



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

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

Prof. Dr. Kerim ATAMER***

ÖZ

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

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

ABSTRACT

A “Specialised Maritime Court” (“SMC”) was established in 2004 by way of addition of a provision to the repealed Turkish Commercial Code numbered 6762.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

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

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1605998.

Beyanlar

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

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

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

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

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

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



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

Keywords: •Specialised Maritime Court •Jurisdiction •Maritime Claims

GİRİŞ

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

I. DENİZCİLİK İHTİSAS MAHKEMESİNİN KURULUŞU

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

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

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

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

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

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



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

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

II. TTK UYARINCA REFORM

1. Hazırlık Süreci

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

2. Kural ve Resmî Gerekeç

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Bu hükme ilişkin resmî gerekçede¹³ aynen şu açıklamaya yer verilmiştir:

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

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

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

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



3. Yeni Görevlendirme

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

4. Yeni Kuralın Anlamı

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

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

“(…) tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın;

a) Bu Kanunda,

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

III. GÜNCEL YARGI KARARLARINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

1. Deniz İş Hukuku Uyuşmazlıkları

A. Türk Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamları

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

B. Yabancı Bayraklı Gemide Çalışan Gemi Adamı

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

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

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

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

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



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

C. Gemi Alacaklısı Hakkı Uyarınca Yeni Malikin Takip Edilmesi

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

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



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

2. Eser Sözleşmesi

A. Tersane ile İşsahibi Arasındaki Uyuşmazlıklar

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

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

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

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

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

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



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

B. Tersane ile Taşeronu Arasındaki Uyuşmazlıklar

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

3. “Tüketici” Uyuşmazlıkları

7/11/2013 tarihli ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun³⁴ 83'üncü maddesinin ikinci fıkrasında yer alan düzenleme sebebiyle, “tüketici”nin taraf olduğu uyuşmazlıklarda tüketici mahkemelerinin görevli sayılması ihtimalinin bulunduğu daha önce işaret edilmiş ve bu çözümün sakıncaları ifade edilmişti³⁵. Gerçekten de, kısa süre önce bu yönde bir karar verilmiştir. Buna göre, denizyoluyla eşya taşıma (navlun) sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlıkta, denizyaşırı taşınan ev eşyasının malikinin tacir olmaması hâlinde, bu eşyanın teslimine ilişkin davaya tüketici mahkemesinde bakılacağı hüküm altına alınmıştır³⁶. Anılan 83'üncü maddenin ikinci fıkrasında öngörülen kural sebebiyle bu çözüm muhtemelen tartışılmayacaktır. Ne var ki, deniz ticareti alanında uzman mahkeme dururken, aynı alanda hiçbir birikimi bulunmayan bir mahkemenin görevli sayılması, hukuk politikası açısından sorgulanmalıdır. Söz gelimi TTK m. 1256 ilâ 1271'de düzenlenen sorumluluk rejiminden veya TTK m. 1328 uyarınca uygulanacak sınırlı sorumluluk rejiminden kaynaklanan uyuşmazlıkları, bu alanda uzmanlaşmış ve tecrübeli mahkemenin yerine, bu konularda hiçbir tecrübesi olmayan mahkemeye emanet

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

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

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

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

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



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

4. Denizaşırı Satış Sözleşmeleri

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

5. Denizyolu Taşımaya İçeren Karma Taşıma ve CMR

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

6. Finansal Kiralama Sözleşmesi

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

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

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

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



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

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

7. DİM Kurulmayan Yerlerde Görevli ATM

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

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

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

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

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



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

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

SONUÇ

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

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

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

**KAYNAKÇA**

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



-Çeviri / Translation-

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

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

Prof. Kerim ATAMER***

ABSTRACT

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

Keywords: •Specialised Maritime Court •Jurisdiction •Maritime Claims

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

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1605998.

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

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

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

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

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

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

**ÖZET**

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

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

INTRODUCTION

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

I. CONSTITUTION OF THE SPECIALISED MARITIME COURT

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

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

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

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

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



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

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

II. REFORM AS PER THE TCC

1. Preparatory Process

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

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

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

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

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

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

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

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

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



2. Rule and Formal Drafting Reasons

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

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

The formal drafting reasons¹³ to this provision read as follows:

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

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

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

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



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

3. New Designation

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

4. Meaning of the New Rule

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

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

“(…) regardless of whether the parties are merchants or not;

a) (…) civil cases arising out of the matters stipulated in this Act (…) shall be deemed (…) as (…) commercial cases.

.”

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

²⁰ See Atamer, *Deniz İcra*, mn. 168.



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

III. PROBLEMS FACED IN CURRENT CASE LAW

1. Disputes in Maritime Labour Law

A. Seafarers Working on Turkish Flagged Vessels

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

B. Seafarer Working on a Foreign-Flagged Vessels

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

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

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

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



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

C. Pursuit of the New Owner under a Maritime Lien

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

2. Contract of Work

A. Disputes between the Shipyard and the Shipowner

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

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



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

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

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

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

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

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



B. Disputes between the Shipyard and Its Subcontractor

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

3. “Consumer” Disputes

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

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

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

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

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



4. Overseas Sales Contracts

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

5. Combined Carriage by Sea and CMR

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

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

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

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

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

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



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

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

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

6. Financial Leasing Contract

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

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

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

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



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

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

7. Jurisdiction of CCFIs Where a SMC Not Constituted

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

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

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

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

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



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

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

CONCLUSION

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

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

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



BIBLIOGRAPHY

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