verilmiştir (BKUY m. 10 ve m. 14). Söz gelimi, bahsi geçen iki aynı hakla sınırlı olarak TUGS mevzuatı değerlendirildiği takdirde; gerek mülkiyetin devrinde gerekse gemi ipoteğinin tesisinde, yukarıda

⁸⁶ Konu bkz. yukarıda I.

⁸⁷ Anılan hükümde; paydaş donatanlardan her birinin iştirak payının üzerinde tesis edilecek rehin ile ilgili kural oraya konulmaktadır. Buna göre; bu rehin hakkı, alacaklar ve diğer haklar üzerindeki rehinlere ilişkin TMK hükümlerine tabidir.

anılan TTK hükümlerinin TUGS'ye kayıtlı araçlar hakkında da uygulama alanı bulacağı TUGSK m. 6'ya dayalı olarak yürürlük kazanan TUGSY m. 14'te açıkça öngörülmüştür⁸⁸. Kaldı ki TTK m. 995'te TUGS'ye yönelik mevzuat hükümlerinin saklı tutulmasıyla birlikte, TUGS'nin bir gemi sicili niteliğinin ortaya konulduğu ve de TTK hükümlerinin aksi TUGSK'da öngörülmediği müddetçe buraya kayıtlı gemiler ve yatlar hakkında uygulama bulacağı sonucuna da varılabilmektedir⁸⁹. Ne var ki BKUY'de benzer bir düzenleme bulunmamakta hatta

⁸⁸ Gemi ipoteği ile ilgili açıklamalar için bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 94; Yazıcıoğlu, 121; Akçura Karaman, 206, 267 vd. TUGSK'da gemi ipoteğine dair bir hüküm bulunmaması nedeniyle aksi görüşte: Sözer, *Ders Kitabı*, 140 (Yazarın önceki görüşü için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 304). ETTK döneminde yöneltilen, bir Yönetmelik hükmü ile aynı hak tesis edilemeyeceği ve dolayısıyla TUGS m. 14'ün hukuken değer taşımadığı yönündeki açıklamalar için bkz. Çağa - Kender, 89. TUGSY m. 14'ün; "TUGS'ne tescilli gemiler, 4490 sayılı Kanun hükümlerine tabi olup, bu kanunun düzenlemediği hususlarda yürürlükteki mevzuat hükümleri uygulanır" şeklindeki TUGSY m. 16 ile aynı mahiyette olduğu yönünde: Kalpsüz, *Gemi Rehni*, 44-45.

⁸⁹ Bahsi geçen TUGSK ile TUGSY hükümleri gözetilerek, TTK m. 995'te TUGS'ye dair hükümlerin saklı tutulacağı kabul edilmiştir. Bu çerçevede, TUGS'ye ilişkin özel hükümler öncelikli olarak uygulanacak, boşluk hâlinde MGS'ye dair hükümler dikkate alınacaktır. Açıklamalar için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 297-298. TUGSK özel kanun niteliği taşıdığından TTK m. 995'e gerek olmadığı yönünde: Demir, *Ders Kitabı*, 135. TTK m. 995'in kaleme alınması dolayısıyla TUGS'nin Türk Gemi Sicili'nin bir parçası olarak nitelendirilebileceği ve fakat TUGSK'da açıkça düzenlenmemesinden ötürü, sicile güven ilkesinin veya sicil kayıtlarının tutulmasından doğan zararlardan Devlet'in sorumluluğunun bulunmadığı yönünde: Sözer, *Ders Kitabı*, 92-95. TTK m. 995'in yürürlük kazanmasıyla, TTK ile daha eski tarihli TUGSK hükümleri arasında *lex posterior* ve *lex specialis* ilkelerinden hangisinin uygulanacağına dair olası bir tartışmanın önüne geçtiği görülmektedir. Zira bu hüküm sayesinde yeni tarihli TTK'nın bir TUGSK hükmünü zımnen ilga ettiği söylenemeyecektir. Bu tartışmanın ortaya çıkabileceği hükümlerin bulunup bulunmadığı bir kenara bırakılırsa, her iki Kanun hükümleri arasındaki öncelik sırası ilkesel anlamda ortaya konulmuştur. TTK m. 995 kaleme alınırken Kanun Koyucu'nun TUGS mevzuatının farkında olması da bu amacın izlendiğine işaret etmektedir. Böylece; bir Yönetmelik hükmünde aynı hakların kazanımı ile ilgili düzenleme yapılmasına yönelik eleştirilerin de önemini büyük ölçüde kaybettiği söylenebilir. Bir diğer deyişle; TTK m. 995 sayesinde, TTK'daki gemi siciline ve de aynı

mülkiyetin nakli bakımından sicile kayıtlı gemiler hakkındaki TTK m. 1001'den farklı düzenlemeye gidilmektedir.

BKUY'deki mülkiyetin kazanılmasına ve rehin hakkına ilişkin düzenlemelerin geçerliliği ve geçerliyse nasıl bir anlam taşıdıkları hakkında öğretilerde çeşitli görüşler ortaya konulmuştur. Çalışmanın bundan sonraki kısmında bu hususlar açıklanacaktır.

aa- Mülkiyetin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması

aaa) Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde (TTK m. 1001)

Gemi siciline kayıtlı gemiler üzerindeki mülkiyetin devri, TTK m. 1001'de düzenlenmektedir⁹⁰. Hükmün ilk fıkrasına göre; “*Gemi siciline kayıtlı olan bir geminin devri için, malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin geçirilmesi şarttır.*” Buna göre, hukuken taşınır olan gemiler üzerindeki mülkiyet hakkının devri, TTK m. 1001 f. 1 çerçevesinde TMK'da taşınırlar hakkında öngörülen esasa göre gerçekleşmektedir⁹¹. Buna karşılık

haklara ilişkin hükümlerin TUGS'ye kayıtlı araçlar hakkında uygulama bulacağına ilişkin kural, bir kanun hükmüne dayalı hâle gelmektedir.

⁹⁰ Konu hakkında bkz. Şeker Ögüz, Z.: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, *Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan*, İstanbul 2013, s. 847 vd.; Yener Coşkun, 76 vd.; Sözer, *Ders Kitabı*, 75; Acun, 488 vd.; Yazıcıoğlu, 158 vd.; Yetiş Şamlı, 95 vd.; Damar, D.: “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, İnceoğlu, M. M. (ed.): *Prof. Dr. Belgin Erdoğmuş'a Armağan*, İstanbul 2011, s. 589 vd.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 272 vd.; Sözer, *Ders Kitabı*, 118 vd.; Topsoy, 120 vd.; Yazıcıoğlu, 158 vd.; Demir, *Ders Kitabı*, 165 vd.

⁹¹ “6762 sayılı Kanunun 868 inci maddesinin birinci fıkrasından değiştirilerek alınmıştır. Değişiklik, gemi mülkiyetinin Türk Medenî Kanununda taşınır mülkiyetinin intikali için öngörülmüş olan usule uygun olarak anlaşma ve gemi zilyetliğinin nakli suretiyle intikal edeceğini ifade etmek üzere, maddeye “gemi zilyetliğinin nakli

takip eden fıkra, “Mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.” denilmek suretiyle taraflar arasında mülkiyetin nakline yönelik anlaşma hakkında bir şekil şartı öngörülmekte ve böylece sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devri, bu konuda bir şekil şartının yer almadığı TMK m. 763’ten farklılaşmaktadır. TTK m. 1001 f. 2’de öngörülen şekil şartının, (satış sözleşmesi gibi) mülkiyetin devrine dair borçlandırııcı işleme mi yoksa tasarruf işlemine mi ilişkin olduğu konusunda açıklık bulunmamakla birlikte, öğretide ağırlıklı olarak bu şekil şartının tasarruf işlemiyle ilgilendirdiği kabul edilmektedir⁹². Tasarruf işleminin geçerliliğinin borçlandırııcı işlemin geçerliliğine bağlı olup olmadığını ilgilendiren “sebebe bağlılık” ve “sebepten soyutluk” ilkeleri konusunda ise, Medeni Hukuk öğretisinde olduğu gibi Deniz Ticareti Hukuku öğretisinde de bir görüş birliği bulunmamaktadır⁹³.

şarttır” ibaresinin eklenmesi suretiyle yapılmıştır (...). TBMM, TTK Tasarısı Raporu, s. 326.

⁹² Tasarruf işlemi olarak kabul edilmesinin yanında bu şekil şartının aynı sözleşmeye dair öngörüldüğünü de açıkça ifade eden yazarlar için bkz. Yazıcıoğlu, 159-160; Sevinç Kuyucu, 699-700; Yetiş Şamlı, 131 vd.; Yeşilova Aras, E.: “Satışı Yapılan Amerikan Bayraklı Özel Teknelerin “Bill Of Sale” İle İmtihani”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, s. 1393-1394. Şekil şartının öngörülmediği ETTK m. 868 bakımından aynı yönde: Tekil, 117; Çağa - Kender, 98. Bazı eserlerde, TTK m. 1001 f. 2’deki şekil şartının tasarruf işlemine yönelik olduğuna dair açıklamayla yetinilmektedir, bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, s. 119-121; Demir, *Ders Kitabı*, 165; Yener Coşkun, 79-80. Aksi görüş için bkz. Acun, 488-490. Şekil şartının hem borçlandırııcı işlem hem de tasarruf işlemi hakkında öngörüldüğü yönünde: Deniz Kanner, 48-50.

⁹³ ETTK m. 868’in yürürlükte olduğu dönemde ileri sürülen, sebepten soyutluk ilkesinin geçerli olduğu yönündeki görüş için bkz. Akıncı, “Gemi Mülkiyeti”, 348-349; Şeker, Z.: “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan*, İstanbul 2000, s. 474. Aynı dönem bakımından tasarruf işleminin sebebe bağlı olduğu yönünde: Çağa - Kender, 101. Bugünkü mevzuat çerçevesinde; TMK

TUGS'ye kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrinde, TUGSY m. 14'ün göndermesiyle TTK m. 1001'deki koşulların karşılanması gerekmektedir⁹⁴. TTK m. 1001'in YHGS'ye kayıtlı yapılar üzerindeki mülkiyetin iktisabında uygulama alanı bulması ise, TTK m. 1011'deki yollama çerçevesinde söz konusu olmaktadır.

Bu başlıkta açıklananlar çerçevesinde gemi sicili olduğu yönünde tartışma bulunmayan MGS'ye, TUGS'ye kayıtlı gemilerin ve YHGS'ye tescil edilmiş yapıların mülkiyetinin naklinde TTK m. 1001 düzenlemesi uygulanacaktır.

*bbb) Bağlama Kütüğü'ne Kayıtlı Araçlar Üzerinde
(BKUY m. 14)*

Bağlama Kütüğü mevzuatı kendisine kayıtlı gemilerin mülkiyetinin hukuki işlem yoluyla kazanılması konusunda nedense farklı bir düzenlemeye gitmektedir. Gerek 491 sayılı KHK Ek Madde 12 ile EBKUY m. 14'te, gerekse de BKUY m. 14'te sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrinde uygulama alanı bulan hükümlere (ETTK m. 868 / TTK m. 1001) atıf yapılmamıştır. TTK m. 997'de sicile kayıtlı olmayan Türk

çerçevesinde kabul edilen ilkedden, sicile kayıtlı gemiler bakımından ayrılmanın gerekmediği yönünde: Yetiş Şamlı, 186. Bu yaklaşım, ETTK dönemi döneminde de savunulmuştur, bkz. Okay, 173-174. Öte yandan *Yetiş Şamlı*, Medenî Hukuk alanında da tartışmalı olan bu konuda, taşınırlar bakımından genel olarak sebepten soyutluk ilkesinin benimsenmesini önermekte ve bu ilkenin sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın tüm gemiler hakkında uygulanmasını savunmaktadır, bkz. Yetiş Şamlı, 186-187. Geminin mülkiyetinin devrinde sebebe bağlılığı savunan güncel görüş için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 277-278; Sözer, *Ders Kitabı*, 121-122.

⁹⁴ Buna ek olarak TUGK m. 6 ve TUGSY m. 14 hükümleri de, TTK'da kaleme alınan mülkiyetin devrine ilişkin hükümlere yollamada bulunmaktadır. Konu hakkında bkz. Yazıcıoğlu, 121; Yetiş Şamlı, 84-85. Hükümlerin eleştirisi için bkz. Çağa - Kender, 89.

gemileri üzerindeki aynı haklar bakımından TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağı öngörülmektedir. Bağlama Kütüğü mevzuatı ne TTK m. 997'ye ne de aynı haklar bakımından TMK hükümlerine gönderme yapmıştır. Bağlama Kütüğü mevzuatı ETTK yürürlükteyken kabul edilmiştir. Ancak 655 KHK m. 43 hükmü TTK döneminde yürürlük kazanmıştır. Ne var ki TTK'nın kabul edilmesinden sonra yürürlüğe giren 655 KHK m. 43 ile BKUY m. 14'te de eski düzen önemli ölçüde muhafaza edilmiştir. Bu konuda, öğreti tarafından iki ayrı dönemde savunulan görüşler, farklı başlıklarda aktarılacaktır.

aaaa) Genel Olarak

491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3, “Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini amaçlayan sözleşmelerin ilgili liman veya belediye başkanlıkları huzurunda yapılması zorunludur. Aksi takdirde sözleşme geçersiz olur.” şeklinde kaleme alınmıştı. Bunun yanı sıra EBKUY m. 14'te “Resmî Şekil” başlıklı ayrı bir hükme daha yer verilmişti. Üç fıkradan oluşan “Resmî Sözleşme” başlıklı EBKUY m. 14 aşağıdaki şekildeydi:

“Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini gerektiren satış, bağış gibi sözleşmelerin başkanlıklar huzurunda yapılması zorunludur. Resmî sözleşme, gemi, deniz ve iç su aracının kayıtlı olduğu bağlama kütüğünün bağlı olduğu başkanlık dışında başka bir başkanlık huzurunda da yapılabilir. Resmî sözleşme dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan sözleşmeler geçersizdir ve bu sözleşmelere dayanarak, sözleşmede hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılmaz. [f. 1]

Kanuni hükümlere dayanılarak ilgili idaresince yapılan satışlar ile adli mercilerce yapılan satışlar sonucu düzenlenen belgelerin ibrazı hâlinde, resmî sözleşme yapılmadan kayıt yapılır. Bunun yerine elektronik ortamda mâlik değişikliği formu düzenlenerek mâlike imzalatılır. Kütük kayıt personeli tarafından da imzalanıp mühürlenerek bağlama kütüğü dosyasına konur. [f. 2]

Resmî sözleşme formu İdare tarafından belirlenir. Elektronik ortamda tutulan resmi sözleşme örneği, ibraz edilen bilgi ve belgeler ile beyanlara uygun olarak bağlama kütüğü kayıt personeli tarafından düzenlenir. Sözleşmeye taraf olanların sayısından bir fazla sayıda çıktısı alınarak bağlama kütüğü kayıt personeline paraflanıp ve taraflarca da imzalandıktan sonra liman başkanı veya belediye başkanı yahut vekilleri tarafından tarih, saat ve dakikası düşülmek suretiyle imzalanır ve mühürlenir. Yeteri kadarı taraflara verilir, bir sureti de bağlama kütüğü dosyasına konur. Resmi sözleşme başka bir başkanlık huzurunda yapılmış ise, sözleşme sureti, gemi, deniz ve iç su aracının kayıtlı bulunduğu başkanlığa posta ile gönderilir.” [f. 3]

Görüldüğü üzere; 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3'te, “mülkiyetinin devrini *amaçlayan* sözleşmelerin” ilgili liman veya başkanlık huzurunda yapılması kabul edilmişti. Buna karşılık EBKUY m. 14 f. 1 c. 1'de, resmî şekil şartının “mülkiyetinin devrini *gerektiren* satış, bağış gibi sözleşmeler” hakkında öngörüldüğüne dair bir ifade yer almaktaydı. Ne var ki EBKUY m. 14 f. 1 c. 3'teki “Resmî sözleşme dışında yapılmış mülkiyetin devrini *amaçlayan* sözleşmeler geçersizdir” hükmü de dikkate alınacak olunursa, EBKUY m. 14 f. 1'deki terminolojinin bilinçli bir tercih sonucu kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle c. 1 ile c. 3'ün birbirinden farklı işlemler kast edilerek kaleme alınmadığı sonucuna varmak yerinde olacaktır. Nitekim 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3 c.

1’de resmî şekil şartı öngörölmüş ve takip eden cümlede buna uyulmadığı takdirde sözleşmenin geçersizlik yaptırımına tabi olduğu düzenlenmişti⁹⁵.

655 sayılı KHK m. 43 ile BKUY’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte; Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçların mülkiyetinin devrine dair mevzuat hükmü olarak geriye BKUY m. 14 kalmıştır. Madde numarası EBKUY’deki hüküm ile aynı olmakla birlikte; BKUY m. 14’ün madde başlığı olarak “Mülkiyetin devri” tercih edilmiştir. Hüküm aşağıdaki şekildedir:

“Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçlarının mülkiyetinin devrini gerektiren hukuki işlemlere yönelik belgelerin başkanlıklar huzurunda veya noterde düzenlenmesi zorunludur. Mülkiyetin devri işlemleri, gemi, deniz veya içsu aracının kayıtlı olduğu bağlama kütüğünün bağlı olduğu başkanlık dışında başka bir başkanlık huzurunda da yapılabilir. Başkanlıklar veya noter dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan işlemler geçersizdir ve bu tür işlemlerde hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılmaz. 9/6/1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu hükümleri saklıdır. [f. 1]

Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçlarının mülkiyetinin devrini gerektiren hukuki işlem noterde yapılacak ise, devreden; devri yapılacak geminin üzerinde bulunan takyidatların yer aldığı ve satışın yapıldığı tarihle aynı tarihli bağlama kaydı örneğini, devralanın incelenmesi amacıyla notere sunar. Devir belgesinde, devralanın bağlama kaydı ör-

⁹⁵ EBKUY m. 14 f. 1 c. 3 uyarınca resmî şekil şartına aykırı sözleşmelerin geçersiz olduğu öngörüldükten sonra, bu durumda “sözleşmede hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılmayacağı” kabul edilmiştir. Bu düzenlemede, 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3’ c. 2’deki “geçersizlik” yaptırımının somutlaştırıldığı yönünde: Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 343. Benzer görüşte: Aksoy, 93-94.

neğini gördüğüne ilişkin beyanı yer almak zorundadır. Noter işleminin ardından keyfiyet en kısa zamanda Başkanlığa bildirilir. [f. 2]

Elektronik ortamda tutulan devir belgesi, ibraz edilen bilgi ve belgeler ile beyanlara uygun olarak düzenlenir. Devir belgesi, taraf olanların sayısından bir fazla sayıda çıktısı alınarak bağlama kütüğü kayıt personelinece paraflanıp ve taraflarca da imzalandıktan sonra başkanlık tarafından tarih, saat ve dakikası düşülmek suretiyle imzalanır ve mühürlenir. Yeteri kadarı taraflara verilir, bir sureti de bağlama kütüğü dosyasına konur. [f. 3]

Taraflar, devir işleminin yapılacağı başkanlığa devir işleminin yapılabilmesi için birlikte yazılı talepte bulunur. Başkanlık, talebi uygun gördüğü takdirde üçüncü fıkraya göre işlem yapar. [f. 4]

a) Devir işlemi gemi, deniz ve içsu aracının kaydının bulunduğu başkanlıktan başka başkanlıkta yapılacak ise, talebi alan başkanlık talebi yazılı olarak veya elektronik ortamda kaydı tutan başkanlığa bildirir. Kaydı tutan başkanlık talebi uygun gördüğü takdirde, devrin yapılabilmesi için GES-BİS üzerinden devir belgesi ve ruhsatname düzenlenmesine izin verir. Devir işlemini gerçekleştiren başkanlık, devir belgesi ve ruhsatnameyi düzenler ve eski ruhsatname üzerine "devredilmiştir" şerhi düşerek kaydın tutulduğu başkanlığa gönderir.

b) Kayıtlı olduğu bağlama kütüğü limanı haricindeki başka bir bağlama kütüğü limanında satışı yapılmak istenilen gemi, deniz ve içsu aracı, yeni mâliki tarafından satışın yapıldığı bağlama kütüğü limanına kayıt ettirilecek ise, nakil işlemi sistem üzerinden belge düzenlenmeden ve eski malik adına harç tahakkuk ettirilmeden tamamlanır. Belgelendirme işlemleri yeni malik adına yapılır ve harç tahakkuk edecek ise harcın ödendiğine dair belgenin ibrazı ile işlem tamamlanarak belgeler yeni malik'e teslim edilir.

Kanuni hükümlere dayanılarak yetkili idari veya adli makamlarca veya noterde yapılan satışlar sonucu düzenlenen belgelerin ibrazı hâlinde, elektronik ortamda mâlik değişiklik formu düzenlenir ve kütük kayıt per-

soneli tarafından da imzalanıp mühürlenerek bağlama kütüğü dosyasına konur. [f. 5]"

BKUY m. 14 ile öngörülen değişiklik ve yenilikleri özetlemek⁹⁶ gerekirse; 491 sayılı KHK ile EBUY’de mülkiyetin devrini amaçlayan sözleşmelerin liman veya belediye başkanlıkları huzurunda⁹⁷ “yapılması” zorunlu kılınmış iken, BKUY m. 14 f. 1’de bu sözleşmenin “düzenlenmesi” şeklinde bir ifade tercih edilmiş ve bu işlemin başkanlıkların yanı sıra noterler tarafından da yerine getirilebileceği kabul edilmiştir. Ayrıca BKUY m. 14 f. 1’de, “mülkiyetinin devrini *gerektiren* hukuki işlemler” ile “mülkiyetin devrini *amaçlayan* işlemler” ibareleri yine bir arada kullanılmıştır (BKUY m. 14 f. 1 c. 1 ve 3)⁹⁸. Ayrıca BKUY m. 14 f. 1 c. 2’deki “Resmî sözleşme” ifadesi, madde başlığındaki değişikliğe uygun olarak “Mülkiyetin devri işlemleri” olarak değişmiştir. Görüldüğü üzere, EBKUY m. 14 f. 1’deki temel değişiklikler; “satış, bağış gibi sözleşmeler” (c. 1), “resmî sözleşme” (c. 2) ile “sözleşmeler” (c. 3) ibarelerinin yerini sırasıyla “hukuki işlemler”, “mülkiyetin devri işlemleri” ile “işlemler” ibarelerinin almasıdır.

EBKUY m. 14 f. 3’te bahsi geçen “resmi sözleşme formu” kavramı da terk edilmiş, BKUY m. 14 f. 2-4’te bunun yerini “devir belgesi” almıştır. EBKUY m. 14’te bulunmayan bir yenilik; tarafların, devir işleminin

⁹⁶ Konu hakkında ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, 205-207.

⁹⁷ 491 sayılı KHK hükmüne göre bu sözleşmelerin yalnızca “ilgili” başkanlıklar huzurunda yapılması mümkün iken, EBKUY m. 14’te “başka başkanlıklar” da bu kapsama dahil edilmiştir. İki hüküm arasındaki çelişkinin eleştirisi için bkz. Aksoy, 98-99. Konuya dair yürürlükte kalan tek hüküm bugün itibarıyla BKUY m. 14 olduğundan bu uyumsuzluk da ortadan kalkmıştır.

⁹⁸ Bu iki ibarede aynı işlemin kast edildiği yönünde: Sevinç Kuyucu, 700.

yapılacağı başkanlığa devir işleminin yapılabilmesi için birlikte yazılı talepte bulunacağına öngörüldüğü BKUY m. 14 f. 4 hükmü olmuştur. EBKUY m. 14 f. 2 ve f. 3'teki düzenlemelerin yerini alan BKUY m. 14 f. 4 ve f. 5'te ise, devir işlemi esnasında yerine getirilecek usul düzenlenmektedir. Burada, devir işlemini gerçekleştiren başkanlığın, devir belgesi ile ruhsatname düzenleyip eski ruhsatname üzerine “devredilmiştir” şerhini düşmesi ve bunları kaydın tutulduğu başkanlığa göndereceği öngörülmektedir (BKUY m. 14 f. 4 b. [a] c. 3).

bbbb) Öğretinin Yorumu

i) 491 Sayılı KHK ile EBKUY Dönemi

Bağlama Kütüğü'nün ihdas edildiği dönemde kaleme alınan eserlerde, EBKUY m. 14'teki şekil şartına ilişkin farklı görüşler ortaya atılmıştır. Bağlama Kütüğü'nü gemi sicili olarak ele alan *Algantürk Light*; gerek mülkiyetin devrine yönelik borçlandırıcı işlemin gerekse tasarruf işleminin EBKUY m. 14 f. 1 uyarınca şekil şartına tabi olduğunu, mülkiyetin devrinin tescil yoluyla gerçekleştiğini ve dolayısıyla tescilin kurucu bir işlev taşıdığını savunmuştur⁹⁹. Öte yandan getirilen düzenlemenin, işti-

⁹⁹ Bkz. *Algantürk Light*, 58. Bu görüşe rağmen resmî şekil şartı ile birlikte Bağlama Kütüğü'ne “tescil” koşullarının öngörülmesi, Yazar tarafından pratik ihtiyaçlara yanıt vermemesi dolayısıyla eleştirilmiştir, bkz. a.g.e., 58. Bağlama Kütüğü'ne “tescili” kurucu bir unsur olarak ele alması, Yazarın Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak nitelendirmesinin gerekçeleri arasındadır, bkz. a.g.e., 51. Bu hususa dikkat çekilen eser için bkz. Sevinç Kuyucu, 694 dn. 16. EBKUY m. 14'te açık bir düzenlemeye yer verilmemesi nedeniyle, tescilin kurucu etkiye sahip olduğuna yönelik görüş aynı Yazar tarafından eleştirilmiştir, bkz. Sevinç Kuyucu, 704.

rak payının devrine dair ETTK m. 965¹⁰⁰ hükmüne benzediğini ifade etmiştir¹⁰¹.

Atamer'in *Bağlama Kütüğü*'nü bir gemi sicili olarak değerlendirmedeği 2009 tarihli makalesinde, mülkiyetin devrine dair düzenlemelerin ETTK m. 867 (TTK m. 997) ile olan ilişkisi değerlendirilmiştir¹⁰². Bu bağlamda ele alınan nokta; 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 3'ün, taşınmaz mülkiyetinin devrine yönelik hukuki işlemlerde kabul edilen resmî şekil şartının (TMK m. 706 f. 1)¹⁰³ örnek alınarak kaleme alınması olmuştur¹⁰⁴. TMK m. 706'daki şekil şartının mevzuata aktarılmasına karşılık taşınmaz mülkiyetinin tescil yoluyla kazanılacağı öngörüldüğü TMK m. 705 f. 1'deki kurala yer verilmemesi ise, yazarın iki olasılığı günde-

¹⁰⁰ “Müşterek donatanlardan her biri iştirak payını dilediği anda ötekilerin muvafakati olmaksızın tamamen veya kısmen başkasına temlik edebilir. Temlik için gemi siciline tescil şarttır [f. 1]”. “İştirak payının temlik, gemi üzerindeki müşterek mülkiyet hissesinin temlik ve sicile tescili ile olur [f. 3]”. Bu hüküm ETTK m. 868 f. 2 gereğince sicile kayıtlı gemilerdeki payların devri hakkında da uygulanmaktaydı. TTK m. 1007'de ise, ETTK m. 868 f. 2 ile m. 965 hükümleri birleştirilmiş ve söz konusu madde gemi payı ile iştirak payının devir yoluyla iktisabıyla ilgili ortak hüküm hâline getirilmiştir, bkz. TBMM, TTK Raporu, 327. Buna karşılık sicile kayıtlı gemilerdeki bu iki devir türü, ETTK'dan farklı olarak, m. 1007'de farklı esaslara tabi kılınmıştır. Gemi payında tescil açıklayıcı iken (f. 1) iştirak payının devrinde tescil kurucudur (f. 2). Konu hakkında bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 293-295; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 131-132; Yazıcıoğlu, 164-166; Yetiş Şamlı, 216-218. ETTK'daki düzenlemeler ile ilgili ayrıca bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 315-318; Can, 141-143; Çağa - Kender, 100-101.

¹⁰¹ Bkz. *Algantürk Light*, 58.

¹⁰² Yazar bu eserinde *Kanun Koyucu'nun Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki özel hukuka ilişkin meseleleri düzenleme amacı taşımadığını kabul etmekle birlikte*, ilgili mevzuatın hukuki sonuçlar doğurduğunu kabul etmektedir. Bunun gerekçesi olarak, MGS'ye kaydı isteğe bağlı olan gemilerin *Bağlama Kütüğü'ne kaydının zorunlu kılınması sunulmaktadır*, bkz. *Atamer*, “*Bağlama Kütüğü*”, 346.

¹⁰³ “Hukuki işlem” başlıklı TMK m. 706'daki f. 1'e göre; “Taşınmaz mülkiyetinin devrini amaçlayan sözleşmelerin geçerli olması, resmî şekilde düzenlenmiş bulunmalarına bağlıdır.”

¹⁰⁴ Bkz. *Atamer*, “*Bağlama Kütüğü*”, 342.

me taşınmasına yol açmıştır. Bunlardan ilki, TMK m. 705'te olduğu gibi mülkiyetin devrinde zilyetliğin devrinin aranmamasıdır. Böylece – bir gemi sicili olmayan – Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki aynı haklar hakkında, ana kural çerçevesinde TTK m. 997'nin yaptığı yollama uyarınca TMK'daki taşınır hükümleri uygulama alanı bulacak olmasına rağmen; taşınır mülkiyetinin kazanılmasında zilyetliğin devrini öngören TMK 763 zımnen ilga edilmiştir. İkinci olasılık, resmî şekle tabi sözleşmenin yanı sıra TTK m. 997'nin yollaması dolayısıyla taşınırlar üzerindeki mülkiyetin devrine ilişkin TMK m. 763'ün uygulama alanı bulması ve mülkiyetin kazanılması için zilyetliğin devrinin gerçekleştirilmesidir. Yazar tarafından ilk olasılığın geçerli olması yerinde görülmüş, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçların mülkiyetinin devrinde TMK m. 705'teki çözümün benimsendiği ve sözleşmede şekil şartına uymanın yeterli olacağı savunulmuştur¹⁰⁵.

Aynı soruna değinen *Altop*, EBKUY m. 14 f. 1 c. 3'teki “sözleşmede hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılmayacağına” dair yaptırımın ortaya konulduğu ifadenin zıt kavramından hareket edilebileceğini belirtmiştir. Buna göre; şekil şartına uygun bir sözleşmenin varlığı hâlinde bu sözleşmedeki alıcı “hak sahibi” olarak gözükeceğinden ve de bu kişi adına Bağlama Kütüğü'nde kayıt yapılacağından, ilgili mevzuat çerçevesinde zilyetliğin devrinin mülkiyetin kazanılması için aranan bir koşul olmadığı sonucuna varmak mümkündür. Ne var ki bu sonucun bir yönetmelik hükmünde yer verilmesini yerinde görmeyen Yazar, ETTK m.

¹⁰⁵ Açıklamalar için bkz. Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 350-351. Aynı görüşte: Damar, 595.

867'nin [TTK m. 997] TMK'ya yaptığı yollamadan dolayı zilyetliğin devrinin aranması gerekeceğine işaret etmiştir¹⁰⁶. Bağlama Kütüğü'ne ilişkin mevzuatta herhangi bir düzenlemenin yer almamasından hareket eden Aksoy ise, mülkiyetin kazanılması noktasında Bağlama Kütüğü'ne yapılacak kaydın kurucu bir etki doğurmayacağını ve mülkiyetin kazanılması için zilyetliğin devredilmesi gerekeceğini ileri sürmüştür¹⁰⁷. Buna karşılık EBKUY m. 14'te mülkiyetin nakli için Bağlama Kütüğü'ne kaydın bir koşul olarak açıkça öngörülmemesi yazar tarafından sakıncalı bulunmuştur¹⁰⁸.

Mülkiyetin devri noktasında *Altop*, Bağlama Kütüğü mevzuatına yönelik başka eleştirilerde de bulunmuştur. Yazar, 22/4/1926 tarihli ve 818 sayılı mülga Borçlar Kanunu ("BK")¹⁰⁹ m. 12'de kabul edilen ve ETTK bakımından da geçerli olan şekil serbestisine 491 sayılı KHK ile istisna getirilmesine dikkat çekmiştir. Ne var ki bu yönde bir istisna öngörüldüğüne dair açık bir ifadenin bulunmaması, Yazar tarafından sakıncalı bulunan hususlardan birisi olmuştur¹¹⁰. Bir diğeri, sebepten soyutluk ilkesinin

¹⁰⁶ Bkz. *Altop*, 6-7.

¹⁰⁷ Bkz. Aksoy, 94, 99-100.

¹⁰⁸ Bkz. Aksoy, 100.

¹⁰⁹ 29/04/1926 tarihli ve 359 sayılı RG. Şekil serbestisi, BK'nın yerini alan 11/01/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'ndaki ("TBK") (04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG) m. 12'de tekrarlanmıştır. BK'nın yürürlükte olduğu son tarih olan 30/06/2012'deki tam metni ile TBK'nın güncel tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (et. 23/01/2022). Yazar ayrıca, şekle aykırı bir sözleşmeye rağmen sözleşmenin ifa edilmesi durumunda hakkın kötüye kullanılması yasağı dolayısıyla şekle aykırılığın ileri sürülemeyeceğini ve bundan ötürü bu tür iddiaların hukuken "kabul görmeyeceğini" iddia etmektedir, bkz. *Altop*, 5-6.

¹¹⁰ Uygulamada ortaya çıkabilecek sorunlara dikkat çeken *Altop*, temel kanunlarda şekil şartının öngörülmediği sözleşmelerin 18/01/1972 tarihli ve 1512 sayılı Noterlik Kanunu (04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG) m. 89 uyarınca noterler tarafından re'sen düzenleneceğinin öngörülmesi sebebiyle ortaya çıkan tartışmaları hatırlar.

kabulü hâlinde resmî şekil şartının öngörüldüğü düzenlemelerin yaratacağı sonuçtur. Zira bu olasılıkta, resmî şekil şartına uyulmadan kurulan satış sözleşmesinden sonra gerçekleşen zilyetliğin devri – veya zilyetlik devredilmeden mülkiyetin geçeceğine dair anlaşma – geçerli kabul edilecektir¹¹¹. Bu olası sorunlardan dolayı, Yazar mülga BK ile TTK'daki ilkeden vazgeçilmesinin yerinde olmayacağı kanaatine varmıştır¹¹².

Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olmadığını savunan yazarlar arasında yer alan Ünan, şekil şartının öngörüldüğü sözleşmenin “mülkiyeti devir borcu doğuran sözleşmenin” yani borçlandırıcı işlem olduğunu ve bunun şekil şartına tabi kılındığı görüşündedir. Bu doğrultuda mülkiyetin TMK hükümleri çerçevesinde aynı sözleşmenin ve zilyetliğin devrinin yerine getirilmesi yoluyla devredileceğini ileri sürmüştür. Bu sonucun ispat hukukunda ve uygulamada sorunlara yol açacağını aktaran Yazar, çözüm olarak aynı sözleşme ile zilyetliğin devrinin resmî şekle tabi tutulan sözleşmede beyan edilmesini önermiştir¹¹³.

ii) 655 Sayılı KHK m. 43 ile BKUY m. 14

Döneminde

TTK m. 1001'in yürürlük kazanmasıyla; Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçların mülkiyetinin devrinde, sicile kayıtlı gemilere kıyasla daha sıkı

latmıştır, bkz. Altop, 5. Noterlik Kanunu'nun güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022). Şekil serbestisine getirilen istisnanın bir kanun hükmünde kararnamede öngörülmesinin yerinde olduğu yönünde: Aksoy, 98.

¹¹¹ Görüldüğü üzere Yazar, ilgili mevzuattaki resmî şekil şartının borçlandırıcı işlem hakkında öngörüldüğünden hareket etmektedir.

¹¹² Açıklamalar için bkz. Altop, 6.

¹¹³ Açıklamalar için bkz. Ünan, 24-25.

koşulların uygulanması olasılığı ortadan kalkmıştır¹¹⁴. Kaldı ki, BKUY m. 14'te yapılan değişikliklerde TTK m. 1001'in hesaba katılmış olması da muhtemeldir¹¹⁵.

Bugünkü mevzuat çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nü gemi sicili olarak kabul eden görüş, mülkiyetin BKUY m. 14 uyarınca zilyetliğin devri gerekmeksizin tescil yoluyla kazanılacağını savunmaktadır¹¹⁶. Buna karşılık Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olarak kabul etmeyen yazarlar arasında iki farklı yaklaşım ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilkinde göre; TTK m. 997'nin açık yollaması dolayısıyla, taraflar arasında şekil şartının aranmadığı bir anlaşma ile TMK m. 763 gereğince gerçekleşecek zilyetliğin devri yeterlidir. Nitekim BKUY m. 14'ün bir üst norm olan TTK m. 997'ye aykırılık taşıması, yönetmelik hükmünün uygulanma olasılığını ortadan kaldırmaktadır¹¹⁷. TMK hükümlerin doğrudan uygulanması yönündeki görüş için sunulan bir diğer gerekçe, BKUY m. 14'ün borçlandırıcı işleme yönelik bir düzenleme olması ve mülkiyetin devrinde dikkate alınmaması olmuştur¹¹⁸.

¹¹⁴ “Gemi siciline kayıtlı bulunan bir geminin temlik için malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene intikal edeceğine dair anlaşmaları lazım ve kafidir” (ETTK m. 868 f. 1 c. 1). Görüldüğü üzere, hükme göre sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin kazanılması için tarafların şekil şartına tabi olmaksızın anlaşmaları yeterli olmakta, zilyetliğin devri dahi gerekmemekteydi. Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlarda mülkiyetin devrinde resmî şekil şartına tabi bir sözleşmenin ve de zilyetliğin devrinin bir arada aranması yönündeki olası çözüm bu açıdan şüpheyle karşılanmıştır, bkz. Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 351; Altop, 6; Aksoy, 100.

¹¹⁵ BKUY m. 14'ün, TMK m. 763 f. 1 hükmünü TTK m. 1001'e yaklaştırma amacı taşıdığı yönünde: Demir, *Ders Kitabı*, 153. Benzer bir sonuca dikkat çekilen diğer eser için bkz. Yazıcıoğlu, 148.

¹¹⁶ Bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 56.

¹¹⁷ Bu yönde: Demir, *Ders Kitabı*, 153, 162. Aynı görüşte: Topsoy, 117-118.

¹¹⁸ Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 106.

Buna karşılık Bağlama Kütüğü'nün bir sicil olarak değerlendirmeyen bazı yazarlar, BKUY m. 14'ün uygulanacağından hareket ederek bir sonuç çıkartmışlardır. Bu yöndeki görüş, bir idari işlem niteliğindeki BKUY m. 14'ün “hukuka uygunluk karinesinden” yararlanmasını gerekçe olarak göstermektedir¹¹⁹. Bu yaklaşım da TTK m. 997 gereğince sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında uygulama alanı bulması gereken TMK m. 763 ile BKUY m. 14 arasındaki ilişkinin değerlendirilmesine yol açmıştır. Bu ilişkinin ortaya konulabilmesi için BKUY hükmünde borçlandırıcı işlemin mi yoksa tasarruf işleminin mi düzenlendiğinin tespiti gerekli olmuştur. EBKUY m. 14'ün aksine farklılıklar barındıran BKUY m. 14'ün taşıdığı amaç ve kenar bağlılığından hareketle, bu düzenlemenin tasarruf işlemini (aynı sözleşmeyi) ilgilendirdiği bugün bazı yazarlarca kabul edilmektedir¹²⁰. Bunun yanı sıra, borçlandırıcı işlemin

¹¹⁹ Bkz. Yazıcıoğlu, 148 dn. 242. *Sevinç Kuyucu*; BKUY m. 14 hükmünün TMK m. 763'e aykırı olamayacağını vurgulamakla birlikte, BKUY'nin bir “ilave bir düzenleme” olarak kabul edilmesini ve her iki hükmün bir arada uygulanması önermektedir, bkz. *Sevinç Kuyucu*, 702-703.

¹²⁰ *Yazıcıoğlu* tarafından dikkat çekilen hususlardan ilki; madde kenar başlığının EBKUY m. 14'teki “Resmi Sözleşme” yerine “Mülkiyetin Devri” hâlini almasıdır. BKUY m. 14 f. 1'de kullanılan “mülkiyetinin devrini gerektiren hukuki işlemlere yönelik belgeler” (f. 1 c. 1); “mülkiyetin devri işlemleri (f. 1 c. 2); “mülkiyetin devrini amaçlayan işlemler” (f. 1 c. 3) ibarelerinin, bu kenar başlığıyla birlikte okunması önerilmektedir. Buna göre BKUY hükmünün borçlandırıcı değil, tasarruf işlemine yönelik şekil şartı öngördüğü savunulmaktadır. Dikkat çekilen bir diğer husus, hükmün TTK m. 1001 ile olan benzerliği olmuştur. Açıklamalar için bkz. *Yazıcıoğlu*, 147-148. Anılan hükümlerin yanı sıra m. 14 f. 4'te kullanılan benzer ifadeler bağlamında aynı yönde *Sevinç Kuyucu*, 700-701. Öte yandan; *Altop* ile *Ünan*'ın eserlerinde savunulan, EBKUY m. 14'teki şekil şartının borçlandırıcı işlem hakkında olduğu şeklindeki görüşün EBKUY bağlamında yerinde olabileceği *Yazıcıoğlu* tarafından kabul edilmektedir, bkz. *Yazıcıoğlu*, 147 dn. 239. BKUY m. 14'te kullanılan “mülkiyetinin devrini gerektiren sözleşmeler” ibaresinin tasarruf işlemini işaret ettiği yönünde ayrıca bkz. *Demir*, *Ders Kitabı*, 152-153. BKUY m. 14'te borçlandırıcı işleme yönelik şekil şartı öngörüldüğü yönünde: *Sözer*, *Ders Kitabı*, 106.

şekil şartına tabi kılınıp tasarruf işleminin kılınmaması olasılığında hukuki yararın bulunmadığı da ifade edilmektedir¹²¹.

TTK m. 1001 f. 1'in aksine, BKUY m. 14'te zilyetliğin devrinden açıkça bahsedilmemesi ayrı bir sorun olarak bugünkü mevzuat bakımından da varlığını korumaktadır. İlk olasılık; BKUY m. 14'ün uygulama alanı bulacağına kabulü hâlinde dahi, resmî şekil şartının aynı sözleşmeyi ilgilendirdiğinden hareketle TMK m. 763'e göre zilyetliğin devrinin aranmasıdır. Sicile kayıtlı gemiler üzerindeki mülkiyetin hukuki işlem yoluyla kazanılması için TTK m. 1001 f. 2 gereğince şekle tabi kılınan sözleşmenin aynı sözleşme olduğunun kabul edilmesi ve bunun yanı sıra ETTK m. 868'den farklı olarak TTK m. 1001 f. 1'de zilyetliğin devrinin aranması karşısında bu yaklaşımın da desteklenmeye başladığı görülmektedir¹²². İkinci olasılık ise; şekil şartının öngörüldüğü Bağlama Kütüğü'ne ilişkin mevzuatın, taşınmazların devrine dair TMK m. 706 örnek alınarak kaleme alındığından hareketle Bağlama Kütüğü'ne yapılacak olan kayda kurucu etki tanımaktır. Bugünkü mevzuat çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olarak nitelendirilmesi, bu görüşün tercih edilmesine olumlu bir etki sağlayabilecektir. Ne var ki MGS veya TUGS'ye kayıtlı gemilerdeki mülkiyetin devrinde dahi zilyetliğin devrinin arandığı dikkate alındığında, Bağlama Kütüğü bakımından ortaya çıkan tablonun ayrıca düşünülmesi gerekmektedir. Doğrudan savunul-

¹²¹ Bu yöndeki açıklamalarda; idari makamların, mülkiyetin devrindeki borçlandırıcı işlemin geçerli olup olmadığını denetleme olanağına sahip olamayacaklarına dikkat çekilmektedir, bkz. Sevinç Kuyucu, 700.

¹²² Bkz. Sevinç Kuyucu, 703-704; Yazıcıoğlu, 148; Yetiş Şamlı, 211-212.

mamakla birlikte, BKUY m. 14'ün bir düzen kuralı olarak değerlendirilmesi de olasılık olarak gündeme taşınmaktadır¹²³.

ccc) Değerlendirme

Tüm bu açıklamalardan görüldüğü üzere, Bağlama Kütüğü mevzuatında getirilen kayıt düzeninin bir sicil olup olmadığı yolunda açık düzenlemeye gidilmemiş olması ve mülkiyetin devrine yönelik TTK m. 1001 ve TTK m. 997'nin göndermesiyle TMK 763'ten farklı bir düzenleme getirilmesi çeşitli yorum sorunlarını beraberinde getirmiş ve doktrinde çok sayıda farklı görüş ortaya çıkmıştır. Özellikle mülkiyet hakkı gibi önemli bir konuda böyle bir belirsizliğe sebebiyet verilmesinin yerinde olmadığı açıktır.

Türk siciline kayıtlı gemiler hakkındaki TTK m. 1001 düzenlemesi TTK m. 931 f. 1 anlamında gemi olarak kabul edilen araçlar için söz konusudur. Dolayısıyla Bağlama Kütüğü'nün sicil olarak kabul edilmesi durumunda bu mevzuattan TTK'ya açık atıf yapılmadıkça TTK m. 931 anlamında gemi vasfı bulunmayan ancak Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesi mümkün deniz ya da içsu aracının mülkiyetinin devri bakımından hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağı tartışma konusu olabilecektir. Anılan araçlar hukuken taşınır niteliğinde olduğundan bu araçların mülkiyetinin naklinde TMK m. 763'ün uygulanması gündeme gelebilecektir.

Bağlama Kütüğü'nün sicil olarak kabul edilmemesi durumunda ise TTK m. 996 hükmü uygulama alanı bulmayacak ve buraya kayıtlı araçların tamamı Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan araçlar olarak kabul edile-

¹²³ Bkz. Yetiş Şamlı, 211-212.

cektir. Bu olasılıkta ise TTK m. 997 gereği bu kütüğe kayıtlı araçların tamamının mülkiyetinin naklinde TMK m. 763'ün uygulanması gündeme gelecektir.

Hangi olasılık kabul edilirse edilsin BKUY m. 14 düzenlemesi karşısında anılan hükme uyulmaması, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı aracın zilyetliğinin devredilmiş ve hatta TTK m. 1001'in koşulları karşılanmış olması dahi mülkiyetin alıcıya geçip geçmediği konusunda tartışma yaratacaktır. TTK'nın sicile kayıtlı gemilere ilişkin 1001'inci madde düzenlemesi devreden ve devralan tarafından takip edilmiş olsa dahi tarafların arasındaki mülkiyetin nakline ilişkin anlaşmadaki imzaların noter tarafından onaylanmış olması bile BKUY m. 14 çerçevesinde yetersiz kalacaktır. Zira BKUY m. 14 açık hükmü çerçevesinde anlaşmanın TTK m. 1001'den farklı olarak noter önünde düzenlenmesi gerekmektedir. Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar hakkında hangi saikle böyle bir düzenleme yapılmış olduğu belirsizdir. Bu kapsamda yapılabilecek tek yorum BKUY m. 14'te öngörülen düzenlemenin borçlandırıcı işleme TTK m. 1001 f. 2 düzenlemesinin ise tasarruf işlemine ilişkin olmasıdır. Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı geminin mülkiyetinin nakli tasarruf işlemi ile birlikte gerçekleşmelidir. Dolayısıyla TMK m. 763'te öngörülen zilyetliğin devredilmesi ile birlikte mülkiyetin nakline ilişkin tasarruf işleminin gerçekleştiği, mülkiyetin devralana geçtiği, BKUY m. 14'te aranan şekil şartına uyulmamasının bu sonucu değiştirmeyeceği yorumunu yapmak yerinde gözükmemektedir. Dolayısıyla taraflar arasında mülkiyetin devredildiğine yönelik düzenlenen teslim tesellüm tutanağı ile birlikte tasarruf işleminin yerine getirildiği ve mülkiyetin devredildiği sonucuna varmak en doğru

çözüm olacaktır. BKUY m. 14'te aranan şekil şartının ise bu kayıt düzeyine kaydolmak için yerine getirilmesi düzenleyici idari işlem niteliğinde kabul edilmesi uygun çözüm olacaktır. Bu sonuca Bağlama Kütüğü'nün gerçek anlamda sicil olmadığı görüşü kabul edildiği takdirde varılması gerekir.

Kanımızca en doğru çözüm yapılacak mevzuat değişikliği ile Bağlama Kütüğü'nün gemi sicili niteliğinde olup olmadığının kanun yoluyla belirlenmesi ve bu doğrultuda mülkiyetin nakline ilişkin düzenlemenin de tartışmaya cevaz vermeyecek şekilde aynı kanunda belirlenmesi olacaktır.

bb- Rehin Hakkı

aaa) Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Tesis Edilecek

Gemi İpoteği ve Uygulanacak Cebri İcra Hüükümleri

TTK m. 1014-1053'te düzenlenen gemi ipoteği, sicile kayıtlı gemiler üzerinde sözleşmeye dayalı olarak kurulabilecek tek rehin türüdür (TTK m. 1014 f. 1 c. 3)¹²⁴. Bunun kurulması, TTK m. 1015 f. 1 ile f. 2'de özel şekil şartına tabi kılınmıştır. Gemi ipoteği bakımından, rehinin paraya çevrilmesi aşamasında uygulanacak cebri icra yolunun ne olacağı da ayrıca önem taşımaktadır. TTK m. 936'da açıkça öngörüldüğü üzere,

¹²⁴ TTK dönemi ile ilgili olarak gemi ipoteği hakkında bkz. Atamer, K.: *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukusal Temelleri*, İstanbul 2012, s. 161 vd. (*Gemi İpoteği*); Akçura Karaman, T.: *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıtlı Rehin (Taşınır İpoteği)*, B. 2, İstanbul 2019, s. 9 vd.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 301 vd.; Sözer, *Ders Kitabı*, 137 vd.; Topsoy, 145 vd.; Kara, 97 vd.; Yazıcıoğlu, 191 vd.; Demir, *Ders Kitabı*, 175 vd.; Deniz Kaner, 54 vd. ETTK ile ilgili olarak ayrıca bkz. Akıncı, S.: *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*, Ankara 1958, s. 5 vd.; Kalpsüz, *Gemi Rehin*, 40 vd.; Okay, 189 vd.; İzveren - Franko - Çalık, 72 vd.; Tekil, 119 vd.; Can, 150 vd.; Çağa - Kender, 113 vd.; Damar, 600 vd.

sicile kayıtlı olsun veya olmasın tüm gemiler gerek TTK gerekse diğer kanunlar bakımından taşınır eşyadır. Ancak hükmün istisnalarına yer veren TTK m. 937'deki ilk fıkrada, 19/6/1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra İflas Kanunu'ndaki ("İİK")¹²⁵ taşınmazlara ilişkin hükümlere tabi olacağı TTK'da açıkça bildirilen gemiler hakkında TTK m. 936 hükmünün uygulanmayacağı kabul edilmiştir¹²⁶. Bu kapsama giren hükümler arasında, 14/01/2011 tarihli ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun ("6103 sayılı Kanun")¹²⁷ ile ihdas edilen İİK m. 153/a'daki 2. fıkraya yer almaktadır. Hükme göre, İİK'daki ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler, gemi ipoteğinin paraya çevrilmesine de uygulanmaktadır¹²⁸. Bunun yanı sıra, "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlığı altında kaleme alınan TTK m. 1350 vd. hükümlerinde özel olarak düzenlenmeyen hususlarda, İİK hükümlerinin, TTK m. 936 ile m. 937 f. 1'de öngörüldüğü şekilde uygulama alanı bulacağı da ayrıca hükme bağlanmıştır (TTK m. 1351)¹²⁹.

¹²⁵ 19/06/1932 tarihli ve 2128 sayılı RG. Kanun'un güncel tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (et. 23/01/2022).

¹²⁶ TTK m. 936-937 hakkında bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 33-35; Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku*, İstanbul 2019, s. 60 (*Deniz İcra Hukuku*).

¹²⁷ 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG. 6103 sayılı Kanun, 26/06/2012 tarihli ve 6335 sayılı Türk Ticaret Kanunu İle Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (30/06/2012 tarihli ve 28339 sayılı RG) ile değişmiştir.

¹²⁸ Aynı hükümde; İİK'daki ilgili hükümlerde bahsi geçen "taşınmaz" teriminin Türkiye'de veya yurt dışında sicile kayıtlı olan gemilere, "tapu sicili" teriminin gemi siciline ve "ipotek" teriminin gemi ipoteklerine karşılık geleceği de öngörülmektedir. İİK'da yapılan değişiklikler sonucu "gemi ipoteği" teriminin kullanımı hakkında bkz. Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 59-60.

¹²⁹ Konu hakkında bkz. Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 51 vd.

Yukarıda¹³⁰ açıklandığı üzere; TTK'daki gemi ipoteği hükümleri, TTK m. 995 ile TUGS'ye ilişkin mevzuat çerçevesinde TUGS'ye kayıtlı gemiler hakkında da uygulama alanı bulmaktadır. Bunun yanında bu hükümler; TTK m. 1054-1058 arasındaki özel hükümler saklı kalmak üzere, YHGS'ye kayıtlı yapı hâlindeki gemiler üzerinde tesis edilecek yapı ipoteği hakkında da geçelidir (TTK m. 1058).

*bbb) Bağlama Kütüğü'ne Kayıtlı Araçlar Üzerindeki
Rehin Hakkı*

Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerinde tesis edilebilecek rehin hakkı ile ilgili tartışma yaratan hususların başında, “Kaydedilecek takyidatlar” başlıklı BKUY m. 10 gelmektedir. Hükme göre; “*Bağlama kütüğüne, rehin ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararları kaydedilir*”¹³¹. Bağlama Kütüğü'nün TTK m. 996 anlamında bir gemi sicili niteliğine sahip olduğunun kabulü durumunda hükümde kullanılan “rehin” ibaresinin sicile kayıtlı gemiler üzerinde TTK m. 1013 vd. uyarınca kurulan “gemi ipoteği” olarak mı anlaşılması gerektiği, ortaya çıkan sorunlardan ilkidir. Ne var ki BKUY'de gemi ipoteğine dair TTK hükümlerine açık bir atıfta bulunulmaması ve de BKUY m. 10'da “rehin” terimine yer verilmesi, bu görüşün savunulmasını mümkün kılmamakta-

¹³⁰ Bkz. II C 3 a aa.

¹³¹ EBKUY m. 10, “Bağlama kütüğüne, *menkul rehni* ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararları kaydedilir.” şeklinde kaleme alınmıştı. Burada kullanılan “menkul rehni” ibaresinin yerini BKUY m. 10'da “rehin” ibaresinin almasının bir fark teşkil etmeyeceği yönünde: Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 119; Seven, 65 dn. 267. TMK'da “taşınır” kavramının kullanılmasına rağmen EBKUY m. 10'da “menkul” kavramına yer verilmesi ve “menkul rehninin kaydedilmesinden” bahsedilmesi ayrıca eleştirilmiştir, bkz. Aksoy, 102.

dır¹³². Nitekim Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak nitelendiren yazarlar, aşağıda aktarılacağı üzere, anılan hükmün TMK m. 940 f. 2 anlamında teslimle bağlı olmayan taşınır rehni (veya bir diğer ifadeyle “sicilli rehni”) olarak kabul edilmesini önermektedir. Bunun yanı sıra TTK'daki gemi ipoteği hükümlerine yollama yapılmaması, Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili niteliğine sahip olmadığına bir göstergesi olarak da sunulmaktadır¹³³.

Mülkiyetin devrine ilişkin BKUY m. 14'te olduğu gibi; Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olarak nitelendirilmemesi, bu görüşteki yazarların büyük çoğunluğu tarafından TTK m. 997 f. 1'te TMK'ya yapılan gönderme nedeniyle Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerinde TMK m. 939 f. 1 uyarınca teslimle bağlı taşınır rehninin kurulabileceği ve BKUY m. 10 uyarınca yapılacak kaydın rehin hakkının kazanılmasında herhangi bir işleve sahip olmadığı kabul edilmektedir¹³⁴.

BKUY m. 10'da ifade bulan “rehni” ile ilgili olarak, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerinde TMK m. 940 f. 2 uyarınca teslimle bağlı olmayan taşınır rehninin (veya “sicilli taşınır rehninin”) kurulup kurulmayacağı ayrıca bir tartışma konusu hâline gelmiştir. Hükme göre:

“Gerçek veya tüzel kişilerin alacaklarının güvence altına alınması için, kanun gereğince bir sicile tescili zorunlu olan taşınır mallar üzerinde, zil-

¹³² EBKUY m. 10 bağlamında; Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı bir gemi üzerinde gemi ipoteğinin tesis edilebilmesi için geminin MGS'ye kaydının gerektiği yönünde: Ünan, 23; Altop, 13. Aşağıda aktarılacağı üzere, Ankara BAM 18. HD.'nin gemi ipoteği kurulabileceği yönündeki kararı da 02/02/2021 tarihli Yargıtay 12. HD. kararında bozulmuştur.

¹³³ Bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 153; Demir, *Ders Kitabı*, 147; Sevinç Kuyucu, 693.

¹³⁴ Bkz. Demir, “Bağlama Kütüğü”, 119, 153-154; Demir, *Ders Kitabı*, 147, 175; Sözer, *Ders Kitabı*, 106; Yazıcıoğlu, 132-133. EBKUY m. 10 bağlamında aynı görüşte: Aksoy, 102 vd. Aksi görüşte: Topsoy, 140-141.

yetlik devredilmeden de, taşınır malın kayıtlı bulunduğu sicile yazılmak suretiyle rehin kurulabilir. Rehin kurulmasına ilişkin diğer hususlar Cumhurbaşkanı'nınca¹³⁵ çıkarılan yönetmelikle belirlenir”.

Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak nitelendiren *Algantürk Light* ile *Atamer*, bu soruya BKUY m. 10 bağlamında olumlu yanıt vermektedir¹³⁶. Nitekim Bağlama Kütüğü hukuki niteliği itibarıyla bir gemi sicili olarak ele alındığı takdirde; 655 sayılı KHK m. 43 f. 1 c. 1 ile BKUY m. 6 f. 1 ve 9 f. 1 hükümleri kapsamında, MGS veya TUGS'ye kayıtlı olmayan araçların Bağlama Kütüğü'ne kayıt zorunluluğundan bahsetmek mümkündür¹³⁷. Bağlama Kütüğü'nün bir “özel sicil” olarak nitelendiril-

¹³⁵ 02/07/2018 tarihli ve 700 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (07/07/2018 tarihli ve 30471 sayılı RG [2. Mükerrer]) m. 139 ile, hükümde yer alan “tüzükle” ibaresi “Cumhurbaşkanı'nca çıkarılan yönetmelikle” şeklinde değişmiştir.

¹³⁶ EBKUY hükmü bağlamında bu yönde: *Algantürk Light*, 51-52. BKUY hükmü bağlamında bu yönde: *Atamer*, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 94-95, 114. Yargıtay 12. HD.'nin 2/2/2021 tarihli kararında Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak kabul etmemesini göz önünde tutan *Atamer*, bu karar uyarınca buraya kayıtlı araçlar üzerinde gemi ipoteği tesis etmenin mümkün olmadığını vurgulamış ve BKUY m. 10'un dayanağının TMK m. 940 f. 2 olduğu yönündeki görüşünü tekrarlamıştır, bkz. *Atamer*, K.: “Gemiler Üzerinde 6750 Sayılı Kanun Uyarınca Rehin Kurulabilir Mi?”, Ilgın, S. - Sözer, B. (eds.): *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*, İstanbul 2021, s. 330 ve buradaki dn. 39 (“6750 Sayılı Kanun”).

¹³⁷ BKUY m. 6 f. 1 ile m. 9 f. 1 hakkında bkz. yukarıda II B. *Atamer* 2012 tarihli kitabında Bağlama Kütüğü'nü sicil olarak değerlendirmemekle birlikte BKUY m. 10'un yöneltile eleştiriler göz önünde tutulmak suretiyle TMK m. 940 f. 2'den ilham alınarak kaleme alınmış olabileceğini ifade edilmiştir. Ayrıca yazar tarafından TMK m. 940 f. 2'nin hazırlık sürecine dikkat çekilmiş, hükmün “taşınır edinen üçüncü kişilerin güvenini korumaya” yönelik kaleme alındığını hatırlatmıştır, bkz. *Atamer*, *Gemi İpoteği*, 155-156. TMK m. 940'ın tasarısı metninde madde başlığı “Hayvan rehni” iken, hükme Adalet Komisyonu tarafından 2. fıkra dâhil edilmiş ve başlık olarak “Ayrık durumlar” seçilmiştir. Her iki metin için bkz. TBMM, Türk Medeni Kanunu Tasarısı ile Türk Kanunu Medenisinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Ankara Milletvekili Yücel Seçkiner'in; Ankara Milletvekili Esvet Özdoğu ve Dört Arkadaşının; Aynı Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifleri ve Adalet Komisyonu Raporu (1/611,1/425, 2/361, 2/680), Dö-

diği *Seven*'e ait çalışmada, rehin hakkının kaydının açıklayıcı niteliğe sahip olduğu ve fakat bu rehlin TMK m. 940 f. 2 kapsamına girdiği ifade edilmiştir¹³⁸. Söz konusu yazarlara ek olarak; sicil niteliği konusunda aksi görüşteki *Topsoy* da, Bağlama Kütüğü'nün TMK m. 940 f. 2 ile sınırlı bir kapsamda olmak koşuluyla "sicil" olarak nitelendirilmesini önermektedir¹³⁹.

TMK m. 940 f. 2 ile ilgili ortaya çıkan bu görüşe yönelik eleştiri, Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olmadığını savunan *Yazıcıoğlu* tarafından yöneltilmiştir. Yapılan eleştiride; Bağlama Kütüğü'nün, kapsama giren araçların "tümünün tescilinin kanunen zorunlu olduğu bir sicil" olmadığı savunulmaktadır¹⁴⁰.

Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkının TMK m. 940 f. 2 çerçevesinde teslim bağli olmaksızın kurulabileceğine dair tar-

nem: 21, Yasama Yılı, 3, Sıra Sayısı: 723, s. 593 (*TMK Tasarısı Raporu*). Yapılan ekleme ile ilgili olarak Komisyon tarafından şu gerekçe sunulmuştur: "*Tasarının 940 inci maddesi, zilyetliğin alacaklıya devrine gerek olmadan kurulabilen hayvan rehni yanında, günümüzün gelişen sosyal ve ekonomik koşullarına uygun olarak, kanunen bir sicile tescili zorunlu olan taşınır mallar üzerinde, gerçek veya tüzel kişilerin alacaklarının güvence altına alınması için zilyetlik devredilmeden de, taşınır malın kayıtlı bulunduğu sicile yazılmak suretiyle rehin kurulmasını, rehinli taşınır satın alan üçüncü kişilerin de taşınır üzerinde bir rehin bulunup bulunmadığını öğrenebilmelerini sağlamak amacıyla "Ayrık durumlar" kenar başlığı ile yeniden düzenlenmiştir.*", bkz. TBMM, *TMK Tasarısı Raporu*, 318-319.

¹³⁸ Bkz. *Seven*, 64-66. Yazar, kayıt zorunluluğunun 655 sayılı KHK m. 43 f. 1'e dayandığı kabul etmekte ve Bağlama Kütüğü'nü TMK m. 940 f. 2 bakımından 'bir taşınırın kanun hükmü gereğince kaydedileceği "sicil"' olarak kabul etmektedir, bkz. a.g.e., 65-66. Kanunda öngörülmeleyen bir rehin hakkının bir yönetmelik hükmü ile ihdas edilemeyeceğini belirten (bkz. 65 dn. 268) yazar, rehin hakkının kanuni dayanağı olarak TMK m. 940 f. 2'yi görmektedir.

¹³⁹ Bkz. *Topsoy*, s. 105-106, 140-141. Yazar, bu yorumun TMK hükümlerine atf yapan TTK m. 997 ile de uyumlu olduğunu vurgulanmaktadır, bkz. a.g.e., 106 dn. 64, 141.

¹⁴⁰ Bkz. *Yazıcıoğlu*, 133. *Demir* de, BKUY'de Trafik Sicili'ndekine benzer bir sicilli taşınır rehni öngörülmediğini belirtmektedir, bkz. *Demir*, "*Bağlama Kütüğü*", 119.

tışmalar aynı zamanda 20/10/2016 tarihli ve 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu (“TİTRK”)¹⁴¹ bakımından da önem taşımaktadır. Zira TİTRK m. 8 f. 3’e göre; “Diğer kanunlar uyarınca bir sicile tescili zorunlu olan taşınır rehinlerine ilişkin hükümler saklıdır. Bu taşınır varlıklar üzerinde bu Kanun kapsamında Sicile tescil edilmek suretiyle rehin tesis edilmez.” Hükmün kapsam dışı bıraktığı taşınırların “sicile tescili zorunlu olan taşınır rehinlerinin” oluşturması dolayısıyla, TMK m. 940 f. 2 çerçevesinde tesis edilecek teslim bağli olmayan taşınır rehni ile ilgili tartışmanın bir benzerini TİTRK bağlamında da yürütmek gerekmektedir. Anılan hüküm kapsamında ileri sürülen bir görüşe göre, Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçlar üzerinde TİTRK uyarınca taşınır rehni tesis edilmesi mümkün değildir¹⁴².

Ticari İşlemlerde Rehin Hakkının Kurulması ve Temerrüt Sonrası Hakların Kullanılması Hakkında Yönetmelik’te (“TİTRY”)¹⁴³ 2018 yılında yapılan değişiklik bazı noktalarda tereddüt uyandırmıştır. TİTRY’nin RG’de yayımlanan ilk metni uyarınca, “TMK’ya göre kurulmuş taşınır rehni” TİTRY’nin kapsamı dışına çıkarılmıştı. Ticari İşlemlerde Rehin Hakkının Kurulması ve Temerrüt Sonrası Hakların Kullanılması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (“TİTRY-Değ[2018]”) m. 1 uyarınca 2018’de hükme eklenen ibare ile; TİTRY

¹⁴¹ 28/10/2016 tarihli ve 29871 sayılı RG. 15/02/2018 tarihli ve 7099 sayılı Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Amacıyla Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (10/03/2018 tarihli ve 30356 sayılı RG) ile TİTRK’da değişiklikler öngörülmüştür.

¹⁴² Arvas, M. M.: *6750 Sayılı Kanuna Göre Rehne Konu Olabilecek Taşınırlar*, Ankara 2017, s. 68. Anılan eserin, 6750 sayılı Kanun bakımından bir “gayriresmi gerekçe” niteliği taşıdığı yönünde: Atamer, “6750 sayılı Kanun”, 331.

¹⁴³ 22/05/2018 tarihli ve 30428 sayılı RG’de TİTRY-Değ[2018] yayımlanmıştır.

hükümlerinin uygulanmayacağı rehin türü, “TMK’ya göre kurulmuş *teslime bağlı taşınır rehni*” hâline gelmiştir (TİTRY m. 2 f. 2 b. [c]). Diğer bir deyişle, TİTRY uyarınca, teslimine bağlı olmayan taşınır rehnine konu edilen taşınırlar üzerinde TİTRK çerçevesinde taşınır rehni tesis edilebileceği kabul edilmiştir.

BKUY m. 10’da sözü edilen rehin hakkının TMK m. 940 f. 2 anlamında teslimine bağlı olmayan taşınır rehni olarak kabul edilmesi durumunda, TİTRY hükümlerinin Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçları kapsadığı ve dolayısıyla bu araçlar üzerinde TİTRK çerçevesinde rehin hakkı tesis edilebileceği sonucuna varılacaktır. Ancak bu sonuca yöneltilen eleştiride, TİTRY m. 2 f. 2 b. (c)’nin TİTRK m. 8 f. 3’e aykırılık barındırdığına dikkat çekilmekte ve Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçların TİTRK’nın kapsamı dışında kalması gerektiğine işaret edilmektedir¹⁴⁴.

Bağlama Kütüğü’nün bir gemi sicili olmadığı ve dolayısıyla buraya kayıtlı araçlar üzerinde yalnızca teslimine bağlı taşınır rehninin kurulabileceği kabul edildiği takdirde ise, TİTRY hükmünün tartışılmasına yönelik ihtiyaç ortadan kalkacaktır. Zira BKUY m. 10 çerçevesinde yapılacak kayıt açıklayıcı bir nitelik kazanacak ve TİTRK m. 8 f. 3 anlamında “bir sicile tescili zorunlu olan taşınır rehninden” bahsedilemeyecektir. Böylece TİTRK m. 8 f. 3’teki istisna kapsamına girmeyen Bağlama Kütüğü’ne

¹⁴⁴ Bkz. Atamer, “6750 Sayılı Kanun”, 337. Zira yukarıda belirtildiği üzere yazar, BKUY m. 10 uyarınca TMK m. 940 f. 2 anlamında teslimine bağlı olmayan taşınır rehninin kurulduğu görüşündedir. TİTRK m. 8 f. 3 bağlamında aynı sonuca varılan diğer eser için bkz. Seven, 65-66.

kayıtlı araçlar üzerinde TİTRK hükümlerine göre rehin hakkı tesis edilebilecektir¹⁴⁵.

Uygulamanın ne şekilde işlediğine yönelik bir gösterge olarak, Noterler Birliği tarafından yayımlanan 15/10/2019 tarihli Rehin Sözleşmeleri Hakkında Birleştirilmiş 33 Sayılı Genelge (“33 sayılı Genelge”)¹⁴⁶ örnek olarak sunulabilir. Genelge’de; Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkı, TTK m. 997 çerçevesinde TMK hükümlerine göre kurulan taşınır rehni olarak ifade edilmiştir. Ancak bu rehin hakkının TMK m. 940 f. 2 anlamında teslim bağı olmayan taşınır rehni niteliğinde olup olmadığına değinilmemiştir. Bunun yanında, BKUY’de tanımlanan araçların yönetmelik uyarınca¹⁴⁷ Bağlama Kütüğü’ne kaydedileceği ifade edilmiş ve rehin hakkının kaydının öngörüldüğü BKUY m. 10’dan bahsedilmiştir. Bu araçlar üzerinde gemi ipoteğinin tesis edilme-yeceğine açıklık getirilen 33 sayılı Genelge’de; TMK çerçevesinde tesis edilecek taşınır rehinlerinin TİTRK m. 8 f. 3 uyarınca TİTRK kapsamına girmeyeceği belirtilmektedir. Açık bir ifadeye rastlanılmasa da Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkı, Genelge’de “*diğer kanunlar uyarınca bir sicile tescili zorunlu olan taşınır varlıklar üzerinde bu Kanun kapsamında Sicile tescil edilmek suretiyle rehin tesis edilme-*

¹⁴⁵ Bu yönde açıklamalar için bkz. Bilgeç, H.: “Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri (Türk Medeni Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu Hükümlerinin Gemi Rehni Bakımından Karşılaştırılması)”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 22, S. 1, 2020, s. 10-11.

¹⁴⁶ <<https://noterlikrehberi.net/rehber/index.html?rehin-sozlesmeleri-hak-birlestirilmis-33-sayili-genelge.html>> (et. 23/01/2022).

¹⁴⁷ 33 sayılı Genelge’de, BKUY m. 6 ve/veya m. 9 yerine sırasıyla BKUY’nin kapsamını belirleyen ve tanımların yapıldığı m. 2 ile m. 4 hükümleri belirtilmiştir.

yeceği” şeklinde ifade edilen TİTRK m. 8 f. 3’teki istisnanın kapsamına sokulduğu anlaşılmaktadır. Başka bir deyişle; 33 sayılı Genelge’de, TİTRK m. 8 f. 3 uyarınca “*BKUY m. 9 uyarınca Bağlama Kütüğü’ne kaydı zorunlu olan gemiler ve araçlar üzerinde, TİTRK kapsamında Bağlama Kütüğü’ne kayıt suretiyle rehin tesis edilemez*” şeklinde bir sonuca varıldığını söylemek mümkündür.

Antalya Liman Başkanlığı’nın internet sitesinde Bağlama Kütüğü’nde talep edilen işlem için istenen belgeler yayımlanmıştır¹⁴⁸. Bu belgeler arasında “rehin sözleşmesinin şerh edilmesi” ve “rehin sözleşmesinin feshedilmesi”ne ilişkin evraklar da vardır. Belgeler incelendiğinde rehin sözleşmesinin Bağlama Kütüğü’ne şerh edilmesi için sözleşmenin noter tarafından düzenlenmiş olması ve sözleşmede deniz aracının adının, bağlama limanının, kütük numarasının ve donatanının tam olarak tanımlanmış olması gerektiği belirtilmektedir. Aynı şekilde rehin sözleşmesinin Bağlama Kütüğü’nden silinmesi için “rehin fesih sözleşmesinin Noter tarafından düzenlenmiş olması” aranmaktadır. Bağlama Kütüğü’ne ilişkin mevzuatın hiçbir yerinde rehlin kuruluşuna ilişkin açık bir düzenleme yoktur. Mülkiyetin devrine ilişkin BKUY m. 14’ten farklı olarak istenen belgeler incelendiğinde rehlin Liman Başkanlığı yahut Belediye Başkanlığı önünde kurulamayacağı anlaşılmaktadır. Rehlin kuruluş anı bakımından her halükârda bir belirsizlik vardır. Bu rehlin teslimine bağlı olmayan taşınır rehni olarak kurgulandığı bir durumda, rehin noter tarafından sözleşmenin düzenlenmesi ile kurulmuş sayılmalı ve Bağlama

¹⁴⁸ Bkz. <<https://antalyaliman.uab.gov.tr/uploads/pages/baglama-kutugu-islemlerinde-istenen-belgeler.pdf>> (et. 25/03/2022).

Kütüğü'ne kaydın ise yalnızca üçüncü kişilere karşı aleniyet sağlanmasına olanak tanınmalıdır. Ancak BKUY m 10'da adı geçen rehnin TMK m. 939 anlamında teslimine bağlı rehin olduğu kanaatine varıldığı takdirde rehin sözleşmesinin yanında rehin konusu eşyanın zilyetliğinin de rehin alana geçirilmesi gerekecektir. Her ne kadar açık mevzuat hükmü bulunmasa da Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı deniz aracındaki rehnin teslimsiz rehin olarak kurgulanmaya çalışıldığı düşüncesindeyiz. Rehin sözleşmesinin Noter huzurunda yapılmasının aranması ve bunun Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesine imkân tanınması bu kanaate varılmasının önünü açmaktadır. Uygulamada Bağlama Kütüğü kayıt örnekleri incelendiğinde¹⁴⁹ kütük kaydının ilk sayfasında “gemi bilgileri”nin akabinde “gemi, deniz veya içsu aracı malikleri”ne ilişkin bilgiye yer verildiği gözlemlenmektedir. Sonraki sütun ise “Haciz Rehin Bilgileri” olarak gösterilmekte ve “gemilere ait haciz rehin bilgileri ektedir” yazısıyla ikinci sayfada bu bilgilere yer verilmektedir. Karşılaştığımız örneklerde “xxx Noterliğinin xxx tarih ve xxx yevmiye numaralı tasdikine havi rehin sözleşmesi gereği ve sözleşmede yazılı şartlar dairesinde xxx TL 1. derecede rehin tesis edilmiştir” şeklinde açıklama görülmektedir. Başka bir kayıtta ikinci derece rehin de tesis edildiği bilgisine rastlanmaktadır. Bu kayıtlar çerçevesinde bile altta yatan saikin teslimsiz rehin olduğu açıktır. Ancak taşınır niteliğindeki gemi üzerinde kurulan rehnin teslimsiz rehin olması ve hatta taşınmaz rehinine ilişkin derece sisteminin uygulanabilmesi için açık kanuni düzenleme yapılması gereklidir. Dolayısıyla mevcut uygulamanın yasal olarak dayanaksız olduğu söylenmelidir. Kaldı ki

¹⁴⁹ Uygulamadaki örnekleri bizlerle paylaşan Av. Rona Kaspi ve Av. Esra Akartuna'ya teşekkür ederiz.

Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki rehlin teslimine bağlı olmayan rehin olduğunun kanuni dayanağının TMK m. 940 f. 2 olduğu kabul edilse bile, uygulamada karşılaşılan derece sistemi ile ilgili hiçbir düzenlemeye gidilmemiş olması ayrıca eleştirilmelidir. Zira teslimine bağlı olsun veya olmasın taşınır rehninde kural olarak öncelik ilkesi uygulama alanı bulmaktadır (TMK m. 948)¹⁵⁰. Taşınmaz rehninde geçerli olan derece sisteminin taşınır rehninde uygulama alanı bulması için açık bir düzenlemenin bulunması gerekir¹⁵¹. Taşınır rehninde hâkim olan ilkeye uygulamada getirilen bu istisnanın hiçbir kanuni dayanağı bulunmamaktadır.

Rehin hakkı ile ilgili olarak değerlendirilebilecek bir diğer husus, BKUY m. 22 f. 4'teki re'sen terkine ilişkin düzenlemedir. Hükme göre; “Üzerinde haciz veya başkaca takyidat bulunan gemi, deniz ve içsu araçları, ancak alacaklıların muvafakatiyle silinir”. BKUY'de rehlin hakkının m.

¹⁵⁰ Hükme göre “Aynı taşınır üzerinde birden çok rehin hakkı bulunduğu takdirde, alacaklılara rehin haklarının sırasına göre ödeme yapılır”. Taşınır rehinine hakim olan ilkeler arasında yer bulan “öncelik” veya “kıdeme itibar” ilkesi hakkında bkz. Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, B. 22, İstanbul 2020, s. 1165-1166; Serozan, R.: *Eşya Hukuku I*, B. 3, İstanbul 2014, s. 352-354; Nomer, H. N. - Ergüne, M. S.: *Eşya Hukuku*, B. 8, İstanbul 2020, s. 397-399. İsviçre ve Türk Hukukları'nda, taşınır ve taşınmaz üzerinde kurulan sınırlı aynı haklarda “kuruluş/tescil tarihine göre sıra” ilkesinin geçerli olduğu ve taşınmaz rehnindeki sabit dereceler sisteminin bu kurala istisna teşkil ettiği yönünde: Akçura Karaman, 225-231. Örnek vermek gerekirse, Trafik Sicili'ne kayıtlı motorlu araçlar üzerinde TTK m. 940 f. 2 uyarınca kurulan teslimine bağlı olmayan rehinlerde TMK m. 948 hükmü uygulama alanı bulmaktadır, açıklamalar için bkz. Uyumaz, A.: *Motorlu Taşıt Rehni*, İstanbul 2012, s. 234-239; Tek, G. S.: *Ulaşım Araçlarının İpoteği*, İstanbul 2012, s. 25-26; Ergüne, S.: *Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağlı Taşınır Rehninin Kuruluşu*, B. 2, İstanbul 2020, s. 225.

¹⁵¹ Bu yöndeki bir düzenlemeye örnek olarak, derece sisteminin varlığının açıkça kabul edildiği ve taşınmaz rehnindeki derece sistemine ve rehlinin paraya çevrilmesine dair TMK m. 871-876 hükümlerinin kıyas yoluyla uygulama alanı bulacağına öngörüldüğü TİTRK m. 10 gösterilebilir.

10 kapsamında kaydedilecek bir “takyidat” olarak ele alınması, m. 22 f. 4’ün kapsamına diğer sınırlamaların yanında rehin hakkının da gireceği anlamını taşımaktadır. Bu bakımdan MGS’ye kayıtlı gemilerin re’sen silinmesinde dikkate alınan TTK m. m. 965 f. 4¹⁵² ile aynı hususu YHGS’ye kayıtlı yapılar hakkında ortaya koyan TTK m. 992 f. 2¹⁵³ ile BKUY m. 22 f. 4 düzenlemesi benzerlik taşımaktadır. Getirilen bu düzenlemenin, teslimle bağlı taşınır rehininin kurulması durumunda ne şekilde uygulama alanı bulacağı ayrıca değerlendirilmelidir¹⁵⁴.

ccc) Değerlendirme

TMK m. 940 f. 2 kapsamına giren taşınırın “bir sicile” tescilinin zorunlu kılınması gerekmektedir. Bu bakımdan Bağlama Kütüğü’nün TMK m. 7 gereği gerçek anlamda sicil olup olmadığı önem taşır. Ancak Bağlama Kütüğü’nün bir gemi sicili olarak nitelendirilmesi; TTK m. 996 anlamında Türk Gemi Sicili’nin bir parçası olması anlamı taşıyacağından, TMK m. 940 f. 2’nin tartışılmasını bir anlamda gereksiz hâle getirecektir. Başka bir deyişle, bağlama kütüğünün gemi sicili olarak kabul edilmesi hâlinde Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı gemiler üzerinde TTK m. 1014 vd. uyarınca tescil yoluyla gemi ipoteği tesis edilebileceğinden, teslimle bağlı olmayan taşınır rehnini tartışmanın anlamı büyük ölçüde ortadan

¹⁵² “Tescili isteğe bağlı olan gemilere ait kayıtların sadece maliklerinin istemleri üzerine silinebilmesi için ipotekli alacaklıların ve gemi sicilinin içeriğine göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin buna onay vermeleri şarttır.”

¹⁵³ “Yapı üzerinde bir ipotek bulunduğu takdirde, birinci fıkranın (a) ve (b) bentlerinde yazılı hâllerde, ipotekli alacaklının ve sicile kayıtlı bulunan diğer hak sahiplerinin kaydın sicilden silinmesine onayları da gereklidir.”

¹⁵⁴ BKUY m. 22 f. 4’ün; “kanun koyucunun, bağlama kütüğünün hukuki niteliği hususunda gemi sicili ile alelade bir kayıt düzeni arasında kaldığı[na]” işaret ettiği yönünde: Aydın, 186.

kalkacaktır. Bu noktada yalnızca, TTK m. 931 anlamında “gemi” olarak nitelendirilmeyen ve dolayısıyla TTK m. 935 uyarınca TTK’nın Beşinci Kitap hükümlerin tabi olmayan araçlardan Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı olanlarının akıbeti önem kazanacaktır.

TMK m. 940 f. 2 gereği hükmün kapsamına giren taşınırın sicile tescilinin “kanun gereğince” zorunlu kılınmış olması gerekmektedir. Bu bakımdan değerlendirilmesi gereken hüküm, 655 sayılı KHK m. 43 f. 1’de ve BKUY m. 9 f. 1’de bahsedilen “zorunluluktur”.

Öğretide ayrıca, Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçlar üzerinde tesis edilecek rehin hakkının teslimine bağlı olmamasının pratik bir ihtiyaca yanıt verip vermediği bakımından da değerlendirme yapılmaktadır. Nitekim EBKUY m. 10’da ve daha sonra BKUY m. 10’da rehin hakkının kaydedilmesinden bahsedilmesi ile birlikte mevzuat hazırlayanların teslimine bağlı olmayan rehin hakkının kurulmasını amaçladığı şeklinde okunabilir.

Bağlama Kütüğü mevzuatı sonrasında tescili ihtiyari olan gemilerin tescili zorunlu kılınmıştır. Yukarıda da açıklandığı üzere gemi maliki bu zorunluluğu gemisini ya MGS’ye ya da Bağlama Kütüğü’ne tescil ettirmekle aşacaktır. Gemisi üzerinde ipotek tesis ettirmek isteyen malik tıpkı eski düzende olduğu gibi gemisini MGS’ye tescil ettirerek bu teminatı sağlayabilecektir. Dolayısıyla MGS’ye tescili TTK m. 956-957 çerçevesinde isteğe bağlı kılınan gemi üzerinde gemi ipoteği tesis edilememesi, gemi malikinin tercihini gemiyi MGS yerine Bağlama Kütüğü’ne

kaydetmekten yana kullanmasının bir sonucudur¹⁵⁵. Buna karşılık TTK m. 931 anlamında “gemi” sayılmayan ve dolayısıyla MGS’ye kaydedilemeyecek araçlar üzerinde münhasıran zilyetliğin devri yoluyla rehin hakkının kurulabilmesi de ayrı bir sorunu işaret etmektedir¹⁵⁶. Bağlama Kütüğü’ne kaydedilmesi zorunlu kılınan araçların¹⁵⁷ geniş tanımlanması, bunlardan bir kısmının TTK m. 931 gereği gemi vasfına sahip olmaması ve üzerlerinde gemi ipoteği tesis edilmesinin mümkün olmaması, anılan araçlar üzerinde tesis edilecek rehinin akıbetini de tartışmalı hâle getirmektedir. Ne var ki uygulamadaki ihtiyaçların, BKUY m. 10 uyarınca kurulacak rehin hakkının gemi ipoteği veya TMK m. 940 f. 2 anlamında teslim bağli olmayan taşınır rehni olarak kabul edilmesini sağlamaya yeterli olmadığı belirtilmelidir. Bu noktada, kanun düzeyinde somut bir hukuki düzenlemenin yapılmasını beklemek yerinde olacaktır¹⁵⁸.

Bir başka değerlendirme hapis hakkı bakımından yapılmalıdır. Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı gemilerin yapım ve onarımından doğan alacakları için tersane sahibinin TTK m. 1013 anlamında ipotek hakkının bulunmadığı-

¹⁵⁵ Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçları üzerinde “sicilli rehin” kurulması noktasında “haklı bir ihtiyacın” bulunmadığı yönünde: Yazıcıoğlu, 132 dn. 212.

¹⁵⁶ ETTK m. 816 uyarınca “gemi” olarak kabul edilmeyen ve dolayısıyla bu dönemde gemi siciline kaydı mümkün olmayan araçlar üzerinde gemi ipoteğinin tesis edilememesi dolayısıyla uygulamada çıkan sorunlar hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 658-659. Bağlama Kütüğü’nün ihdas edildiği dönemde, buraya kayıtlı araçlar üzerinde teslim bağli taşınır rehininin kurulmasından dolayı doğabilecek çekinceler yazar tarafından ayrıca ortaya konulmuştur, bkz. Atamer, “*Güncel Sorunlar*”, 250; Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 353.

¹⁵⁷ Bağlama Kütüğü’ne kaydı mümkün olan araçlar BKUY’de ayrıca tanımlanmaktadır, bkz. yukarıda II B.

¹⁵⁸ Mevzuat çerçevesinde mümkün olmadığını savunmakla birlikte, Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı araçlar üzerinde teslim bağli olmayan rehin hakkının tesis etme olanağının yaratılmasını yerinde gören yazarlar için bkz. Aksoy, 103-104; Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 154.

nı söylemek mümkündür. Bu olasılıkta Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemilerin tersanenin zilyetliğinde bulunması ve TTK m. 950'nin koşullarının sağlanması kaydıyla hapis hakkı tesis edilmesi mümkün olmalıdır. Ancak BKUY m. 10'un sözü çerçevesinde bu husus tartışmalıdır.

Bu konudaki son değerlendirme TTK m. 1320 ve devamında düzenlenen ve kanuni rehin hakkı veren gemi alacaklısı hakkı bakımından yapılmıştır. Gemi alacaklısının kanuni rehin hakkı sicil dışında doğduğundan ve sicile tescil edilmesi mümkün olmayan gizli bir rehin hakkı olduğundan Bağlama Kütüğü'nün sicil niteliğini haiz olup olmaması ona kayıtlı gemiler üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğmasına engel teşkil etmeyecektir. Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemilerin çoğunluğu ticaret gemisi niteliğinde değildir. TTK m. 935 f. 2 b. (a) gereği TTK'nın gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümleri yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere dahi uygulanacağından bu konuda bir tartışma söz konusu olmamalıdır.

cc- Cebri İcra

BKUY m. 10'da kaydedileceği öngörülen cebri icra tasarrufları olarak "ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararları" sayılmaktadır. Bu çerçevede TTK'nın deniz ticareti hukukunda cebrî icraya ilişkin hükümlerinin Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler hakkında uygulama alanı bulup bulmayacağı sorusu akla gelmektedir. Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemilerin büyük bir kısmı TTK m. 931 f. 2 anlamında ticaret gemisi niteliğinde değildir. Ancak TTK'nın cebrî icraya ilişkin hükümleri TTK

m. 935 f. 2 b. (b) dışındaki ticaret gemisi niteliğinde olmayan gemilere de uygulanır. Dolayısıyla Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı aracın TTK m. 931 f. 1 anlamında gemi olması kaydıyla TTK'nın gemilerin cebrî icrasına ilişkin hükümlerinin Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler hakkında da uygulama alanı bulacağını söylemek mümkündür. Görüleceği üzere yine “gemi” tanımının farklılığı bakımından bir yorum sorunu burada da gündeme gelmektedir. Bu yorum sorunun aşılmasının yegâne yolu ise TTK'nın gemilerin cebrî icrasına ilişkin hükümlerinin Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler ve araçlar hakkında da uygulanacağını açıkça öngörülmesidir.

c) Sicil Teşkilatı ve İtiraz Usulü

aa- MGS, YHGS ve TUGS Bakımından

TTK'nın gemi sicili hükümlerinin açılış maddesine göre; gemi sicilleri, UAB'nin uygun göreceği yerlerde kurulmaktadır (m. 954 f. 1)^{159, 160}.

¹⁵⁹ TTK m. 954'ün ETTK'daki karşılığı olan m. 839'a göre; “Türk gemileri için hükümetin münasip göreceği yerlerde gemi sicilleri tutulur [f. 1]. Gemi sicilleri, liman reisliği nezdinde çalışan sicil memurları tarafından o yer asliye hukuk mahkemesinin nezareti altında tutulur. 26 ncı maddenin 2 nci fıkrası hükmü bu hususta da tatbik olunur [f. 2]. Medeni Kanununun 917 nci maddesi [TMK m. 1007] gemi sicilleri hakkında da caridir [f. 3].” Hükmün 2. fıkrasında atf yapılan ETTK m. 26, ticaret sicili teşkilatını düzenlemekteydi. Anılan düzenleme, 24/06/1995 tarihli ve 559 sayılı Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (27/06/1995 tarihli ve 22326 sayılı RG) ile değişikliğe uğramıştır. ETTK m. 26 f. 2'nin RG'de yayımlanan ilk hâli; “Bir yerde ticaret dâvalarına bakan mahkemenin mütâaddit daireleri bulunduğu takdirde ticaret sicili, Adliye Vekâletince bunlardan birine bağlanır.” şeklindeydi. TTK m. 954'te, ETTK m. 839 f. 1 ve f. 3 hükümleri korunmakla birlikte ETTK m. 839 f. 2 hükmünde değişikliğe gidilmiştir, bkz. TBMM, *TTK Raporu*, s. 320. Yapılan bu değişiklik hakkında ayrıca bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 59-61.

¹⁶⁰ 14/03/2011 tarihli ve 2011/1557 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Taşra Teşkilatında Yer Alan (10) Adet Gemi Sicil Dairesinin Kaldırılması ve Bunların Yerine (10) Adet Gemi Sicil Müdürlüğü Kurulması Hakkında Karar (09/04/2011 tarihli ve

Hükmün ikinci fıkrası uyarınca; liman başkanlığı nezdinde çalışan sicil müdürlükleri tarafından kurulacak olan gemi sicilleri, [1] o yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesinin, [2] bulunmadığı takdirde asliye ticaret mahkemesinin, [3] o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesinin gözetimi altında tutulmaktadır. Bir yerde ticaret davalarına bakmakla yükümlü birden çok mahkeme bulunduğu takdirde ise; gemi sicilinin tutulmasını gözeticek mahkeme, Adalet Bakanlığı'nın önerisi üzerine Hâkimler ve Savcılar Kurulu¹⁶¹ tarafından belirlenmektedir (TTK m. 954 f. 2 c. 2). TTK m. 954 aynı zamanda YHGS hakkında da uygulama alanı bulmakta, bu sicilin kurulması MGS'nin tabi olduğu kurallar çerçevesinde gerçekleşmektedir (TTK m. 991 f. 1)¹⁶².

TTK hükümlerin yanı sıra, gemi sicillerini ilgilendiren ETTK hükümlerinin uygulanmasını sağlamak amacıyla ETTK m. 865'e¹⁶³ dayalı olarak kabul edilen 31/12/1956 tarihli ve 4/8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesi ("GSN")¹⁶⁴ bugün itibarıyla hâlen yürürlüktedir. TTK m. 994¹⁶⁵ uya-

27900 sayılı RG) uyarınca; İstanbul, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun Liman Başkanlıkları bünyesindeki Gemi Sicil Daireleri kaldırılmış ve bunların yerini bahsi geçen Liman Başkanlıkları bünyesinde kurulan Gemi Sicil Müdürlükleri almıştır.

¹⁶¹ 703 sayılı KHK m. 208 uyarınca; 11/10/2010 tarihli ve 6087 sayılı Hâkimler ve Savcılar Kurulu Kanunu'nun (18/12/2010 tarihli ve 27789 sayılı RG) başlığı "Hâkimler ve Savcılar Kurulu Kanunu" hâlini almış, Kurul'un ismindeki "Yüksek" ibaresi kaldırılmıştır.

¹⁶² YHGS'nin MGS ile aynı teşkilat altında aynı yerlerde kurulması ikincil mevzuatta da öngörülmüştür, bkz. 20/05/2010 tarihli ve 2010/485 sayılı Gemi Bağlama Limanlarının Tabi Buldukları Gemi Sicil Dairelerinin Coğrafi Sınırlarının Belirlenmesine Dair Karar (29/06/2010 tarihli ve 27626 sayılı RG) m. 1 c. 2; GSN m. 76.

¹⁶³ "Gemi sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağı, memurların haiz olmaları lazımgelen vasıflar, hukuki münasebetlerin nasıl tevsik ve tescil olunacakları, kayıtların tashih, tadil ve terkini hakkında tamamlayıcı hükümler nizamname ile tesbit olunur."

¹⁶⁴ 04/02/1957 tarihli ve 9526 sayılı RG. Nizamname, 01/01/1957 tarihinde geçmişe etkili olarak yürürlük kazanmıştır.

rınca öngörülen Yönetmelik ise henüz yayımlanmamıştır¹⁶⁶. GSN'nin yerini alacak olan yönetmeliğin hazırlık çalışmaları, GSY-T üzerinden devam edilmektedir¹⁶⁷.

TUGS'nin tutulacağı irtibat bürolarını belirleme yetkisi de UAB'ye aittir (TUGSK m. 3 f. 2). Bu yetki kapsamında, UAB bünyesinde İstanbul'da kurulan TUGS Memurluğu ile İzmir İrtibat Bürosu bulunmaktadır (TUGSY m. 5 f. 1 ve f. 2)¹⁶⁸.

TTK m. 993'te ticaret sicili kayıtlarındaki itiraz usulünün düzenlendiği TTK m. 34'e¹⁶⁹ yapılan yollama uyarınca; gemi sicil müdürlükleri tarafından verilen kararlara karşı itirazların asliye ticaret mahkemelerine yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra gemi sicillerinin tutulmasını

¹⁶⁵ “Gemi sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağı, müdür ve memurlarının sahip olmaları gereken nitelikleri, hukuki ilişkilerin nasıl belgelenecekleri ve tescil olunacakları, kayıtların düzeltilmesi, değiştirilmesi ve silinmesine ilişkin tamamlayıcı hükümler tüzük ile belirlenir.”

¹⁶⁶ TTK m. 994'de tüzüğün yayımlanmasından bahsedilmektedir. Ancak 21/01/2017 tarihli ve 6771 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (11/02/2017 tarihli ve 29976 sayılı RG) uyarınca AY m. 115'teki “Tüzükler” başlıklı hüküm ilga edilmiş ve böylece yürütme organının düzenleyici işlemleri olarak tüzüklerin varlığı sona ermiştir. Bundan ötürü Gemi Sicil Tüzüğü olarak hazırlığı sürdürülen ikincil mevzuat GSY-T hâlini almıştır.

¹⁶⁷ TTK'nın yürürlüğe girdiği süreçte yürütülen, Gemi Sicil Tüzüğü'nün hazırlanmasına yönelik çalışmalar hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 372. UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 16/12/2021 tarihli yazısına istinaden, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticareti Odası (İMEAK) tarafından yayımlanan 21/1/2021 tarihli Sirküler'de (S: 3338, Sirküler No: 1289) GSY-T'nin tam metni görüş ve önerilere sunulmuştur, bkz. <<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/gemi-sicil-yonetmeliği-taslagi-16839?page=1>> (et. 23/01/2022).

¹⁶⁸ MGS, YHGS ve Bağlama Kütüğü'nde liman başkanlığına görev verilmesine rağmen TUGS'nin memurluk tarafından tutulmasına yönelik eleştiri için bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 64.

¹⁶⁹ Anılan hükümde; tescil, değişiklik veya silinme istemleri ile ilgili olarak, sicil müdürlüğünün verdiği kararlara karşı, kararın tebliğinden itibaren sekiz gün içinde, sicilin bulunduğu yerde ticari davalara bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesine ilgililer tarafından itiraz edilebileceği ve bu itirazın mahkeme tarafından dosya üzerinden inceleneceği öngörülmektedir.

dan doğan zararların tazmininin talep edilmesi de mümkündür. Zira TTK m. 954 f. 3'te; tapu sicillerinin tutulmasından doğan zararlardan Devlet'in sorumlu olacağını öngören TMK m. 1007'nin gemi sicilleri hakkında da uygulama alanı bulacağı kaleme alınmıştır. Bu davaların açılacağı mahkeme ise, ilgili gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu yer mahkemesi olacaktır¹⁷⁰.

TUGS bakımından ise; buradaki kayıtlarının gözetiminde, yapılan işlemlere karşı gerçekleşen şikâyet ve itirazların incelenip sonuçlandırılmasında MGS'ye dair hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir (TUGSY m. 6 b. [d]). TUGS'ye ilişkin mevzuatta açık bir hüküm bulunmasa da TMK m. 1007'ye yollama yapan TTK m. 954 f. 3'ün TUGS'deki kayıtlar bakımından da tatbik edilmesi gerektiği savunulmaktadır¹⁷¹.

bb- Bağlama Kütüğü Bakımından

Bağlama kütüğü kurulması; her liman başkanlığında veya liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda belediye başkanlıkları¹⁷² bünyesinde gerçekleşmektedir (BKUY m. 5 f. 1 c. 1). BKUY m. 7 f. 1'e göre; Bağlama Kütüğü'nün tutulmasından kural olarak liman başkanı yetkili ve sorumludur. Liman başkanlığının yetki alanına girmeyen iç sularda ise bu yetki ve sorumluluk belediye başkanına ait olmaktadır. Takip eden fıkrada ise; liman başkanına bağlı olarak oluşturulacak olan birimin, Bağlama Kütüğü'nün tutulmasını ve kütükle ilgili işlemleri ye-

¹⁷⁰ Konu hakkında bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 67-68; Yazıcıoğlu, 99.

¹⁷¹ Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 70; Yazıcıoğlu, 120. Aksi görüşte: Sözer, *Ders Kitabı*, 94-95.

¹⁷² Bağlama kütüğünün iç sularda hangi belediye başkanlıkları bünyesinde tutulacağı UAB tarafından belirlenir (BKUY m. 5 f. 1 c. 2).

rine getireceği öngörülmüştür (m. 7 f. 2 c. 1 ve c. 2)¹⁷³. BKUY m. 15'te ayrıca, Bağlama Kütüğü'nün “GESBİS” adını taşıyan elektronik ortamda tutulacağı düzenlenmektedir¹⁷⁴. GESBİS, “*Gemi siciline kayıt ve tes-cilin yapıldığı, sicil bilgilerinin elektronik ortamda tutulduğu Gemi Sicil Bilgi Sistemi*” olarak tanımlanmaktadır (BKUY m. 4 f. 1 b. [g])¹⁷⁵.

Bağlama Kütüğü'ndeki kayıtları ilgilendiren işlemlere karşı izlenecek itiraz usulü, BKUY m. 24'te¹⁷⁶ özel bir hüküm şeklinde düzenlenmiştir:

“Başkanlıklarca, bağlama kütüğü kapsamında yapılan iş ve işlemlere karşı ilgilisi veya bu iş ve işlemde hakları etkilenecek olanlar, işlemin öğrenildiği tarihten itibaren yedi gün içinde işlemi gerçekleştiren başkanlığa itiraz edebilir. Başkanlık, itirazı onbeş gün içinde inceler ve sonuçlandırır.

İtiraz kabul veya gerekçe gösterilmek suretiyle ret edilebilir. İtirazın kabul edildiği durumda, yapılan işlem itirazın mahiyetine göre değiştirilir ve keyfiyet diğer ilgililere tebliğ edilir. İtirazın reddedildiği durumda, itiraz sahibinin genel hükümlere göre dava açma hakkı saklıdır.”

¹⁷³ BKUY m. 7 f. 2 c. 3 uyarınca; “Bünyesinde gemi sicili tutulan liman başkanlıklarında, bağlama kütüğüne ilişkin iş ve işlemler, yeteri kadar bağlama kütüğü kayıt personeli görevlendirilmek suretiyle bu birim tarafından yerine getirilir.”

¹⁷⁴ EBKUY m. 15'te, Bağlama Kütüğü'nün “elektronik ortamda” tutulacağı düzenlenmektedir.

¹⁷⁵ Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olan araçların yanı sıra; MGS'ye kayıtlı gemiler ile YHGS'ye kayıtlı yapıların kaydı da GESBİS'te tutulmaktadır. Nitekim henüz yürürlükte olmayan GSY-T'de bu yönde bir tanımlamaya gidilmiştir, bkz. GSY-T m. 9 f. 1. Buna ek olarak, TUGSY m. 6 b. (b) uyarınca TUGS Memurluğu Bürosu ve İrtibat Büroları bünyesinde açılan TUGS Kütüğü de GESBİS ortamında yürütülmektedir. Açıklamalar için bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 53-54. Bağlama Kütüğü'ndeki kayıtlarının MGS, TUGS ile YHGS'de olduğu gibi GESBİS'te tutulması, Bağlama Kütüğü'nün sicil işlevine sahip olduğunun bir göstergesi olduğu yönünde: Gözüyeşil, 173-174. GESBİS ile ilgili GSY-T hükümlerinde, Bağlama Kütüğü'nün diğer gemi sicillerinin yanında bir gemi sicili olarak sayıldığı görülmektedir, bkz. GSY-T m. 38 f. 1 ve f. 5.

¹⁷⁶ Bu hüküm EBKUY m. 24'ün tekrarı niteliğindedir.

Bahsi geçen hükümde; işlemi gerçekleştiren başkanlığa itirazda bulunulması ve ilgili başkanlığın bu itirazı inceleyerek sonuçlandırması öngörülmüştür. İtirazın reddi hâlinde “*genel hükümlere göre*” dava açılabilirliği kabul edilmiştir.

Genel hükümlerin hangi anlama geldiği tartışmalıdır. İtiraz usulü ile ilgili olarak; gemi sicilleri hakkındaki TTK m. 993’te takip edilen yolun aksine, TTK m. 34’e atıf yapılmamasına ve de özel bir itiraz usulünün öngörüldüğüne öğreti tarafından dikkat çekilmektedir¹⁷⁷. Öte yandan, Bağlama Kütüğü’nü tutmakla ve bununla ilgili işlemleri gerçekleştirmekle birer idari makam konumundaki liman veya belediye başkanlıklarının yükümlü kılınmasından ötürü, BKUY m. 24 f. 2’de “genel hükümlere göre” açılacak olan davadaki yargı yolunun da idari yargı yolu olduğu *Demir* ile *Yazıcıoğlu* tarafından ifade edilmektedir¹⁷⁸. *Atamer* ise, bu konuda iki seçenek üzerinde durmaktadır: Bunlardan ilki; MGS, TUGS ile YHGS hakkında uygulama alanı bulan yargısal denetimi usulünün uygulanmasıdır. İkincisi ise; Bağlama Kütüğü’nün liman başkanlıkları aracılığıyla UAB tarafından tutulması dolayısıyla yapılan işlemlerin Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (“AY”)¹⁷⁹ m. 125 f. 1 c. 1 çerçevesinde birer idari işlem olarak değerlendirilmesi ve davaların 6/1/1982 tarihli ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu (“İYUK”)¹⁸⁰ m. 36 b. (b)

¹⁷⁷ Bkz. *Demir*, 118. Aynı görüşte: Sevinç Kuyucu, 694.

¹⁷⁸ Bkz. *Demir*, 118. Aynı görüşte: Yazıcıoğlu, 134. Aşağıda (C.1) aktarılacak olan 09/04/2012 tarihli Uyuşmazlık Mahkemesi kararında aksi sonuca varılmıştır. Karar’ın eleştirisi için ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, 134 dn. 219.

¹⁷⁹ 09/11/1982 tarihli ve 17863 sayılı RG (Mükerrer). AY’nin güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).

¹⁸⁰ 20/01/1982 tarihli ve 17580 sayılı RG. Kanun’un güncel tam metni için bkz. <www.mevzuat.gov.tr> (et. 23/01/2022).

uyarınca “ulaştırma hizmetlerinin kurulmasından ve yürütülmesinden doğan sorumluluk” kapsamında tam yargı davası olarak idari yargı yolunda açılmasıdır. Yazar değerlendirmesinde, gemi sicilleri ile bütünlüğün sağlanması bakımından ilk yolun daha yerinde olduğunu belirtmekle birlikte ikinci çözümde yasal dayanağın bulunduğu altını çizmektedir¹⁸¹. Başta Danıştay ve Uyuşmazlık Mahkemesi tarafından verilenler olmak üzere – yüksek yargı organları kararlarında, bu davaların adli yargıda görülmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Bu kararlara aşağıda değinilecektir.

D) YARGI KARARLARI

1- Uyuşmazlık Mahkemesi ve Danıştay Kararları

Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı bir teknenin İstanbul'daki Bağlama Kütüğü'nden terkinine yönelik talebin reddedilmesi üzerine hangi yargı yolunun görevli olduğuna dair bir uyuşmazlık ortaya çıkmıştır. Görevli yargı yolunun tespiti, Uyuşmazlık Mahkemesi'nin 2012 yılında verdiği karar¹⁸² ile gerçekleşmiştir.

Uyuşmazlığın ilk aşamasında; terkin talebi hakkında liman başkanlığı tarafından ret kararı verilmesi üzerine bu kararın iptal edilmesi talebiyle

¹⁸¹ Açıklamalar için bkz. Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 68-69. Yazar tarafından önerilen nihai çözüm, sicil işlemlerine yönelik davalarda, tüm sicil işlemleri için Türkiye çapında bir tek mahkemenin görevlendirilmesidir, bkz. a.g.e., 69. Devlet'in sorumluluğu bağlamında ise; MGS, TUGS ile YHGS'deki işlemlerden dolayı Devlet'in kusursuz sorumlu olacağını, Bağlama Kütüğü'nde idari yargı yolunda da AY m. 125 f. 7 uyarınca İdare'nin kusursuz sorumluluğunu öngörülmesi dolayısıyla sonucun değişmeyeceğini ifade etmektedir, bkz. a.g.e., 70.

¹⁸² Uyuşmazlık Mahkemesi, HB., 09/04/2012, E. 2011/190, K. 2012/62 (02/05/2012 tarihli ve 28280 sayılı RG).

İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Açılan davada ayrıca, 491 sayılı KHK Ek Madde 12'nin Anayasa'ya aykırılığı iddiasıyla Anayasa Mahkemesi'ne gönderilmesi ve yürürlüğün durdurulması da talep edilmiştir. Mahkeme, “*davacının talebinin idari mahiyet arz ettiği, davacının asıl isteminin davalı idarenin vermiş olduğu kararın kaldırılması isteminden ibaret bulunduğu, bu istemin de idare mahkemesince karara bağlanması gerektiği ve dava[nun] idari mahiyet arz et[tiğini]*” gerekçe göstererek davayı reddetmiştir¹⁸³. Adli yargıda görülen davanın kesinleşmesini takiben idari yargıda yeni bir dava açılmıştır. Danıştay 10. D.'nin uyuşmazlığın adli yargıda görülmesi gerektiğine kanaat getirerek görevsizlik kararı vermesi¹⁸⁴ üzerine konu Uyuşmazlık Mahkemesi'ne taşınmıştır. Danıştay 10. D.; EBKUY'nin dayanağı olan 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 8'e ve “İtirazlar” başlıklı EBKUY m. 24'e değindikten sonra, TTK'daki “gemi” tanımının yapıldığı m. 931 f. 1'in, gemi sicil müdürlükleri hakkındaki TTK m. 954'ün ve de GSN m. 1¹⁸⁵, m. 8¹⁸⁶ ve m. 9'un¹⁸⁷ üzerinde durmuştur. Söz konusu mevzuat hü-

¹⁸³ İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi, 12/10/2010, E. 2010/402, K. 2010/386 (kararın tam metnine ulaşılamamıştır).

¹⁸⁴ Uyuşmazlık Mahkemesi kararında, Danıştay 10. D. kararının 18/04/2011 tarihli ve E. 2011/254 sayılı olduğu bilgisi yer almaktadır (kararın tam metnine ulaşılamamıştır).

¹⁸⁵ “Türk Ticaret Kanununun 839 uncu maddesine [TTK m. 954] müsteniden Trabzon, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve Iskenderun limanlarında birer gemi sicil dairesi tesis olunmuştur.”

¹⁸⁶ “Gemi sicili, sicil memurluğunun bulunduğu yerde ticaret davalarına bakan asliye hukuk mahkemesinin nezaretine tabidir. Bu yerde asliye hukuk mahkemesinin ticaret davalarına bakan birden çok dairesi bulunduğu takdirde Asliye Vekâleti gemi sicilini bunlardan birine bağlar [f. 1]. Asliye hukuk mahkemesi, nezaret vazifesini, sicil memurluğunca itihaz olunan karar ve yapılan muamelelere karşı vukubulacak şikayet ve itirazları tetkik ederek karara bağlamak suretiyle ifâ eder [f. 2].”

¹⁸⁷ “Liman reisi sicil dairesinin amiri olup sicil işlerinin mevzuat hükümlerine uygun olarak yapılmasını temin ile mükelleftir. Sicil memuru tereddüt eylediği hususlarda

kümlerine değinildikten sonra Danıştay 10. D. tarafından aşağıdaki gerekçe sunulmuştur:

“(...) yukarıda aktarılan mevzuat hükümlerin birlikte değerlendirilmesinden, uyuşmazlığa konu teknenin Türk Ticaret Kanunu hükümleri uyarınca niteliği itibariyle gemi sayılması gerektiği, gemi sicilinden dolayısıyla da bağlama kütüğünden doğan uyuşmazlıkların da bu sicillerin olayımızda ise bağlama kütüğünün bulunduğu yerdeki yetkili Asliye Hukuk Mahkemelerinde veya bu davalara bakmakla görevli kılınan mahkemelerde görüleceği kurallarının yer aldığı, bu durumda, gemi sicillerine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan davaların görüm ve çözümünün adli yargının görev alanına girdiği ve bağlama kütüğünden kaynaklanan uyuşmazlıkların ise bu kapsamda değerlendirilerek çözümlenmesi gerektiği, bu konuda idare mahkemelerinin görevli olduğu yolunda açık bir Kanun hükmü de mevcut olmadığından, adli yargı yerinde çözümlenmesi gereken uyuşmazlığa ilişkin davanın, idari yargı yerinde görülüp çözümlenmesine hukuken olanak bulunmadığı gerekçesiyle, (...)”

Danıştay 10. D.'nin başvurusunu kabul eden Uyuşmazlık Mahkemesi, uyuşmazlık hakkında adli yargının görevli olduğu sonucuna varmıştır. Mahkeme; esas bakımından incelemesine, davanın açıldığı tarihte yürürlükte olan ETTK ve EBKUY hükümleri çerçevesinde başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak, sırasıyla “gemi” tanımının ve de gemi sicil müdürlüklerinin düzenlendiği TTK m. 931 f. 1 ile TTK m. 954'ün ETTK'daki

kendisinden mütalaa istiyebileceği gibi liman reisi de lüzum gördükçe işlerin kanun ve bu nizamname hükümlerine uygun şekilde görülebilmesini teminin talimat verebilir. Şu kadar ki, sicil işlerine mütaallik her türlü kararlar memur tarafından verileceği gibi her nevi muameleler de memur tarafından yapılır. Bütün bu karar ve muamelelere karşı itiraz mercii de sicil dairesinin bağlı bulunduğu asliye hukuk mahkemesidir.”

karşılıkları olan ETTK m. 816 f. 1'e ve m. 839'a değinilmiştir¹⁸⁸. Bir geminin gemi siciline tescilinin yalnızca malik veya maliklerin istemi üzerine gerçekleşeceğinin öngörüldüğü ETTK m. 843'e [TTK m. 959] de değinen Mahkeme, tescil istemi sırasında ETTK m. 845 [TTK m. 960¹⁸⁹] uyarınca "bağlama limanının¹⁹⁰" da beyan edileceğinin altını çizmiştir¹⁹¹. Yapılan açıklamaların ardından Uyuşmazlık Mahkemesi aşağıdaki gerekçeyi ortaya koymuştur:

"Yukarıda aktarılan mevzuat hükümlerinin birlikte değerlendirilmesinden, davacıya ait botun Türk Ticaret Kanunu hükümleri uyarınca gemi sayıldığı, gemi siciline kayıt yapılma zorunluluğu¹⁹² olduğu gibi, maliklerin ticaret veya özel kullanıma mahsus gemilerini bağlama kütüğüne kayıt yaptırma zorunluluğunun da bulunduğu, aynı Kanununun 845. maddesinde gemi sicilinin muhtevasında "Bağlama Limanının" da gösterilmesi gerektiğinin belirtildiği, dolayısıyla bağlama kütüklerinin gemi sicilinin içeriğinde yer alan bir sicil sistemi olduğu sonucunun doğduğu açıktır.

Bu durumda, bağlama kütüğünün tutulduğu liman başkanlıkları veya belediye başkanlıklarınca, bağlama kütüğü kapsamında yapılan iş ve işlem-

¹⁸⁸ Karar'ın verildiği tarihte yürürlükte olan EBKUY'de, Bağlama kütüğünün mahkeme gözetiminde tutulduğuna dair herhangi bir hüküm bulunmaması sebebiyle yöneltilen eleştirisi için bkz. Yazıcıoğlu, 134 dn. 219.

¹⁸⁹ "Tescil istemiyle birlikte aşağıdaki hususlar bildirilir: (...) c) Bağlama limanı. (...)".

¹⁹⁰ "Bir geminin bağlama limanı o gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir" (TTK m. 946). ETTK m. 819'da bu hüküm "Bir geminin bağlama limanı, o gemiye ait seferlerin idare olduğu limandır." şeklinde kaleme alınmıştı. Gemilerin sicile tescili, bağlama limanının bağlı bulunduğu gemi sicil müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir (TTK m. 955 f. 1). Bu kuralın istisnaları m. 955 f. 2'de sayılmaktadır.

¹⁹¹ Bu husus ile Bağlama Kütüğü'nün gemi sicili niteliğine sahip olup olmaması arasında herhangi bir bağlantı olmaması nedeniyle bu gerekçe eleştirilmiştir, bkz. Yazıcıoğlu, 134 dn. 219.

¹⁹² Karar'daki TTK anlamında "gemi" sayılan bir aracın gemi siciline tescilinin zorunlu olduğuna yönelik ifadenin eleştirisi için bkz. Yazıcıoğlu, 134 dn. 219.

lere karşı ilgililerince itirazda bulunulabileceği, itirazın reddedildiği durumlarda, itiraz sahibinin genel hükümlere göre dava açma hakkının saklı olduğu yolundaki yönetmelik hükmü gözetildiğinde, Türk Ticaret Kanunu ve Türk Medeni Kanunu hükümleri uyarınca uyuşmazlığın adli yargı yerinin görevine girdiği sonucuna varılmıştır.”

İlerleyen süreçte Danıştay 10. D., yargı yerinin adli yargı olduğu yönündeki kanaatini sürdürmüştür. Olayda, bir teknenin Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesi hakkındaki 30/06/2010 tarihli başvuru, Rize Liman Başkanlığı tarafından reddedilmiş ve bunun üzerine Rize İdare Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Rize İdare Mahkemesi'nin ret kararı¹⁹³ üzerine temyiz yoluna gidilmiş ve uyuşmazlık Danıştay 10. D. tarafından 15/06/2015 tarihinde sonuçlanmıştır¹⁹⁴. 10. D. kararında, Bağlama Kütüğü'nün taşra teşkilatının kuruluşu ile EBKUY'nin hukuki dayanağına ilişkin 491 sayılı KHK Ek Madde 12 f. 1 ile f. 8 hükümlerine değinilmiştir. Bunu takiben "İtirazlar" başlıklı EBKUY m. 24 aktarılmıştır. Bahsi geçen mevzuat hükümlerini aktaran 10. D.; somut bir gerekçe sunmaksızın, “Yukarıda aktarılan mevzuat hükümlerinin değerlendirilmesinden, Liman Başkanlıklarınca, bağlama kütüğü kapsamında yapılan iş ve işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümün adli yargının görevinde olduğu” sonucuna varmıştır.

TUGS kapsamında alınacak vergileri ilgilendiren bir uyuşmazlığın ele alındığı 2016 tarihli Uyuşmazlık Mahkemesi kararında¹⁹⁵ ise, aşağıdaki ifadelere yer verilmiştir:

“(…) Ülkemizde deniz ve iç su araçlarının tescili için üç farklı sicil kaydı öngörülmüş olup; bunlardan ilki deniz araçlarının tescil edildiği Milli Gemi

¹⁹³ 05/07/2011, E. 2010/502, K. 2011/342 (kararın tam metnine ulaşılamamıştır).

¹⁹⁴ Bkz. Danıştay, 10. D., 15/06/2015, E. 2011/10238, K. 2015/3007 (Lexpera, et. 23/01/2022).

¹⁹⁵ HB., 14/03/2016, E. 2015/211, K. 2016/111 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Sicili (MGS), ikincisi daha çok büyük tonajlı ve uluslararası taşımacılık yapan gemilerin tescil edildiği Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve son olarak 18 gros tonilatodan küçük gemi, deniz ve iç su araçlarının ve yabancı sahipli olup da Türk Bayrağı çekmek isteyen özel teknelerin tescil edildiği Bağlama Kütüğü'dür."

Her ne kadar bu karar TUGS'ye ilişkin bir uyuşmazlığı ilgilendirse de Uyuşmazlık Mahkemesi'nin, Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olduğuna dair yaklaşımını 2016 yılında vermiş olduğu kararda sürdürmüştür.

Bağlama Kütüğü işlemlerine itirazda görevli mahkemenin adli yargı olduğuna ilişkin kararlar, özellikle idari yargının Bağlama Kütüğü'nü "gemi sicili" olarak addetmesi bakımından önem taşımaktadır. Ancak BKUY m. 24'ün sözü dikkate alındığında "*işlemi gerçekleştiren başkanlığa itirazda bulunulması ve ilgili başkanlığın bu itirazı inceleyerek sonuçlandırması*" sürecinin idari yargı yolu olduğu ve "genel hükümlere göre dava açılır" düzenlemesinden açılacak davanın idari yargı yolu olduğu izleniminin doğduğunu söylemek mümkündür.

2- Yargıtay Kararları

a) Teknik Kütüğe Dair 2006 Tarihli Yargıtay 11. HD. Kararı

Bağlama Kütüğü'nün kurulması öncesinde; İzmir Liman Başkanlığı nezdinde tutulan "teknik kütük"¹⁹⁶ üzerindeki kayıtların terkinin üzerine açılacak davada hangi yargı yolunun izleneceği meselesi Yargıtay 11. HD. tarafından incelenmiştir. Verilen kararda; Denizcilik İhtisas Mah-

¹⁹⁶ 11/02/1948 tarihli ve 3/7040 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük'teki m. 10 uyarınca; UAB tarafından tutulacağı kabul edilen Teknik Kütük, 01/03/2010 tarihli ve 2010/193 sayılı Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzüğün Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tüzük uyarınca ortadan kalkmıştır. Konu hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 303-304.

kemesi sıfatıyla İzmir 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin ("ATM") görevli olacağına hükmedilmiş, idari yargının görevli olduğuna ilişkin karar bozulmuştur. Bozma kararının gerekçesinde, ETTK m. 851'in [TTK m. 965] "tatbikinin ve yorumun ön plana çıktığı" ve de "anılan maddi hukuk normunun varlık kazandığı yasal düzenlemenin" TTK'daki "Deniz Ticareti" hükümleri arasında yer aldığı aktarılmıştır¹⁹⁷.

b) 2014 ve 2018 Tarihli Yargıtay 11. HD. Kararları

Yargıtay nezdinde Bağlama Kütüğü'nün hukuken bir gemi sicili niteliğinde olmadığına işaret eden ilk karar 2014 yılında verilmiştir¹⁹⁸. Bozma kararına uyan İlk Derece Mahkemesi kararı 2018 tarihli kararda onanmıştır¹⁹⁹.

Uyuşmazlığa yol açan olay; kurtarma faaliyetinden doğan alacağın talebi ile ilgilidir. Davalı'nın kendisinin borçlu sıfatına sahip olmadığı yönündeki savunması üzerine, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerindeki mülkiyetin hangi hükümler çerçevesinde devredileceği tartışma konusu hâline gelmiştir. Davacı tarafından ileri sürülen iddia, geminin kaptanı ile kurulan sözleşme çerçevesinde kurtarma alacağının doğduğu ve bunun borçlusunun Davalı konumundaki gemi maliki olduğu yönünde olmuştur. Davalı ise, geminin mülkiyetinin kendisi tarafından kaptana devredildiğini ve dolayısıyla kurtarma ücretini ödeme yükümlülüğünün de

¹⁹⁷ Bkz. Yargıtay, 11. HD., 10.10.2006, E. 2005/9373, K. 2006/10070 (Lexpera, et. 23/01/2022). Karar hakkında ayrıca bkz. Atamer, "Bağlama Kütüğü", 355-356; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 431.

¹⁹⁸ Bkz. Yargıtay 11. HD., 19/11/2014, E. 2014/10235, K. 2014/17936 (Lexpera, et. 23/01/2022).

¹⁹⁹ Bkz. Yargıtay 11. HD., 24/01/2018, E. 2016/6580, K. 2018/637 (Lexpera, et. 23/01/2022).

geminin maliki konumundaki kaptana ait olduğunu savunmuştur. İlk Derece Mahkemesi tarafından verilen ilk kararda, sicile kayıtlı gemilerdeki mülkiyetin devrini düzenleyen TTK m. 1001’de öngörülen şekil şartına aykırılık gerekçe gösterilerek mülkiyetin Davalı’da olduğuna hükmedilmiş ve dava kabul edilmiştir²⁰⁰. Uyuşmazlığı temyiz aşamasında inceleyen Yargıtay 11. HD., Bağlama Kütüğü’nü “gemi sicili” olarak nitelendirmeyerek buraya kayıtlı araçlardaki mülkiyetinin devri hakkında TTK m. 997 f. 1’in yollamasıyla TMK’daki taşınırlara ilişkin hükümlerin uygulanacağını kabul etmiş ve kararı bozmuştur. Karara göre:²⁰¹

“Mahkemece, 6102 sayılı TTK’nın 1001. maddesi gereğince gemi siciline kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin anlaşmaların yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerektiği ve bu sebeple şekil şartı eksikliği nedeniyle davalının yaptığı satış işleminin geçersiz olduğu kabul edilmiş ise de; söz konusu Yasa maddesinde öngörülen şekil şartı gemi siciline kayıtlı olan gemi devri için öngörülmüş olup, mahkemece alınan 02.12.2013 tarihli bilirkişi raporunda da belirlendiği üzere kurtarma yardımı hizmeti alan "Çamlıca" adlı gemi, gemi siciline kayıtlı olmayıp bağlama kütüğüne kayıtlıdır. TTK 996. ve 997. maddeleri gereğince, Türk Gemi Siciline kayıtlı olmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklar hakkında ise Türk Medeni Kanunu’nun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. O halde mahkemece, geminin gemi siciline kayıtlı olmayıp, bağlama kütüğüne kayıtlı olduğu gözden kaçırılarak resmi şekil şartının yerine getirilmediği gerekçesiyle gemi satış akdinin ge-

²⁰⁰ “Mahkemece iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; teknenin satışına dair yapılan sözleşmenin yazılı yapılsa da noter onayını taşımadığı bu nedenle geçersiz olduğu, teknenin malikinin halen davalı olduğu, (...)”.

²⁰¹ Bozma kararı hakkında ayrıca bkz. İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi (DEHAM) tarafından yayımlanan Yargı Kararı Özeti, <https://deniz.hukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2020/04/28/baglama-kutugu_11-hukuk-dairesi-karari.pdf> (et. 23/01/2022).

çersiz olduğu yönünde karar verilerek davalı aleyhine hüküm kurulması doğru olmamıştır.”

Bozma kararına uyan İlk Derece Mahkemesi bu sefer davayı reddetmiş ve verilen karar Yargıtay 11. HD. tarafından 28/01/2018 tarihinde aşağıdaki şekilde onanmıştır:

“Mahkemece, bozma ilamına uyularak yapılan yargılamaya göre, dava konusu teknenin bağlama kütüğüne kayıtlı olduğunu, TTK m. 997'ye göre TMK'daki menkul eşyaların zilyetliğin devri hükümlerinin geçerli olacağı, satım sözleşmesinin geçerliliği için satım bedelinin ödenmesinin gerekli olmadığı, menkul nitelikteki geminin satım sözleşmesinin geçerli olduğu, davacının davasının pasif sıfat yokluğu nedeniyle reddine karar verilmiştir. (...) Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir.”

Görüldüğü üzere; verilen karar çerçevesinde, Yargıtay 11. HD. öğretideki ağırlıklı görüş çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak kabul etmemiştir. Öte yandan “satım sözleşmesini” geçerli kabul eden 11. HD.'nin bu kararı, BKUY m. 14'teki düzenlemeyi borçlandırıcı işleme yönelik bir geçerlilik koşulu olarak örtülü bir şekilde kabul ettiği şeklinde de yorumlanabilir²⁰². Diğer bir ifadeyle tasarruf işlemi olan zilyetliğin devri gerçekleştiği hâlde mülkiyetinin naklinin de gerçekleştiğinin anılan kararda kabul edildiği söylenebilecektir. *Topsoy* tarafından 2014 tarihli karar ile ilgili yapılan kısa değerlendirmede; kararda EBKUY hükümleri dikkate alınmış olsa dahi, “ikincil mevzuatın dikkate

²⁰² Bkz. DEHAM, 3. Bu bakımdan 11. HD. tarafından herhangi bir görüş ortaya konulmadığı yönünde: Sevinç Kuyucu, 701 dn. 35.

alınmayacağı” şeklinde ortaya çıkan kararın BKUY çerçevesinde de geçerli olduğu ifade edilmiştir²⁰³.

c) 2021 Tarihli Yargıtay 12. HD. Kararı

Yargıtay 12. HD. tarafından 02/02/2021’de Bağlama Kütüğü’nün hukuki niteliği ve buraya kayıtlı araçlar üzerindeki rehin hakkını ilgilendiren bir karar verilmiştir²⁰⁴. Yukarıda aktarılan 2014 ve 2018 tarihli Yargıtay 11. HD. kararları ile paralellik taşıyan kararda, Bağlama Kütüğü’nün hukuki niteliği daha ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Aşağıda; Yargıtay 12. HD. kararında yer verilen ifadeler çerçevesinde İcra Mahkemesi ile Ankara BAM 18. HD. kararlarının yanı sıra Yargıtay 12. HD.’nin kararına değinilecek ve bahsi geçen kararlarda varılan sonuçlar değerlendirilecektir.

aa- İcra Mahkemesi ve BAM kararı

Yargıtay 12. HD. kararına konu olan uyuşmazlık; Bağlama Kütüğü’ne kayıtlı “Çeltikçioğlu 16” isimli duba üzerinde tesis edilen rehin hakkına bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Taraflar arasında 28/05/2013 tarihinde resmî yazılı şekilde rehin sözleşmesi düzenlenmiş ve bu sözleşme BKUY m. 10 çerçevesinde Bağlama Kütüğü’ne kaydedilmiştir. Takip eden süreçte alacaklı tarafından gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi yolu ile ilamlı takip başlatılmış, bunun üzerine borçlu icra mahkemesine şikâyet başvurusunda bulunmuştur. Yapılan başvuruda; taşınır mal nite-

²⁰³ Bkz. Topsoy, 118 dn. 12.

²⁰⁴ Bkz. Yargıtay 12. HD., 02/02/2021, E. 2020/9457, K. 2021/954 (Lexpera, et. 23/01/2022). Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DE-HUKAM) tarafından yayımlanan yargı kararı özeti ve kararın tam metni için ayrıca bkz. <<http://dehukam.ankara.edu.tr/2021/03/13/baglama-kutugune-iliskin-yargitay-12-hukuk-dairesinin-karari-hakkinda/>> (et. 23/01/2022).

liğindeki rehin konusu dubanın Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olduğu, dubanın gemi siciline kayıtlı sayılmayacağı ileri sürülmüş ve buna bağlı olarak takibin iptali talep edilmiştir. Ankara 10. İcra Mahkemesi tarafından şikâyetin reddine karar verilmesi²⁰⁵ üzerine uyuşmazlık borçlu tarafından istinafa taşınmıştır. Uyuşmazlığı inceleyen Ankara BAM 18. HD.; takibe konu edilen dubanın TTK kapsamında gemi sayıldığını ifade etmiş, dubanın Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olduğundan hareketle İİK m. 153/a f. 2 uyarınca ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takibin mümkün olacağına hükmederek istinaf başvurusunun esastan reddine karar vermiştir²⁰⁶. BAM kararı yorumlandığında Bağlama Kütüğü'nün gemi sicili olduğu ve Bağlama Kütüğü'nde kurulan rehlin gemi ipoteği niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür.

bb- Yargıtay 12. HD. Kararı

Ankara BAM 18. HD. kararının borçlu tarafından temyiz edilmesi üzerine Yargıtay 12. HD. Bağlama Kütüğü ile ilgili iki soru hakkında değerlendirme yapmıştır. Bunlardan ilki, Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili niteliğinde olup olmadığı; ikincisi ise, buraya kayıtlı araçlar üzerinde gemi ipoteği kurmanın TTK hükümleri çerçevesinde mümkün olup olmadığıdır.

Yargıtay 12. HD, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçların m. 996 anlamında "Türk Gemi Siciline kayıtlı" sayılıp sayılmayacağını değerlendirmiştir.

²⁰⁵ Ankara 10. İcra Hukuk Mahkemesi, 23/05/2018, E. 2018/306, K. 2018/428 (kararın tam metnine ulaşılamamıştır).

²⁰⁶ Ankara BAM, 18. HD., 05/10/2020, E. 2018/3599, K. 2020/1740 (kararın tam metnine ulaşılamamıştır).

Yapılan değerlendirmede; [1] MGS, [2] YHGS, [3] TUGS ve de [4] TTK m. 941 f. 3'te bahsedilen özel sicilin Türk Hukuku bakımından gemi sicili niteliği taşıdıkları belirtilmiştir. Kararda varılan sonuç değerlendirildiğinde, TTK m. 941 f. 3 gereği Bakanlık tarafından tutulan “sicilin” gerçek anlamda bir gemi sicili olmadığını ve Yargının bu kanaatinin yerinde olmadığını söylemek gerekmektedir. TTK m. 941 f. 3 sicili, hangi gemilerin geçici olarak Türk bayrağı çekmesine İdare tarafından izin verildiğinin kayıt altına alınmasına yönelik bir kayıt düzenidir. TTK m. 941 f. 3 sicilinde aynı hak tesis etmek mümkün değildir.

Yargıtay 12. HD, 655 sayılı KHK m. 43 çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nün kurulmasındaki amaçtan hareket etmiştir. Kararda, “Sadece bir madde ile düzenlenmiş olan Bağlama Kütüğü'nün oluşturulma amacı, kayıt dışı gemilerin ve araçların idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku açısından izlenmesini sağlamaktır” denilmek suretiyle Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olmadığı sonucuna varılmıştır²⁰⁷. Bunun yanı sıra KHK ve BKUY'de “sicil” kelimesi yerine “kütük” ibaresinin tercih edilmiş olmasının, Bağlama Kütüğü'nün sicilden ziyade bir kayıt düzeni olarak tesis edildiğini teyit ettiği belirtilmiştir²⁰⁸. Bağlama Kütüğü'nü bir gemi sicili olarak kabul etmeyen Yargıtay 12. HD., yukarıda aktarıldığı

²⁰⁷ Yargıtay 12. HD. kararında; Kara, 85'e atıfta bulunularak eserdeki bir cümle aynen aktarılmıştır. Ne var ki atıf yapılan eserdeki bu cümle Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 343'e atıf yapılarak kaleme alınmıştır. Kaldı ki Yargıtay 12. HD. tarafından atıfta bulunulan eserde, yazar bir görüş ortaya koymaktan ziyade Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliğine ilişkin öğretilerdeki iki görüşü aktarmakla yetinmektedir. Bu bakımdan kararda yapılan atıf, atıf yapılan yazarın görüşünün de bu yönde olduğu şeklinde bir izlenim yaratmasından ötürü yanıltıcıdır.

²⁰⁸ Kararda bu husus, “Öte yandan, kanun koyucunun “sicil” kelimesini kullanmayarak ve sadece bir madde [655 sayılı KHK m. 43] şeklinde düzenleme yaparak yeni bir sicil ihdas etmeme amacının olduğu aşikârdır.” cümlesiyle ortaya konulmuştur.

üzere, TTK m. 941 f. 3'te bahsedilen “özel sicil” bakımından farklı bir sonuca varmaktadır. Yukarıda da açıklandığı üzere; MGS, TUGS ve YHGS'nin aksine; “özel sicil”, TTK m. 996 vd. anlamında bir gemi sicili değildir²⁰⁹. Kanun Koyucu'nun TTK m. 941 f. 3'te “sicil” kelimesini kullanırken sicil ihdas etme amacı taşıdığını söylemek güçtür. Bu nedenle iki kayıt düzeni bakımından farklı sonuçlara varan 12. HD.'nin “sicil” kelimesi yerine “kütük” ibaresinin mevzuatta tercih edilmesine gerekenden fazla önem atfettiği söylenebilir.

Bağlama Kütüğü'nün bir gemi sicili olup olmadığı sorusuna olumsuz yanıt veren Yargıtay 12. HD., TTK m. 997 f. 1'in yollaması dolayısıyla uygulama alanı bulacak olan TMK hükümlerinin BKUY m. 14 ile ilga edilemeyeceği sonucuna varmıştır²¹⁰. “Bu düzenlemeden de anlaşılacağı üzere kanun koyucunun sicil tahsis etme amacı olsa idi mülkiyetin devrine ilişkin hususları kanun ile düzenlemesi gerektiği ortadadır” şeklindeki ifadeyle de bu kanaat pekiştirilmiştir. Kanun Koyucu'nun Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerinde gemi ipoteği hükümlerinin uygulanması amacıyla TTK m. 996'daki kurala istisna getirecek herhangi bir düzenlemeye 655 sayılı KHK m. 43'te ve BKUY'de gidilmediği belirtilmiştir. Kararda ayrıca “*Diğer taraftan, Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin 10. maddesinde rehnin Kütüğe kaydedilebileceği belirtilmiş ise de rehnin kurulma şartlarından veya gemi ipoteği teriminden bahsedilmediğinden, kaydedilecek rehinlerin taşınır rehni olduğu açıktır.*” yönünde bir hükme varılmıştır. Ne var ki verilen kararda TMK m.

²⁰⁹ Bkz. yukarıda I.

²¹⁰ 12. HD. kararında Demir, “Bağlama Kütüğü”, 119 ve 149'a atf verilmektedir.

940 f. 2 bağlamında teslimine bağlı taşınır rehninin kurulup kurulamayacağı tartışılmadığı görülmektedir. Ancak kararda, BKUY m. 10'da "rehnin kurulma şartlarından" bahsedilmediğine değinilmiştir. Bu ifadeyle neyin kast edildiği tam olarak anlaşılmasa da; 12. HD. kararında bahsi geçen rehin hakkının, TMK m. 939 uyarınca kurulacak olan teslimine bağlı taşınır rehni olduğuna dair bir izlenim uyanmaktadır.

SONUÇ

Çalışmada Bağlama Kütüğü mevzuatı doktrin görüşleri ve yargı kararları çerçevesinde kapsamlı bir şekilde açıklanmış ve gerçek anlamda sicil niteliğini taşıyan MGS, TUGS ve YHGS'nin ilgili hükümleri ile de karşılaştırılmıştır. Çalışmada varılan sonuçlar şu şekildedir:

[1] Bağlama Kütüğü'ne ilişkin maddi hukuk kuralları 655 sayılı KHK m. 43 ve bunun ikinci fıkrasına dayanarak yayımlanan Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nde düzenlenmektedir. Bağlama Kütüğü'nün hukuki niteliği bakımından en büyük yorum sorununa sebebiyet veren husus bu kayıt düzeninin kanun ile değil bir yönetmelik ile düzenlenmiş olmasıdır. MGS, TUGS, YHGS yanında yeni bir sicil ihdas edilmek istenmesi hâlinde bu kayıt düzeninin özel bir kanun ile düzenlenmesi yerinde olacaktır.

[2] Bağlama Kütüğü'nün gerçek anlamda bir sicil olup olmadığı konusunda doktrinde ve yargı kararlarında olumlu ve olumsuz farklı sonuçlara varılmaktadır. Bağlama Kütüğü hakkında TTK'daki gemi siciline dair hükümlerin uygulanacağına yönelik açık düzenleme bulunmamaktadır. Bu yönde bir düzenleme TUGSY m. 14'te yer almaktadır. BKUY'de

benzer bir düzenlemeye yer verilmesi bu yönde yaşanan yorum farklılıklarının önüne geçilmesi adına uygun gözükmektedir. Bu sayede Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler hakkında TTK'da düzenlenen sicil karinelerinin ve sicile güven ilkesinin uygulama alanı bulup bulmayacağı da açıklık kazanacaktır.

[3] BKUY m. 10 ve m. 14 hükümlerinde rehin hakkı ve kütüğe kayıtlı araçların mülkiyetlerinin devri ile ilgili özel düzenlemeler bulunmaktadır. TTK uyarınca tutulan sicile mülkiyet hakkının yanında gemi ipoteği, intifa hakkı, tersanecinin kanuni ipoteğinin tescil edilmesi mümkündür. Bağlama Kütüğü'nün gerçek anlamda sicil olarak düzenlendiği bir kurguda bu sicile TTK'nın beşinci kitabında öngörülen diğer sınırlı ayni hakların da tescil edilmesinin serbest bırakılması önerilmektedir. Bu çerçevede kurulacak rehlin TTK'dan farklı olarak gemi ipoteği değil de teslimine bağlı olmayan taşınır rehni olarak kurgulanması hâlinde, bu düzenleme yapılırken TMK m. 940 f. 2 düzenlemesi göz önünde tutulması ve açıkça bir kanun yoluyla böyle bir rehin seçeneğinin tanınması uygun olacaktır.

[4] MGS'ye, TUGS'ye ve YHGS'ye kayıtlı araçların mülkiyetinin devrinde TTK m. 1001 hükmü uygulama alanı bulmaktadır. TTK m. 997 gereği ise, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinin mülkiyetinin devrinde TMK'nın taşınır mülkiyetinin devrine ilişkin hükümler tatbik edilir. BKUY m. 14'te yer verilen düzenleme ise hem aynı sözleşmeye ilişkin düzenleme getiren TTK m. 1001 f. 2'den hem de TMK m. 763'ten farklıdır. Mülkiyetin nakli hakkında bu iki yasal düzenlemeden farklı bir düzen getirilmesi isteniyorsa bunun kanun yoluyla yapılması gerektiği

tartışmasızdır. Mevcut hukuki rejim belirsizliğe sebebiyet vermektedir, bu belirsizliğin ortadan kaldırılması yerinde olacaktır.

[5] Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı araçlar üzerinde kurulacak rehin bakımından ise tam bir belirsizlik söz konusudur. Çalışmada açıklandığı üzere özellikle uygulamada rehnin kurulması için rehin sözleşmesinin Noter önünde kurulması aranmakta ve Bağlama Kütüğü'nde birinci, ikinci derecede rehin tesis edildiği görülmektedir. Teslimsiz rehin olarak kurulan saikiyle hareket edildiği ve uygulamanın bu şekilde yol aldığı açıktır. Mevcut uygulamayı yansıtacak hukuki alt yapının mevzuat değişikliği ile öngörülmesi elzemdir.

[6] Çalışmada farklı mercilerin farklı yargı kararlarına yer verilmiştir. Bu kararlardan bazılarında varılan sonuç Bağlama Kütüğü'nün gemi sicili olarak yorumlanmasına bazıları ise yalnızca idari bir kayıt düzeni olarak değerlendirilmesine cevaz vermektedir. Doktrinde de her gün farklı yönde görüş haklı olarak ortaya atılmaktadır. Bu görüş farklılıklarının yegâne sebebi Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin kendisidir. Yönetmelik düzenlemesinin değiştirilmesi gerektiği takdirde, “Bağlama Kütüğü Kanunu” düzenlenmesinin kaleme alınması yahut gemi ve yapı sicilleri bakımından bağımsız ve ayrı bir Kanun'un düzenlenerek hangi sicile hangi araçların hangi koşullarla kaydedilebileceğinin ve bu kayıt düzenlerinde hangi aynı hakların tesis edilebileceğinin tek bir mevzuat altında irdelenmesi en doğru çözüm olacaktır.

KISALTMALAR CETVELİ

33 sayılı Genelge	Noterler Birliği'nin 15/10/2019 tarihli Rehin Sözleşmeleri Hakkında Birleştirilmiş 33 Sayılı Genelgesi
491 sayılı KHK	10/08/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
4922 sayılı Kanun	10/06/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
5897 sayılı Kanun	06/05/2009 tarihli ve 5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun
6103 sayılı Kanun	14/01/2011 tarihli ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun
655 sayılı KHK	26/09/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
703 sayılı KHK	02/07/2018 tarihli ve 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

a.g.e.	adı geçen eser
ATM	Asliye Ticaret Mahkemesi
AY	Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
b.	bent
B.	Baskı
BAM	Bölge Adliye Mahkemesi
BKUY	Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
bkz.	bakınız
c.	cümle
C.	Cilt
D.	Daire
dn.	dipnotu
E.	Esas
EBKUY	Eski Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
ed.	editör – editörler
et.	erişim tarihi
ETTK	29/06/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu

f.	fıkra
GemiİnşaY	Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliği
GESBİS	Gemi Sicil Bilgi Sistemi
GRT	gros tonilato
GSN	31/12/1956 tarihli ve 4/8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesi
GSY-T	Gemi Sicil Yönetmeliği Taslağı
GTY	Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği
GTY-Değ[2013]	Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG T: 07/06/2013, Sayı: 28670)
HB.	Hukuk Bölümü
HD.	Hukuk Dairesi
İİK	19/06/1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
K.	Karar
m	metre
m.	madde

MGS	Milli Gemi Sicili
örn.	örneğin
RG	Resmî Gazete
s.	sayfa
S.	Sayı
T	Tarihi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TİTRK	20/10/2016 tarihli ve 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu
TİTRY	Ticari İşlemlerde Rehin Hakkının Kurulması ve Temerrüt Sonrası Hakların Kullanılması Hakkında Yönetmelik
TİTRY-Değ[2018]	Ticari İşlemlerde Rehin Hakkının Kurulması ve Temerrüt Sonrası Hakların Kullanılması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
TMK	22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	13/01/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun
TUGSY	Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
vd.	ve devamı
Y	Yıl
YHGS	Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil

KAYNAKÇA

I. BİLİMSEL ESERLER VE RAPORLAR

Akıncı, S.: Türk Hukukunda Gemi İpoteği, İstanbul 1958 (Gemi İpoteği).

Akıncı, S.: “Gemi Mülkiyeti”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. XXIII, S. 3-4, 1958, s. 291-368 (“Gemi Mülkiyeti”).

Aksoy, S.: “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, Arkan, S. (ed.): *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan*, C. I, Ankara 2010, s. 63-113.

Algantürk Light, S. D.: “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Güz 2009/2, Y. 8, S. 16, s. 49-64.

Altop, A.: “Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar”, Deniz Hukuku Dergisi, 2005, Y. 10, S. 1-4, (Basım T: Ocak 2011), s. 1-13.

Arvas, M. M.: 6750 Sayılı Kanuna Göre Rehne Konu Olabilecek Taşınırılar, Ankara 2017.

Atamer, K.: “Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2009, C. XXV, S. 1, s. 99-201.

Atamer, K.: “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII, Bildiriler-Tartışmalar, 12 Haziran 2009, Ankara 2009, s. 159-275 (“Güncel Sorunlar”).

Atamer, K.: “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XXV, S. 4, 2009 (Prof. Dr. Reha Poroy’un Anısına Armağan), s. 301-366 (“Bağlama Kütüğü”).

Atamer, K.: *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul 2012 (“Gemi İpoteği”).

Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, İstanbul 2017 (Deniz Ticareti Hukuku-I).

Atamer, K: *Deniz Ticareti Hukuku, C. II, Gemilerin Eşya Hukuku* (1. Fasikül: Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları), İstanbul 2018 (Gemilerin Eşya Hukuku).

Atamer, K: *Deniz Ticareti Hukuku, C. IV, Deniz İcra Hukuku*, İstanbul 2019.

Atamer, K.: “Gemiler Üzerinde 6750 Sayılı Kanun Uyarınca Rehin Kurulabilir Mi?”, Iğın, S. - Sözer, B. (eds.): *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*, İstanbul 2021, s. 323-352 (“6750 Sayılı Kanun”).

Aydın, M.: *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2018.

Bilgeç, H.: “Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri (Türk Medeni Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu Hükümlerinin Gemi Rehni Bakımından Karşılaştırılması)”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2020, C. 22, S. 1, s. 1-55.

Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersi Kitabı, C. I, Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, B. 2, Ankara 2003.

Çağa, T. - Kender, K.: *Deniz Ticareti Hukuku, C. I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, B. 16, İstanbul 2010.

- Damar, D.: “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, İnceoğlu, M. M. (ed.): *Prof. Dr. Belgin Erdoğan’a Armağan*, İstanbul 2011, s. 589-626.
- Demir, İ.: “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, C. 64, S. 1, s. 103-169 (“Bağlama Kütüğü”).
- Demir, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, Ankara 2021 (Ders Kitabı).
- Deniz Kaner, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I-II, B. 4, İstanbul 2021.
- Ergüne, M. S.: *Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağlı Taşınır Rehninin Kuruluşu*, B. 2, İstanbul 2020.
- Gözüyeşil, F. F.: “Sicile Kayıtlı (Müseccel) Gemilerin Anonim Şirketlere Sermaye Olarak Getirilmesi”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2020, C. XXIV, S. 3, s. 163-204.
- İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994.
- Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, Giriş - Gemi, Ankara 1971 (Deniz Ticareti Hukuku).
- Kalpsüz, T.: *Gemi Rehni*, B. 5, Ankara 2004 (*Gemi Rehni*).
- Kara, H.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2020.

- Nomer, H. N. - Ergüne, M. S.: *Eşya Hukuku*, B. 8, İstanbul 2020.
- Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, B. 22, İstanbul 2020.
- Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, Giriş - Gemi, Donatan ve Donatma İştirâki, Gemi Adamları, B. 3, İstanbul 1970.
- Serozan, R.: *Eşya Hukuku I*, B. 3, İstanbul 2014.
- Seven, V.: *Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'na Göre Taşınır (Varlık) Rehni*, B. 2, İstanbul 2019.
- Sevinç Kuyucu, A.: “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 2017, C. 37, S. 2, s. 689-710.
- Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi - Donatan - Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi*, B. 2, İstanbul 2012.
- Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*, C. I, Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, B. 5, İstanbul 2019.
- Süzel, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. II, İstanbul 2010, s. 1615-1644 (“Gemi Tanımı”).
- Süzel, C.: *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul 2012 (Gemi Alacaklısı Hakkı).

Süzel, C.: “815 Sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 135-136, Kasım-Aralık 2015, s. 29-76.

Süzel, C.: “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nda Yapılan Değişikliklerin Yargı Kararları ve Özelgeler İle Birlikte Değerlendirilmesi”, DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi, 2020, C. 3, S. 2, s. 727-802.

Şeker, Z.: “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, İstanbul 2000, s. 474-482.

Şeker Öğüz, Z.: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Gemi Mülkiyetinin Devrine ilişkin Getirilen Esaslar”, *Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan*, İstanbul 2013, s. 847-853.

TBMM, Türk Medeni Kanunu Tasarısı ile Türk Kanunu Medenisinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Ankara Milletvekili Yücel Seçkiner’in; Ankara Milletvekili Esvet Özdoğu ve Dört Arkadaşının; Aynı Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifleri ve Adalet Komisyonu Raporu (1/611,1/425, 2/361, 2/680), Dönem: 21, Yasama Yılı, 3, Sıra Sayısı: 723 (TMK Tasarısı Raporu).

TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96 (TTK Raporu).

TBMM, İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/266, 2/268), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 257.

Tek, G. S.: *Ulaşım Araçlarının İpoteği*, İstanbul 2012.

Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, B. 6, İstanbul 2001.

Topsoy, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri*, İstanbul 2020.

Uyumaz, A.: *Motorlu Taşıt Rehni*, İstanbul 2012.

Ünan, S.: “Bağlama Kütüğü” İle İlgili Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 10, S. 1-4, 2005 (Basım T: Ocak 2011), s. 15-26.

Yazıcıoğlu, E.: *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, B. 16, İstanbul 2020.

Yeşilova Aras, E.: “Satışı Yapılan Amerikan Bayraklı Özel Teknelerin “Bill Of Sale” İle İmtihani”, *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul 2019, s. 1385-1407.

Yener Coşkun, H.: “Gemi Mülkiyeti”, *Legal Hukuk Dergisi*, 2014, C. 12, S. 136, s. 73-104.

Yetiş Şamlı, K.: *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, İstanbul 2021.

II. KARARLAR

Danıştay, 10. D., 15/06/2015, E. 2011/10238, K. 2015/3007 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Uyuşmazlık Mahkemesi, HB., 09/04/2012, E. 2011/190, K. 2012/62 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Uyuşmazlık Mahkemesi, HB., 14/03/2016, E. 2015/211, K. 2016/111 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Yargıtay, 11. HD., 10/10/2006, E. 2005/9373, K. 2006/10070 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Yargıtay, 11. HD., 19/11/2014, E. 2014/10235, 2014/17936 K. (Lexpera, et. 23/01/2022).

Yargıtay, 11. HD., 24/01/2018, E. 2016/6580, K. 2018/637 (Lexpera, et. 23/01/2022).

Yargıtay, 12. HD., 02/02/2021, E. 2020/9457, K. 2021/954 (Lexpera, et. 23/01/2022).

- Çeviri / Translation* -

**THE EVALUATION OF THE LEGAL QUALIFICATION OF
THE HOME PORT LOG IN THE LIGHT OF DOCTRINE AND
COURT DECISIONS**

Res. Asst. Güneş Karol IŞIKLAR**
Assoc. Prof. Dr. Cüneyt SÜZEL***

ABSTRACT

Under Turkish Law, a new vessel registration scheme namely “Home Port Log” (“*Bağlama Kütüğü*”) had been introduced in 2009, in addition to the current ship registries National Ship Registry and Turkish International Ship Registry, as well as to the Special Registry for the Ships under Construction, where the ships of which construction is uncompleted are eligible to be registered. However, the matter of whether the Home Port Log registry scheme is a ship registry by its legal qualification has been discussed in Turkish legal doctrine. In addition to the purpose of the introduction of the Home Port Log, divergent views have emerged in the doctrine regarding the provisions of the legislation consisting of the rules dealing with this registry system. In particular, there are deep di-

* Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosu tarafından yapılmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir (All translations in the journal have been made by a translation agency, and the authors are not responsible for the translations).

** İstanbul Bilgi University Law School, Department of Maritime and Insurance Law, Research Assistant (gunes.isiklar@bilgi.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-9280-4505).

*** İstanbul Bilgi University Law School Member; Director, İstanbul Bilgi University Marine Law Research Center; Director, İstanbul Bilgi University Master of Laws Program (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID ID: orcid.org/0000-0003-4008-3421).

vergences in terms of whether the Home Port Log provides legal functions of a registry, as well as the transfer of the ownership of the vessels registered in here and the establishment of a right of pledge on them. On the other hand, the opinions presented by the courts also differ. In the decisions of the Turkish Court of Jurisdictional Disputes and the Council of State, Home Port Log is considered as a ship registry. Nevertheless, according to the contrary decisions of the Turkish Supreme Court rendered in the recent past, the provisions of the Turkish Civil Code No. 4721 regarding the rights *in rem* of the movable properties shall be applied, in accordance with the reference directed by the Turkish Commercial Code No. 6102 Art. 997. In this study, the legal opinions alleged under doctrine and judicial decisions are to be explained and evaluated.

Keywords: Home Port Log, National Ship Registry, Turkish International Ship Registry, Home Port Log Regulation

INTRODUCTION

“Ship Registry” refers to the part that incorporates the provisions of the articles 954 to 995 of the Turkish Commercial Code No 6102¹ (“TCC”) dated 13/1/2011. The term “home port log” appears nowhere in the TCC, which took effect on 1/7/2012. There are differing views in the doctrine over whether the home port log, which was formed in 2009

¹ OJ dated 14/02/2011, No. 27846, for the full text of the Code, see, <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022)

before the TCC went into effect, is in the qualification of a ship registry under the terms of the TCC art 954 to 995, and accordingly, the qualification and features of the right of pledge to be established on these vehicles, as well as the provisions to be enforced in the transfer of ownership of the vehicles registered² there³. As the study will reflect, the predomi-

² The legislation governing the Home Port Log specifies and defines “*vessels, marine and inland waterway vessels*” that will be registered there. The study will utilize the term “vehicles” to represent “vessel,” “inland waterway vessels,” and “marine vessels” under the applicable legislation. For the defined vehicles, also see below II B.

³ For works on the Home Port Log published during the FRHPL period, pursuant to Supplemental Article 12 of LD No. 491 cited below, see Atamer, K.: “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII, Bildiriler - Tartışmalar, 12 June 2009*, Ankara 2009, p. 247-250 (“*Güncel Sorunlar*”); Atamer, K.: “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, *Journal of Banking and Trade Law*, 2009, Vol. XXV, No. 4, (*Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan*), p. 301 ff. (“*Bağlama Kütüğü*”); Algantürk Light, S. D.: “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, *Istanbul Commerce University, Journal of Social Sciences*, Autumn 2009/2, E. 8, No. 16, p. 49 ff.; Aksoy, S.: “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan*, Vol. I, Ankara 2010, p. 63 ff.; Altop, A.: “Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar”, *Journal of Maritime Law*, 2005, E. 10, No. 1-4, (Edition Date: January 2011), p. 1 ff.; Ünan, S.: ““Bağlama Kütüğü” İle İlgili Bazı Sorunlar”, *Journal of Maritime Law*, 2005, E. 10, No. 1-4, (Edition Date: January 2011), p. 15 ff. For works that address the issue in accordance with Article 43 of LD No. 655 and RHPL, see Demir, İ.: “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, *Ankara University Journal of the Faculty of Law*, 2015, Vol. 64, No. 1, p. 103 ff. (“*Bağlama Kütüğü*”); Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi - Donatan - Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi*, No. 2, Istanbul 2012, p. 239 ff. (*Deniz Ticareti Hukuku*); Sevinç Kuyucu, A.: “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, *Bulletin of International Law and Private International Law*, 2017, Vol. 37, No. 2, p. 689 ff.; Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. 1, Istanbul 2017, p. 303 ff. (*Deniz Ticareti Hukuku-I*); Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. II, *Gemilerin Eşya Hukuku (I. Fasikül: Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları)*, Istanbul 2018, p. 54-57 (*Gemilerin Eşya Hukuku*); Aydın, M.: *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Unpublished Master Thesis, Istanbul 2018, p. 182 ff.; Sözer, B., *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*, Vol. 1, *Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, No. 5, Istanbul 2019, p. 105-109 (*Textbook*); Yazıcıoğlu, E.: *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, No. 16, Istanbul 2020, p. 129 ff.; Kara, H.: *Deniz*

nant – though controversial – the view is that the home port log does not represent a ship registry.

The study will briefly explain the relevant provisions of the TCC that apply to registered vessels, as well as the opinions that have been expressed in the doctrine on the legal qualification of the Home Port Log, and then will also address the judicial rulings that evaluate the legal qualification of the Home Port Log. The study will first provide information on the rulings by the Court of Jurisdictional Disputes and the Council of State⁴, which will ascertain which jurisdiction should be pursued following the refusal of the relinquishment request from the Home Port Log, and on the ruling by 11. CC of the Supreme Court of Appeals⁵, which will evaluate the provisions that will be enforced to the transfer of ownership of registered vehicles in the Home Port Log. Subsequently, explanations will be provided on the ruling by the 12. CC of the Court of

Ticaretî Hukuku, İstanbul 2020, p. 83-86; Topsoy, F.: *Deniz Ticaretî Hukuku I: Giriş, gemi, donatan, deniz ticaretî sözleşmeleri*, İstanbul 2020, p. 102-111; Yetiş Şamlı, K.: *Gemi Mülkiyetinin Hukukî İşlem Yoluyla Kazanılması*, İstanbul 2021, p. 31-38, 85-88, 205-212; Demir, İ.: *Deniz Ticaretî Hukuku Ders Kitabı*, Ankara 2021, p. 145 ff. (*Textbook*).

⁴ See Council of State, 10. C., 15/06/2015, FN. 2011/10238, DN. 2015/3007 (Lexpera, ad. 23/01/2022); Court of Conflicts, CD., 09/04/2012, E. 2011/190, K. 2012/62 (Lexpera, ad. 23/01/2022); Court of Jurisdictional Disputes, CD., 14/03/2016, FN. 2015/211, DN. 2016/111 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

⁵ See Supreme Court of Appeals, 11. CC., 19/11/2014, FN. 2014/10235, DN. 2014/17936. (Lexpera, ad. 23/01/2022); Supreme Court of Appeals, 11. CC., 24/01/2018, FN. 2016/6580, DN. 2018/637 (Lexpera, ad. 23/01/2022). Along with these decisions, the decision by the 11. CC. of the Supreme Court of Appeals addressing the technical log, which was rendered prior to the creation of the Home Port Log, will be discussed. For the decision, see Supreme Court of Appeals, 11. CC., 10/10/2006, FN. 2005/9373, DN. 2006/10070 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

Appeals 2021⁶, which addressed the qualification of the pledge right to be established on these registered vehicles on Home Port Log, which was the subject of the original review of the study, and therefore the legal qualification of the Home Port Log.

I. PROVISIONS OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE REGARDING THE SHIP REGISTRY

The provisions of the Third Section, “Ship Registry” (articles 954-995) and the Fourth Section, “Property and Other Real Rights” (articles 996-1060) are incorporated among the provisions of the First Part, “Vessel” in the Fifth Book, “Maritime Trade” in the TCC. Unless otherwise prescribed in the Law, the provisions of the Fourth Section apply to vessels that are registered with the “Turkish Ship Registry” (TCC art. 996). The ownership and limited real rights in Turkish vessels that are not registered with the Turkish Ship Registry are governed by the moveable provisions of the Turkish Civil Code No. 4721 (“TCA”) dated 22/11/2001⁷ by reference to the art. 9971 of the TCC. The extent of the vessels registered in the “Turkish Ship Registry,” as indicated in the art. 996 of the TCC, should be determined in terms of the purview of the ship registry provisions in the TCC and the provisions governing the real rights on the vessels that are registered in these registers⁸. Undoubtedly, the vessels

⁶ See Supreme Court of Appeals, 12. CC.,02/02/2021, FN. 2020/9457, DN. 2021/954 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

⁷ For the full text of the applicable Law, published in the OJ No 24607 dated 08/12/2001, see. <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

⁸ For ship registers in relation to the TCC period see Yazıcıoğlu, 95 ff.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 119 ff.; Sözer, *Ders Kitabı*, 57 ff.; Topsoy, 65 ff.; Kara, 67 ff.; Demir, *Ders Kitabı*, 101 ff.; Deniz Kaner, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I-II, E. 4,

that are registered in the “National Ship Registry” (“NSR”)⁹ (art. 954-985), which is governed by the TCC, fall under this scope. Despite the fact that it has not yet achieved the status of a vessel, the provisions pertaining to the “Registry for the Ships Under Building” are incorporated in the articles 986 to 992 of the TCC (“RGUB”) (TCC art. 986-992). The registry provisions will also apply to vessels currently being built registered under RGUB.

The “Turkish International Ship Registry” (“TISR”), which was formed with the Law No. 4490 on the Amendment to the Turkish International

Istanbul 2021, 30 ff. For the FTCC period, see also Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I, *Giriş - Gemi, Donatan ve Donatma İştirâki, Gemi Adamları*, E. 3, İstanbul 1970, p. 132 ff.; Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. 1, *Giriş - Gemi*, Ankara 1971, p. 198 ff. (*Deniz Ticareti Hukuku*); İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994, p. 34 ff.; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, E. 6, İstanbul 2001, p. 106 ff.; Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersi Kitabı*, Vol. I, *Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, Ankara 2003, p. 41 ff.; Çağa, T. - Kender, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. 1, *Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, E. 16, İstanbul 2010, p. 72 ff.

⁹ The TCC contains no reference to a “National Ship Registry.” Although the term “ship registry” is most frequently used in articles 954-985 of TCC, the term “Turkish Ship Registry” is also found (e.g., articles 958, 962, 996, 997, and 1121 of TCC). Article 2 of the TISRL, on the other hand, defines “National Ship Registry” as “ship registry provided in Article 839 and other articles of the Turkish Commercial Code No. 6762 [TCC article 954 ff.]”. This definition was intended to differentiate the ship registry governed by the Turkish Commercial Code from the TISR - Yazıcıoğlu, p. 97 fn. 168 - as the terms, “ship registry” and “Turkish Ship Registry” used in the Turkish Commercial Code refer to NSR as a rule. However, it is noted that the term “Turkish Ship Registry” as used in certain provisions (e.g., articles 996 and 997) should be interpreted broadly to include both NSR and TISR, see Topsoy, 68. The same opinion - Yetiş Şamlı, 84-85. Sözer - draws the same conclusion in terms of Articles 996-997 of the TCC and contends that, with some exclusions, TISR is a part of the Turkish Ship Registry system, see Sözer, *Textbook*, 92-95. The author also criticizes the nomenclature of TCC, referring to TISR as a “register system that lacks genuine qualification of registry”, see *ibid*, 61-63. A further explanation will be provided below on the purview of the provisions of the TCC to the ship registry in accordance with the article 995 of the TCC under the TISR and TISR.

Ship Registry Law and LD No. 491, dated 16/12/1999 (“TISRL”)¹⁰ and the provisions of which are reserved in accordance with the TCC art. 995, is also a registry in the legal quality¹¹.

Pursuant to the art. 941 TCC (Turkish Commercial Code No. 6762 dated 29/6/1956¹² [“FTCC”] art. 824/2), although the term “registry” appears under the name, “special register”¹³, reserved by the Ministry of Transport and Infrastructure (“MoTI”)¹⁴, it is undisputed that this registry system is not legally acceptable¹⁵.

¹⁰ For the full text of the applicable Law, published in the OJ No 23913 dated 21/12/1999, see. <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

¹¹ “The principles governing the Turkish International Ship Registry, the transfer of the registered rights, the procedures and principles on the relinquishment of the registry shall be determined by the regulation that the Ministry will produce.” (TISRL art. 6/2). According to article 14 of the Turkish International Ship Registry Regulation (“TISRY”) (OJ D: 23/06/2000, No: 24088) published pursuant to this regulation; “The provisions of the Turkish Commercial Code and the Ship Registry Statute No. 8520 dated 31/12/1956, which do not violate the Law No. 4490 [TISRL] apply for the procedures for registering vessels with TISR, as well as procedures for vessel relinquishments, sales, name changes, mortgage registry, and other similar procedures.” The purview of TCC provisions on real rights on vessels registered to TISR will be discussed further below. See II V 3 b.

¹² For the full text of the FTCC dated 30/06/2012, the last date in force, published in the OJ No 9353 dated 09/07/1956, see. <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

¹³ If a non-Turkish vessel under article 940 of the TCC is left to be operated independently by a person who satisfies the requirements of article 940 of the TCC, this vessel may draw the Turkish flag temporarily in accordance with the permit issued by the MoTI, subject to the conditions set forth in article 941/2 of the TCC. Pursuant to article 941/3 of the TCC, vessels that draw the Turkish flag in this context are registered under the name of a proprietary registry reserved by the MoTI. For further information see Süzel, C.: “815 Sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, Bahçeşehir University, Journal of the Faculty of Law, Vol. 10, No. 135-136, November-December 2015, p. 69-72.

¹⁴ Pursuant to the Legislative Decree No. 703 on the Amendment to Certain Laws and Legislative Decrees in order to Comply with the Amendments to the Constitution (the “LD No 703”) (OJ No. 30743 dated 09/07/2018 [3rd repetition]), the former

The evaluation of the Home Port Log, the focus of the study, will take place in a subchapter under a separate heading.

II. HOME PORT LOG

A) RELATED LEGISLATION

The Home Port Log was established by the adoption of Law No 5897 on the Amendments to Legislative Decree on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs and Certain Laws dated 6/5/2009 (“Law no 5897”)¹⁶, which took effect on 30/6/2009. Supplemental Article 12, “Home Port Log,” was incorporated into Legislative Decree No. 491 on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs dated 10/8/1993 (“LD No. 491”)¹⁷ by virtue of Law No. 5897. The provision, as issued, consisted of the following eight paragraphs:

“The owners or operators of vessels, marine and inland waterway vessels for commercial or private use must register the vessels, marine and

“Ministry of Transport, Maritime Affairs, and Communications” has been renamed “Ministry of Transport and Infrastructure.”

¹⁵ According to some works, this “special register” is listed as a ship registry under Turkish law, see. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 201; Aksoy, 64; Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 104-105. However, none of the listed works make reference to the fact that the special register qualifies as a ship registry to which the provisions of article 954 and others of TCC apply. On the other hand, some works explicitly state that this does not accommodate publicity function and is not technically a ship registry. See Atamer, K.: “Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı”, *Journal of Banking and Commercial Law*, 2009, Vol. XXV, No. 1, p. 188; Atamer, “*Güncel Sorunlar*”, 247; Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 315; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 747; Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 106; Yazıcıoğlu, 65; Topsoy, 102.

¹⁶ OJ D: 16/05/2009, No: 27230.

¹⁷ OJ D: 19/08/1993, No: 21673.

inland waterway vessels with the home port log that will be established by the Undersecretariat of Maritime Affairs under the port authorities, save for those registered with the Turkish International Ship Registry and those required to register with the National Ship Registry. The port director shall be accountable for maintaining the home port log. The records of inland waterway vessels operating in inland waters, not under the jurisdiction of a port authority are preserved in the logs required to be maintained by municipalities in compliance with applicable legislation. The mayor shall be accountable for keeping the home port log to be maintained by the mayorships. A regulation determines which municipalities will be authorized for inland waterways under the provisions of this article. Within a month, authorized municipalities structure their organizations for home port logs. [para. 1.]

The owner or operator must file an application for registry in writing within six months of the effective date of this article for existing vessels, marine and inland waterway vessels, and within one month of acquisition for new vessels, marine and inland waterway vessels that will be initially registered or the existing registry of which will be amended. The vessels, marine and inland waterway vessels for which no registry application has been filed within the given periods must be registered ex officio by the relevant port authority and, in the inland waterways specified in the preceding paragraph, by the relevant municipalities. [para. 2.]

The contracts that aim to transfer the ownership of vessels, marine and inland waterway vessels, registered in the home port log must be signed before the relevant port or municipalities. Otherwise, the contract shall render null and void. [para. 3.]

The vessels, marine and inland waterway vessels owned by real foreign nationals and for private use may be registered in the home port logs, upon request and approval of the Undersecretariat of Maritime Affairs. The vessels, marine and inland waterway vessels that have been regis-

tered in this manner draw the Turkish flag, notwithstanding the provisions of Article 823 of the Turkish Commercial Code No. 6762 dated 29/6/1956. However, the provisions of Law No. 815 dated 19/4/1926 shall be reserved. [para. 4.]

A license shall be issued for each vessel, marine and inland waterway vessel that will be registered in the home port log. The port authority or municipality where the home port log is maintained endorses licenses annually. The endorsements shall be valid for a duration of one year. The licenses that have not been endorsed in due time shall be rendered null and void. The licenses and endorsements shall be subject to a fee set out in the tariff no. 8 in the Section, "XIII- "Fees of Licenses and Endorsements for the Home Port Log" of the Act of Fees No. 492, dated 2/7/1964. The fee must be paid in advance in order to carry out licensing and endorsing processes. No visa fee shall be charged for the year in which the license was issued. The licenses issued for vessels, marine and inland waterway vessels of private use can be endorsed for up to five years, at which point the fee is computed and collected separately for each year depending on the tariff of the current year. The taxpayer shall be jointly and severally accountable for the payment of the fee with the public officers who issue the license or carry out the endorsing processes. The vessels, marine and inland waterway vessels that have been registered in the home port log and held a valid license shall be exempted from all vessel's medical and lighthouse charges. [para. 5.]

The owner and operator of a vessel, marine, or inland waterway vessel that lacks a license or fails to have been endorsed in due time shall be penalized twice the license and endorsement fees that cannot be collected due to non-registration, and that vessel, marine, or inland waterway vessel shall not be issued the paperwork required by maritime law, and they will be prohibited from sailing, even within the port or inland water. [para. 6.]

Port authorities and municipalities shall levy administrative fines. Administrative fines levied in accordance with this article must be paid within one month. These administrative fines shall be subject to the provisions of Law No. 5326 on Misdemeanours dated 30/3/2005. [para. 7.]

The procedures and principles governing the maintenance of a home port log, the authority and responsibilities of port authorities and municipalities, the registration, relinquishment, and issuance of licenses, the imposition of administrative fines and financial provisions, and other matters pertaining to the implementation of this article shall be established by a regulation to be issued by the Undersecretariat of Maritime Affairs, provided that the Ministry of Finance delivers appropriate remarks on financial considerations.” [para. 8.]

The regulation referred to in Supplemental Article 128 was published in 2009 under “Former Regulation for Home Port Log” (“FRHPL”)¹⁸. LD No. 491 was repealed by Legislative Decree No. 655 dated 26/9/2011 on Certain Regulations for the Field of Transport and Infrastructure, which took effect on 1/11/2011 (“LD No. 655”)¹⁹; Supplemental Article 12 of LD No. 491 was subrogated by the art. 43 of LD No. 655, which contains the following two paragraphs:

“The owners or operators of vessels, marine and inland waterway vessels for commercial or private use must register such vessels, marine and inland waterway vessels with the home port log, save for those registered with the Turkish International Ship Registry and those required to register with the National Ship Registry.

¹⁸ OJ D: 14/09/2009, No: 27349.

¹⁹ OJ D: 01/11/2011, No: 28102. The LD No. 655, which was referred to as “*the Legislative Decree on the Organization and Duties of the Ministry of Transport, Maritime, and Communications*” when initially published in OJ, has taken its current shape with Article 31 of LD No. 703.

A regulation establishes the procedures and principles for registering in the home port log, as well as the manner in which and by whom actions and procedures must be managed.”

As can be noticed, contrary to the repealed LD No. 491 Supplemental Article 12, no reference to the detailed substance was made and the second paragraph provides that the regulation would establish “the procedures and principles for registration, as well as the manner in which and by whom actions and procedures must be managed.”²⁰ In this context, the Regulation for Home Port Log (“RHPL”)²¹, which took effect on 25/9/2014, subrogated FRHPL (art. 37, RHPL).

B) OBLIGATION TO REGISTER

According to the art. 431 of the LD No. 655, which is basically a repetition of the Supplemental Article 121 and first sentence of the LD No. 491; “The owners or operators of vessels, marine and inland waterway vessels for commercial or private use must register such vessels, marine and inland waterway vessels with the home port log, save for [1] those registered with the TISR and [2] those required to register with the MSG.”²²

²⁰ Contrary to the detailed regulation in Supplemental Article 12 of LD No. 491; in the line that relegating all matters pertaining to the Home Port Log to the regulation renders the provisions in the RHPL legally void and their validity questionable, as provided in Article 43/2 of LD No. 655: Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 108-109; Demir, *Ders Kitabı*, 145.

²¹ For the full current text of the RHPL, published in the OJ No 29130 dated 25/09/2014, see. <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

²² The only difference was the provision of Article 12 of LD No. 491, “(...) must register the vessels, marine and inland waterway vessels with the home port log that will be *established by the Undersecretariat of Maritime Affairs under the port authorities.*”

In terms of substance, the art. 9 of FRHPL - compared to the art. 9 of RHPL, which it subrogated - was also drawn up with a similar substance to that in Supplemental Article 12 of the LD No. 491²³. According to the art. 9 of FRHPL; [a] the commercial vessels having a gross tonnage of less than 18 gross tons with optional registration to NSR pursuant to the articles 840 and 844 of FTCC (TCC articles 956-957), as well as [b] the vessels that are not classified as commercial vessels under the art. 822/2/(1) of FTCC (TCC art. 935/2/[a]) were obligated to be registered with the Home Port Log²⁴. The aforesaid regulations brought along some interpretive challenges during this period. Judging by the review, the related legislative provisions pertaining to the NSR are as discussed, in those vessels that are registered with the NSR would be concurrently registered in the Home Port Register²⁵, and focused on the outcome that the only possibility for the vessels with optional registration to NSR

²³ According to article 9/1 of the FRHPL, [1] all commercial vessels under 18 GRT, [2] all marine and inland waterway vessels for commercial use, and [3] all vessels, marine and inland waterway vessels for private use are obliged to be registered. As can be noticed, save for the “marine and inland waterway vessels”, the vessels that were obliged to be registered with the Home Port Log were the commercial vessels that were not obliged to be registered with the NSR, as well as the vessels covered by article 935/2/(a). It should be noted, however, that the definition of “vessel” in RHPL is broader than that in article 931/1 of TCC.

²⁴ Each commercial vessel with a gross tonnage of 18 GRT or above is obliged to be registered with NSR (article 957 of TCC). The registration of [1] the small commercial vessels less than 18 GRT and [2] those listed in article 935/2/(a) of TCC among the vessels recognized as “permissible to register” with NSR in Article 956 of the TCC, with NSR is optional.

²⁵ See Demir, “Bağlama Kütüğü”, 125 ff. Such work was drawn up after the RHPL came into effect. The work, however, was based on the art. 43/1/s.1 of LD No. 655. For the author’s work, in which he provided explanations pursuant to the art. 9/1 of the RHPL and evaluated the statement in article 43/1 of LD No. 655 was incorrect, see Demir, *Ders Kitabı*, 148-149.

would be registered with the Home Port Log²⁶. The prevailing view was that the owners of the vessels that had been registered with NSR on an optional basis under the TCC had two alternatives after the obligation to register provided by RHPL, and that the obligation provided that vessel would be either registered with the NSR or the Home Port Log²⁷.

The consequent ambiguity has been resolved to some extent by the revision of the art. 9/1 of RHPL. The Art. 6/1 of RHPL stipulated that the owners or operators of vehicles described in art. 9/1 of RHPL must register them in the Home Port Log and get a license. According to the art. 9/1 of the RHPL, **[a]** commercial vessels, marine and inland waterway vessels with a gross tonnage of less than 18 GRT and a length of at least 2.5 meters that have neither been registered with NSR or TISR, as well as **[b]** vessels, marine and inland waterway vessels with a length of at least 2.5 meters for private use are obliged to be registered with the Home Port Log.

The foregoing ambiguity has been resolved for commercial vessels with optional registration to NSR by the phrase in the art. 9/1/(a) of RHPL, “... has neither been registered with National Ship Registry or Turkish International Ship Registry.” However, the failure to repeat such a phrase in the art. 9/1/(b) perpetuates the same interpretive challenges with respect to non-commercial vessels. Much less, the failure of art. 9 of the RHPL to overlap with the art. 43/1 of the LD No. 655 makes it

²⁶ See Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 357-358.

²⁷ See Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 357-358; Altop, 8-10; Ünan, 26.

inevitable to criticize against the backdrop of the legality principle²⁸. Although no changes to art. 43/1/1 of LD No. 655 have been made, it is possible to assert that the criticisms raised towards art. 9 of the FRHPL were taken into consideration when drafting art. 9/1 of the RHPL. Although art. 43/1 of the LD No. 655 remains in force, the provision is construed by the doctrine in parallel with the art. 9/1/(a) of RHPL.

Although it has only been stated in art. 9/1/(a) that the obligation to register in the Home Port Log applied to vehicles that have not been registered with NSR or TISR, the phrase therein is construed to include the vessels in art. 9/1/(b)²⁹. To summarize, the following can clarify what should be construed from the provision:

The following vessels that have neither been registered with National Ship Registry nor the Turkish International Ship Registry,

a) commercial vessels, marine and inland waterway vessels with a gross tonnage of less than 18 GRT and a length of at least 2.5 meters, and

b) vessels, marine and inland waterway vessels with a length of at least 2.5 meters for private use

are obliged to be registered.

²⁸ Besides article 9/1 of the RHPL, which contains the obligation to register with the Home Port Log, the following paragraph lists the vehicles that could be registered optionally therein. *Seven* argued in the doctrine that article 9 of RHPL, which was published based on article 43/2 of LD No. 655, was drawn up in substance contrary to article 43/1 of Decree No. 655, and therefore only article 43/1 should be taken into account regarding the obligation to register. See *Seven, V.: Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'na Göre Taşınır (Varlık) Rehni*, E. 2, İstanbul 2019, p. 64-65.

²⁹ See *Atamer, Gemilerin Eşya Hukuku*, 51-52; *Sevinç Kuyucu*, 696-697; *Yazıcıoğlu*, 138 and fn. Here 226; *Demir, Ders Kitabı*, 148-149.

The “vessels, marine and inland waterway vessel” referred to in the art. 43/1 of LD 655 are also defined in art. 4 of the RHPL, under “Definitions”³⁰. Contrary to art. 931/1 of the TCC, according to the definition of “vessel” drawn up in the Law No. 4922 on the Protection of Life and Property at Sea dated 10/6/1946³¹, “any vehicle able to navigate at sea with a tool other than oars, regardless of its name, tonnage, or intended use” is a “vessel” under the purview of RHPL (art. 1/1/[f] of RHPL). This definition is broader than that in the TCC³². The “marine vessel” and the inland water vessel, the two groups of vehicles, save for the “vessel”, are respectively defined as “all kinds of vehicles and structures capable of floating in the sea and capable are operated for the purpose for which they were allocated” and “all types of boats and structures operated in inland waterways, other than vessels” (art. 1/1/[e] and [i] of the RHPL).

As can be noticed, the obligation to register has also been introduced for the “structures”. Indeed, it is debatable whether the vehicles that are referred to as “structure” qualify as vessels under art. 931/1 of TCC. Nonetheless, if the structures are not required to move in water for the func-

³⁰ About the topic, see. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244-248; Sözer, *Ders Kitabı*, 107-108; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 688-689; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 79 ff.; Yazıcıoğlu, 137-140; Yetiş Şamlı, 31 ff. For definitions in FRHPL, see also Aksoy, 73 ff.; Ünan, 19-21.

³¹ For the full text of the applicable Law, published in the OJ No 6333 dated 14/06/1946, see. <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

³² According to the definition in article 1/b.(B) of Law No. 4922, a “vessel” refers to as “any vessel able to navigate at sea with a tool other than oars, regardless of its name, tonnage, or intended use (...)”. Unlike the definition therein, the term “type” is utilized in place of the term “name” in article 4 of RHPL. Süznel, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, *Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan*, Vol. II, İstanbul 2010, p. 1619, 1625-1626 (“*Gemi Tanımı*”).

tion for which they were allocated, it appears to be obligatory to register a vessel that does not have the qualification of a vessel under Art. 931 of the TCC and not possible to be registered to the NSR, in the Home Port Log. The expansion of the vessel definition through TISRL and the list of special-purpose and specially built vessels every day bring along ambiguity in this regard. To exemplify, although it is arguable whether the floating dock qualifies as a vessel under Art. 931 of the TCC, the prevailing view is that this vessel is not a vessel³³. If this vehicle is not qualified as a vessel, the provisions of the TCC governing maritime trade will not apply to it. Therefore, it is clear that the provisions of the TCC pertaining to the ship registry will not apply to that vessel. On those grounds, there is no obligation to register that vehicle, as registration with NSR is not possible. The floating dock qualifies as a marine vessel under RHPL, based on the definition of a marine vessel in RHPL. Following a revision to the list of special-purpose and specifically built vessels in 2016, the floating dock was included in the said vessel list, and the floating dock qualified as a vessel under TISRL as those vehicles are included in the definition of vessel³⁴. TISRL provide no obligation to

³³ About the topic, see Okay, 83; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 81; Çağa - Kender, 47 fn. 2; Aybay, G.: *Decisions by the Supreme Court of Appeals, noted for Maritime Trade Law*, Istanbul 2000, p. 51 ff.; Tekil, 71 ff.; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 659-661; Yazıcıoğlu, 48 fn. 77; Sözer, *Ders Kitabı*, 28; Süzel, “*Gemi Tanımı*”, 1616 fn. 4, 1643.

³⁴ This amendment was accomplished in compliance with a letter from the General Directorate of Marine and Inland Waters Regulation, dated 30/12/2016 and referenced as E. 98898, under the Ministry of Transport, Maritime and Communications - equivalent of the MoTI at the time - see <<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/turk-uluslararası-gemi-siciline-tescil-edilecek-özel-maksatlı-özel-yapılı-gemiler-listesi-8990>> (ad. 17/02/2022). The floating dock is also included in the current version of the list, see <<https://www.denizticaret>

register. In this case, it is now possible to state that it was possible, but not obligatory, to register solely in the home Port Log until 2016, when RHPL imposed an obligation to register floating docks and if he wishes, the owner of the floating dock may register his vessel with TISR with the inclusion of floating docks in the list of special-purpose and specially built vessels in 2016.

One of the primary sources of confusion in terms of the registry system, in our opinion, is whether a vehicle falls inside the definition of a vessel under which legislation. Under this framework, the abolition of disparate definitions through legislative amendments, the regulations for the registering vessels with Home Port Log in the TCC, and repeal of the provision of Art. 957 on the freedom of registration mandated by the TCC for commercial vessels under 18 GRT and non-commercial vessels would be important to considerably resolve the interpretive challenges.

C) LEGAL QUALIFICATION AND THE PROVISIONS DISCUSSED THEREOF

The prevailing view on the legal qualification of the Home Port Log is that it is not a genuine ship registry system³⁵. Some of these views were

odasi.org.tr/tr/Media/ViewerWithName/18563?fileName=1130_2747_2747_1130.pdf> (ad. 17/02/2022). For further information, see Szel, C.: “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nda Yapılan Değişikliklerin Yargı Kararları ve zelgeler İle Birlikte Değerlendirilmesi”, DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law, 2020, Vol. 3, No. 2, p. 734 ff.

³⁵ In the line with the period of Supplemental Article 12 of the LD No. 491: Altop, 1 ff.; nan, 21. Contrary to this period: Algantürk Light, 51-52. In the line with the applicable legislation: Demir, “Bağlama Ktę”, 117-120; Demir, *Ders Kitabı*, 147; Sevinç Kuyucu, 690-691; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 240-243; Sözer, *Ders Kitabı*, 105-106; Yazıcıoğlu, 131-135 ff.; Topsoy, 103-105. Contrary to the appli-

argued during the periods when Supplemental Article 12 of the LD No. 491 and the Article 43 of the LD No. 655 were in force, and contested by considering the said regulations. On the other hand, some authors have voiced divergent views on the legal qualification of the Home Port Log for both periods. The following sections will convey the viewpoints expressed on the issue while taking into account the provisions of the legislation that prompted the talks.

1- The Purpose Establishment and Nomenclature

a) Legislation Pertaining to Home Port Log

While evaluating the legal qualification of the Home Port Log, it was first debated whether the authors intended to create a fourth register in maritime law with this registration system.

According to Law No. 5897, the opinion that has risen to prominence on this issue since the publication of Supplemental Article 12 of LD No. 491 is that this article does not seek to establish a registry. The first justification raised for that opinion is the nomenclature adopted in the General Justification of Law No. 5897³⁶ and in Supplemental Article 12/1/s.

cable legislation: Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, p. 317-325; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, p. 54-57; Seven, p. 64-66; Gözüyeşil, F. F.; “Sicile Kayıtlı (Müsecce)l Gemilerin Anonim Şirketlere Sermaye Olarak Getirilmesi”, Ankara Hacı Bayram Veli University Journal of the Faculty of Law, 2020, Vol. XXIV, No. 3, p. 171-174.

³⁶ The General Justification of the Law No. 5897 states, “There are many vessels, marine and inland waterway vessels that have not been registered in one of the Turkish ship registries. It is predicted that roughly 60 thousand vessels, sea and inland waterway vessels fall under that scope by the end of 2007. The presence of many unregistered vessels, marine and inland waterway vessels further complicate the enforcement of legislation governing the protection of life, property, at sea and the environment. It aims to conduct inspections and certification in accordance with

1. The first aspect to underline in this context is that the term “log” was preferred rather than “registry” in the provision³⁷. Additionally, it has been argued that the said regulation does not resolve private law concerns about unregistered vessels and vehicles, and only established a “registry system” with a limited focus on public law issues, such as administrative law, and environmental law, and tax law³⁸. This approach has still remained valid following the adoption of LD No. 655³⁹. Against

international standards through obligation to register all unregistered vessels, marine and inland waterway vessel, to prohibit boats with unknown qualifications and owners, and to prevent human smuggling through uncontrolled boats.” See Bill of Law on the Amendments to Legislative Decree on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs and Certain Laws by Istanbul congressman Mehmet Domaç, Antalya congressman Hüsnü Çöllü and 38 congressmen in GNAT, as well as the Plan and Budget Commission Report (2/266, 2/268), Term: 23, Legislative Year: 2, Item No: 257, p. 1.

³⁷ In the line within the framework of the Supplemental Article 12 of the LD No. 491: Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343. In this view within the framework of Article 43 of the LD No. 655: Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 120; Yazıcıoğlu, 131. Agreement with the authors: Yetiş Şamlı, 85. In the line that the concepts of “registry” and “log” employed in article 4/1(a) of RHPL also support that conclusion: *ibid*, 85.

³⁸ In the line within the framework of the period of Supplemental Article 12 of the LD No. 491: Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343.

³⁹ See Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 117-118. Yazıcıoğlu, 131 ff.; Yetiş Şamlı, 33-34. The definition of “Home Port Log” under article 4/1(a) of the RHPL is as follows: “*Electronic registry system consisting of main and auxiliary logs and a home port log file in which the vessel, marine and inland waterway vessel is registered.*” In the line where the definition specifies that the Home Port Log is inadequate to qualify as a ship registry: Sevinç Kuyucu, 692. Additionally, contrary to the General Justification, it is indicated that the purpose of establishing the Home Port Log is to generate revenue for the Administration, see Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 241-243; Sözer, *Ders Kitabı*, 105. For criticism on the provided financial obligations, see Altop, 3-4. In the line that the purpose of Law 5897 is to increase the number of Turkish-flagged boats and to boost boat imports while maintaining control over them through the registration of all unregistered vessels: Aksoy, 67-69. Indeed, the study that reviewed the legislative history of the Home Port Log concluded that there were two objectives: eliminating ant unregistered vessels and marine vehicles during the period when it was formed, and resolving tax law problems, see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 317-325. For the author’s view that the Legislator has no intention of establishing a registry pursuant to Supplemental Article 12 of LD No.

the backdrop, attention is drawn to the fact that Art. 995 of the TCC has no similar clause referring to the TISR in the law governing the Home Port Log⁴⁰. Nonetheless, considering the adoption dates, the legislation pertaining to the Home Port Log was published in the OJ in 2009 and the TCC No. 6102 was published in 2011.

When Supplemental Article 12 of LD No. 491 and FRHPL were in force, the following arguments were made in support of the view that the aforesaid legislation was intended to establish a registry⁴¹. It is possible [1] to hold ports and municipalities responsible for the registration of vehicles (Supplemental Article 12/1 of LD No. 491⁴²) [2] to issue a “certificate of title” (art. 4/b/[f] of FRHPL⁴³), [3] to seek the “registry” as a prerequisite for ownership transfer (Supplemental Article 12/3 of LD

491, see Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, p. 54-55. For similar remarks on the intention of the Legislator, see Demir, “Bağlama Kütüğü”, 109-113.

⁴⁰ See Sözer, *Ders Kitabı*, 105. On the other hand, Atamer stressed that a simpler approach might be followed for the registration of vehicles covered by the Home Port Log with NSR for the period in which the Additional Article 12 of the LD No. 491 took effect. The substitution of the terms “vessel” and “vehicle” in article 4/1 of FRHPL with the term “vessel” in article 816/1 of FTCC [TCC article 931] suffices to pave the way for registration of vehicles that can be registered in the Home Port Log with the NSR. The Author interpreted the Legislator’s failure to pursue this course as a term’s indication that he had no intention to have the vehicles registered in a registry, see Atamer, “Bağlama Kütüğü”, f. 343.

⁴¹ For opinions and justifications, see Algantürk Light, 51.

⁴² The rule that the Home Port Log would be maintained by the port or municipality directorates was also incorporated in Article 5 of FRHPL. Article 5 of RHPL, which supersedes Article 5 of FRHPL, is the only regulation in this direction throughout the time covered by article 43 of LD No. 655.

⁴³ “Certificate of Title: It identifies the natural or legal entities who intends to register a vessel, marine, or inland waterway vessel on their behalf in the home port log, and refers to the certificate issued in compliance with applicable legislation, (...)” This definition was repeated in article 4 f. 1 b.(ğ) of RHPL.

No. 491; art. 14 of FRHPL⁴⁴), [4] to acquire the right to draw the Turkish flag and to have a license issued by accomplishing the Home Port Log (Supplemental Article 12/4 and f/5 of LD No. 491; art. 15 of RHPL⁴⁵), and [5] to register in the Binding Register by way of precautionary attachment, interim injunctions, and chattel mortgage (art. 10 of FRHPL⁴⁶).

One of the views argued while evaluating whether or not it is intended to establish a registry is that the RHPL established by art. 43 of LD No. 655 serves a different purpose than the FRHPL established by Supplemental Article 12 of LD No. 491 and that the Home Port Log qualifies as a registry under the new regulation⁴⁷. These views are based on the provisions on the name of the vessel (art. 11 of RHPL), the obligation to draw the Turkish flag (art. 12 of RHPL), the transfer of ownership (art. 14 of RHPL), the registered chattel mortgage and compulsory execution (art. 10 of RHPL) and objection (art. 24)⁴⁸. Besides, it is highlighted that the terms “register” and “registry” can be used to have the same meaning as the terms “log” and “record” in the general provisions of the TCA and in the special provisions of the Maritime Trade Law, and therefore the

⁴⁴ Article 14 of FRHPL was subrogated with article 14 of RHPL.

⁴⁵ Article 12 of FRHPL further stipulates the obligation to draw the Turkish flag for vessels and vehicles registered in the Home Port Log, as well as the regulation of the license proving such right. The sole provision that regulates these matters throughout the time covered by article 43 of LD No. 655 is article 12 of RHPL, a repetitive article 12 of FRHPL.

⁴⁶ Article 10 of FRHPL was subrogated with article 10 of RHPL.

⁴⁷ For further information, see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 317-325.

⁴⁸ See Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 54-56.

legal qualifications of the registry systems cannot be judged just on the word employed⁴⁹.

The next section of the study will address determining the legal qualification of the Home Port Log and other applicable regulations, followed by the explanations about the provisions of FRHPL and RHPL listed above that have been the subject of discussion.

b) Other Legislation

Other provisions of the regulation governing the genuine registry qualification of the Home Port Log may be significant for verbal interpretation. The first of them is the definition included in the Draft Ship Registry Regulation (“SRR-D”)⁵⁰, which is expected to be published in accordance with art. 994 of the TCC but is currently under development. The term “Home Port Log” is defined therein as “(...) Electronic registry system consisting of main and auxiliary logs and a home port log file in which the vessel, marine and inland waterway vessel is registered” (Art. 4/1/[a] of the SRR-D.) Although the definition makes no reference to the Home Port Log being qualified as a ship registry, the Home Port Log is

⁴⁹ See Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 52-54. In the same view that although it specifically indicates that the Home Port Log is not a register, the nomenclature employed would not be determinative: Topsoy, 104-105. In the line that it is not possible to act solely on the basis of the use of words, see Gözüyeşil, 171-174. In the line that rather than the literal meaning of the terms employed, the legislator’s intention should be considered when evaluating whether a register is a registry or not: Sevinç Koyucu, p. The special registry maintained in accordance with article 941/2 of TCC was listed among in the ship registry in the decision of the 12. CC of the Supreme Court of Appeals, which will be discussed below. The matter will be discussed in further detail later; see II C 2 c.

⁵⁰ For the regulation, see II C 3 c aa below.

included in the list of ship registers in art. 38 of the SRR-D on procedures on the Ship Registry Information System (“GESBİS”)⁵¹⁵². However, it would be rational that this legislation has been in draft form for an extended period of time and did not take effect on the date the study was published.

A second example would be the Regulation for Measuring the Tonnage of Vessels (“RMTV”)⁵³. The 2009 wording of Art. 2, which establishes the scope of the RMTV, provided that the RMTV would include “*vessels that are registered in any of the Turkish Ship Registries, whether obligatory or optional and marine vessels upon request of the owner or his authorized agent.*” This phrase was replaced by the amendment in 2013⁵⁴ by “*Vessels and marine vessels that are registered in any of the Turkish Ship Registries or Home Port Log, whether obligatory or optional.*” Additionally, the definition of “*Ship Identification System*” in

⁵¹ For the GESBİS, see II C 3 c bb below.

⁵² “In the event that the Ship Registry, Turkish International Ship Registry, or Mooring Register receives a request to register a vessel partially or entirely built in Turkey, the vessel is verified via GESBİS to see if she is listed in the registry for vessels under construction. If the vessel is registered in a registry for vessels under construction, the vessel registration with either the ship registry or Home Port Log is completed in GESBİS after the technical information when the structure has been completed has been uploaded to GESBİS and the measure / tonnage paper has been produced (...)” (art. 38/5/s. 1 and s. 2 of the SRR-D)

⁵³ OJ D: 12/03/2009, No: 27167. The title of the RMTV, which was formerly published as “Regulation for Measuring Tonnage of Vessels and Marine Vessels,” has been changed to its present title in compliance with article 1 of the Regulation on Amendment to the Regulation for Measuring Tonnage of Vessels and Marine Vessels (“RMTV-Amended [2013]”) (OJ D: 7/06/2013, No: 28670). For the current full text of the RMTV, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

⁵⁴ RMTV-Amended [2013] art. 2.

art. b.(p) ⁵⁵of RMTV 2021, which was included in art. 4, “Definitions,” distinguishes the vehicles registered in the Home Port Log from the vessels that are registered in the ship registry⁵⁶. In this regard, it may be stated that the Home Port Log is not among the “Turkish ship registries” for the RMTV, but rather a separate registry system. Another example is the 2019 amendment to the definition, of “new vessel and marine vessel” in Art. 4/1/b of the Regulation on Building, Modification and Maintenance-Repair of Vessels and Marine Vessels (“GemiİnşaY”)⁵⁷⁵⁸. The definition in the text published in the OJ in 2015 referred in GemiİnşaY to as “*Vessels or marine vessels that obtained a building permit after it took effect.*” Following the amendment, the definition was changed to “*vessel and watercraft or marine vessel that obtained a building permit after 7/2/2016 or that was not obligated to obtain a building permit but was registered in one of the Turkish ship registries or the Home Port Log after this date.*” Within the framework of this regulation, it appears possible to claim that the Home Port Log is not qualified among the Turkish ship registries and has a different registry system.

⁵⁵ Regulation on Amendment to the Regulation for Measuring Tonnage of Vessels and Marine Vessels (OJ D: 03/07/2021, No: 31530) art. 1.

⁵⁶ “Ship identification system: refers to the electronic technology that the Ministry allocates to the ship owner and contains the identification number designated to the vessel for the purpose of monitoring, ensuring the safety of, and protecting the public interest in, vessels and marine vessel registered in any of the ship registers or home port log by tonnage measuring.”

⁵⁷ OJ D: 07/11/2015, No: 29525.

⁵⁸ Regulation on Amendment to the Regulation on Building, Modification and Maintenance-Repair of Vessels and Marine Vessels (OJ D: 06/04/2019, No: 30737) art. 2.

2- Issuance of Certificate of Title and License

As previously stated, the provisions of RHPL governing the acquisition of the right to draw the Turkish flag through the issuance of a certificate of title and a license are among the factors indicating that the Home Port Log qualifies as a ship registry. The documentation necessary for the registration of a vehicle with the Home Port Log includes “*an official document from judicial or administrative authorities verifying her right*” (Art. 16/1/[d] of the RHPL). The document referred to as a “Certificate of Title” in RHPL is defined as, “*a document that identified the natural or legal entities who intend to register a vessel, marine, or inland waterway vessel on their behalf in the home port log, and issued in compliance with applicable legislation*” (Art. 4/1/[g] of the RHPL). The license issued by the port authority or municipality to a vehicle registered in the Home Port Log, which must be maintained⁵⁹, serves as proof that such vehicle is permitted to draw the Turkish flag (art. 12/2 of RHPL).

Criticisms have been posed in the doctrine to justify the legal qualification of the Home Port Log by the certificate of title and license. At this point, it is stated that the certificate of title is a document proving that the person registered as the owner in the Home Port Log has title to such vehicle, rather than a document issued by the port authority. In terms of

⁵⁹ Article 6/1 of RHPL infers that obtaining a license is for vehicles that are obligated to be registered in the Home Port Log in accordance with article 9/1. However, according to the provision of the RHPL pertaining to the license, this license must be issued to “*any vessel, marine vessel, and inland waterway vessel registered in the home port log*” (art. 18/1/s. 1 of the RHPL). According to article 27 of the RHPL, “*Arrest of Ships,*” “*Documents required by maritime legislation shall not be issued to vessels, marine and inland waterway vessels without a license and they shall not be permitted to sail, even within the port or inland waterway vessels.*” Additionally, the RHPL provides that vehicles without a valid license shall be banned from sailing and shall be moored to the nearest port (article 18/6).

the license, the function of such document indicates that a vehicle has been registered in the Home Port Log and that this vehicle serves no purpose other than to prove the right to draw the Turkish flag – showing that the Home Port Log is a registry - and contains the distinguishing features of the registered vehicle⁶⁰, as well as “facilitates administrative and financial control”⁶¹. The formation of a Home Port Log is justified as, “*It aims to conduct inspections and certification in accordance with international standards through the obligation to register all unregistered vessels, marine and inland waterway vessel, to prohibit boats with unknown qualifications and owners, and to prevent human smuggling through uncontrolled boats.*” To register unregistered vessels, the owners of the vessel must be identified and the specifications and qualities of the vessels must be recorded. According to the explicit proclamation in Art. 940/1 of the TCC, every Turkish vessel would draw the Turkish flag. Therefore, the distinguishing factor for the right to draw the Turkish flag is not whether or not the vessel has been registered with a registry. We believe that the regulations governing the certificate of title and license in RHPL are insufficient to qualify the Home Port Log as a genuine registry. Even less, the use of the term “license” instead of “certificate” in the RHPL legislation, in contrast to the TCC and TISRL, might be construed as an endeavour to reorganize the legislation.

⁶⁰ The information to be on the license is included in article 18/4/(a) to (i) of the RHPL. Accordingly, the license includes the name, type, port home log and number of the vessel or vehicle, the place and year of building, the building material, the power and number of the engines, the brand and serial number of the engines, the full length/breadth/depth in meters, gross and net tonnage, as well as the names, Turkish identity numbers/Tax numbers and share ratios of the owners or the joint owners in case of association of shipowners or joint ownership, and the expiry date of the license.

⁶¹ See Yazıcıoğlu, 132. In the line that said documents did not qualify the Home Port Log as a ship registry: see also Demir, *Ders Kitabı*, 147.

3- Registry Functions and Regulations on Real Rights

a) Registry Functions

aa- Within the Framework of the Provisions of the TCC

Official registers, as defined in Art. 7/1 of the TCA, “provide evidence for the accuracy of the facts they have documented.” Ship registers are also “official registers⁶²” under the said provision. The first of the functions of the ship register under the principles that find a particular regulatory space in the TCC is that the records therein are publicized⁶³. The publicity principle is set out in art. 973/1 of TCC, “The ship registry is accessible. Anyone who pays the fee can view their registry records and obtain approved or unapproved copies.” Furthermore, the ship register records establish a presumption of real rights⁶⁴. In accordance with TCC art. 974, titled “Presumption of Registries,” the presumption becomes the current issue that the person who is registered as the owner in the ship registry is the owner and that the person to whom a vessel mortgage, a right of lien, or a usufruct right has been conferred is the owner of the said right (art. 974/1 and 974/2). According to the presumption from the relinquishment of a registered right, it is accepted that the relinquished real right does not pertain to such a person (f/3)⁶⁵. Finally, in

⁶² Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 239; Çağa - Kender, 72.

⁶³ For the publicity principle in ship registers, see Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 236-239; Okay, 135; İzveren - Franko - Çalık, 40; Can, 46.

⁶⁴ About the topic, see Atamer, *Gemi İpoteği*, 274; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 137-141; Sözer, *Ders Kitabı*, 74-75; Yazıcıoğlu, 109; Demir, *Ders Kitabı*, 122-127; Deniz Kaner, 36-38. For article 884 of FTCC, also see Akıncı, *Gemi İpoteği*, 52-54; Okay, 136; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 239-241; Can, 59-60; Çağa - Kender, 78.

⁶⁵ The subsequent fourth paragraph reserves the provisions of Article 992 of the TCA. Hence, it has been afforded the opportunity to make use of the rights from posses-

accordance with the “trust in the register principle” conferred by art. 983 of the TCC, it is discussed how to preserve the gains of decent persons who acquire rights by reliance on their registry records⁶⁶. Under this rule, If the rights ([1] ownership⁶⁷, [2] usufruct, [3] vessel mortgage, [4] right of lien) subject to the presumptions in Art. 974/1 and f/2 of the TCC are acquired by a legal proceeding, the substance of the ship registry is deemed to be correct to the degree that it pertains to these rights in favour of the acquirer. The exception to the provided principle is where the acquirer was aware or should have been aware that such registry was incorrect (art. 983/1/s. 1 of TCC). Additionally, it has been accepted to protect the trust in the registry on these limitations in case the power of disposal on registered rights is limited (art. 983/1/s. 2).

sion against the person who appears as the owner in the ship registry. On the other hand, the person who appears in the registry as the owner or beneficiary of the usufruct right may bring a claim for termination of possession against the unjustifiable possession. Yazıcıoğlu, 109.

⁶⁶ About the topic, see Atamer, *Gemi İpoteği*, 275-278; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 142-150; Sözer, *Ders Kitabı*, 75-79; Yazıcıoğlu, 109-110. For article 885 of FTCC, also see Akıncı, *Gemi İpoteği*, 54-57; Okay, 136-140; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 241-248; Tekil, 108-109; Can, 59-60; Çağa - Kender, 78-81.

⁶⁷ According to article 1001 of the TCC, ownership of registered vessels is transferred by possession rather than registration. Consequently, the registration of the transfer of ownership serves an explanatory rather than a foundational function. In this regard, there are considerable ambiguities on how Article 983 of the TCC would be used in the transfer of ownership on registered vessels. About the topic, see Şeker Ögüz, 851-852; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 145-146, 278-281; Sözer, *Ders Kitabı*, 122-125; Yener Coşkun, H.: “Gemi Mülkiyeti”, *Legal Journal of Law*, 2014, Vol. 12, No. 136, p. 86-88; Acun, H.: “Gemi Mülkiyetinin Devrinde Sicile Güven İlkesi Sorunu ve Çözüm Önerisi”, *Akdeniz University, Journal of the Faculty of Law*, 2020, Vol. 10, No. 2, p. 497 ff.; Topsoy, 121-123; Yazıcıoğlu, 160-162; Yetiş Şamlı, 247 ff.

Save for the special provisions on RSUC, the provisions applicable to this registry have been determined via reference to art. 991 of the TCC⁶⁸. Although the principle of publicity also applies to vessels under construction registered with RSUC pursuant to TCC art. 991/1, Art. 991/1/s. 2 limits the extent of this principle⁶⁹. Given the presumptions of registry, no reference is made to art. 974 of the TCC; rather, the presumptions are specifically articulated in TCC art. 991/2. The person in whose favour the right of lien has been registered in RSUC is deemed a “building mortgage creditor” under the first presumption. According to the second, it is accepted that there is no building mortgage that has been erased from RSUC. In this regard, only the building mortgage is subject to the presumption of registry in RSUC⁷⁰. To our opinion, the sole and primary reason that the provision does not afford publicity in terms of ownership

⁶⁸ For the provisions applicable to the building mortgage for reference in Article 942/2 of FTCC, see Okay, 152; Can, 68; Kalpsüz, T.: *Gemi Rehni*, E. 5, Ankara 2004, p. 218 (*Gemi Rehni*).

⁶⁹ Indeed, article c/2, which follows article 991/1/s. 1 and refers to TCC article 973 states, “In so far, the person who wants to review the registry pages and the basis of registry records and to take copies must prove their interest,” and the people who can view the registry or take a copy of it is limited according to article 974. In this respect, article 991/1 of TCC is similar to article 1020/2 of TCA on land registry records. Removing article 991/1/s. 2 of TCC from the text of the article would be a good first step toward ensuring conformity with article 973/1 of TCC. For remarks, see Süz el, C.: *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul 2012, p. 46-48, 371 (“Gemi Alacaklısı Hakkı”). As a result of the Legislator’s conscious choice, the registration of such a right with RSUB is allowed by article 986 of TCC, which differs from article 858 of FTCC, in order to secure publicity of ownership, see GNAT, Bill of Turkish Commercial Code, and Justice Commission Report (1/324), Term: 23, Legislative Year: 2, Item No: 96 p. 322-323 (Report on TCC) For article 986 of the TCC, see also Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 702-703; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 90-91.

⁷⁰ In the line that although the provision specifically mentions mortgages, the presumption must also apply for the ownership listed in article 973 of the TCC: Süz el, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 371; Demir, *Ders Kitabı*, 132.

rights is that the Legislator omitted to make an amendment to another provision during the drafting process of the TCC. RSUC is regulated under articles 858 to 863 of FTCC. Pursuant to Art. 858 of the FTCC, the prerequisite for the structure to be registered with RSUC is the establishment of a mortgage on the structure or the precautionary or enforcement seizure of the structure. In other words, the structure could not be registered at the owner's request during the abolished Law period. On that ground, RSUC assured the publicity of the mortgages and liens on the structure, not the ownership right. However, the system was modified by art. 986 of the TCC, which made it possible to register a structure with RSUC at the owner's request. However, that should have been forgotten to be added to the art. 991/2 of TCC. Therefore, the presumption was recognized exclusively in the favour of the mortgagee creditor. Art. 983 of the TCC, which establishes the trust in the register principle, also applies to vessels that are registered with the RSUC (art. 991/3 of TCC). However, since the presumption of the registry is limited to the building mortgage (art. 992/2 of TCC), it is widely acknowledged that reference to TCC art. 983 about the trust in the register principle will have limited outcomes on the building mortgage⁷¹. In other words, the trust in the register principle is irrelevant when it comes to rights other than the "vessel mortgage (building mortgage)" set put in Art. 983 of the TCC for vehicles registered with the RSUC⁷². However, as indicated by the

⁷¹ See Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 192-193; Sözer, *Ders Kitabı*, 83-85.

⁷² *Demir* defends that the presumption of registry set out in article 991/2 of the TCC should also apply to ownership, arguing that the trust in the register principle should encompass both ownership and savings limitations, as well as the building mortgage, see *Demir, Ders Kitabı*, 132. Referring to article 885 in article 942/2 of

comparative evaluation in FTCC, this issue does not reflect a conscious choice, and the trust in the register principle should be provided for the ownership rights with the amendment to law⁷³. The provisions outlining the functions of ship registries also apply to records on TISR pursuant to art. 6 of the TISRL and art. 14 of the TISRY, as well as NSR and RSUC as defined in the TCC⁷⁴.

bb- Home Port Log

There is no explicit regulation governing the enforcement of the provisions of the Turkish Commercial Code on the Ship Registry on the Home Port Log. In contrast to the legislation on TISR, the lack of such a regulation in both the TCC and the legislation on the Mooring Log has resulted in varying judgments that the Mooring Log is not qualified as a

FTCC, it was acknowledged that the trust in the register principle was valid for the vessels that are registered in the registry and that the presumption of ownership would not become a current issue regarding the structures that are registered with the RSUB, see Akıncı, *Gemi Mülkiyeti*, 365-366; Okay, 152; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 242. On the other hand, as previously noted, it is necessary to indicate the presumption of ownership in structures registered with RSUB pursuant to article 986 of TCC. On the other hand, pursuant to article 1011 of the TCC, article 1001 of the TCC is applied to the transfer of ownership of structures registered with RSUB, and therefore ownership is transferred through the transfer of possession. Thereby, whether the trust in the register principle conferred by article 983 of the TCC will be applied in circumstances where ownership of the structure under building is acquired through legal proceeding should be considered individually from this standpoint.

⁷³ For the suggestion in this line, see Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 371.

⁷⁴ In the line that the presumptions indicated in article 974 of the TCC, as well as the trust in the register principle adopted in article 983 of the TCC, would apply to the records in the TISR: Yazıcıoğlu, 121. In the same direction for FTCC: Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343-344. For general remarks on the provision to be enforced, see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 297-298. On the contrary, that TISR lacks a public trust function and the State is not liable for compensation for losses incurred as a result of the records maintained, see Sözer, *Ders Kitabı*, 94-95, 140.

registry⁷⁵. Indeed, the absence of a reference in the RHPL to a provision similar to the art. 14 of the TISRY⁷⁶, which took effect based on the art. 6/2 of the TISRL, is considered an indication that registry functions are not recognised in the Home Port Log⁷⁷. In this respect, the discussion centres on whether certain RHPL provisions pertaining to records in the Home Port Log correspond to the functions of ship registries. The provision that will be considered for the publicity function is the art. 23 of RHPL, “Record copy of Home Port Log”. Besides, whether or not the Home Port Log has a registry function is taken into account when addressing the “record” for the ownership and pledge rights as a “registry” within the context of articles 14 and 10 of the RHPL, respectively⁷⁸.

The equivalent of the art. 23 RHPL in the FRHPL with the same article number is as follows: “*Upon request of the owner, operator, or judicial authorities, a copy of the home port record of the vessel, marine, or inland waterway vessels that are registered in the home port log is delivered.*”⁷⁹ In the first paragraph of the art. 23 of RHPL, which subrogated it, the following provision is incorporated: “*The records of the vessel, marine, or inland waterway vessels that are registered in the Home Port Log are publicized.*” *Anyone can be provided with a copy of a home port*

⁷⁵ See Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 118-119; Yazıcıoğlu, 133-134.

⁷⁶ For the regulation, see above I.

⁷⁷ See Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 118-119; Yazıcıoğlu, 133-134.

⁷⁸ The said provisions of the RHPL will be discussed in further depth in the study.

⁷⁹ Regarding the lack of the registry functions in the provisions of the Supplemental Article 12 of the LD No. 491 and the FRHPL, see Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343-344; Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 55. In the line that the Home Port Log lacks publicity function and hence does not qualify as a registry for the same period: Ünan, 21.

log if he proves his interest.” As can be noticed, and RHPL makes it explicit that the records are publicized, the phrase “*anyone who is interested*” is used instead of “*the owner, operator, or judicial authorities*” to refer to people who may request a copy of the record⁸⁰. In this respect, the art. 23 of the RHPL has become similar to the art. 1020/2 of the TCA and the art. 991/1/s. 2 of the TCC, which draws the boundary in the publicity principle in RSUC⁸¹. Therefore, it would be appropriate to interpret the issue of whether the publicity function contemplated in the art. 23 of RHPL differently than it is in FRHPL.

When it comes to the specific regulations governing real rights, articles 10 and 14 of RHPL are referenced as provisions demonstrating that the Home Port Log has acquired the qualification of a registry for the registry functions⁸². Accordingly, it has become possible to ensure the publicity of ownership and pledge rights on the vehicles that were obligated to be registered with the Home Port Log only through registration in the Home Port Log. Under these provisions, it is also stated that the registration must take place to acquire the ownership and pledge rights - differ-

⁸⁰ The fact that only specific people were considered in article 23 of the FRHPL was construed as invalidating the publicity principle and criticized the provision accordingly, see Aksoy, 94. The regulation of article 23 of the RHPL has become similar to article 1020/2 of the TCA and article 991/1/s. 2 of the TCC, which draws the boundary in the publicity principle in RSUB.

⁸¹ The RHPL, on the other hand, omitted the term “to view.”

⁸² In this view, within the framework of today’s legislation: Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 56.

ent than the articles 763/1 and 939/1 of TCA, which seek the transfer of possession⁸³.

According to the argument that the Home Port Log is not a registry, the RHPL does not recognize ship registry functions. At this point, the regulation in the art. 23 of the RHPL that the records of Home Port Log are publicised is not deemed adequate for acceptance of the presumption of registry or the trust in register principle⁸⁴. On the other hand, since those who hold this viewpoint do not recognize the Home Port Log as a ship registry, the provisions of the TCA pertaining to real rights on movables, which apply through the reference to the art. 997 of the TCC, should be considered in the acquisition of real rights. Therefore, the records required by the articles 10 and 14 of RHPL are not regarded to have a foundational effect on the acquisition of ownership or the establishment of a pledge right⁸⁵.

⁸³ For remarks, see Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 55- 56. In the line that the transfer of possession is not sought in establishing rights under FRHPL: Algantürk Light, 51-52, 58.

⁸⁴ See Sevinç Kuyucu, 693. On the same view: Yazıcıoğlu, 133-134; Yetiş Şamlı, 85-86. In the line that Home Port Log have no function under the RHPL, see Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 118-119. Said work makes reference to Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343-344’e ve Ünan, 21. However, the cited works have been written in accordance with article 23 of the FRHPL. Additionally, two reasons for the publicity principle to be non-applicable were provided further in the study: [1] Failure to provide the regulation in article 23 of RHPL through a provision of a law, and [2] failure to regulate the presumptions of registry and the trust in the register principle, contrary to publicity, see Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 119-120. The current work or the author includes only the second justification, see Demir, *Ders Kitabı*, 147, 151. In the line that since the legal significance of such records indicated in article 10 of the RHPL has not been clarified and the trust in the register principle is not explicitly stated: Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 242; Sözer, *Ders Kitabı*, 106.

⁸⁵ As explained in further detail below, there are two distinct perspectives on whether or not to consider article 14 of the RHPL. The first is that the ownership will be ac-

b) Special Regulations on Real Rights

In the Maritime Trade provisions of the TCC, “Ownership and Other Real Rights” are regulated in the Fourth Chapter under the First Part, “Vessel.” The said provisions are subject to the requirement that the vessel is registered with the “Turkish Ship Registry,” unless the Law contains a contrary provision to the contrary (art. 996 of the TCC)⁸⁶. Within the framework of the primary provisions, [1] ownership (Second Division [art. 998-1011 of TCC]), pledge right, regulated under the Third Division, “Bottomry” [2] legal mortgage of shipyard owner (art. 1013 of TCC), [3] vessel mortgage (art. 1014-1053 of TCC), [4] building mortgage (art. 1054-1058 of TCC) and also [5] usufruct right (Fourth Division [art. 1059-1060 of TCC]) will apply for the registered vessels among the real rights, regulated under the Fourth Chapter. The art. 1012 of the TCC regulates the pledge of the interest share on the vessels operated by the association of shipowners, which are among the bottomry

quired by a transfer of possession, in accordance with article 14 of the RHPL, see Kuyucu, 702 ff.; Yazıcıoğlu, 148; Yetiş Şamlı, 211-212. The second is that ownership is acquired solely on the basis of the provisions of the TCA. For this view, see Demir, “Bağlama Kütüğü”, 151; Demir, *Ders Kitabı*, 152-153. In a similar view: Topsoy, 117. In the line that the provisions of the TCA would apply in the transfer of ownership and require no registration in the Home Port Log since article 14 of RHPL regulates the promissory transactions, also see Sözer, *Ders Kitabı*, 106. The regulation in article 10 of the RHPL is also controversial for pledge right under article 940/2 of the TCA. The subject will be further discussed.

⁸⁶ For the subject, see above I.

types, applies to the unregistered vessels and constitutes an exception to the rule in the art. 996 of the TCC⁸⁷.

Only the regulations governing the pledge right and the transfer of ownership of vehicles registered in the Home Port Log are covered in RHPL (articles 10 and 14 of the RHPL). For instance, if the TISR legislation is evaluated only on the basis of the two preceding real rights, art. 14 of the TISRY, which took effect on the basis of the art. 6 of the TISRL, makes it abundantly obvious that the provisions of the TCC referred to above will also apply to vehicles registered with the TISR, both in terms of ownership transfer and establishment of the vessel mortgage⁸⁸. Nevertheless, it may be concluded that TISR qualifies as a ship registry since the art. 995 of the TCC reserves the provisions of the legislation pertaining to TISR, as well as the provisions of TCC, unless otherwise stipulated in the TISRL, will apply to the vessels and yachts registered within⁸⁹.

⁸⁷ The said provision sets out the rule on the pledge to be established on the interest share of each of the stakeholder owners. Accordingly, this pledge right is subject to the provisions of the TCA on pledges of receivables and other rights.

⁸⁸ For remarks on a vessel mortgage, see Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 94; Yazıcıoğlu, 121; Akçura Karaman, 206, 267 ff. On the contrary to the absence of provision on vessel mortgage in TISRL: Sözer, *Ders Kitabı*, 140 (For the previous view of the author, see Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 304). For the remarks stated during the FTCC period that no real right can be established by a regulatory provision and hence that Article 14 of the TISR has no legal force, see Çağa - Kender, 89. In the line that Article 14 of the TISRY, “Ships registered to TISR are subject to the provisions of Law No. 4490, and the provisions of the current legislation are applied in matters not regulated by this law,” has the same effect as Article 16 of the TISRY: Kalpsüz, *Gemi Rehni*, 44-45.

⁸⁹ Given said provisions of TISRL and TISRY, it has been accepted in article 995 of TCC that the provisions of TISR shall be reserved. In this framework, special provisions pertaining to TISR will be prioritized, and in the event of a void, provisions pertaining to NSR will be considered. For remarks, see Atamer, “*Deniz Ticareti Hukuku*”, 297-298. In the line that since the TISRL is a special law, article 995 of

Yet, RHPL has no similar regulation, in fact, a separate regulation is established for the transfer of ownership from the art. 1001 of the TCC governing registered vessels.

Various views have been expressed in the doctrine on the validity of the regulations governing the acquisition of ownership and the pledge right in RHPL, as well as what they imply if they are legitimate. These topics will be addressed in the next section of the study.

aa- Acquisition of Ownership Through a Legal Proceeding

aaa) On the Registered Vessels (Art. 1001 of the TCC)

Article 1001 of the TCC regulates the transfer of ownership on vessels that are registered with the ship registry⁹⁰. According to the first para-

the TCC is not required: Demir, *Ders Kitabı*, 135. In the line that the State is not liable for any loss resulting from the trust in the register principle or the maintenance of register records, as TISR can be qualified as a component of the Turkish Ship Registry due to the drafting wording of article 995 of TCC, but is not explicitly regulated in the TISRL: Sözer, *Ders Kitabı*, 92-95. It appears as though a potential discussion between the TCC and prior provisions of the TISRL governing the enforcement of the *lex posterior and lex specialis* principles has been averted as article 995 of the TCC takes effect. Nonetheless, due to this provision, the newly dated TCC cannot be claimed to have implicitly repealed a provision of the TISRL. Putting aside the issue of whether there are provisions that might spark this argument, the order of priority between the provisions of both Laws has been presented in principle. The fact that the Legislator was aware of TISR legislation during the drafting of article 995 of the TCC indicates that this objective was pursued. Thus, one may argue that criticism governing the acquisition of real rights in a regulation provision have largely lost their significance. In other words, the rule that the provisions of the TCC pertaining to ship registry and real rights would be applied to vehicles registered to the TISR are based on a legal provision due to article 995 of the TCC.

⁹⁰ About the topic, see Şeker Ögüz, Z.: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, *Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan*, İstanbul 2013, p. 847 ff.; Yener Coşkun, 76 ff.; Sözer, *Ders Kitabı*, 75; Acun, 488 ff.; Yazıcıoğlu, 158 ff.; Yetiş Şamlı, 95 ff.; Damar, D.: “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, İnceoğlu, M. M. (ed.): *Prof. Dr. Belgin Erdoğmuş’a Ar-*

graph of the provision, “*For the transfer of a vessel registered in the ship registry, the owner and the acquirer must agree on the transfer of ownership to the acquirer, and the possession of the vessel must be passed.*” Accordingly, the ownership right on legally movable vessels is transferred in accordance with the principle governed by TCA on movables, within the framework of the art. 1001/1 of the TCC⁹¹. On the other hand, the following paragraph provides a requirement of form for the agreement on the transfer of ownership between the parties, “*The agreement for the transfer of ownership must be in written, with notarized signatures. Additionally, this agreement may be executed in the ship register office,*” and thereby, the transfer of ownership of the registered ships differs from the art. 763 of the TCA, which has no such requirement. Although it is unclear whether the requirement of form in the art. 1001/2 of the TCC applies to a promissory transaction involving the transfer of ownership (such as a bill of sale) or an act of disposal, it is generally agreed that such requirement of form mainly relates to act of disposal⁹². As with Civil Law, there is no unanimity in the doctrine of

mağan, Istanbul 2011, p. 589 ff.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 272 ff.; Sözer, *Ders Kitabı*, 118 ff.; Topsoy, 120 ff.; Yazıcıoğlu, 158 ff.; Demir, *Ders Kitabı*, 165 ff.

⁹¹ It is cited from the first paragraph of Article 868 of Law No. 6762 by being amended. The article was amended by appending the phrase, ‘the possession of the vessel must be transferred’ to state that ownership of the vessel will be transferred by agreement and that possession of the vessel will be transferred in line with the procedure set forth in the Turkish Civil Code for the ownership transfer of movable (...). GNAT, Report of Bill of TCC, p. 326.

⁹² For authors who explicitly state that this requirement of form is provided for the real contract as well as being regarded as an act of disposal, see Yazıcıoğlu, 159-160; Sevinç Kuyucu, 699-700; Yetiş Şamlı, 131 ff.; Yeşilova Aras, E.: “Satışı Yapılan Amerikan Bayraklı Özel Teknelerin “*Bill of Sale*” İle İmtihani”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, Istanbul 2019, p. 1393-1394. In the same line with art. 868 of FTCC, which provided no requirement of form: Tekil, 117; Çağa - Kender,

Maritime Trade Law on the principles of “dependence on cause” and “incorporeality from the cause,” which concern whether the validity of the act of disposal is dependent upon the validity of the promissory transaction⁹³.

The provisions in the art. 1001 of the TCC must be satisfied in the transfer of ownership of vessels that are registered to TISR, with reference to the art. 14 of the TISRY⁹⁴. The art. 1001 of the TCC may be applied in the acquisition of ownership of structures registered to RSUC by referencing the art. 1011 of the TCC.

98. It is enough in some works to clarify that the requirement of form in TCC article 1001/2 is for the act of disposal, see Sözer, *Ders Kitabı*, 119-121; Demir, *Ders Kitabı*, 165; Yener Coşkun, 79-80. For the contrary, see Acun, 488-490. In the line that the requirement of form is provided both for the promissory transaction and the act of disposal: Deniz Kaner, 48-50.

⁹³ For the view held during the period when FTCC article 868 was in force, that the principle of incorporeality from cause was valid, see Akıncı, S.: “Gemi Mülkiyeti”, Istanbul University, Journal of Faculty of Law, 1958, Vol. XXIII, No. 3-4, p. 348-349; Şeker, Z.: “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, Istanbul 2000, p. 474. In the line that the act of disposal is dependant to cause for the same period: Çağa - Kender, 101. In the line that there is no need to diverge from the principle adopted under the TCA for the vessels that are registered in the registry within the framework of today's legislation: Yetiş Şamlı, 186. This approach was also defended during the FTCC period, see Okay, 173-174. On the other hand, *Yetiş Şamlı* suggests the adoption of the principle of incorporeality from the cause for the movables in this subject, which is also controversial in the field of Civil Law, and defends the enforcement of such principle to all vessels, regardless of whether they are registered or not, see Yetiş Şamlı, 186-187. For the current view on defending the dependence on cause in the transfer of ownership of the vessel, see Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 277-278; Sözer, *Ders Kitabı*, 121-122.

⁹⁴ Additionally, the provisions of article 6 of the TUGK and article 14 of the TISRY refer to the provisions regarding the transfer of ownership written in the TCC. About the topic, see Yazıcıoğlu, 121; Yetiş Şamlı, 84-85. For criticism of the provisions, see Çağa - Kender, 89.

Given the matters set out herein, the regulation of the art. 1001 of TCC will be applied in the transfer of ownership of vessels that are registered with NSR and TISR, as well as the structures that are registered with RSUC, which is undisputedly a ship registry.

bbb) On Vehicles Registered in the Home Port Log (Art. 14 of RHPL)

For whatever reason, the legislation on Home Port Log establishes a distinct regulation for acquiring ownership of the vessels registered to it by legal proceedings. No reference has been made to the provisions of the Supplemental Article 12 of LD No. 491 and the art. 14 of the FRHPL, or to the provisions of the art. 14 of the RHPL (Art. 868 of FTCC / Art. 1001 of TCC) that apply to the transfer of ownership of registered vessels. The art. 997 of the TCC stipulates that the provisions of TCA on movables will apply to unregistered Turkish vessels that are for real rights. The legislation that established the Home Port Log made no reference to either the art. 997 of the TCC or to the provisions of the TCA for real rights. The legislation of Home Port Log was adopted while the FTCC was in effect. However, the art. 43 of LD No. 655 became effective during the TCC period. However, the former order was perpetuated to a large extent in the art. 43 of LD No. 655 and the art. 14 of the RHPL, which became effective following the adoption of the TCC. On this subject, the views defended by the doctrine in two different periods will be conveyed under different headings.

aaaa) In General

Supplemental Article 12/3 of the LD No. 491 draws up, “*The contracts that aim the transfer of ownership of vessels, marine and inland waterway vessels that are registered in the home port log must be executed before the relevant port authorities or municipalities. Otherwise, the contract will be invalid.*” Besides, a separate provision, “Official Form” was included in the art. 14 of FRHPL. The art. 14 of the FRHPL, “Official Contract,” had the following three paragraphs:

“Contracts, such as sales, donations that require the transfer of ownership of vessels, marine and inland waterway vessels that are registered in the home port log must be executed before the port authorities. An official contract may be executed before another port authority except for the one where the home port log with which the vessels, marine and inland waterway vessels are registered. The contracts that aim for the transfer of ownership, except for the official contract, are invalid and no registrations are allowed on the name of the person who appears as the beneficiary on the contract, based on such contracts. [para. 1.]

In the event that papers are presented as a consequence of sales conducted by the relevant administration based on the legal provisions, as well as sales conducted by the judicial authorities, the registration is allowed without an official contract. Rather than that, the owner change form is generated electronically and signed by the owner. The registrar signs and seals the log and stores it in the home port log file. [para. 2.]

The Administration determines the official contract form. The registrar of the home port log makes a copy of the official contract that has been kept electronically, based on the information, papers, and statements that have been supplied. The port master, mayor, or their deputies sign and seal the contract by noting the date, hour, and minute after the copy of

the contract, more than one number of the parties, is printed out and the home port log is initialled by the registrar and signed by the parties. A sufficient number of copies are distributed to the parties, and a copy is maintained in the home port log file. If the official contract is executed before another port authority, the copy of the contract is sent by mail to the port authority where the vessels, marine and inland waterway vessels are registered.” [para. 3.]

As can be noticed, Supplemental Article 12/3 of the LD No. 491 adopted that “the contracts *that aim* the transfer of ownership” must have been executed before the relevant port authorities or municipalities. On the other hand, the art. 14/1/s. 1 of FRHPL provided the requirement of an official form for “the contracts, such as sales, donations *that require* the transfer of ownership.” However, when also considering the provision in the art. 14/1/s. 3 of FRHPL, “the contracts that aim the transfer of ownership, except for the official contract, are invalid,” it is found that the nomenclature in the art. 14/1 of the FRHPL was not employed as a result of conscious choice. Therefore, it would be appropriate to conclude that c/1 and c/3 were not drafted by attributing to separate proceedings. Indeed, Supplemental Article 123/1 of LD No. 491 provided the requirement for an official form and the following sentence regulated that the invalidation sanction would be imposed on the contract if it was not abided by⁹⁵.

⁹⁵ After it was provided that contracts that violated the requirement for official form were in valid under article 14/1/s. 3 of FRHPL, it was adopted that “*no registrations would be allowed on the name of the person who appeared as the beneficiary on the contract.*” In the line that this regulation materialized the “invalidation” sanction in Supplemental Article 12/3/s. 2 of LD No. 491: Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343. In similar view: Aksoy, 93-94

The art. 14 of the RHPL survived as the legislative provision governing the transfer of ownership of vehicles registered in the Home Port Log following the enactment of the art. 43 of the LD No. 655. Although the article number is the same as the provision in FRHPL, “Transfer of Ownership” has been preferred as the title of the art. 14 of RHPL. The provision is as follows:

“The documentation for the legal proceedings that require the transfer of ownership of vessels, marine and inland waterway vessels that are registered in the home port log must have been issued before the port authorities or notary publics. The ownership may be transferred before another port authority except for the one where the home port log with which the vessels, marine and inland waterway vessels are registered. The proceedings that aim the transfer of ownership, except for the port authorities or notary publics, are invalid and no registrations are allowed on the name of the person who appears as the beneficiary on such proceedings. The provisions of the Enforcement and Bankruptcy Law No. 2004 dated 9/6/1932 are reserved. [para. 1.]

If the legal proceedings that require the transfer of the ownership of the vessel, marine and inland waterway vessels that have been registered in the home port log will be carried out at the notary public, the transferor forwards a copy of the home port record, dated on the same day as the sales, to the notary public for review by the transferee, which contains the encumbrances on the vessel to be transferred. The transfer deed must contain a statement from the transferee attesting that he had reviewed the copy of the home port log. Following the notarization, the Port Authority is notified as quickly as feasible of the circumstance. [para. 2.]

The transfer deed kept electronically is issued based on the information and documents submitted and the declarations. The port authority signs

and seals the transfer deed by noting the date, hour, and minute after the copy of the transfer deed, more than one number of the parties, is printed out and the home port log is initialled by the registrar and signed by the parties. A sufficient number of copies are distributed to the parties, and a copy is maintained in the home port log file. [para. 3.]

The parties jointly file a written request for the transfer to the port authority where the transfer will be carried out. If the port authority deems the request appropriate, it will proceed as indicated in the third paragraph. [para. 4.]

a) If the transfer will be carried out in a port authority other than the port authority where the vessel, marine and inland waterway vessel has been registered, the port authority that receives the request notifies the port authority that maintains the record, of the request in writing or electronically. If the port authority that maintains the record deems the request appropriate, it authorizes the issuing of a transfer deed and licenses through GESBİS to carry out the transfer. The port authority that carries out the transfer, issues the transfer deed and license and returns it to the port authority that maintains the record by adding an annotation on the previous license as “transferred.”

b) If the vessel, marine and inland waterway vessel that is intended to be sold at another home port log other than the one with which it has been registered, will be registered by the new owner at the home port log where the sales took place, the transfer procedures are completed without issuing documents through the system and without accruing any fees on behalf of the former owner. The certification procedures are carried out on behalf of the new owner, and if a charge is required, the process is finalized with the submission of a document, proving that the fee has been paid, and the documents are delivered to the new owner.

In the event that documents are submitted that were issued as a consequence of sales conducted by authorized administrative or judicial bodies

or notary publics based on legal provisions, the registrar produces an owner change form electronically, signs, seals, and stores it in the home port log file. [para. 5]"

To summarize the amendment and reforms provided by the art. 14 of RHPL⁹⁶; while the LD No. 491 mandated the contract that aimed the transfer of ownership to be “executed” before the port authorities or municipalities⁹⁷, the art. 14/1 of RHPL preferred the term, “issued” and adopted that such proceeding could be carried out by notaries as well as port authorities. The art. 14/1 of RHPL employed the phrases “the legal proceedings that *require* the transfer of ownership” and “proceedings that *aim* the transfer of ownership” together (art. 14/1/s. 1 and s. 3 of RHPL)⁹⁸. Also, the phrase, “Official Contract” in the art. 14/1/2 of RHPL was replaced with “transfer proceedings of the ownership” to reflect the title change of the article. As can be noticed, the fundamental changes in the art. 14/1 of FRHPL are the substitution of “contracts such as sales, donations” (s. 1), “official contract” (s. 2), and “contracts” (s. 3) with respectively, “legal proceedings”, “transfer proceedings of ownership” and “proceedings”

The notion, of “official contract form” in the art. 14/3 of FRHPL was eliminated and replaced by “transfer deed” in the art. 14/2-4 of RHPL. A reform, not included in the art. 14 of FRHPL, was the provision of the

⁹⁶ About the topic, also see Yetiş Şamlı, 205-207.

⁹⁷ While that contract could be executed only before “relevant” port authorities, according to the LD No. 491, Article 14 of FRHPL covered “other port authorities.” For the criticism of the contradiction between the two provisions, see Aksoy, 98-99. Since the sole provision in force on the matter is article 14 of RHPL, as of today, such inconsistency has also been eliminated.

⁹⁸ In the line that those two terms referred to the same action: Sevinç Kuyucu, 700.

art. 14/4 of RHPL, which provided that the parties would jointly file a written request for the transfer to the port authority where the transfer would take place. Art. 14/4 and 14/5 of RHPL, which subrogated the regulations in the art. 14/2 and 14/3 of FRHPL regulates the principle to be satisfied during the transfer. This provides that the port authority that carried out the transfer will issue a transfer deed and a license and annotates the previous license as “transferred”, and will return it to the port authority that maintains the record (the art. 14/4/[a]/s. 3 of RHPL).

bbbb) Interpretation of the Doctrine

i) LD No. 491 and FRHPL Period

Different perspectives on the requirement of form in the art. 14 of the FRHPL were expressed in works produced during the period when the Home Port Log was created. Algantürk Light argued that considering the Home Port Log as the ship registry, both the promissory transaction for the transfer of ownership and the act of disposal were subject to the requirement of the form set forth in the art. 14/1 of the FRHPL, the transfer of ownership was accomplished through registration, and thus the registration served a founding function⁹⁹. On the other hand, she claimed

⁹⁹ See Algantürk Light, 58. Despite this view, the Author criticized the stipulation of “registration” requirements in the Home Port Log, as well as the requirement for an official form, for failing to address practical needs, see *ibid*, p. 58. Addressing the “registration” to the Home Port Log as a founding function is one of the reasons why the Author qualifies the Home Port Log as a ship registry, see *ibid*, 51. For the work that draws attention to this issue, see Sevinç Kuyucu, 694. fn.16. Due to the absence of a clear regulation in article 14 of FRHPL, the same Author criticized the assertion that registration has a founding impact, see Sevinç Kuyucu, 704.

that the regulation introduced was similar to the provision of the art. 965 of the FTCC¹⁰⁰ on the transfer of interest shares¹⁰¹.

The article by *Atamer* dated 2009, in which he disqualified the Home Port Log from being a ship registry, studied the correlation between the regulations governing the transfer of ownership and the art. 867 pf FTCC (the art. 997 of TCC)¹⁰². The point discussed in this context was the drafting of the Supplemental Article 12/3 of the LD No. 491, using as a model the requirement for official form in legal proceedings involving the transfer of immovable ownership (the art. 706/1 of TCA)¹⁰³¹⁰⁴. The author has raised two possibilities due to the lack of the rule in the

¹⁰⁰ “Each of the joint owners may assign the interest share to another person at any time, either in whole or in part, without the consent of the others. Assignment requires registration with the ship registry [f. 1]”. “The assignment of interest right is realized when the ownership right on the vessel has been assigned and registered with the registry [f. 3]” This provision was also applicable to the transfer of shares in registered vessels pursuant to Article 868/2 of FTCC. The provisions of articles 868/2 and 965 of the FTCC were integrated in article 1007 of the TCC, and the resulting article established a common provision governing the acquisition of the vessel share and the interest share by transfer, see GNAT, TCC Report, p. 327. On the other hand, these two types of transfer in registered vessels are governed by distinct principles under Article 1007, as opposed to FTCC. While registry in the vessel share is explanatory (f/1), registry in the transfer of interest share is the foundational (f/2). About the topic, see Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 293-295; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 131-132; Yazıcıoğlu, 164-166; Yetiş Şamlı, 216-218. For the regulations in FTCC, also see Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 315-318; Can, 141-143; Çağa - Kender, 100-101.

¹⁰¹ See Algantürk Light, 58.

¹⁰² The author acknowledges in this work that the Legislator does not intend to regulate private law concerns pertaining to vehicles registered in the Home Port Log, but recognizes that the relevant legislation has legal implications. As reasoning, it is presented that vessels with optional registration with NSR must be registered with the Home Port Log, see. *Atamer*, “*Bağlama Kütüğü*”, 346.

¹⁰³ According to article 706/1 of TCA, “Legal Proceeding”, The legality of contracts that aim the transfer of immovable ownership is contingent upon their being legally drafted.”

¹⁰⁴ See *Atamer*, “*Bağlama Kütüğü*”, 342.

art. 705/1 of TCA requiring immovable to be acquired through registration, despite the fact that the requirement of form in the art. 706 of TCA has been transferred to legislation. The first is that, as in the art. 705 of the TCA, no transfer of possession is sought during the transfer of ownership. Thus, when it comes to the real rights of vehicles registered in the Home Port Log– which lacks a ship registry –although the provisions of the TCA for movable shall apply in accordance with the reference made by the art. 997 of the TCC within the framework of the main rule, the art. 763 of the TCA, which governs the transfer of possession during the acquisition of movable, has been repealed implicitly. The second possibility is that the art. 763 of TCA, which governs the transfer of movable ownership, applies in consequence of the art. 997 of TCC, as well as the contract requiring official form, and the possession is transferred to acquire the ownership. The author determined that the first possibility was viable and asserted that the remedy set out in TCA art. 705 was followed in transferring ownership of vehicles registered in the Home Port Log, and that would be adequate to satisfy the contract requirement of the form¹⁰⁵.

In reference to the same issue, *Altop* claimed that the inverse notion of article 14/1/s. 3 of FRHPL, states that “*no registrations would be allowed on the name of the person who appeared as the beneficiary on the contract,*” can be employed. Accordingly, in the event of a contract that meets the requirement of form, since the buyer will appear as the “beneficiary” and will be recorded in the Home Port Log, it is possible to infer that the transfer of possession is not an essential requirement for acquir-

¹⁰⁵ For remarks, see Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 350-351. In a similar view: Damar, 595.

ing ownership under the related legislation. However, the Author, who deems it is inappropriate to incorporate this conclusion in a regulation, pointed out that it would be necessary to seek the transfer of possession due to the reference made by article 867 of FTCC [the art. 997 of TCC] to the TCA¹⁰⁶. Based on the absence of any regulation governing the Home Port Log in the legislation, Aksoy argued that the registration in the Home Port Log during the acquisition of the ownership would have no founding effect and the possession would have to be transferred in order to acquire the ownership¹⁰⁷. On the other hand, the author deemed it inconvenient that Article 14 of the FRHPL did not explicitly provide registration in the Home Port Log as a requirement of ownership transfer¹⁰⁸.

Altop also raised further criticisms for the legislation of Home Port Log at the ownership transfer. The author called attention to the exception to the freedom of form, which was adopted in the art. 12 of the repealed Code of Obligations No. 818 and dated 22/04/1926 (“COO”)¹⁰⁹, and also applicable to the FTCC under LD No. 491. However, one of the points raised by the Author was the lack of a clear statement that an exception

¹⁰⁶ See *Altop*, 6-7.

¹⁰⁷ See *Aksoy*, 94, 99-100.

¹⁰⁸ See *Aksoy*, 100.

¹⁰⁹ OJ D: 29/04/1926, No: 359. Article 12 of the Turkish Code of Obligations No. 6098 (“TBK”), dated 11/01/2011, which subrogated the CoO (OJ D: 04/02/2011, No: 27836), repeats the principle of freedom of form. For the full text of the CoO dated 30/06/2012, the last date in force, as well as the current full text of the TCO, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022). The author also asserts that if the contract is performed despite a contract that violates the form, the violation of the form cannot be asserted due to the prohibition for the abuse of right, and so such claims would not be legally “recognized,” see *Altop*, 5-6.

is provided in this respect¹¹⁰. Another is the outcome of regulations that provide the requirement of official form in the event that the principle of incorporeality from the cause is adopted. Nonetheless, the transfer of possession-or the agreement that ownership would pass without possession-that occurs following the establishment of the bill of sale without adhering to the requirement of official form would be considered valid in this possibility¹¹¹. Due to these potential complications, the Author concluded that renouncing the notion in the repealed CoO and TCC would be inappropriate¹¹².

Ünan, one of the writers arguing that the Home Port Log is not a ship registry, believes that the contract in which the requirement of form is provided is a “contract that incurs a debt transfer of ownership”, that is, a promissory transaction, and this is subject to the requirement of form. Accordingly, he claimed that the ownership would be transferred through the fulfilment of the real contract and the transfer of possession under the provisions of the TCA. Given the problems that this outcome would pose in the law of proof and in practice, the Author suggested as a

¹¹⁰ *Altop* called attention to potential difficulties that may arise in practice, and reminded the debates that arose due to the provision that the contracts for which no requirement of form prescribed by the basic laws will be drafted ex officio by the notaries pursuant to article 89 of the Notary Law No. 1512, dated 18/01/1972 (OJ D: 04/02/2011, No: 27836), see *Altop*, 5. For the current full text of the Notary Law, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022). In the line that the exception to the freedom of form is provided in a legislative decree: *Aksoy*, 98.

¹¹¹ As can be noticed, the Author acts from the provision of the requirement of official form in the relevant legislation governing the promissory transaction.

¹¹² For remarks, see *Altop*, 6.

remedy that the transfer of possession be declared in the real contract, which is subject to an official form¹¹³.

*ii) During the Period of the Art. 43 of LD No. 655
and the Art. 14 of RHPL*

The possibility of imposing tougher conditions on the transfer of ownership of vehicles registered in the Home Port Log has disappeared, compared to the registered vessels, as the art. 1001 of the TCC took effect¹¹⁴. Additionally, it is probable that the amendments made into the art. 14 of RHPL took the art. 1001 of TCC into consideration¹¹⁵.

The viewpoint that recognises the Home Port Log as the ship registry within the scope of current legislation contends that ownership will be acquired through registration without the necessity of transferring the possession under the art. 14 of RHPL¹¹⁶. On the other hand, authors who do not recognize the Home Port Log as a ship registry have taken two distinct approaches. According to the first of them, due to the explicit reference to the art. 997 of the TCC, the transfer of ownership required

¹¹³ For remarks, see Ünan, 24- 25.

¹¹⁴ “To assign a vessel registered with the ship registry, both the owner and acquirer must agree that ownership will be transferred to the acquirer, and this agreement is sufficient” (article 868/1/s. 1 of FTCC). As can be noticed, it was sufficient for the parties to agree without regard for the requirement of form in order to acquire ownership of the vessel registered in the registry, and even the transfer of possession was not required according to the provision. In this respect, the possible remedy of seeking a contract that is subject to the requirement of official form in the transfer of ownership and possession in vehicles registered in the Home Port Log was considered suspicious, see Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 351; Altop, 6; Aksoy, 100.

¹¹⁵ In the line that Article 14 of the RHPL intends to bring article 763/1 of the TCA closer to article 1001 of the TCC: Demir, *Ders Kitabı*, 153. For other work that calls attention to a similar outcome, see. Yazıcıoğlu, 148.

¹¹⁶ See Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 56.

by the art. 763 of the TCA is adequate if it is performed by an agreement between the parties in which the requirement of form is waived. Indeed, the violation of the art. 14 of the RHPL with the art. 997 of the TCC, a higher norm, precludes the provision of regulation from being enforced¹¹⁷. Another view advanced in favour of direct enforcement of the requirements of TCA was that the art. 14 of the RHPL is a regulation, governing promissory transactions and is not considered in the transfer of ownership¹¹⁸.

On the other hand, authors who do not recognize the Home Port Log as a ship registry deduced a conclusion based on the fact that the art. 14 of RHPL would be enforced. The opinion in that regard justifies its stance by using the “presumption of legality” included in the art. 14 of RHPL, an administrative procedure¹¹⁹. This approach resulted in an assessment of the correlation between the art. 763 of TCA and the art. 14 of RHPL, which should pertain to vessels not registered in accordance with the art. 997 of TCC. To ascertain this correlation, it was necessary to determine whether a promissory transaction or an act of disposal was regulated under the provision of RHPL. Based on the objective and heading of RHPL the art. 14, which differs from the art. 14 of FRHPL, some authors today acknowledge that this regulation relates to the act of disposal

¹¹⁷ In that line: Demir, *Ders Kitabı*, 153, 162. In a similar view: Topsoy, 117- 118.

¹¹⁸ See Sözer, *Ders Kitabı*, 106.

¹¹⁹ See Yazıcıoğlu, 148. fn. 242 While *Sevinç Kuyucu* underlines those provisions of article 14 of RHPL contradict with no article 763 of TCA, she also recommends that RHPL be adopted as an “additional regulation” and that both provisions be enforced concurrently. *Sevinç Kuyucu*, 702-703.

(real contract)¹²⁰. Additionally, it is asserted that there is no legal advantage to subjecting promissory transactions to the requirement of form but not the act of disposal¹²¹.

In contrast to the art. 1001/1 of the TCC, the fact that the art. 14 of the RHPL does not explicitly specify the transfer of possession survives as a separate problem for the current legislation. The first possibility is to seek the transfer of possession according to the art. 763 of the TCA, since the requirement of official form pertains to the same contract, even if the art. 14 of the RHPL is regarded as applicable. This approach appears to be gaining support against recognising the contract subject to a form as a real contract pursuant to the art. 1001/2 of the TCC, as well as seeking the transfer of the possession in the art. 1001/1 of the TCC, different from the art. 868 of FTCC, in order to acquire ownership of ves-

¹²⁰ The first point noted by Yazıcıoğlu is that the heading of the article has been changed to “Transfer of Ownership” rather than “Official Contract” in article 14 of FRHPL. It is recommended to read the phrases, “documents for legal proceedings requiring the transfer of ownership” (f/1/c/1), “transfer of ownership” (f/1/c/2), and “transactions that aim the transfer of ownership” (f/1/c/3) in article 14/1 of RHPL together with this heading. Accordingly, it is argued that the provision of RHPL provides a requirement of form for the act of disposal, not a promissory. Another point to be noted is the resemblance of the provision with Article 1001 of the TCC. For remarks, see Yazıcıoğlu, 147- 148. In the line with similar phrases, employed in article 14/4, as well as the said provisions: Sevinç Kuyucu, 700-701. On the other hand, *Yazıcıoğlu* acknowledges that the view defended in the works of *Altop* and *Ünan*, that the requirement of form in article 14 of FRHPL pertains to a promissory transaction, may be appropriate for FRHPL. Yazıcıoğlu, 147. fn. 239. In the line that the phrase “contracts requiring the transfer of ownership” employed in article 14 of RHPL denotes the act of disposal, see also Demir, *Ders Kitabı*, 152-153. In the line that the requirement of form for promissory transaction is provided in article 14 of RHPL: Sözer, *Ders Kitabı*, 106.

¹²¹ The remarks in this regard stress that the administrative authorities will have no opportunity to check the validity of the promissory transaction during the transfer of ownership, see Sevinç Kuyucu, 700.

sels that are registered in the registry through legal proceedings¹²². The second possibility is to accord a founding effect to the registry required under the legislation governing the Home Port Log, where the requirement of form is provided, based on the fact that it was drafted in accordance with the art. 706 of TCA for the transfer of immovable. The qualification of the Home Port Log as a ship registry under the current legislation will have a positive effect on the preference of this view. However, given that possession is sought during the transfer of ownership on vessels that are registered with NSR or TISR, the view that emerges in terms of Mooring Log should be considered separately. Although not directly defended, the assessment of the art. 14 of the RHPL as a rule of order is also brought up as a possibility¹²³.

ccc) Assessment

As indicated by all of these remarks, the absence of clear regulation on whether the registry system that has been introduced in the legislation of Home Port Log is a registry or not, and the introduction of a different regulation for transfer of ownership through the reference to articles 1001 and 997 of TCC, different than the art. 763 of TCA, brought along various interpretive challenges and many diverse points of view have raised in the doctrine. It is apparent that causing such ambiguity is inappropriate, particularly on such an important matter as the right to ownership.

¹²² See Sevinç Kuyucu, 703-704; Yazıcıoğlu, 148; Yetiş Şamlı, 211-212.

¹²³ See Yetiş Şamlı, 211-212.

The regulation of the art. 1001 of the TCC for the vessels that are registered in the Turkish registry, is applicable to vehicles classified as vessels under the art. 931/1 of the Turkish Commercial Code. Hence, in case the Home Port Log is recognized as a registry, it may be debatable which provisions will apply to the transfer of ownership of a marine or inland waterway vessel that does not qualify as a vessel under TCC art. 931 but is capable of being registered in the Home Port Log unless that legislation makes a clear reference to the TCC. Since the said vehicles are legally movable, the enforcement of the art. 763 of the TCA may be brought up in the transfer of ownership of such vehicles.

If the Home Port Log is not recognized as a registry, art. 996 of the TCC would not apply, and all vehicles registered therein would be considered unregistered vehicles in the Turkish Ship Registry. In this case, the enforcement of the art. 763 of TCA would be brought up in the transfer of the ownership of all registered vehicles under the art. 997 of the TCC.

Regardless of which possibility is agreed, failure to comply with the preceding provision against the regulation of the art. 14 of RHPL would raise an argument of whether ownership has been transferred to the buyer, even if ownership of the vehicle registered in the Home Port Log has been transferred and the requirements set out in the art. 1001 of the TCC have been satisfied. Even if the transferor and transferee adhere to the provisions of the art. 1001 of the TCC governing vessels that are registered in the registry, notarization of the signatures in the agreement transferring ownership between the parties would be inadequate under the provisions of the art. 14 of RHPL. Nonetheless, unlike the art. 1001

of the TCC, the agreement must be drawn up before a notary public under the explicit provision of the art. 14 of the RHPL. It is unclear why such regulation was adopted for vehicles registered in the Home Port Log. It can only be commented that the regulation provided in the art. 14 of RHPL pertains to the promissory transaction, whereas the regulation provided in the art. 1001/2 of TCC relates to the act of disposal. The ownership of the vessel registered in the Home Port Log should be transferred together with the act of disposal. Therefore, it seems appropriate to comment that the act of disposal on the transfer of the ownership has taken place with the transfer of the possession provided in The art. 763 of the TCA and that the ownership has been transferred to the transferee, and noncompliance with the requirement of the form set out in the art. 14 of RHPL would not change that outcome. Therefore, the most correct conclusion would be that the savings transaction has been accomplished and the ownership has been transferred with the delivery receipt record signed by the parties for the transfer of ownership. The ideal remedy would be to fulfil the requirement of the form in the art. 14 of RHPL in order to register with this registry system and to adopt it as a regulatory administrative act. This conclusion must be drawn if the view that the Binding Log is not a real registry is accepted.

The most accurate remedy, in our opinion, is to establish by law whether the Home Port Log qualifies a ship registry with the amendment to legislation and, correspondingly, to determine the regulation on transfer of ownership in the same law in a way that avoids any argument.

*bb- Pledge Right**aaa) Mortgage to be Established on Registered Vessels
and the Provisions of Compulsory Execution to be
Enforced*

The vessel mortgage, regulated in the art. 1014-1053 of TCC, is the only type of pledge that can be established on a contractual basis on registered vessels (art. 1014/1/s. 3 of TCC)¹²⁴. This is subject to the requirement of a special form set out in articles 1015/1 and 1015/2 of TCC. For the vessel mortgage, it is also necessary to determine the compulsory execution to be enforced during the foreclosure. As clearly provided in the art. 936 of the TCC, all vessels, whether registered or not, are moveable goods under both the TCC and other laws. However, the first paragraph of the art. 937 of the TCC, which contains exceptions to the provision, adopted that it would be subject to the requirements for the immovable goods in the Bankruptcy and Enforcement Law No. 2004 dated 19/6/1932 (“BEL”)¹²⁵, and that the provision of the art. 936 of the TCC would not apply to vessels that are clearly mentioned in the TCC¹²⁶. The

¹²⁴ On vessel mortgage related to the TCC period, see Atamer, K.: *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul 2012, p. 161 ff. (*Gemi İpoteği*); Akçura Karaman, T.: *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)*, E. 2, İstanbul 2019, p. 9 ff.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 301 ff.; Sözer, *Ders Kitabı*, 137 ff.; Topsoy, 145 ff.; Kara, 97 ff.; Yazıcıoğlu, 191 ff.; Demir, *Ders Kitabı*, 175 ff.; Deniz Kaner, 54 ff. Regarding FTCC, see also Akıncı, S.: *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*, Ankara 1958, p. 5 ff.; Kalpsüz, *Gemi Rehni*, 40 ff.; Okay, 189 ff.; İzveren - Franko - Çalık, 72 ff.; Tekil, 119 ff.; Can, 150 ff.; Çağa - Kender, 113 ff.; Damar, 600 ff.

¹²⁵ OJ D: 19/06/1932, No: 2128. For the current full text of the Law, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

¹²⁶ About article 936-937 of TCC, see Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 33-35; Atamer, K., *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. IV, *Deniz İcra Hukuku*, İstanbul 2019, 60 (*Deniz İcra Hukuku*).

second paragraph of the the art. 153/a pf EBL, which was formed by Law No. 6103 on Validity and Application of the Turkish Commercial Code No. 6103, dated 14/1/2011 (“Law No. 6103”)¹²⁷ is among the provisions under that scope. The provision states that the provisions governing the foreclosure in the EBL also apply to the foreclosure of vessel mortgage¹²⁸. Also, it was resolved that the provisions of the EBL would apply, as provided in the art. 936 and the art. 937/1 of the TCC in matters that are not specifically regulated in the art. 1350 and other provisions of the TCC under the heading, “Special Provisions for Compulsory Execution” (art. 1351 of the TCC)¹²⁹.

Having said that¹³⁰, the provisions of the TCC governing vessel mortgages also apply to vessels that are registered to TISR under the art. 995 of the TCC and pursuant to legislation pertaining to TISR. Additionally, these provisions shall apply, without prejudice to the special provisions of articles 1054-1058 of TCC, to the building mortgage to be established on the vessels under construction registered with the RSUC (art. 1058 of TCC).

¹²⁷ OJ D: 14/02/2011, No: 27846. The Law No. 6103 has been amended by the Law on the Amendment of the Turkish Commercial Code and Law on the Entry into Force and Application of the Turkish Commercial Code No. 6335, dated 26/06/2012 (OJ D: 30/06/2012, No: 28339)

¹²⁸ The same provision stipulates that the term “immovable” appear in the related provisions of EBL will correspond to the registered vessels either in Turkey or abroad, the term “title registry” will correspond to ship registry, and the term “mortgage” will correspond to the vessel mortgage. About the employment of the term “vessel mortgage” as a result of amendments to the EBL, see Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 59-60.

¹²⁹ About the topic, see Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 51 ff.

¹³⁰ See II C 3 a aa.

bbb) Pledge Right on the Registered in the Home Port Log

The art. 10 of the RHPL, “Encumbrances to be notated,” is the most controversial issue for the pledge right that can be established on vehicles registered in the Home Port Log. According to the provision, “*Pledges and interim injunction or precautionary lien or attachment order are notated in the home port log*”¹³¹. The first issue that comes up is whether the term “pledge” employed in the provision refers to a “vessel mortgage” established under Article 1013 of the TCC and others on registered vessels if it is recognized that the Home Port Log qualifies as a ship registry, as defined in the art. 996 of the TCC. However, the absence of a clear reference to the TCC provisions on vessel mortgages in RHPL, as well as the employment of the term “pledge” in the art. 10 of RHPL, make it impossible to defend this viewpoint¹³². Nonetheless, the authors, qualifying the Home Port Log as a ship registry, suggest that the preceding provision be recognised as a chattel mortgage independent of delivery (or, in other words, a “registered pledge”) under the art. 940/2 of TCA. Also, the absence of a reference to the TCC provisions on ves-

¹³¹ Article 10 of FRHPL states, “The *chattel mortgage* as well as the interim injunction or precautionary lien or attachment orders are notated in the home port log.” In the line that it will make no difference if the term “chattel mortgage” is substituted for the term “pledge” in article 10 of RHPL: Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 119; Seven, 65 fn. 267. Despite the employment of the term “movable” in the TCA, the inclusion of the term “chattel” in article 10 of FRHPL and the reference to “notation of the chattel mortgage” were also criticized, see Aksoy, 102.

¹³² In the line that the vessel should be registered with NSR to establish a mortgage on a vessel registered with Home Port Log under article 10 of FRHPL: Ünan, 23; Altop, 13. As will be further discussed, the decision by the 18. CD. of the Ankara Regional Court of Justice that a vessel mortgage can be established was reversed in the decision by the 12. CC of the Court of Appeals, dated 02/02/2021.

sel mortgages is presented as an indication that the Home Port Log lacks the qualification of a ship registry¹³³.

As stated in the art. 14 of RHPL governing the transfer of ownership, the non-qualification of the Home Port Log as a ship registry is considered to have no function in establishing a chattel mortgage dependent of delivery under the art. 939/1 of TCA on vehicles registered to the Home Port Log due to reference to in the art. 997/1 of TCA by the majority of authors in this opinion, and acquiring the chattel mortgage under the art. 10¹³⁴.

Regarding the term “pledge” as defined in the art. 10 of the RHPL, it has also become a matter of discussion whether a chattel mortgage independent of delivery (or “registered chattel mortgage”) will be established on vehicles registered in the Home Port Log, required by the art. 940/2 of the TCA. According to the provision:

“A pledge can be established on movable that is required by law to be registered in a registry by writing to the registrar where the movable is registered, without transferring possession, to secure the receivables of real or legal persons. The regulation issued by the Port Authority¹³⁵ governs all other aspects on the establishment of the pledge.”

¹³³ See Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 153; Demir, *Ders Kitabı*, 147; Sevinç Kuyucu, 693.

¹³⁴ See Demir, “*Bağlama Kütüğü*”, 119, 153-154; Demir, *Ders Kitabı*, 147, 175; Sözer, *Ders Kitabı*, 106; Yazıcıoğlu, 132-133. In a similar view for article 10 of FRHPL: Aksoy, 102 ff. On the contrary: Topsoy, 140- 141.

¹³⁵ Article 139 of the Legislative Decree No. 700 on the Amendment to Certain Laws and LDs in order to Comply with the Amendments to the Constitution, dated 02/07/2018 (OJ No. 30471 dated 07/07/2018 [2nd repetition]) has amended the term, “by-law” in the provision with “regulation issued by the Presidency”.

Algantürk Light and *Atamer*, who qualify the Home Port Log as a ship registry, affirmatively respond to this question in light of the art. 10 of RHPL¹³⁶. Nevertheless, if the Home Port Log qualifies as a ship register as of its legal qualification, the obligation to register vehicles in the Home Port Log that are not registered with NSR or TISR can be discussed under the art. 43/1/s. 1 of LD No. 655 and the art. 6/1 and 9/1 of the RHPL¹³⁷. The study by Seven, in which the Home Port Log qualifies

¹³⁶ In the line with the FRHPL provision: *Algantürk Light*, 51- 52. In the line with the RHPL provision: *Atamer*, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 94- 95, 114. Given that the 12. CC. of the Supreme Court of Appeals refused to recognize the Home Port Log as a ship registry in its decision of 02/02/2021, *Atamer* underlined that it was not possible to establish a vessel mortgage on the vehicles registered there in accordance with this decision, and reaffirmed his view that article 10 of the RHPL was based on article 940/2 of the TCA, see *Atamer*, K.: “*Gemiler Üzerinde 6750 Sayılı Kanun Uyarınca Rehin Kurulabilir Mi?*”, İlgin, S. - Sözer, B. (eds.): *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*, İstanbul 2021, p. 330 and fn. 39 therein (“*6750 Sayılı Kanun*”).

¹³⁷ About articles 6/1 and 9/1 of RHPL, see above II B. Although *Atamer* did not qualify the Home Port Log as a registry, in his book in 2012, he noted that, in light of the criticisms, Article 10 of RHPL was inspired by article 940/2 of TCA. Additionally, the author called attention to the procedure through which Article 940/2 of the TCA was developed, and recalled that the provision intended to “safeguard the trust of third parties who acquired the moveable,” see *Atamer*, *Gemi İpoteği*, 155-156. While the title of the article was “pledge of livestock” in the initial text of Article 940 of the TCA, the Justice Commission incorporated the second paragraph and adopted the term “Discrete circumstances.” For both texts, see GNAT, Turkish Civil Code and Law on the Amendments to Turkish Civil Code, as well as Bill of Law on the Amendments to the Same Law by Ankara congressman Yücel Seçkiner, Ankara congressman Esvet Özdoğu and Four congressmen, and Justice Commission Report (1/611,1/425, 2/361, 2/680), Term: 21, Legislative Year: 3, Item No: 723, p. 593 (*Report on Bill of TCA*). The Commission justified the addition as follows: “*Article 940 of the Bill was regulated again under the heading “Discrete circumstances” to allow for the establishment of a pledge on movable that are legally required to be registered in a registry in order to secure the receivables of real or legal persons without transferring possession, by writing to the registry where the movable is registered, as well as the pledge of livestock, which may be established without the transfer of the possession to the creditor, in light of the evolving social and economic conditions of today, and to enable third parties who acquired*

as a “special register”, stated that the record of the pledge right is explanatory, but that pledge falls under the art. 940/2 of the TCA¹³⁸. In addition to the preceding authors, *Topsoy*, who takes a contrary position on the qualification of the registry, suggests that Home Port Log qualified as a “registry” on the condition that it falls within the limited scope of the art. 940/2 of TCA¹³⁹.

Yazıcıoğlu objected to this perspective on the art. 940/2 of TCA, arguing that the Home Port Log is not a ship registry. The criticism is defended by arguing that the Home Port Log is not a “registry in which registration of all vehicles covered by must be obligated by law”¹⁴⁰.

The discussions on the establishment of a pledge right on vehicles registered in the Mooring Register under the art. 940/2 of the TCA, regardless of delivery, are also important in terms of Law No. 6750 On Chattel Mortgage in Commercial Transactions, dated 20/10/2016 (“LCMCT”)¹⁴¹.

pledged movables to ascertain if there is a pledge on the movable.”, see GNAT, Report on Bill of TCA, p. 318- 319.

¹³⁸ See Seven, 64-66. The author agrees that the obligation to register is based on article 43/1 of the LD No.655, and qualifies the Home Port Log as a “‘registry’ to which a movable will be registered as per the provisions of the law” in terms of Article 940/2 of the TCA, see *ibid*, 65-66. The author asserts that a pledge right that is not expressly provided for in the law cannot be formed by regulation (see 65, n. 268) and bases the pledge right on TCA article 940/2.

¹³⁹ See *Topsoy*, 105-106, 140-141. The author stresses that this interpretation is also consistent with article 997 of the TCC, which refers to the provisions of the TCA. *ibid*, 106 fn. 64, p. 141.

¹⁴⁰ See *Yazıcıoğlu*, 133. *Demir* also adds that RHPL does not provide for a registered chattel mortgage similar to the one in the Traffic Registry, see *Demir*, “*Bağlama Kütüğü*”, 119.

¹⁴¹ OJ D: 28/10/2016, No: 29871. The Law No. 7099 on the Amendment to Certain Laws with the Purpose of Improvement of the Investment Environment, dated 15/02/2018 (OJ D: 10/03/2018, No: 30356) provided amendments to LCMCT.

Rather, according to the art. 8/3 of LCMCT, “*Provisions pertaining to chattel mortgages, which are required to be registered with a registry under other laws, are reserved.*” *No pledge shall be established on these movable assets by being registered in the Registry within the scope of this Law.*” It is necessary to hold a similar discussion for LCMCT on the chattel mortgages dependent of delivery to be established under the art. 940/2 of the TCA due to the establishment of chattel mortgages that are legally required to be registered on the movables excluded by the provision. According to a view asserted under the preceding provision, it is not possible to establish a chattel mortgage on vehicles registered in the Home Port Log as per LCMCT¹⁴².

The amendment to Regulation on the Establishment Chattel Mortgage in Commercial Transactions and Exercise of Rights Following Default (“CTDPR”)¹⁴³ in 2018 elicited hesitations at certain points. Pursuant to the original text of CTDPR published in the OJ, “*the chattel mortgage established under the TCA*” was excluded from CTDPR. Pursuant to the art. 1 of the Regulation on Amendment to Regulation on the Establishment Chattel Mortgage in Commercial Transactions and Exercise of Rights Following Default (“CTDPR-Amended [2018]”), with the inclusion of the phrase, the type of pledge to which the provisions of CTDPR cannot apply was redefined as “*the chattel mortgages dependent of delivery to be established under the TCA*” (art. 2/2/[c] of CTDPR). In other

¹⁴² Arvas, M. M.: *6750 Sayılı Kanuna Göre Rehne Konu Olabilecek Taşınurlar*, Ankara 2017, p. 68. In the line that the aforesaid work qualifies as a “unofficial justification” under Law No. 6750: Atamer, “*6750 sayılı Kanun*”, 331.

¹⁴³ The CTDPR-Amended [2018] was published on the OJ No. 30428, dated 22/05/2018.

words, CTDPD adopted that the chattel mortgage could be established on movables subject to chattel mortgage dependent of delivery under the CTDPD.

If the pledge right specified in the art. 10 of RHPL is recognised as a chattel mortgage independent of delivery under the art. 940/2 of TCA, it will be concluded that the provisions of CTDPD apply to the vehicles registered in the Home Port Log, and therefore a pledge right could be established on such vehicles under the CTDPD. However, the criticism aimed at this conclusion draws attention to the fact that the art. 2/2/(c) of LCMCT violated the art. 8/3 of LCMCT, and emphasized that automobiles registered in the Home Port Log should be excluded from LCMCT¹⁴⁴.

If it is acknowledged that the Home Port Log does not qualify as a ship registry and therefore, only chattel mortgage dependent of delivery can be established on the vehicles registered there, the necessity to discuss the provision of CTDPD would be obsolete. Nonetheless, the registration required under the art. 10 of RHPL would acquire an explanatory value, and “chattel mortgages, which are required to be registered with a registry” could not be mentioned under the art. 8/3 of LCMCT. Thus, the pledge right could be established under the provisions of LCMCT on

¹⁴⁴ See Atamer, “6750 Sayılı Kanun”, 337. Nonetheless, as indicated previously, the author believes that a chattel mortgage independent of delivery under article 940/2 of TCA was established in accordance with article 10 of RHPL. For the other work that reaches the same conclusion in the context of article 8/3 of LCMCT, see Seven, 65-66.

vehicles registered in the Home Port Log that do not fall within the exception set out in the art. 8/3 of LCMCT.

The Combined Circular No. 33 on Pledge Agreements (“Circular No. 33”)¹⁴⁵, issued by the Notaries Union on 15/10/2019, can be provided as an example of how it would be implemented. The Circular defines the pledge right on vehicles registered in the Home Port Log as the chattel mortgage established under the provisions of TCA and within the framework of the art. 997 of TCC. However, it has not been stated whether this pledge right qualifies as a chattel mortgage dependent of delivery under the art. 940/2 of the TCA. Additionally, it was stated that vehicles defined in the RHPL¹⁴⁶ would be registered in the Home Port Log in accordance with the regulation, and the art. 10 of the RHPL was cited, which provides the registration of the pledge right. Circular No. 33, which reiterated that no vessel mortgages would be established on such vehicles, states that chattel mortgages established under the TCA would be excluded from the purview of LCMCT pursuant to the art. 8/3 of LCMCT. Despite the lack of a clear statement, it is found that the pledge right on vehicles registered in the Home Port Log falls within the exception set forth in LCMCT art. 8/3, stating that “*No pledge shall be established on moveable assets that are required to be registered in a registry under other laws by being registered in the Registry under the provisions of this Law*” in the Circular. In other words, it is possible to

¹⁴⁵ <<https://noterlikrehberi.net/rehber/index.html?rehin-sozlesmeleri-hak-birlestirilmis-33-sayili-genelge.html>> (ad. 23/01/2022).

¹⁴⁶ Instead of articles 6 and/or 9 of RHPL, the Circular no. 33 specifies the provisions of articles 2 and 4, respectively, which determined the scope of RHPL and where definitions are produced.

argue that the Circular No. 33 concluded as, “*a pledge shall not be established on vessels and vehicles that are required to be registered in the Home Port Log under Article 9 of RHPL, by registering them with the Home Port Log under the LCMCT*” in accordance with the art. 8/3 of LCMCT.

The documentation necessary to complete the transaction requested in the Home Port Log has been posted on the website of the Antalya Port Authority¹⁴⁷. There are also papers pertaining to the “annotation of the pledge agreement” and “termination of the pledge agreement” among the documentation. When documentation is reviewed, it is indicated that the agreement must be drawn out by a notary public and include a complete definition of the vessel’s name, home port, log number, and owner in order to annotate the pledge agreement on the Home Port Log. Similarly, it is required that “the pledge termination agreement be drawn up by the Notary Public” to erase the pledge agreement from the Home Port Log. Nowhere in the legislation governing the Home Port Log is there a specific regulation addressing the establishment of the pledge. When the required papers are reviewed, it is found that the pledge cannot be established before the Port Authority or the Municipality, different from the art. 14 of the RHPL governing the transfer of ownership. In any case, the time for establishing the pledge is unclear. In the event that such a pledge is built as a chattel mortgage independent of delivery, the pledge should be deemed to have been established upon the issuance of the

¹⁴⁷ See <<https://antalyaliman.uab.gov.tr/uploads/pages/baglama-kutugu-islemlerinde-istenen-belgeler.pdf>> (ad. 25/03/2022).

agreement by the notary, and the registration in the Home Port Log should allow publicity only for the third parties. However, if it is concluded that the pledge specified in the art. 10 of the RHPL is a pledge dependent of delivery under the art. 939 of the TCA, the possession of the pledged goods would also have to be transferred to the pledgee, along with the pledge agreement. Although no clear legislative provision exists, we believe that the pledge on the vessel registered in the Home Port Log is tried to be built as a pledge without delivery. Seeking the execution of the pledge agreement before a notary public and registering it in the Home Port Log enables this conclusion to be reached. When copies of Mooring Log records are reviewed in practice¹⁴⁸, it is noticed that the first page of the log record includes information on “the owners of vessels, marine, or inland waterway vessels” followed by the “vessel data.” “Information on Attachment-Pledge” appears in the next column, and this information is provided on the second page with the text “The information on attachment-pledge is enclosed”. The examples display remarks, “*According to the pledge agreement certified by the xxx Notary Public on xxx and journal number xxx, the first-degree pledge of xxx TRY has been established under the conditions stipulated in the same.*” Another record indicates that a second-degree pledge was also established. It is clear that the underlying motive was a pledge without a delivery, an event under those records. However, a clear legal regulation is required in order for the pledge established on the moveable vessel to be a pledge without delivery and even for the degree system to be applied

¹⁴⁸ We would like to express our gratitude to Atty. Rona Kaspi and Atty. Esra Akaruna, for sharing the examples in this practice.

to the immovable pledge. Therefore, it is necessary to state that the existing practice is not based on grounds. However, even if it is considered that the art. 940/2 of TCA provides the legal basis for the pledge on vehicles registered in the Home Port Log being a pledge without a delivery, the fact that no regulations have been enacted for the degree system in practice should also be criticized. Nonetheless, as a rule, the principle of priority applies to pledges of moveable, regardless of whether dependent or independent of delivery (art. 948 of TCA)¹⁴⁹. A clear regulation is required for the degree system that is valid for an immovable pledge to apply for the chattel mortgage¹⁵⁰. There is no legal basis for this exception brought in practice to the prevailing principle in the chattel mortgages.

¹⁴⁹ According to the provision, “If there is more than one pledge rights on the same moveable, the creditors are paid in the order in which the pledge rights were acquired.” About the principle of “priority” or “credit for seniority”, which is among the principles that dominate the chattel mortgage, see Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, E. 22, Istanbul 2020, p. 1165-1166; Serozan, R.: *Eşya Hukuku I*, E. 3, Istanbul 2014, p. 352-354; Nomer, H. N. - Ergüne, M. S.: *Eşya Hukuku*, E. 8, Istanbul 2020, p. 397-399. In the line that the principle of “order by date of establishment/registry” applies to limited real rights established on movable and immovable in Swiss and Turkish Laws, and the fixed degrees system in the real estate pledge is an exception to this rule. Akçura Karaman, 225-231. To exemplify, article 948 of TCA applies for pledges without delivery established under Article 940/2 of the TCC on motor vehicles registered in the Traffic Registry, for remarks, see Uyumaz, A.: *Motorlu Taşıt Rehni*, Istanbul 2012, p. 234-239; Tek, G. S.: *Ulaşım Araçlarının İpoteği*, Istanbul 2012, p. 25-26; Ergüne, S.: *Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağlı Taşınır Rehninin Kuruluşu*, E. 2, Istanbul 2020, p. 225.

¹⁵⁰ As an example of such a regulation, Article 10 of the LCMCT may be quoted, which clearly acknowledges the existence of the degree system and analogously applies the provisions of articles 871-876 of LCMCT, governing the degree system in immovable pledges and the conversion of pledges into cash.

Another matter that might be considered in relation to the pledge right is the regulation governing ex officio relinquishment in the art. 22/4 of RHPL. According to the provision, “*Vessels, marine and inland waterway vessels subject to a lien or other encumbrance may be released only with the consent of creditors.*” Consideration of the pledge right as an “encumbrance” to be registered under the art. 10 of the RHPL means that the pledge right will also be subject to the art. 22/4, among other restrictions. In this regard, art. 965/4 of TCC, which accounts for the ex officio relinquishment of vessels that are registered with NSR, and the art. 965/2 of TCC¹⁵¹, which sets forth the same issue about structures that are registered with RSUC, are similar to the art. 22/4 of RHPL. It should be evaluated how this regulation would apply if a chattel mortgage dependent of delivery is established¹⁵².

ccc) Assessment

A movable under the art. 940/2 of the TCA must be obligated to be registered with “a registry”. In this regard, it is critical to determine if the Home Port Log is a genuine register as per the art. 7 of the TCA. However, qualification of the Home Port Log as a ship registry would infer that it is a component of the Turkish Ship Registry under the art. 996 of the TCC, rendering the debate of the art. 940/2 of the TCA unnecessary

¹⁵¹ “If there is a mortgage on the structure, the creditors of the mortgage and other beneficiaries who are recorded in the registry must consent to Istanbul 2012 erase the record from the registry in cases specified in sub-paragraphs (a) and (b) of the first paragraph.”

¹⁵² In the line that article 22/4 of RHPL indicate, “the legislator caught between the ship registry and an ordinary registry system regarding the legal qualification of the home port log”: Aydın, 186.

in certain ways. In other words, if the home port log qualifies as the ship registry, the significance of discussing the chattel mortgage independent of delivery would be negated to a considerable extent, since a vessel mortgage can be established on vessels that are registered in the Home Port Log under the art. 1014 of the TCC and others. At this point, the consequence of the vehicles that are not qualified as a “vessel” by the art. 931 of the TCC and therefore not subject to the provisions of the Fifth Book of the TCC, but are registered in the Home Port Log under the art. 935 of the TCC, would become significant.

Pursuant to the art. 940/2 of the TCA, the registration of the movables covered by the provision must be have been obligated “by the law”. The provision that should be evaluated in this regard is the “obligation” referenced in the art. 43/1 of LD No. 655 and the art. 9/1 of the RHPL.

The doctrine also evaluates whether the fact that the pledge to be established on vehicles registered in the Home Port Log is independent of delivery satisfies a practical requirement. Indeed, the reference to the registration of the pledge right in the art. 10 of the FRHPL and subsequently in the art. 10 of the RHPL can be interpreted to mean that the legislators intended to establish a pledge right dependent of delivery.

The vessels with optional registration were obligated to be registered following the legislation of the Home Port Log. Having said that, the shipowner would obviate this obligation by registering his vessel with either NSR or the Mooring Register. The owner who wishes to establish a mortgage on his vessel would do so by registering it with NSR, pre-

cisely as in the former order. Therefore, the failure to establish a vessel mortgage on the vessel with optional registration with NSR under the articles 956-957 of the TCC is a consequence of the ship owner's preference for registering the vessel in the Home Port Log rather than NSR¹⁵³. On the other hand, establishing a pledge right on vehicles that are not recognized as "vessels" under the art. 931 of the TCC and thus cannot be registered with the NSR raises a distinct concern¹⁵⁴. The wide definition of the vehicles that are required to be registered in the Mooring Log¹⁵⁵, the fact that some of them do not have the qualifications of vessels in accordance with the art. 931 of the TCC and that it is not possible to establish a vessel mortgage on them also all make the consequence of the pledge to be established on the vehicles controversial. However, it should be emphasized that in fact, the requirements for recognition of the pledge right established by the art. 10 of RHPL as a vessel mortgage or a chattel mortgage independent of delivery under the art. 940/2 of TCA are insufficient. At this stage, it would be prudent to expect the adoption of a concrete legal regulation at the legislative level¹⁵⁶.

¹⁵³ In the line that there was no "justifiable requirement" for vehicles registered in the Home Port Log to establish a "registered pledge." Yazıcıoğlu, 132 fn. 212.

¹⁵⁴ About the problems that arise in practice due to the inability to establish a vessel mortgage on vehicles that do not qualify as "vessels" under article 816 of FTCC and hence cannot be registered in the ship registry during this time period. see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 658-659. The author also put forth the concerns that may appear as a result of the establishment of the moveable pledge on the vehicles registered here at the time the Home Port Log was formed. Atamer, "Güncel Sorunlar", 250; Atamer, "Bağlama Kütüğü", 353.

¹⁵⁵ The RHPL also defines the vehicles that can be registered in the Home Port Log.

¹⁵⁶ For authors who see in situ to provide the possibility of establishing a pledge right independent of delivery on vehicles registered in the Home Port Log, although they

Another evaluation should be made for the right to retention. It is possible to argue that the shipyard owner lacks the right of lien under the art. 1013 of the TCC for receivables deriving from the building and maintenance of vessels that are registered in the Home Port Log. In this possibility, the shipyard should be able to establish the lien if the vessels that are registered in the Home Port Log are in its possession and the conditions set out in the art. 950 of TCC are satisfied. However, this matter is controversial within the context of the wording of the art. 10 of the RHPL.

The final assessment of this matter should be made for the right of the vessel's creditor, which is regulated by the art. 1320 of the TCC and provides for a legitimate pledge right. Since the legitimate pledge right of the vessel's creditor emerges from the registry and he is entitled to a concealed pledge right that cannot be registered in the registry, the fact that the Home Port Log lacks qualification as a registry would not impeach the entitlement of the right of the vessel's creditor on the vessels that are registered to it. The majority of the vessels that are registered in the Home Port Log are not commercial vessels. Pursuant to the art. 935/2/(a) of TCC, since the provisions of the TCC governing the right of the vessel's creditor will apply even to vessels used only for navigation, sports, education, training, and science, such as yachts and seaman training ships, there should be no discussion on this issue.

contend that such a pledge is not achievable within the legislative framework, see Aksoy, 103-104; Demir, "Bağlama Kütüğü", 154.

cc- Compulsory Execution

The compulsory execution dispositions include “the interim injunction or precautionary lien or attachment orders” that are provided to be recorded in the art. 10 of RHPL, in this respect, one may reasonably ask whether the provisions of the TCC on compulsory execution of maritime law would apply to vessels registered with the Home Port Log. Most of the vessels registered in the Home Port Log do not qualify as commercial vessels under the art. 931/2 of the TCC. However, the provisions of the TCC pertaining to compulsory execution are also applicable to vessels that are not commercial, save for the art. 935/2/(b) of TCC. Therefore, the provisions of the TCC relating to the compulsory execution of vessels could also be applicable to vessels that are registered in the Home Port Log, provided that the vehicle registered in the Home Port Log qualifies as a vessel under the provisions of the art. 931/1 of TCC. As can be observed, an interpretation issue arises here as well due to the difference in the definition of “vessel.” The only way to resolve this interpretation issue is to clearly provide that the provisions of the TCC pertaining to the compulsory execution of vessels shall apply to vessels and vehicles that are registered in the Home Port Log.

*c) Registry Organization and Objection Procedure**aa- In Terms of NSR, RSUC and TISR*

According to the opening entry of the provisions of the TCC on vessel registry, ship registries are established in places deemed appropriate by

the MoTI (art. 954/1)^{157, 158}. Pursuant to the second paragraph of the provision, ship registries to be formed by the registry offices reporting to the port authority are supervised by [1] the commercial court of the first instance, which is in charge of maritime trade disputes in that area, [2] if it is unavailable, by the commercial court of the first instance, and [3] if it is also unavailable, by the civil court of the first instance in charge of proceeding commercial cases. If a place has more than one court in charge of commercial cases, the Council of Judges and Prosecutors¹⁵⁹, upon the suggestion of the Ministry of Justice, determines which court will supervise the ship registry (art. 954/2/s. 2 of TCC). Art. 954 of TCC

¹⁵⁷ According to article 839, which corresponds to article 954 of TCC in FTCC, “For Turkish vessels, ship registries are maintained in places deemed appropriate by the government [f. 1]. The registrar employed by the port authority maintains the ship registries under the supervision of the civil court of first instance. The provision of the second paragraph of the 26th article also applies herein [f. 2]. Article 917 of the Civil Code [article 1007 of TCA] also prevail over the ship registries [f. 3].” The trade registry organization was regulated under Article 26 of the FTCC, which was referenced to in the second paragraph of the provision. The said regulation was amended by the Legislative Decree No. 559 on the Amendment to Certain Articles of the Turkish Commercial Code, dated 24/06/1995 (OJ D: 27/06/1995, No: 22326.) The first version of article 26/2 of FTCC published in the Official Gazette was as follows: “If there are many court chambers that hear commercial cases, the Ministry of Justice assigns the trade registry to one of them.” While the provisions of article 839/1 and 839/3 of FTCC are retained in article 954 of TCC, the provisions of article 839/2 of FTCC have been amended. GNAT, *TCC Report*, p. 320. About such amendment, see also Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 59-61.

¹⁵⁸ Pursuant to Decision No. 2011/1557 dated 14/3/2011 on the Abolition of (10) Ship Registry Offices in the Provincial Organization of the Undersecretariat of Maritime Affairs and the Establishment of (10) Ship Registry Offices in their place (OJ D: 09/04/2011, No. 27900), the Ship Registry Offices within the Port Authority of Istanbul, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin and İskenderun have been abolished and substituted by Ship Registry Directorate established under aforesaid Port Authorities.

¹⁵⁹ Pursuant to article 208 of the LD No. 703, the term, “High” in the heading of Law No. 6087 on the Council of Judges and Prosecutors, dated 11/10/2010 (OJ D: 18/12/2010, No. 27789), has been removed and become “Law on the Council of Judges and Prosecutors”.

also applies to RSUC, and this registry is established under the rules to which NSR is subject (art. 991/1 of TCC)¹⁶⁰.

Besides the provisions of the TCC, the Ship Registry Charter No. 4/8520 dated 31/12/1956 (“SRC”)¹⁶¹, which was adopted based on the art. 865 of the FTCC¹⁶², is still in effect as of today, in order to ensure the enforcement of the provisions of the FTCC governing ship registries. The Regulation provided under the art. 994 of the TCC¹⁶³ has not yet been published¹⁶⁴. Through SRR-D, preparatory work for the regulation that will replace the SRC continues¹⁶⁵.

¹⁶⁰ Secondary legislation also provides for the establishment of RSUB in the same places as NSR under the same organization, see Cabinet Decree No. 2010/485 on Determination of the Geographical Boundaries of the Ship Registry Offices of the Ship Home Ports, 20/05/2010 (OJ D: 29/06/2010, No: 27626) article 1/c/2; article 76 of SRC.

¹⁶¹ OJ D: 04/02/1957, No. 9526. The charter became effective on 01/01/1957, with a retroactive effect.

¹⁶² “The regulation determines the complementary provisions for the establishment and maintenance of the ship registry, the officer qualifications necessary, the certification and registration of legal connections, and the rectification, amendment, and cancellation of records.”

¹⁶³ “The charter governs the establishment and maintenance of the ship registry, the qualifications of its managers and officers, the documentation and registration of legal relationships, and the supplemental rules governing the rectification, amendment, and erasure of records.”

¹⁶⁴ The publication of the charter is mentioned in Article 994 of the TCC. However, pursuant to the Law on Amendment to the Constitution of the Republic of Turkey No. 6771, dated 21/01/2017 (OJ D: 11/02/2017, No: 29976), the provision in Article 115 of the Constitution titled, “By-Law” was repealed, and thus the executive charters ceased to exist as regulatory acts of the body. Therefore, the secondary legislation, which is under preparation as the Ship Registry Regulation, has become SRR-D.

¹⁶⁵ About the studies for preparation of the Ship Registry Charter during the period while the TCC was in force, see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 372. Referring to the letter of the General Directorate of Maritime Affairs of MoTI dated 16/12/2021, the Circular dated 21/01/2021 published by the Istanbul and Marmara, Aegean,

Also, MoTI is empowered to designate the locations of liaison offices where TISR will be maintained (art. 3/2 of TISRL). MoTI, within the framework of this power, has established the Istanbul TISR Directorate and an Izmir Liaison Office (art. 5/1 and 5/2 of TISRY)¹⁶⁶.

Pursuant to the reference to the art. 34 of the TCC¹⁶⁷, which regulates the procedure for filing objections in trade registry records under the art. 993 of the TCC, the objections against the rulings rendered by the ship registry directorates should be lodged with the commercial courts of the first instance. Additionally, it is possible to seek compensation for losses incurred as a result of maintaining the ship registries. Nonetheless, it is stated in the art. 954/3 of TCC that the art. 1007 of TCA, which stipulated that the State was accountable for losses incurred from the maintenance of the land registry, would also apply to the ship registry. The court in which these cases would be filed will be the court located in the jurisdiction over which the relevant ship registry has been supervised¹⁶⁸.

In terms of TISR, it was adopted that the provisions of NSR would apply to the inspection and resolution of complaints and objections against the

Mediterranean, Black Sea Regions Chamber of Shipping (IMEAK) (No: 3338, Circular No: 1289) provided the full text of SRR-D with comments and suggestions, see <<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/gemi-sicil-yonetmeligi-taslagi-16839?page=1>> (ad. 23/01/2022).

¹⁶⁶ For criticism of TISR being maintained by public servants despite the port authorities being appointed in NSR, RSUB, and Home Port Log, see Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 64.

¹⁶⁷ The said provision stipulates that the relevant persons may object to the commercial court of first instance, which is in charge of maritime trade disputes in that area where the registry is located, against the decisions rendered by the registry office on any request for registration, modification or erasure within eight days from the notification of such decision, and the court would consider this objection based on the file.

¹⁶⁸ About the topic, see Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 67-68; Yazıcıoğlu, 99.

procedures carried out under the supervision of the records there (art. 6/[d] of TISRY). Although the legislation contains no explicit provision for TISR, it is contended that TCC art. 954/3, which refers to TCA art. 1007, should be applied to TISR records as well¹⁶⁹.

bb- In Terms of Home Port Log

A home port log is established in each port authority or within municipalities¹⁷⁰ in inland waterways that are not under the jurisdiction of the port authority (art. 5/1/s. 1 of RHPL). As per art. 7/1 of RHPL, the port master, as a rule, is authorized and accountable for maintaining the Home Port Log. The mayor has power and responsibility for inland waterways that are not within the jurisdiction of the port authority. The subsequent paragraph provides that the unit to be formed under the port authority will maintain the Home Port Log and carry out associated procedures (art. 7/2/s. 1 and s. 2)¹⁷¹. Also, art. 15 of the RHPL regulates that the Home Port Log will be maintained electronically, designated as “GESBİS”¹⁷². GESBİS is defined as “*Ship Registry Information System in which recording and registration in the ship registry are completed*”

¹⁶⁹ Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 70; Yazıcıoğlu, 120. On the contrary: Sözer, *Ders Kitabı*, 94-95.

¹⁷⁰ MoTI determines which municipality will maintain the home port log in inland waterways (article 5/1/s. 2 of RHPL).

¹⁷¹ Pursuant to article 7/2/s. 3 of RHPL, “In port authorities in which a ship registry is maintained, the actions and procedures for the home port log are carried out by this unit by assigning sufficient registrar for home port log.”

¹⁷² Article 15 of the FRHPL regulated that the Home Port Log would be maintained “electronically”.

electronically and registry information is electronically maintained” (art. 4/1/[g] of the RHPL)¹⁷³.

The procedure to be followed in the event of an objection to an action involving records in the Home Port Log is governed by a particular provision in the art. 24 of RHPL¹⁷⁴:

“The individual involved, or those whose rights will be impacted by the action and procedures carried out by the departments within the home port log, may file an objection to the port authority that carried out the procedures within seven days of learning of it. The port authority reviews and resolves the objection within fifteen days.

The objection might be accepted or rejected by providing a rationale. If the objection is accepted, the course of action is revised in accordance with the nature of the objection, and the circumstance is notified to other interested parties. If the objection is rejected, the objector retains the right to sue under the general provisions.”

The aforesaid provision stipulates that an objection will be lodged against the port authority that oversaw the procedure, and the appropriate port authority will review and resolve such objection. It was agreed that

¹⁷³ Along with the vehicles registered in the Home Port Log, GESBİS maintains records for vessels that are registered to NSR and structures registered to RSUB. Indeed, a definition in this direction has been produced in the SRR-D, which has not yet been effective, see Article 9/1 of SRR-D. Furthermore, the TISR Register, which was opened within the TISR Directorate and Liaison Offices in accordance with article 6/b/(b) of TISRY is maintained in the GESBİS setting. For remarks, see Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 53-54. In the line that maintenance of records in Home Port Log, as in NSR, TISR and RSUB, indicates that the Binding Log has a registry function: Gözüyeşil, 173-174. The SRR-D provisions pertaining to GESBİS indicate that the Home Port Log qualifies as a ship registry as well as other ship registries, see Article 38/1 and f/5 of SRR-D.

¹⁷⁴ This provision is a repetition of article 24 of the FRHPL.

a lawsuit might be brought “*under the general provisions*” in the event that the objection was rejected.

The meaning of the general provisions is controversial. In contrast to the process set forth in the art. 993 of the TCC addressing the objection procedure, the doctrine highlights that no reference to the art. 34 of the TCC is made and that a separate objection procedure is contemplated¹⁷⁵. On the other hand, Demir and Yazıcıoğlu claimed that the judicial remedy in the case to be filed “according to the general provisions” in the art. 24/2 of RHPL was also administrative due to the obligation of port authorities or municipalities, the administrative bodies, to maintain the Home Port Log and carry out associated procedures¹⁷⁶. Atamer, on the other hand, focuses on two alternatives: The first is the exercise of the judicial review process that applies to NSR, TISR, and RSUC. The second is evaluating the procedures that were carried out by the MoTI through the port authorities in connection with the maintenance of the Home Port Log as an administrative action under the art. 125/1/s. 1 of the Turkish Constitution (“AY”)¹⁷⁷, as well as filing the lawsuits in administrative jurisdiction as a full remedy action within the scope of “liability arising from the developing and providing transportation services,” pursuant to the art. 36/b./b) of the Procedure of Administrative Justice Act No. 2577, dated

¹⁷⁵ See Demir, 118. In a similar view: Sevinç Kuyucu, 694.

¹⁷⁶ See Demir, 118. In a similar view: Yazıcıoğlu, 134. The Court of Disputes reached the contrary judgment in its decision of 09/04/2012, which is quoted below (C.1). For criticisms of the decision, see also Yazıcıoğlu, 134. fn. 219.

¹⁷⁷ OJ D: 09/11/1982, No: 17863 (repetition). For the current full text of the Constitution, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

6/1/1982 (“PAJA”)¹⁷⁸. The author indicates in his evaluation that the first approach is more appropriate for preserving the integrity of ship registries, but underlines that the second remedy has a legal foundation¹⁷⁹. The rulings of the higher judicial bodies, particularly those of the Council of State and the Court of Disputes, have determined that certain disputes should be heard before the judicial court. These rulings will be further discussed.

D) JUDICIAL RULINGS

1- Rulings by the Court of Disputes and Council of State

After a request for a boat registered in the Home Port Log to relinquish its Home Port Log in Istanbul was refused, a dispute emerged as to whose jurisdiction is in charge. The Court of Disputes determined the competent judicial remedy in a 2012 ruling¹⁸⁰.

At the beginning of the dispute, after the port authority’s rejection of the request for relinquishment, a lawsuit was filed at the Istanbul Specialized Court of Maritime seeking to have the judgment reversed. Additionally, the lawsuit demanded that the Supplemental Article 12 of LD

¹⁷⁸ OJ D: 20/01/1982, No: 17580. For the current full text of the Law, see <www.mevzuat.gov.tr> (ad. 23/01/2022).

¹⁷⁹ For remarks, see Atamer, “*Gemilerin Eşya Hukuku*”, 68-69. The author’s final remedy is to appoint a single court for all cases involving registry procedures across Turkey, see *ibid*, 69. In terms of the State’s liability, NSR indicates that the State will bear the absolute liability for the procedures under the TISR and RSUB, and since the absolute liability of the Administration is provided in the administrative jurisdiction in the Home Port Log, as per article 125/7 of the Constitution, the outcome will not alter, see *ibid*, 70.

¹⁸⁰ Court of Conflicts, CD., 09/04/2012, FN. 2011/190, DN. 2012/62 (OJ D: 02/05/2012, No: 28280).

No. 491 be referred to the Constitutional Court on the grounds that it is unconstitutional and that its enforcement is suspended. The court rejected the case on the grounds that, “*the claimant’s demand was of an administrative nature, the claimant’s primary demand was found to be a relinquishment of the judgment of defendant administration, and this demand should also be decided by the administrative court and the case was of an administrative nature.*”¹⁸¹ After the court heard before the administrative jurisdiction was finalized, a new lawsuit was filed before the judicial court. The matter was brought to the Court of Jurisdictional Disputes after the 10th Chamber of the Council of State concluded that the dispute should be heard before the judicial court and issued a ruling of non-jurisdiction¹⁸². After the 10th Chamber of the Council of State referred to the Supplemental Article 12/8 of the LD No. 491, which serves as the basis for the FRHPL, and the art. 24 of the FRHPL, “Objections,” it focused on the art. 931/1, which defines the term “vessel,” art. 954 of the TCC on ship registry directorates, and the Court articles 1¹⁸³, 8¹⁸⁴, and 9¹⁸⁵ of the SRC. After referencing the relevant provisions

¹⁸¹ Istanbul Specialized Maritime Court, 12/10/2010, FN. 2010/402, DN. 2010/386 (unable to access the full text of the decision).

¹⁸² The decision by Court of Conflicts includes the information that the decision by the 10. Chamber of the Council of State was dated 18/04/2011 and file numbered 2011/254 (unable to access the full text of the decision).

¹⁸³ “A ship registry office was built in each port of Trabzon, Samsun, Zonguldak, Istanbul, Bandırma, Çanakkale, Izmir, Antalya, Mersin, and Iskenderun according to article 839 of the Turkish Commercial Code [article 954 of TCC].”

¹⁸⁴ “The ship registry is supervised by the civil court of first instance in charge of commercial cases in the place where the registry office is located. If the civil court of first instance has more than one chamber that hears commercial cases in that place, the Ministry of Justice assigns the ship registry to one of them [f. 1]. The civil court of first instance carries out its supervisory function by reviewing and resolv-

of such legislation, the 10th Chamber of the Council of State provided the following justification:

“(...) considering the foregoing legislative provisions together, on the grounds that the boat at dispute should be regarded as a vessel under the provisions of the Turkish Commercial Code, it included that disputes resulting from the ship registry, and therefore the home port log, shall be tried in the designated Civil Courts of First Instance where the home port log is located, or in courts designated to hear such matters, and in such case, the judicial court had the jurisdiction to hear and resolve cases resulting from disputes over ship registries, and home port log disputes should be reviewed and resolved within this scope, and since there was no explicit provision in the Law that the administrative courts are in charge in this matter, it was not legally permissible to hear and resolve the case involving the dispute that has to be settled in the judicial courts (...)”

The Court of Jurisdictional Disputes, which accepted the application of the 10th Chamber of the Council of State, concluded that the judicial court was in charge of the dispute. The court began its enquiry on the file within the framework of the provisions of FTCC and FRHPL, which were in force at the time the case was filed. To begin, art. 816/1 and art. 839 of the TCC were referenced, which corresponded to the articles

ing the complaints and objections against the decisions and actions taken by the registry office [f. 2].”

¹⁸⁵ “The port master is the head of the registry office and is obliged to ensure that the registry procedures are carried out in accordance with the provisions of the legislation. While the registrar may seek his guidance on matters about which he is unsure, the port master may also issue instructions as needed to ensure that the procedures are carried out in accordance with the provisions of the law and this regulation. In this respect, the officer will render all types of judgments involving registry matters, as well as all types of procedures. The civil court of first instance, to which the registry office is affiliated, is the appellate authority for all of these judgments and procedures.

931/1 and 954 of TCC, respectively, which define “vessel” and regulate ship registry directorates¹⁸⁶. Referring to the art. 843 of FTCC [art. 959 of TCC], which provides that a vessel will be registered with the ship registry only upon the request of the owner or owners, the Court underlined that the “home port¹⁸⁷” would also be declared during the register request, as required by FTCC article 845 [art. 960 of TCC¹⁸⁸]¹⁸⁹. Following the arguments, the Court of Appeals provided the following rationale:

“considering the foregoing legislative provisions together, it is clear that the boat of the claimant qualified as a vessel under the provisions of the Turkish Commercial Code, the owners were also obligated to register their vessels for commercial or private use in the home port log, as well as the obligation to register with the ship registry¹⁹⁰, and that the “Home Port Log” should also be indicated in the content of the ship registry in Article 845 of the same Law, and therefore, the home port logs were a registry system included in the ship registry.

¹⁸⁶ For the criticism levelled at the FRHPL at the time of the decision about the lack of any provision specifying that the home port log is maintained under the supervision of the court, see Yazıcıoğlu, 134 fn. 219.

¹⁸⁷ “The home port of a vessel is the place where the voyages of that vessel are managed” (article 946 of TCC). Article 819 of FTCC draws up such provision as “The home port of a vessel is the port where the voyages of that vessel are administered” The vessels are registered with the ship registry directorate to which the home port is affiliated (article 955/1 of TCC). Article 955/2 includes exceptions to this rule.

¹⁸⁸ “The following matters are notified together with the register request: (...) c) Home port. (...)”.

¹⁸⁹ This reasoning was criticized since it makes no connection between this issue and whether or not the Home Port Log qualified as a ship registry, see Yazıcıoğlu, 134 fn. 219.

¹⁹⁰ For the criticism of the statement in the decision that a vehicle that is qualified as a “vessel” by TCC, is obligated to be registered in ship registry, see Yazıcıoğlu, 134. fn. 219.

In this case, it was concluded that the interested parties can object to the actions and procedures carried out under the home port log by the port authorities or municipalities where the home port log is maintained, and when the provision of the regulation stating that if the objection was rejected, the objector retained the right to sue under the general provisions are observed, the judicial court had jurisdiction over the dispute in accordance with the provisions of the Turkish Commercial Code and the Turkish Civil Code.

Throughout the subsequent procedure, the 10th Chamber of the Council of State maintained its conviction that the judicial court had the jurisdiction. In the event, that the Rize Port Authority rejected an application dated 30/6/2010 for the registration of a boat at the Home Port Log, a case was filed in the Rize Administrative Court. An appeal was filed upon the decision of rejection ¹⁹¹by Rize Administrative Court, and the dispute was settled by the 10th Chamber of the Council of State on 15/6/2015¹⁹². The provisions of Supplemental Article 12/1 and f/8 of LD No. 491 pertaining to the formation of the provincial organization of the Home Port Log and the legal foundation of FRHPL were stated in the judgment of the 10th Chamber. Following that, art. 24 of FRHPL, “Objections” was cited. Citing the provisions of the said legislation, the 10th Chamber concluded, without providing any concrete justification, that *“considering the foregoing legislative provisions together, it is the duty of the judicial court to resolve disputes originating from the actions and procedures carried out by the Port Authorities under the home port log.”*

¹⁹¹ 05/07/2011, D. 2010/502, D. 2010/342 (unable to access the full text of the decision).

¹⁹² See Council of State, 10. D., 15/06/2015, D. 2011/10238, D. 2015/3007 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

In a 2016 ruling of the Court of Disputes, which resolved a dispute over the taxes to be collected under TISR¹⁹³, the following statements are included:

“(…) For the registration of marine and inland waterway vessels in our country, three separate register records are provided: The first is the National Ship Registry (NSR), in which marine vessels are registered; the second is the Turkish International Ship Registry (TISR), in which the vessels with big tonnage and engaged in international transportation are mostly registered; and finally, the Home Port Log, in which marine and inland waterway vessels with less than 18 gross tonnages, as well as private boats with foreign ownership, that seek to draw the Turkish flag are registered.”

Although this ruling represents a resolution of a TISR dispute, the Court of Appeals, in its 2016 ruling, upheld its approach that the Home Port Log qualified as a ship registry.

Rulings on the jurisdiction of the court in charge of objection to procedures by the Home Port Log are particularly significant for the qualification of the Home Port Log as a “ship registry” by the administrative judiciary. However, when the wording of article 24 of RHPL is considered, it is possible to argue that the process of “*filing an objection to the port authority that carried out the action and resolving this objection by the relevant port authority*” is an administrative judicial remedy and that the regulation, “to sue under the general provisions,” suggested that the lawsuit to be filed is also an administrative judicial remedy.

¹⁹³ HB D., 14/03/2016, D. 2015/211, D. 2016/111 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

2- Rulings by the Supreme Court of Appeals

a) *The Decision of the 11. CC of the Supreme Court of Appeals Dated 2006 on the Technical Log*

Before the formation of the Home Port Log, the 11. CC of the Supreme Court of Appeals has reviewed the matter of which judicial remedy will be pursued in the lawsuit to be filed on the relinquishment of the records on the “technical log¹⁹⁴” maintained at the Izmir Port Authority. In the decision rendered, it was ruled that the Izmir 1st Commercial Court of First Instance (“ATM”) would be in charge as the Specialized Court of Maritime, and the ruling on the jurisdiction of the administrative court was reversed. The reasoning for the reversal stated that “the enforcement and interpretation of the art. 851 of FTCC [art. 965 of TCC] took precedence” and that “the legal regulation by which the aforementioned substantive law norm comes into existence” is included in the “Maritime Trade” provisions of TCC¹⁹⁵.

¹⁹⁴ Pursuant to Article 10 of the Regulation on the Technical Conditions of Commercial Vessels, which went into force with the Cabinet Decree No. 3/7040 dated 11/2/1948, the Technical Log, which had been adopted for maintenance by the MoTI, was repealed according to the Regulation on the Repeal of the By-Law on the Technical Conditions of Commercial Vessels No. 2010/193, dated 01/03/2010. About the topic, see Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 303-304.

¹⁹⁵ See Court of Appeals, 11. CC., 02/02/2006, D. 2005/9373, D. 2021/10070 (Lexpera, ad. 23/01/2022). About the decision, see also Atamer, “Bağlama Kütüğü”, 355-356; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 431.

*b) The Decisions of the 11. CC of the Supreme Court of Appeals
Dated 2014 and 2018*

The Court of Appeal issued its first ruling in 2014, concluding that the Home Port Log did not qualify as a ship registry¹⁹⁶. The ruling by the Court of First Instance, which was consistent with the reversal, was upheld in the 2018 ruling¹⁹⁷.

The event that triggered the dispute is related to the claim for the salvage receivable. On the basis of Defendant's argument that he lacks a debtor's title, it has become a point of contention as to which statutes would govern the transfer of ownership of the automobiles registered in the Home Port Log. The plaintiff contended that a salvage claim arises under the terms of the contract that was executed with the captain, with the debtor being the shipowner, who is the Defendant. The defendant, on the other side, claimed that he transferred ownership of the vessel to the captain, and therefore the duty to pay the salvage cost fell to the captain, who is the shipowner. The Court of First Instance concluded in its first ruling that the ownership belonged to the Defendant, on the grounds that it breached the requirement of the form set out in the art. 1001 of the TCC, which regulates the transfer of ownership of registered vessels¹⁹⁸. The

¹⁹⁶ See Court of Appeals, 11. CC., 19/11/2014, D. 2014/10235, D. 2021/17936 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

¹⁹⁷ See Court of Appeals, 11. CC., 24/01/2018, D. 2016/6580, D. 2021/637 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

¹⁹⁸ "(...) that even though the contract for the sale for the boat was executed in writing, it lacks notarization and is therefore null and void, and that the owner of the boat is still the defendant, according to the claim, defence, expert report and the extent of entire file by the court."

11. CC of the Supreme Court of Appeals, which examined the dispute at the appeal stage, did not qualify the Home Port Log as a “ship registry”, and accepted that the provisions on movables in the TCA would be enforced by making reference to the art. 997/1 of TCC governing the transfer of ownership of the vehicles registered here, and reversed the ruling. According to the ruling:¹⁹⁹

“Although the court accepted that the contracts on the transfer of ownership of the vessels that were registered in the ship registry must be executed in writing as per article 1001 of TCC No. 6102, the signatures must be notarized, and therefore, the sale by the defendant was null and void due to the lack of the requirement of form, **the requirement of form stipulated in the article of the said Law was provided for the transfer of the vessels that were registered in the ship registry, and the vessel, “Çamlıca”, which received rescue assistance service, failed to be registered in the ship registry, but was registered in the home port log**, as determined in the expert report dated 02/12/2013 received by the court. **According to Articles 996 and 997 of the TCC, the provisions of the Turkish Civil Code governing movables shall apply to ownership and limited real rights on Turkish ships that are not registered in the Turkish Ship Registry.** In that case, it was erroneous that the court adjudged against the defendant by neglecting that the ship was not registered in the ship’s registry, but rather in the home port log, and by ruling that the contract of sale of the ship was null and void on the grounds that the requirement of official form was not satisfied.

¹⁹⁹ About the decision of reversal, see also Brief Decision published by Istanbul Bilgi University, Marine Law and Policy Research Center (DEHAM) <https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2020/04/28/baglama-kutugu_11-hukuk-dairesi-karari.pdf> (accessed: 23/01/2022).

The Court of First Instance, abiding by the ruling of reversal, dismissed the case again, and the 11. CC of the Supreme Court of Appeals upheld the decision on 28/1/2018 as follows:

“According to the trial in compliance with the ruling of reversal, the court ruled to reject it since such boat was registered in the home port log, and the provisions of the transfer of possession of the movable goods in TCA, required by Article 997 of the TCC, would be valid, and that the payment of the sale price was not necessary for the validity of the sale contract, and the contract of sale of the movable vessel was valid and the plaintiff’s case was rejected due to the lack of passive title. (...) according to the correspondences in the file, the judgment rendered pursuant to the ruling of reversal pursued by the court, and the lack of inaccuracy in the estimation of evidence, all objections of the plaintiff’s attorney are groundless.”

Against the background, the 11. CC of the Supreme Court of Appeals did not qualify the Home Port Log as a ship registry within the framework of the prevailing view in the doctrine under the ruling. On the other hand, this decision of the 11. CC to recognize the “sales contract” as legitimate might be construed as implicitly accepting the regulation in the art. 14 of RHPL as a validity prerequisite for the promissory transaction²⁰⁰. In other words, it can be said that although possession has been transferred, which is an act of disposal, the aforesaid ruling affirms that ownership has also been transferred. A brief assessment of the 2014 decision by Topsoy stated that even if the ruling took into consideration the

²⁰⁰ See DEHAM, p. 3. In the line that the 11. CC articulated no opinion thereof: Sevinç Kuyucu, 701. fn. 35.

provisions of FRHPL, the ruling that “secondary legislation would not be taken into consideration” was legitimate under RHPL²⁰¹.

c) 2021 Rulings by the 12. CC of the Court of Appeal

The 12. CC of the Court of Appeal issued a ruling on the legal qualification of the Home Port Log and the pledge right on vehicles registered here on 2/2/2021²⁰². The preceding ruling, which is consistent with the 2014 and 2018 rulings by 11. CC of the Supreme Court of Appeals, discussed the legal qualification of the Home Port Log in further depth. The rulings of the Enforcement Court and the 18. CC of Ankara RCJ based on the statements given in the ruling by the 12. CC of the Supreme Court of Appeals, as well as the ruling by the 12. CC of the Supreme Court of Appeals will be discussed and the conclusions reached in the preceding rulings will be evaluated.

aa- Rulings by Enforcement Court and RCJ

The dispute, which was resolved by the 12. CC of the Supreme Court, had arisen due to the pledge right established on the barge, “Çeltikçioğlu 16” registered in the Home Port Log. On 28/5/2013, the parties entered into a formal written pledge agreement, which was recorded in the Home Port Log in accordance with the art. 10 of RHPL. The creditor has initiated a formal proceeding by converting the ship’s mortgage into cash

²⁰¹ See Topsoy, 118. fn. 12.

²⁰² See Court of Appeals, 12. CC., 02/02/2021, FN. 2020/9457, DC. 2021/954 (Lexpera, ad. 23/01/2022). For the brief decision, published by Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), and its full text, see also <<http://dehukam.ankara.edu.tr/2021/03/13/baglama-kutugune-iliskin-yargitay-12-hukuk-dairesinin-karari-hakkinda/>> (ad. 23/01/2022).

and followed by a lawsuit filed by the debtor before the enforcement court. According to the application, it was claimed that the barge subject to the pledge of moveable was registered in the Home Port Log and the barge would not be deemed registered in the ship registry, and therefore the proceedings were sought to be rescinded. Upon the rejection of the complaint by the Ankara 10th Enforcement Court²⁰³, the debtor appealed. The 18. CC of the RCJ in Ankara, which reviewed the dispute, stated that the barge under consideration was qualified as a vessel under the TCC, and ruled that it would be able to proceed with the conversion of the mortgage into cash under the art. 153/a/2 of EBL based on the fact that the barge was registered in the Home Port Log, and ruled the dismissal of appeal with prejudice²⁰⁴. When the ruling by RCJ is interpreted, it is conceivable to assert that the Home Port Log qualified as a ship registry and the pledge established in the Home Port Log is of a vessel mortgage.

bb- Ruling by the 12. CC of the Court of Appeal

The 12. CC of the Court of Appeal evaluated two questions involving the Home Port Log upon the debtor's appeal against the ruling of the Ankara 18. CC of RCJ. The first question was whether or not the Home Port Log qualified as a ship registry; the second question was whether a vessel mortgage could be established on vehicles registered there under the provisions of the TCC.

²⁰³ Ankara 10. Enforcement Court, 23/05/2018, FN. 2018/306, DN. 2018/428 (unable to access the full text of the decision).

²⁰⁴ Ankara RCJ, 18. CC., 05/10/2020, FN. 2018/3599, DN. 2018/1740 (unable to access the full text of the decision).

The 12. CC of the Court of Appeal evaluated whether the vehicles that were registered in the Home Port Log qualified as “registered in the Turkish Ship Registry” under the art. 996. According to the evaluation, it was stated that the special registry, as defined in [1] NSR, [2] RSUC, [3] TISR and [4] the art. 941/3 of TCC, has the qualifications of a ship registry under Turkish Law. When the conclusion is evaluated, it should be said that the “registry” maintained by the Ministry is not a ship registry in the literal meaning of the term as defined in the art. 941/3 of the TCC, and the conclusion of the court was unjustifiable. Art. 941/3 of TCC governs a registry system recording which vessels are temporarily permitted to draw the Turkish flag by the Administration. It is not possible to establish real rights in the registry in the art. 941/3 of TCC.

The 12. CC of the Court of Appeal was based on the purpose of constructing the Home Port Log under the art. 43 of the LD No. 655. the ruling stated, “*the aim of formation of the Home Port Log, governed by a single article, is to ensure that unregistered ships and vehicles are followed in accordance with administrative law, environmental law, and tax law,*” and concluded that Home Port Log was not a ship registry²⁰⁵. Additionally, the Decree and RHPL stated that the term “registry” was favoured over the term “log,” confirming that the Home Port Log was

²⁰⁵ The 12. CC of the Supreme Court of Appeals cited a sentence verbatim from the work in its decision, by referencing to Kara, 85. However, this sentence in the cited work was produced in reference to Atamer, “*Bağlama Kütüğü*”, 343. Nonetheless, in the work referred to by the 12. CC. of the Court of Appeal, the author is content with delivering two views in the doctrine on the legal qualification of the Home Port Log, rather than expressing an opinion. In this respect, the reference made in the ruling is misleading since it suggests that the referred author also holds this perspective.

formed as a registry system rather than a registry²⁰⁶. As previously indicated, the 12. CC of the Court of Appeals, which did not recognize the Home Port Log as a ship registry, arrives at a different outcome about the “special register” referenced in the art. 941/3 of the TCC. Having said that, a “special register,” unlike NSR, TISR, and RSUC, is not a ship registry under the art. 996 of TCC and others²⁰⁷. It’s difficult to conclude that the Legislator intended to establish a register when he used the term “registry” in the art. 941/3 of the TCC. Therefore, it may argue that the 12. CC, which reached a different outcome regarding the two registry systems, placed an undue premium on the use of the term “log” rather than “registry” in legislation.

Addressing the issue of whether or not the Home Port Log qualifies as a ship registry, the 12. CC of Court of Appeals concluded that the provisions of the TCA, which would become applicable due to the reference to the art. 997/1 of TCC, could not be repealed with the art. 14 of RHPL²⁰⁸. This viewpoint is substantiated by the statement, “As seen from this regulation, if the legislator’s intention was to allocate a register, it is evident that he should have regulated the matters related to the transfer of ownership by law.” It was noted that no regulation was put in place in the art. 43 of LD No. 655 and RHPL to provide an exception to the rule set out in the art. 996 of the TCC in order to enforce the ship

²⁰⁶ The decision set forth the matter with the sentence, “On the other hand, it is obvious that the legislator does not intend to form a new registry by not employing the word “registry” and by regulating only a single article [article 43 of LD 655].”

²⁰⁷ See above I.

²⁰⁸ References are made to Demir, “Bağlama Kütüğü”, 119 and 149 in the decision by 12. CC.

mortgage provisions on vehicles that are registered in the Home Port Log of the Legislator. The ruling also concluded, “*On the other hand, despite the fact that Article 10 of the Regulation for Home Port Log states that the pledge could be recorded in the Log, given the absence of any reference to the establishment of the pledge or the term, “vessel mortgage,” it is evident that the pledges to be recorded are chattel mortgages*” However, it appears in the ruling that it is not discussed whether a pledge on movables dependent of delivery may be established under the art. 940/2 of TCA. However, the ruling stated that the “conditions for establishing the pledge” were not addressed in the art. 10 of the RHPL. Although it is not totally apparent what is intended by this expression, it suggested that the pledge right is mentioned in the ruling by 12. CC was a pledge of movables dependent of delivery to be established under the art. 939 of the TCA.

CONCLUSION

The legislation of the Binding Register was discussed in depth in the study within the context of doctrinal views and judicial rulings, and it was compared with the relevant provisions of NSR, TISR, and RSUC, which have genuine registry qualities. The study yielded the following findings:

[1] The substantive legal rules governing the Home Port Log are regulated by the Regulation for Home Port Log, which was issued in accordance with the art. 43 of LD No. 655 and its second paragraph. The most difficult issue to interpret in terms of the legal qualification of the Home

Port Log is that it is governed by regulation rather than a law. If a new registry, in addition to NSR, TISR, and RSUC, is desired, it would be appropriate to regulate such a registry through a special law.

[2] The doctrine and judicial rulings on whether or not the Home Port Log is a genuine registry provide a range of favourable and negative outcomes. There is no explicit regulation governing the enforcement of the provisions of the TCC on the Ship Registry on the Home Port Log. Art. 14 of the TISRY includes regulation in this regard. It seems reasonable to incorporate a similar regulation in the RHPL in order to avoid inconsistencies in interpretation in this regard. This would clarify whether the presumptions of registries and the trust in the register principle, regulated by TCC for the vessels that are registered in the Home Port Log, could be applicable or not.

[3] The provisions of the articles 10 and 14 of RHPL include particular provisions governing the pledge right and transfer of ownership of registered vehicles. In addition to the ownership right, the vessel mortgage, usufruct right, and legal mortgage of the shipyard may be registered in the registry maintained in accordance with the TCC. In a scenario where the Home Port Log is regulated as a genuine register, it is recommended to allow other limited real rights that are provided in the fifth book of the TCC to be registered as well. If, in contrast to the TCC, the pledge to be established under this framework is not a vessel mortgage but a chattel mortgage independent of delivery, it would be appropriate to consider the art. 940/2 of TCA and to expressly provide such a pledge alternative through a law while drafting such regulation.

[4] When the ownership of vehicles that are registered to NSR, TISR and RSUC are transferred, the provision of the art. 1001 of the TCC is applicable. Pursuant to the art. 997 of the TCC, the provisions of the TCA on the transfer of movable are applied in the transfer of ownership of unregistered Turkish vessels. The regulation in the art. 14 of RHPL is different from both the the art. 1001/2 of TCC, which regulates the same contract and the art. 763 of TCA. It is uncontested that if a different system is desired to be introduced for the transfer of ownership different than those two legal regulations, it should be achieved by law. To the extent that the existing legal framework creates ambiguity, it would be appropriate to eradicate it.

[5] The pledge to be established on vehicles registered in the Home Port Log is completely uncertain. As described in the study, a pledge agreement must be executed before a Notary public in order to establish the pledge in practice, and the first- and second-degree pledges appear to be established in the Home Port Log. It is clear that the scenario was based on the intention of establishing a pledge without delivery and the practice proceeded in this way. It is critical that legislative amendments provide the legal infrastructure that would reflect current practice.

[6] The study incorporates a variety of judicial rulings from different authorities. The ruling reached in some of these cases allows the Home Port Log to be qualified as a ship registry, while others allow it to be evaluated just as an administrative registry system. Every day, different perspectives are rightfully advanced in the doctrine. These different perspectives are entirely due to the Regulation for Home Port Log itself. If

the regulatory framework must be amended, the most appropriate remedy would be to draft the qualified regulation of the “Home Port Log Law” or to enact a separate and independent law governing vessel and structure registers, and to examine under single legislation which vehicles may be registered in which registry system, under what circumstances, and with what real rights.

ABBREVIATIONS

ad.	access date
art.	article
ATM	Commercial Court of First Instance
AY	Constitution of the Republic of Turkey
C.	Chamber
CC.	Civil Chamber
CD.	Civil Division
Circular No. 33	Combined Circular No. 33 on Pledge Agreements, issued by the Notaries Union on 15/10/2019
CTDPR	Regulation on the Establishment Chattel Mortgage in Commercial Transactions and Exercise of Rights Following Default
CTDPR-Amended	Regulation on Amendment to Regulation on the Establishment Chattel Mortgage in Commercial

[2018]	Transactions and Exercise of Rights Following Default
D.	Date
DN	Decision Number
E.	Edition
e.g.	<i>exempli gratia</i>
EBL	Enforcement and Bankruptcy Law No. 2004, dated 9/6/1932
ed.	editor - editors
ff.	<i>folios</i>
FN	File Number
fn.	footnote
FRHPL	Former Regulation for Home Port Log
FTCC	Former Turkish Commercial Code No. 6762, dated 29/6/1956
GemiİnşaY	Regulation on Building, Modification and Maintenance-Repair of Vessels and Marine Vessels
GESBİS	Ship Registry Information System
GNAT	Grand National Assembly of Turkey

GRT	Gross tonnage
Law No. 4922	Law No. 4922 on the Protection of Life and Property at Sea dated 10/6/1946
Law No. 5897	Law No. 5897 on the Amendments to Legislative Decree on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs and Certain Laws dated 6/5/2009
Law No. 6103	Law No. 6103 on Validity and Application of the Turkish Commercial Code, dated 14/1/2011
LCMCT	Law No. 6750 on Chattel Mortgage in Commercial Transactions, dated 20/10/2016
LD No. 491	Legislative Decree No. 491 on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs dated 10/8/1993
LD No. 655	Legislative Decree No. 655 on Certain Regulations for the Field of Transport and Infrastructure, dated 26/9/2011
LD No. 703	Legislative Decree No. 703 on the Amendment to Certain Laws and LDs in order to Comply with the Amendments to the Constitution, dated 2/7/2018

m	meter
MoTI	Ministry of Transport and Infrastructure
No.	Issue / Number
NSR	National Ship Registry
OJ	Official Journal
p.	page
para.	paragraph
para.	paragraph
pp.	pages.
RCJ	Regional Court of Justice
RHPL	Regulation for Home Port Log
RMTV	Regulation for Measuring the Tonnage of Vessels
RMTV-Amended [2013]	Regulation on Amendment to the Regulation for Measuring Tonnage of Vessels and Marine Ves- sels (OJ Date: 7/6/2013, No: 28670)
RSUC	Registry for the Ships Under Construction
s.	sentence
SRC	Ship Registry Charter No. 4/8520 dated 31/12/1956

SRR-D	Draft Ship Registry Regulation
TCA	Turkish Civil Code No. 4721, dated 22/11/2001
TCC	Turkish Commercial Code No. 6102, dated 13/1/2011
TISR	Turkish International Ship Registry
TISRL	Law No. 4490 on the Amendment to the Turkish International Ship Registry Law and LD No. 491, dated 16/12/1999
TISRY	Regulation on the Turkish International Ship Registry
V.	Vol
Y.	Year

REFERENCE

I. SCIENTIFIC WORKS AND REPORTS

Akıncı, S.: “Gemi Mülkiyeti”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1958, Vol. XXIII, No. 3-4, p. 291-368 (“Gemi Mülkiyeti”).

Akıncı, S.: Türk Hukukunda Gemi İpoteği, İstanbul 1958 (Gemi İpoteği).

Aksoy, S.: “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, Arkan, S. (ed.): *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan*, Vol. I, Ankara 2010, p. 63-113.

Algantürk Light, S. D.: “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, Istanbul Commerce University, Journal of Social Sciences, Autumn 2009/2, E. 8, No. 16, p. 49-64.

Altop, A.: “Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar”, Journal of Maritime Law, 2005, E. 10, No. 1-4, (Edition Date: January 2011), p. 1-13.

Arvas, M. M.: 6750 Sayılı Kanuna Göre Rehne Konu Olabilecek Taşınır, Ankara 2017.

Atamer, K: Deniz Ticareti Hukuku, Vol. 1, İstanbul 2017 (Deniz Ticareti Hukuku-I).

Atamer, K: Deniz Ticareti Hukuku, Vol. II, Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları), İstanbul 2018 (Gemilerin Eşya Hukuku).

Atamer, K: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. IV, *Deniz İcra Hukuku*, İstanbul 2019.

Atamer, K.: “Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı”, Journal of Banking and Commercial Law, 2009, Vol. XXV, No. 1, p. 99-201.

Atamer, K.: “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, *Journal of Banking and Trade Law*, 2009, Vol. XXV, No. 4 (*Prof. Dr. Reha Poroy’un Anısına Armağan*), p. 301-366 (“Bağlama Kütüğü”).

Atamer, K.: “Gemiler Üzerinde 6750 Sayılı Kanun Uyarınca Rehin Kurulabilir Mi?”, Ilgın, S. - Sözer, B. (eds.): *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*, İstanbul 2021, p. 323-352 (“6750 Sayılı Kanun”).

Atamer, K.: “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII, Bildiriler-Tartışmalar*, 12 Haziran 2009, Ankara 2009, p. 159-275 (“Güncel Sorunlar”).

Atamer, K.: *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul 2012 (“Gemi İpoteği”).

Aydın, M.: *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Unpublished Master Thesis, İstanbul 2018.

Bilgeç, H.: “Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri (Türk Medeni Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu Hükümlerinin Gemi Rehni Bakımından Karşılaştırılması)”, *Dokuz Eylül University Journal of Faculty of Law*, 2020, Vol. 22, No. 1, p. 1-55.

Bill of Law on the Amendments to Legislative Decree on the Establishment and Duties of the Undersecretariat of Maritime Affairs and Certain Laws by Istanbul congressman Mehmet Domaç, Antalya congressman Hüsnü Çöllü and 38 congressmen in GNAT, as well as the Plan and Budget Commission Report (2/266, 2/268), Term: 23, Legislative Year: 2, Item No: 257.

Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersi Kitabı*, Vol. I, Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri, No. 2, Ankara 2003.

Çağa, T. - Kender, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I, *Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, No. 16, İstanbul 2010.

Damar, D.: “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, İnceoğlu, M. M. (ed.): *Prof. Dr. Belgin Erdoğan’a Armağan*, İstanbul 2011, p. 589-626.

Demir, İ.: “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, Ankara University Journal of the Faculty of Law, 2015, Vol. 64, No. 1, p. 103-169 (“Bağlama Kütüğü”).

Demir, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, Ankara 2021 (Ders Kitabı).

Deniz Kaner, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I-II, No. 4, İstanbul 2021.

Ergüne, M. S.: *Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağlı Taşınır Rehninin Kuruluşu*, No. 2, İstanbul 2020.

GNAT, Bill of Turkish Commercial Code, and Justice Commission Report (1/324), Term: 23, Legislative Year: 2, Item No: 96 p. 322-323 (Report on TCC).

GNAT, Turkish Civil Code and Law on the Amendments to Turkish Civil Code, as well as Bill of Law on the Amendments to the Same Law by Ankara congressman Yücel Seçkiner, Ankara congressman Esvet Özdoğu and Four congressmen, and Justice Commission Report (1/611,1/425, 2/361, 2/680), Term: 21, Legislative Year: 3, Item No: 723, p. 593 (*Report on Bill of TCA*).

Gözüyeşil, F. F.: “Sicile Kayıtlı (Müseccel) Gemilerin Anonim Şirketlere Sermaye Olarak Getirilmesi”, Ankara Hacı Bayram Veli University Journal of the Faculty of Law, 2020, Vol. XXIV, No. 3, p. 163-204.

İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994.

Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, Giriş - Gemi, Ankara 1971 (Deniz Ticareti Hukuku).

Kalpsüz, T.: *Gemi Rehni*, B. 5, Ankara 2004 (*Gemi Rehni*).

Kara, H.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2020.

Nomer, H. N. - Ergüne, M. S.: *Eşya Hukuku*, No. 8, İstanbul 2020.

Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, No. 22, İstanbul 2020.

Okay, S.: Deniz Ticareti Hukuku, Vol. I, Giriş - Gemi, Donatan ve Donatma İştirâki, Gemi Adamları, No. 3, İstanbul 1970.

Serozan, R.: *Eşya Hukuku I*, No. 3, İstanbul 2014.

Seven, V.: Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'na Göre Taşınır (Varlık) Rehni, No. 2, İstanbul 2019.

Sevinç Kuyucu, A.: “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, *Bulletin of International Law and Private International Law*, 2017, Vol. 37, No. 2, p. 689-710.

Sözer, B.: Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı), C. I, Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, No. 5, İstanbul 2019.

Sözer, B.: Deniz Ticareti Hukuku, Gemi - Donatan - Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, No. 2, İstanbul 2012.

Süzel, C.: “815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, *Bahçeşehir University Journal of Faculty of Law*, Vol. 10, No. 135-136, Kasım-Aralık 2015, p. 29-76.

Süzel, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, Vol. II, İstanbul 2010, p. 1615-1644 (“Gemi Tanımı”).

Süzel, C.: “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda Yapılan Değişikliklerin Yargı Kararları ve Özelgeler İle Birlikte Değerlendirilmesi”,

DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law, 2020, Vol. 3, No. 2, p. 727-802.

Süzel, C.: Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 2012 (Gemi Alacaklısı Hakkı).

Şeker Öğüz, Z.: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Gemi Mülkiyetinin Devrine ilişkin Getirilen Esaslar”, *Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan*, İstanbul 2013, p. 847-853.

Şeker, Z.: “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, *Prof. Dr. Tahir Çağ'a'nın Anısına Armağan*, İstanbul 2000, p. 474-482.

Tek, G. S.: *Ulaşım Araçlarının İpoteği*, İstanbul 2012.

Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, No. 6, İstanbul 2001.

Topsoy, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri*, İstanbul 2020.

Uyumaz, A.: *Motorlu Taşıt Rehni*, İstanbul 2012.

Ünan, S.: ““Bağlama Kütüğü” İle İlgili Bazı Sorunlar”, *Journal of Maritime Law*, 2005, E. 10, No. 1-4, (Edition Date: January 2011), p. 15-26.

Yazıcıoğlu, E.: *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, No. 16, İstanbul 2020.

Yener Coşkun, H.: “Gemi Mülkiyeti”, *Legal Journal of Law*, 2014, Vol. 12, No. 136, p. 73-104.

Yeşilova Aras, E.: “Satışı Yapılan Amerikan Bayraklı Özel Teknelerin “Bill Of Sale” İle İmtihani”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, p. 1385-1407.

Yetiş Şamlı, K.: *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, İstanbul 2021.

II. COURT DECISIONS

Council of State, 10. C., 15/06/2015, FN. 2011/10238, DN. 2015/3007 (Lexpera, ad. 23/01/2022)

Court of Conflicts, CD., 09/04/2012, E. 2011/190, K. 2012/62 (Lexpera, ad. 23/01/2022)

Court of Jurisdictional Disputes, CD., 14/03/2016, FN. 2015/211, DN. 2016/111 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

Supreme Court of Appeals, 11. CC., 10/10/2006, FN. 2005/9373, DN. 2006/10070 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

Supreme Court of Appeals, 11. CC., 19/11/2014, FN. 2014/10235, DN. 2014/17936. (Lexpera, ad. 23/01/2022)

Supreme Court of Appeals, 11. CC., 24/01/2018, FN. 2016/6580, DN. 2018/637 (Lexpera, ad. 23/01/2022).

Supreme Court of Appeals, 12. CC.,02/02/2021, FN. 2020/9457, DN. 2021/954 (Lexpera, ad. 23/01/2022).