



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

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

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM**

Arş. Gör. Muharrem ÖCAL***

ÖZ

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

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

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1643720.

Beyanlar

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

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

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

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM %50

Arş. Gör. Muharrem ÖCAL %50

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

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

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

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

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

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



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

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

ABSTRACT

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

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

GİRİŞ

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

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



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

I. YAT KAVRAMININ TANIMI ve DENİZ TURİZM ARAÇLARI

1. Tanımı

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰ RG 23.06.2000/24088.

¹¹ RG 23.02.2011/27855.

¹² RG 30.10.2012/28453.

¹³ RG 17.11.2009/27409.

¹⁴ RG 28.06.2015/29400.

¹⁵ RG 18.01.2023/32077.

¹⁶ RG 10.06.2023/32217.

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



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

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

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

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

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

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

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



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

TUGSK m. 2/1-b uyarınca yat,

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

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

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

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

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

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

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



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

çalışabileceği ifade edilmektedir.

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

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

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

²⁴ Ünan ve Konfıdan, 12-13.

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

²⁶ Mehmet Yazıcı, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4, 4; Erhan Gezginci, ‘Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012) 13.

²⁷ Kara, *Yat*, 57.

²⁸ Barış Erkan Çelebi, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021) 32.



Görüldüğü üzere ulusal mevzuatta ve literatürde yat kavramına ilişkin benzer ancak farklı tanımlar bulunmaktadır. Bu çalışmada yapılan değerlendirmelere, DTY m. 23/1’de yapılan yat tanımı esas alınmaktadır. Zira mevzuatta ve literatürde yapılan tanımlar içerisinde en güncel ve geniş kapsamlı olan tanım, DTY m. 23/1’de yer alan tanımdır.

2. Ticari Yat ve Özel Yat Ayrımı

TurzTeşvK, DTY, TUGSK, TUGSY ve GTY hükümlerinden görüldüğü üzere yatlar, *ticari yat* ve *özel yat* şeklinde tasnif edilmektedir²⁹. Söz konusu tasnif bu çalışma için son derece önemlidir. Zira, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortasına tâbi olan yatlara uygulanacak olan hükümlerin tespit edilmesinde, ticari yat ve özel yat ayrımı oldukça önem arz etmektedir³⁰.

TUGSK m. 2/1-b, TUGSY m. 4/1-b, GTY m. 4/1-z-nn ve GTY m. 32/1-b hükümleri, ticari yat kavramının sınırlarına ilişkin düzenlemeler içermektedir; ancak, mevzuatta doğrudan özel yat kavramını düzenleyen herhangi bir hüküm tespit edilememiştir. Buna karşılık, ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d’de yer alan özel tekne tanımı, özel yat kavramının sınırlarının ifade edilmesinde dikkate alınabilir niteliktedir. Zira, gövde boyu (LH) 24 metreden büyük olmayan özel yatlar, ÖTDÖTKKYHY m. 5/2’den anlaşıldığı üzere ÖTDÖTKKYHY kapsamındadır³¹. ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d uyarınca özel tekne,

“ticari amaç olmaksızın münhasıran gezi, eğlence, spor ve amatör balıkçılık gibi faaliyetlerde kullanılan, ulusal standarda göre ölçüldüğünde gövde boyu (LH) 2,5 metre (dahil) ile 24 metre (dahil) arasında olan ve bağlama kütüğüne veya gemi siciline kaydedilerek bağlama kütüğü ruhsatnamesi veya gemi sicil tasdiknamesi düzenlenmiş olan tekneleri”

²⁹ Öğretide *ticari yat* ve *özel tekne* şeklinde bir tasnif de yapıldığı görülmektedir. Bkz: Ceyda Süral Efeçinar, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143, 148-150.

³⁰ Ayrıca bkz: 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

³¹ 24 metreden büyük deniz araçları ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemişse bile bu araçlar ÖTDÖTKKYHY kapsamında özel tekne olarak kabul edilmemektedir. Bkz: Topsoy, 79-80.



ifade etmektedir³². Ayrıca ÖTDÖTKKYHY m. 17'de özel teknelerin hiçbir biçimde ticari amaçla kullanılamayacağı düzenlenmektedir³³.

Gerek ticari yat ve özel yat kavramlarının lafzından gerekse de mevzuattaki düzenlemelerden görüldüğü üzere, ticari yat ve özel yat ayrımının odak noktasını, yatın *ticari amaçla* kullanılması oluşturmaktadır. Öğretide ÖTDÖTKKYHY'de yer alan *ticari amaç* ifadesiyle neyin kastedildiği değerlendirilmiş ve bu ifadenin TTK'da yalnızca TTK m. 56/4'te bulunduğu; ancak, TTK'da bu ifadeye benzer şekilde birbirine yakın fakat özdeş olmayan *kâr ve kazanç sağlama amacı*, *gelir sağlama hedefi* ve *ekonomik menfaat sağlama amacı* ifadelerinin kullanıldığı tespit edilmiştir³⁴. Yatların TTK m. 931/1 uyarınca gemi niteliğini haiz olduğu göz önüne alındığında, TTK m. 931/2'de yer alan *ekonomik menfaat sağlama amacı* ifadesinin ve ticaret gemisi tanımının, ticari yat ve özel yat ayrımında da dikkate alınması gerekmektedir. Bu nedenle, ÖTDÖTKKYHY'de yer alan *ticari amaç* ifadesi *ekonomik menfaat sağlama amacı*, GTY m. 4/1-z-nn'de yer alan *ticari olarak* ifadesi *ekonomik menfaat sağlama amacına uygun olarak* şeklinde okunmalıdır. Nitekim bu yönde bir okuma TTK m. 931/2'yle de uyumludur.

Sonuç olarak, ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları³⁵ da sağlayan her yat, "*ticari yat*" sayılmalıdır. Ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan, yalnızca gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilen ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları³⁶ da sağlayan yatlar ise "*özel yat*" olarak kabul edilmelidir. Dolayısıyla, deniz turizminde kullanılan ticari yatlar, TTK'nın uygulanması bakımından ticaret gemisi olarak nitelendirilmelidir³⁷.

³² Tanıma yönelik değerlendirmeler ve eleştiriler için bkz: Topsoy, 77-83.

³³ Ticari amaçla kullanım yasağına yönelik değerlendirmeler ve eleştiriler için bkz: Topsoy, 84-93; Akipek Öcal, 360-361. Ticari amaçla kullanım yasağının hukuki sonuçları hakkında bkz: Topsoy, 93-95.

³⁴ Topsoy, 84-87.

³⁵ Örneğin, TUGSK m. 2/1-b ve TUGSY m. 4/1-b hükümleri uyarınca turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı olma veya tonilato belgelerinde "ticari yat" olarak belirtilme gibi şartlar.

³⁶ Örneğin, ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d ve ÖTDÖTKKYHY m. 5/2 hükümleri uyarınca 24 metreden büyük olmama şartı.

³⁷ Atamer, *Deniz Ticareti*, 685; Nuh Celal Günay, 'Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi', Sezer İlgin, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu



Bu noktada şu soruya cevap verilmelidir: Genel olarak suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş bir yatın, arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması durumunda ticari yat olarak nitelendirilmesi mümkün müdür? Ticaret gemisini tanımlayan TTK m. 931/2'ye yönelik öğretilerdeki görüşler, söz konusu yatın ticari yat olarak nitelendirilebilmesine yönelik bu soruya ışık tutar niteliktedir. Öğretilerdeki bir görüşe göre, ticaret gemisi olmayan bir geminin kazanç getirici bir faaliyette tamamen arızî olarak veya tesadüfen kullanılması, o geminin kendiliğinden ve söz konusu faaliyetin gerçekleştirildiği süre için ticaret gemisi olarak nitelendirilmesini gerektirmez³⁸. Öğretilerdeki bizim de katıldığımız başka bir görüş ise, TTK m. 931/2'de yer alan “*filen böyle bir amaç için kullanılan*” ifadesinden hareket ederek, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen bir geminin arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması durumunda, bu geminin söz konusu sefer yönünden ticaret gemisi olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir³⁹. Bu nedenle, suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş bir yatın arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması ihtimalinde⁴⁰, kanaatimizce söz konusu yatın ticari yat olarak nitelendirilmesi gerekmektedir.

II. DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN TTK HÜKÜMLERİNİN KAPSAMI VE TTK M. 1259 TAHTINDA SİGORTA ZORUNLULUĞU

1. Beşinci Bölüm Hükümlerinin Kapsamı

TTK m. 1247/1'de yer alan tanıma göre deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, “*yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan*

(editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373, 378-379.

³⁸ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019) 36.

³⁹ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995) 39; Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009) 51-52; Rayegân Kender ve Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 37; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019) 20; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı* (Filiz Kitabevi 2020) 52 (Kender-Çetingil); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020) 52; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) 64-65 (*Deniz Ticareti*).

⁴⁰ Öğretilerde, suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş ve on sekiz on sekiz gros tonilatodan büyük bir yatın arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması halinde, sırf o sefere çıkabilmesi için Milli Gemi Sicili'ne kaydının zorunlu olup olmadığının TTK bakımından tereddütlü bulunduğu belirtilmektedir. Bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 680-681.



tarafından veya onun adına ve hesabına⁴¹ yapılan sözleşmedir”⁴². TTK m. 1247/2’ye göre, devlet veya diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen *“ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de”* Beşinci Bölüm⁴³ hükümleri tatbik edilir⁴⁴; ancak, TTK m. 1247/3 uyarınca hava yastıklı araçlarla gerçekleştirilen yolcu taşımaları Beşinci Bölüm hükümlerine tâbi değildir⁴⁵.

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için taşımanın ücret karşılığında yapılmasının zorunlu olup olmadığı, TTK m. 1247’nin lafzından anlaşılamamaktadır. TTK m. 1247’nin gerekçesinde, TTK m. 1247’nin mehzının AS m. 1/2, AS m. 1/3 ve AS m. 21 hükümleri olduğu belirtildikten sonra, başlangıçta TTK m. 1247/1’deki tanıma ücret unsurunun da eklenmesinin düşünüldüğü ancak mehazla uyumun sağlanabilmesi amacıyla bu düşünceden vazgeçildiği ifade edilmektedir. Buna karşılık, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin devlet ve diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen yolcu taşımalarından yalnızca ticari olanlara tatbik edilebileceğinin TTK m. 1247/2’de açıkça belirtilmesinden, ücret unsurunun çıkmakta olduğuna TTK m. 1247’nin gerekçesinde dikkat çekilmektedir. Ayrıca, taşıyanın ücret hakkını açık şekilde düzenleyen TTK m. 1250/3, TTK m. 1252/3, TTK m. 1253 ve TTK m. 1258/1-a hükümleri ile ücret alacağını güvenceye almak için düzenlenen ve hapis

⁴¹ Öğretide, TTK m. 1247/1’de yer alan *“taşıyan hesabına”* ifadesinin hukuken yerinde olmadığı belirtilmektedir. Bkz: Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler* (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006) 1, 208. Zira, taşıyan sıfatı sözleşmeseldir ve yalnızca bağlayıcı bir sözleşme varsa, bununla bağlantılı olan kişi taşıyan sıfatını haiz olur. Bir kimse her durumda *“hesabına”* yapılan sözleşmeye taraf ve bununla bağlı değildir. Hesabına sözleşme yapılan kişi ise, sözleşmeyi yapan kişiye temsil yetkisi vermemişse, o sözleşmeden doğan borçlarla ilzam edilemez ve taşıyan sıfatını da haiz olmaz. Bkz: Çetingil, Kender, Ünan ve Yazıcıoğlu, 209.

⁴² AS m. 1/2, TTK m. 1247’nin gerekçesinden anlaşıldığı üzere, TTK m. 1247/1’nin mehzını teşkil etmektedir.

⁴³ Bu çalışmada *“Beşinci Bölüm”* ifadesiyle kastedilen, TTK’nın *“Deniz Ticareti”* kitabı başlıklı beşinci kitabının *“Deniz Ticareti Sözleşmeleri”* başlıklı dördüncü kısmının *“Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi”* başlıklı beşinci bölümüdür.

⁴⁴ AS m. 21, TTK m. 1247’nin gerekçesinden anlaşıldığı üzere, TTK m. 1247/2’nin mehzını teşkil etmektedir. AS m. 21’in kaleme alınışına yönelik eleştiriler için bkz: İsmail Demir, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) 141-143 (Yolcu Taşıma).

⁴⁵ TTK m. 1247’nin gerekçesinde, aynı zamanda karada da yolculuk gerçekleştirilmesine olanak sağlayan hava yastıklı araçlar için AS m. 1/3’te istisna getirildiği belirtilmekte ve TTK m. 1247/3’te bu yönde bir istisnaya yer verilerek AS’yle uyum sağlandığı ifade edilmektedir.

hakkını konu alan TTK m. 1254'ten de benzer sonuca varılmasının mümkün olduğu, TTK m. 1247'nin gerekçesinde belirtilmektedir.

TTK m. 1247'nin lafzından ve gerekçesinden, ücretin deniz yoluyla yolcu taşımalarında zorunlu unsur olup olmadığına dair kesin bir çıkarım yapmak mümkün görünmemektedir⁴⁶. Her ne kadar TTK m. 1247/2'de yer alan “*ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de*” ifadesinden ve TTK m. 1247'nin gerekçesinin üçüncü ve dördüncü cümlelerinden ücretin zorunlu bir unsur olduğu sonucuna ulaşılması mümkün gözükse de TTK m. 1247'de yer alan tanımda ücret unsuruna açıkça yer verilmemesinden ve TTK m. 1247'nin gerekçesinin ilk iki cümlesinden aksi yönde bir sonuca ulaşılması da mümkündür. Özellikle TTK m. 1247'nin gerekçesinden ve TTK m. 1247/2'nin lafzından kaynaklanan bu müphem durum⁴⁷, öğretide farklı görüşler oluşmasına sebep olmuştur⁴⁸.

⁴⁶ Kanun hükümleri yorumlanırken, TMK m. 1/1 uyarınca, öncelikle hükmün lafzı incelenmeli ve kanunun özü araştırılmalıdır. Ardından, hükmün lafzının yorumu neticesinde ulaşılan sonuçlar arasında kanunun özüne en uygun olanı esas alınmalıdır. Bkz: M. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, *Medeni Hukuk* (B. 28, On İki Levha Yayıncılık 2022) 66-67 (2022). Bu nedenle, TTK m. 1247'nin özünün tespitinde, TTK sistematikteki konumu, hükmün TTK'nin diğer hükümleriyle olan ilişkisi, amacı ve hazırlık çalışmaları gibi hususlara dikkat edilmelidir. Bkz: Oğuzman ve Barlas, 2022, 68-73; Mustafa Dural ve Suat Sarı, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014) 128-129. Öte yandan gerekçenin incelenmesi ve mehzazın değerlendirilmesi de TTK m. 1247'nin özünün tespit edilmesinde önem arz etmektedir. Bkz: Yargıtay İBGK, 18.11.1945, E. 1945/13, K.1945/15 (Kazancı İçtihat Bankası, Erişim Tarihi (s.c.t.) 20.12.2024); Atamer, *Deniz Ticareti*, 553-562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129. Bu gerekçelerle TTK m. 1247 hükmü değerlendirilirken AS düzenlemeleri de dikkate alınmıştır.

⁴⁷ Öğretide TTK m. 1247'nin gerekçesinin isabetsiz olduğu belirtilmekte ve TTK'nın hazırlık çalışmalarına hakim olan ilkelere aykırı olduğu belirtilmektedir. Bkz: Kerim Atamer, ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, (Haziran 2008) 24 (3) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER) 103, 150 (Yolcu Taşıma); Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 50; Demir, *Yolcu Taşıma*, 144.

⁴⁸ TTK m. 1247/2'nin mehzazı AS m. 21 olduğu için, bu bölümde görüşler tasnif edilirken yazarların AS uyarınca ücret unsuruna yaklaşımı da dikkate alınmaktadır. Ücretin zorunlu unsur olmadığı yönündeki görüşler için bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149; Salih Önder, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537, 1547-1549; Taşkın, 36 ve 50; Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) 109 (Sigorta); Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127 ve 136-145. AS uyarınca ücretin zorunlu unsur olmadığına ancak TTK m. 1247/2 kapsamında devlet veya diğer kamu tüzel kişilerin gerçekleştirilen ticari yolcu taşıma sözleşmelerinde ücretin zorunlu unsur olarak arandığına yönelik görüşler için bkz: İlknur Uluğ Cicim, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk



Kanaatimizce, ücret, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin varlığı için zorunlu bir unsur olarak kabul edilmemelidir⁴⁹. Zira gerek TTK'nın gerekse de mehz AS'nin hazırlık çalışmalarında ücret unsurunun deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin tanımına alınmasına yönelik değerlendirmeler yapılmasına rağmen hem TTK m. 1247/1'deki hem de AS m. 1/2'deki tanımda ücret unsuruna yer verilmemesi, bu yönde bir sonucun en önemli gerekçesidir⁵⁰. Öte yandan, taşıyanın ücret hakkına ilişkin TTK m. 1250/3, TTK m. 1252/3, TTK m. 1253 ve TTK m. 1258/1-a hükümlerinin; tarafların sözleşmede ücrete karar vermiş olması ihtimalini düzenlediği kabul edilmelidir. Nitekim taşıyan, fiili taşıyan ve yolcu kavramlarını düzenleyen TTK m. 1248 ilâ TTK m. 1249 hükümleri ile yolcunun yükümlülüklerine ilişkin TTK m. 1251 ilâ TTK m. 1253 hükümlerinde ücretten bahsedilmemesi ve TTK'nın taşıma sözleşmelerine dair bazı diğer hükümlerinde⁵¹ açıkça taşımanın ücret karşılığında yapılacağına yer verilmesine rağmen Beşinci Bölüm hükümleri arasında bu yönde açık bir düzenleme bulunmaması, bu çıkarımı destekler niteliktedir. Ek olarak, TTK m. 1247/2'de yer alan “devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de bu Bölüm hükümleri uygulanır” ifadesinin, münhasıran kamu hizmetinin görülmesi için gerçekleştirilen yolcu taşımalarının Beşinci Bölüm kapsamı dışında bırakılması amacıyla düzenlendiğini kabul etmek gerekmektedir⁵².

TTK m. 1247'nin lafzından ve gerekçesinden anlaşılamayan ve bu çalışma için oldukça önem arz eden bir başka husus, Beşinci Bölüm hükümlerini uygulayabilmek için, üstlenilen taşıma faaliyetinin ticaret gemisiyle

Araştırmaları Dergisi (MÜHHAD) 525, 528; İlknur Uluğ Cicim ve Yunus Alhan, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 Legal Hukuk Dergisi (LHD) 523, 528-529. AS m. 21'den çıkan sonuç itibarıyla ücretin AS hükümlerinin uygulanması yönünden zorunlu unsur sayıldığı yönündeki görüş için bkz: Mertol Can, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001) 20.

⁴⁹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149; Önder, 1547-1549; Taşkın, 36 ve 50; Uluğ Cicim ve Alhan, 528-529; Işıklar, *Sigorta*, 109; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127 ve 136-145.

⁵⁰ Ücretin zorunlu unsur sayılması halinde, örneğin bayramlarda yapılan, ücretsiz taşımalar hakkında yolcu taşıma hükümlerinin yerine başka hükümlerin uygulanacağı ve bu durumun yolcuların korunması için getirilen yeni düzenlemeleri devre dışı bırakacağı gerekçesiyle, ücretin zorunlu bir unsur olarak sayılmadığı ifade edilmektedir. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 148.

⁵¹ TTK m. 850 ve TTK m. 1138 hükümlerinde, taşımanın ücret karşılığı yapılacağı açıkça ifade edilmektedir.

⁵² Demir, *Yolcu Taşıma*, 126 ve 141-143.

gerçekleştirilmesinin veya başka bir ifadeyle ticari taşıma niteliğinde olmasının gerekip gerekmediğidir. Bu konuda öğretilerde farklı görüşler bulunmaktadır⁵³. Öğretilerdeki görüş farklılıklarının odak noktasını, ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan gemilere uygulanacak hükümleri düzenleyen TTK m. 935/2’de, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin Beşinci Bölüm hükümlerinin sayılmaması oluşturmaktadır. Ayrıca, yazarların ücret unsurunun zorunlu olup olmamasına ilişkin değerlendirmeleri ve TTK m. 1247/2’ye dair yorumları, görüş farklılıklarının diğer sebeplerini teşkil etmektedir.

Öğretilerdeki bir görüşe göre, Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanabilmesi için, deniz yoluyla gerçekleştirilen yolcu taşımasının mutlaka bir ticaret gemisiyle gerçekleştirilmesi gerekmektedir⁵⁴. Başka bir ifadeyle, ticari taşıma niteliğinde olmayan taşımalar, Beşinci Bölüm kapsamında değerlendirilmemelidir⁵⁵. Bu görüşe göre; Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulama alanının tespiti için, bir geminin ticaret gemisi niteliğini haiz olup olmamasının etkisi ile deniz yoluyla yolcu taşımalarında ücretin zorunlu unsur olup olmaması meselesi birbirinden ayrı değerlendirilmelidir⁵⁶. Bu doğrultuda, Beşinci Bölüm hükümleri ticaret gemisiyle gerçekleştirilen yolcu taşımalarına, söz konusu taşımanın ücretli veya ücretsiz olmasına bakılmaksızın uygulanmalıdır⁵⁷; ancak, ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan bir gemiyle ücretsiz şekilde gerçekleştirilen taşımalar Beşinci Bölüm hükümlerinin kapsamı dışında kabul edilmelidir⁵⁸. Bu görüşün en temel dayanağı, TTK m. 935/2’de Beşinci Bölüm hükümlerine yer verilmemesi ve Beşinci Bölüm hükümlerinin TTK m. 935/1’in “*aksini öngören kanun hükümleri*” niteliğinde olmamasıdır⁵⁹. Zira bu görüşe göre, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesini tanımlayan TTK m. 1247/1’de ücret unsuruna yer verilmemesi veya TTK m. 1247/2’de yer alan “*ticari taşıma*” ifadesi, ticari

⁵³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150; Taşkın, 50-51; Işıklar, *Sigorta*, 114-116; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127.

⁵⁴ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127. Ayrıca bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 131-132; Demir, *Deniz Ticareti*, 369.

⁵⁵ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁶ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁵⁷ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124. Öğretilerde bir ticaret gemisinin işletilmesinde çeşitli sebeplerle yolcudan ücret talep edilmeyeceğine dikkat çekilmekte ve suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen bir geminin, sırf geçici bir süreyle ücretsiz yolcu taşıması sebebiyle ticaret gemisi sıfatını kaybetmeyeceğini isabetle belirtilmektedir. Bkz: Taşkın, 51; Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁸ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124.

⁵⁹ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.



olmayan gemilerin TTK'nın deniz ticaretine dair hükümlerine tâbi olduğuna yönelik bir çıkarım yapılması için yeterli açıklıkta değildir⁶⁰.

Öğretideki başka bir görüşe göre ise⁶¹, Beşinci Bölüm hükümleri, ticari taşıma niteliğinde olmayan veya başka bir ifadeyle ticaret gemisi olmayan bir gemiyle gerçekleştirilen yolcu taşımalarına da uygulanmalıdır. Zira, TTK m. 1247'de ücret unsurunun zorunlu olduğuna yer verilmemiş olması, TTK m. 935/1'in "*aksini öngören kanun hükümleri*"nden biri niteliğindedir; dolayısıyla, TTK'nın deniz yoluyla yolcu taşımaları hakkındaki hükümleri, ücretsiz gerçekleştirilen taşımalar için de aynen uygulanmalıdır⁶². Bu görüş uyarınca, devlet veya diğer kamu tüzel kişilerince ekonomik menfaat sağlamak amacıyla herhangi bir geminin kullanılması halinde, söz konusu gemi TTK m. 931/2 uyarınca ticaret gemisi sayılacak ve TTK m. 935/1 uyarınca TTK'nın deniz ticaretiyle ilgili hükümlerine tâbi olacaktır⁶³. Dolayısıyla, yolcu taşıma sözleşmelerinin sadece ticari taşımaları kapsadığının savunulması halinde, TTK m. 1247/2'nin TTK'da bulunmasının bir anlamı kalmayacaktır⁶⁴. Bu görüşe göre, TTK m. 1247/2 hükmünün TTK'da mevcut olması, Beşinci Bölüm hükümlerinin tüm taşımalara uygulanacağına dair kuralın istisnası olarak, Devlet veya diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen ticari olmayan taşımalar hakkında, kanun koyucunun TTK m. 1247/2'yi kabul ettiği şeklinde açıklanabilir⁶⁵.

Her ne kadar TTK m. 935 ve yukarıda aktarılan ilk görüş uyarınca taşımada kullanılan geminin ticaret gemisi olması gerektiği sonucuna ulaşılması mümkün gözükse de TTK m. 1247/2'nin TTK'da yer almasından hareketle ve yukarıda aktarılan ikinci görüş uyarınca aksi yönde bir sonuca ulaşılması da mümkündür. Dolayısıyla kanunun özünün tespit edilmesinde, gerekçenin incelenmesi ve mehz hükümlerin araştırılması gerekmektedir⁶⁶. TTK m. 935'in gerekçesinde bu iki görüşten birinin tercih edilmesine olanak sağlayan bir ifade bulunmadığı ve TTK m. 1247'nin gerekçesindeki müphem ifadelerden bir sonuç elde edilmesi imkânı bulunmadığı için, mehz hükmün yorumundan çıkan sonuç itibarıyla bir

⁶⁰ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁶¹ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 150.

⁶² Atamer, 'Yolcu Taşıma', 150.

⁶³ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 114.

⁶⁴ Nitekim TTK m. 935/2-b'de yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri sayılmadığı için, Devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait olup da ticaret gemisi sayılmayan gemiler, TTK m. 1247/2 mevcut olmasaydı bile TTK'nın deniz ticareti hükümleri kapsamında olmayacaktı. Bkz: Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 114-115.

⁶⁵ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 115.

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti*, 553-562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129.



karara varılmalıdır. Nitekim Yargıtay İBKG'larında da belirtilen bu ilke uyarınca⁶⁷, yabancı bir kaynaktan tercüme edilerek alınan hükümlerin yorumlanmasında, mehzaz hüküm esas alınmalıdır⁶⁸. Mehzaz AS hükümleri incelendiğinde; AS m. 1/3'te geminin oldukça geniş bir şekilde tanımlandığı, AS m. 1/2 uyarınca yolcu taşıma sözleşmesinin tanımında ücret unsuruna yer verilmediği ve AS m. 21'de kamu makamlarınca gerçekleştirilen ticari olmayan taşımaların kapsam dışı tutulduğu görülmektedir; ancak, taşımayı gerçekleştiren geminin ticaret gemisi olmasına veya kamu makamlarınca icra edilen taşımalara yönelik istisna hükmü dışında yer alan taşımaların ticari taşıma olması gerektiğine yönelik bir düzenleme tespit edilememektedir. Ayrıca, Türkiye'nin AS'ye taraf olduğu ve AS'nin yakın bir tarihte Türkiye hakkında yürürlük kazandığı da dikkate alındığında⁶⁹, TTK ile mehzazın uyumlu yorumlanmasında fayda bulunduğu düşünülmektedir.

Sonuç olarak, kanaatimizce, TTK m. 124/2 uyarınca düzenlenen istisna haricinde, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm taşımalar ticari olup olmadığına veya ticaret gemisiyle gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmaksızın, Beşinci Bölüm kapsamında kabul edilmelidir. Zira, AS m. 21 uyarınca düzenlenen istisna haricinde, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm taşımalar ticari olup olmadığına veya ticaret gemisiyle gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmaksızın mehzaz AS'nin kapsamındadır⁷⁰. Buna karşılık, TTK'nın lafzının ve gerekçesinin, ticari olmayan yolcu taşımalarının Beşinci Bölüm hükümlerine tâbi olması yönünden yeterli açıklıkta olmadığına ilişkin görüşün isabetli olduğuna dikkat edilmelidir. Nitekim 13.08.2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (DAZMSSGŞ)⁷¹ A.1 uyarınca sigortanın konusunu oluşturan

⁶⁷ Yargıtay İBKG, 18.11.1945, E. 1945/13, K.1945/15 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024); Yargıtay İBKG, 20.9.1950, E. 1950/4, K. 1950/10 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024); Yargıtay İBKG, 16.3.1955, E. 1954/26, K. 1955/4 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024).Daha fazla karar için bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 558-559.

⁶⁸ Bu nedenle, mehzaz hükmün tercümesinde yapılan hatalar mehzaza uygun olarak düzeltilmeli ve genel olarak hükmün yorumunda doğrudan mehzaza dair yasama gerekçesi, içtihatlar ve öğreti dikkate alınmalıdır. Bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 559. Bu yorum ilkesi, Yargıtay Kanunu (KN: 2797, KT: 04.02.1983, RG 08.02.1983/17953) m. 45/5 uyarınca bağlayıcıdır.

⁶⁹ Süreç hakkında bkz: Güneş Karol Işıklar, 'Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Olması', <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024.

⁷⁰ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 149-150; Taşkın, 35-36; Demir, *Yolcu Taşıma*, 139.

⁷¹ DAZMSSGŞ'nin yürürlüğe girmesi süreci hakkında bkz: Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023) 79-80. Ayrıca bkz: 1.



deniz araçlarının “*ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracı*” şeklinde ifade edilmesinin sebebinin, TTK’nın hükümlerinin belirsizliği dolayısıyla Beşinci Bölüm hükümlerinin ticari olmayan taşımalara uygulanamayacağına yönelik yanılı olduğu tahmin etmekteyiz. Bu nedenle, ticari olmayan yolcu taşımalarına Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanmasında oluşabilecek tereddütleri giderebilmek amacıyla, TTK’da bu yönde açık bir düzenleme yapılmalıdır⁷².

2. Sigorta Zorunluluğu

TTK m. 1259/1’in ilk cümlesi uyarınca

“Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.”

TTK m. 1259/1’in ikinci cümlesinde, zorunlu sigorta bedelinin sınırının **her kaza için yolcu başına**⁷³, uluslararası sefer yapabilmek için ruhsat almış bir gemiyle yolcu taşındığı takdirde 250.000 ÖÇH’den, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan bir gemiyle yolcu taşındığı takdirde ise 100.000 ÖÇH’den az

Mevzuatın Gelişimi, 16 vd. Öğretide DAZMSSGS’nin yürürlüğe girmesiyle DYYTZMSSGS’nin yürürlükten kaldırılmış sayılacağına ilişkin bir ifadeye DAZMSSGS’nin son hükümleri arasında yer verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bkz: Duygu Demirel, ‘TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı’ (2017) 5(177) LHD 4379, 4390-4391; Işıklar, *Sigorta*, 128-129; Konfidan, 79-80. DAZMSSGS’nin “*Ticari Amaçlı Yolcu Taşıyan Deniz Araçları ve İç Su Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları*” şeklinde adlandırılmasının daha uygun olduğu yönünde bkz: Didem Algantürk Light, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319, 322 (‘Genel Şartlar’).

⁷² Kanaatimizce, Beşinci Bölüm hükümlerinin TTK m. 935/2’de sayılması yerinde bir çözüm olur. Aynı yönde bir çözüm önerisi için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁷³ TTK’nın 09.07.2024 tarihinde yapılan değişiklikten önceki halinde yer alan “*kişi başına*” ifadesi öğretide isabetle eleştirilmiş ve *kişi* ifadesi yerine *yolcu* ifadesinin kullanılmasının daha yerinde olduğu belirtilmiştir. Zira, sigorta güvencesi yalnızca *yolcu* sıfatını haiz kişiler için öngörülmekte, gemideki herhangi bir kişiyi kapsamamaktadır. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155 ve 212; Uluğ Cicim, 542; Melisa Sürücü, Cüneyt Sözel ve Kerim Atamer, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Sözel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263, 277-279; Taşkın, 195; Uluğ Cicim ve Alhan, 560; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. Nitekim 7519 sayılı Kanun (RG 09.07.2024/32597) m. 20 uyarınca TTK m. 1259’da yapılan değişiklikle *yolcu* ifadesine yer verilmiştir. Ayrıca 7519 sayılı Kanun neticesinde, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı haiz olan gemiler ile uluslararası sefer için gerekli ruhsatı haiz olmayan bir gemiler için farklı sorumluluk sınırlarının öngörülmesinin sebebinin, yüksek primler olduğu uygulamada ifade edilmektedir.



olamayacağı düzenlenmektedir. TTK m. 1259/2’de ise TTK m. 1259/1’de yer alan şartları haiz olmayan geminin yola çıkmasına izin verilmeyeceği hüküm altına alınmaktadır⁷⁴. TTK m. 1259’un gerekçesinden, 1974 tarihli Atina Sözleşmesine 2002 Protokolü’nün işlenmesiyle oluşan 2002 tarihli Atina Sözleşmesi (2002 AS) m. 4bis/1 ile AS m. 4bis/12 hükümlerinin TTK m. 1259’un mehzasını teşkil ettiği⁷⁵; ancak, mehz AS m. 4bis/1’de sigortaya alternatif olarak öngörülen ve bir bankanın veya benzeri başka bir mali kurumun garantisi altında teminat sağlanmasına imkan veren hükmün, zorunlu sigorta uygulamasıyla uzlaşmayacağı gerekçesiyle uygun bulunmadığı ve TTK’ya aktarılmadığı anlaşılmaktadır.

Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde, zorunlu sigortaya ilişkin çok sayıda düzenleme bulunduğu görülmektedir⁷⁶. Buna karşılık, deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat içerisinde, zorunlu sigortayı düzenleyen kanun hükümlerinin yalnızca TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri olduğu dikkat çekmektedir. TurzTeşvK m. 29/5’in TTK m. 1259’a yaptığı atıf dikkate alındığında, TTK m. 1259’un deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalar yönünden amir hüküm olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Zira, bir sözleşmeyi yapma zorunluluğu getirmek, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (AY)⁷⁷ m. 48 uyarınca güvence altına alınan sözleşme özgürlüğüne müdahale anlamını taşımaktadır. Dolayısıyla, bu müdahale AY m. 13 uyarınca kanunla

⁷⁴ LY hükümleri uyarınca liman başkanlıkları zorunlu sorumluluk sigortasının varlığını ve içeriğini kontrol etmek ve yeri geldiğinde yaptırım uygulamak görevini ve yetkisini haizdir. Ayrıca TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın denize elverişlilik belgesi vermeden önce deniz araçları zorunlu sorumluluk sigortası poliçesini talep ettiği belirtilmektedir. Uygulamada TTK m. 1259/1’de öngörülen zorunlu sigorta hükümlerinin karşılanması ve geminin sefere çıkabilmesi amacıyla, tekne poliçesine bu yönde bir cümle eklendiği ifade edilmektedir.

⁷⁵ 2002 AS kapsamında zorunlu sigortaya giden süreç hakkında bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 494-499. Süreç hakkında ayrıca bkz: S. Didem Algantürk, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581, 583-585; Demirel, 4386-4391; Işıklar, *Sigorta*, 121-130. Uygulanması hakkında bkz: Kerim Atamer, ‘2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi’, Kerim Atamer ve Cüneyt Sözel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247, 247-262.

⁷⁶ Bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi; 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

⁷⁷ Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, KN: 2709, KT: 18.10.1982, RG 09.11.1982/17863(Mükerrer).



yapılmalı⁷⁸ ve müdahale yapılırken Sigortacılık Kanunu (SK)⁷⁹ m. 13 uyarınca kamu yararı gözetilmelidir⁸⁰. Bu noktada CK'yla zorunlu sigorta getirilebilmesine olanak sağlar nitelikte görünen SK m. 13 ile sosyal ve ekonomik haklar ve ödevlerin CK'yla düzenlenebileceğine ilişkin AY m. 104/17 hükümlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir⁸¹. Öğretide “sınırlandırma” kavramının “düzenleme” kavramını aştığı ifade edilmekte, AY m. 13'te temel hak ve özgürlükler arasında ayırım yapılmaksızın tamamının sınırlandırılmasının yalnız kanunla yapılabileceğine dikkat çekilmekte ve bu kapsamda sözleşme özgürlüğüne getirilen sınırlamaların da yalnızca kanunla yapılması halinde hukuka uygun olacağı isabetle belirtilmektedir⁸². Bu nedenle, kanun dışında herhangi mevzuat hükmünde sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır⁸³. Dolayısıyla, yatların tâbi olduğu sigortaya ilişkin olarak yapılacak değerlendirmelerde bu temel prensip esas alınmalı ve zorunlu sigortanın kapsamı ve sınırları yönünden TurzTeşvK m. 29/5'teki atıf dolayısıyla TTK m. 1259 uygun düştüğü ölçüde amir hüküm kabul edilmelidir. Çalışmanın devamında yapılan değerlendirmeler, bu temel prensibe dayanmaktadır.

TTK m. 1259'da yer alan “*Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde*” ifadesi, “*her kaza*” ifadesi ve “*taşımanın*”

⁷⁸ Ünan ve Konfidan, 27; Hakan Bilgeç, ‘Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi’ (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959, 993-994.

⁷⁹ Sigortacılık Kanunu, KN: 5684, KT: 03.06.2007, RG 14.06.2007/26552.

⁸⁰ Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012) 180-181; Konfidan, 52.

⁸¹ Öğretide SK m. 13'ün Anayasa ile bağdaşmadığı ve usulsüz yetki devri içerdiği ifade edilmektedir. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) 409 (Şerh).

⁸² Merih Omağ, ‘Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış’, *Zorunlu Sigortalı Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7, 28-29; Ünan, *Şerh*, 409-411; Ecehan Yeşilova Aras, ‘Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519, 531; Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 991-992. Bilgeç, SK m. 13/1'in ilk cümlesinin “*Kamu yararı açısından gerekli görülen hallerde, kanunla zorunlu sigorta ihdas edilebilir*” şeklinde değiştirilmesi gerektiğine isabetle dikkat çekmektedir. Bkz: Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 994.

⁸³ Samim Ünan, ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalı Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41, 44; Yeşilova Aras, 531; Ünan ve Konfidan, 27.



tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar” ifadesi öğretide eleştirilmekte ve uygulamada farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bu ifadelerle ilişkin öğretideki eleştiriler, TTK m. 1259 uyarınca düzenlenen zorunlu sigortanın sınırlarına ve bu sigortayı yaptırmak zorunda olan kişilerin kim olduğuna dair müphem noktalara ışık tutar niteliktedir. Nitekim öğretideki eleştiriler, TTK m. 1259’un yatlarla tatbikinin değerlendirilmesinde de oldukça önem arz etmektedir.

Öğretide TTK m. 1259’daki “*Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde*” ifadesinin uygulanmamasına yönelik bir görüş bulunmaktadır. Öğretideki bu görüşe göre, mali sorumluluk sigortası yapılması zorunluluğu açısından yolcu sayısının bir önemi bulunmamaktadır; zira, yolcu taşımasının ticari amaçlı olması kâfidir⁸⁴. Bu görüşe göre, deniz aracında taşınan yolcu sayısının yalnızca verilen asgari teminat tutarı açısından önemi bulunmaktadır⁸⁵. Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde; DTY m. 51, 18.10.2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği (DAZMSSTTT)⁸⁶ m. 3/2 ve DAZMSSGŞ A.1 hükümlerinde de yolcu kapasitesinin on ikiden fazla olmasına ilişkin sınıra yer verilmediği görülmektedir⁸⁷. Ayrıca öğretide, on iki veya daha az kişinin yaralanması ve ölümü halinde özellikle yat donatanının ödeme gücünün mevcut olacağının kabulünün tartışmaya açık olduğu ifade edilmektedir⁸⁸. Her ne kadar *de lege ferenda* açısından sayının düşürülmesi gerektiği savunulabilirse de mevcut TTK m. 1259’da öngörülen sınır açıktır⁸⁹.

⁸⁴ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁵ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁶ RG 18.10.2014/29149.

⁸⁷ Açıklamalar ve değerlendirmeler için bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi; 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

⁸⁸ Ünan ve Konfidan, 24.

⁸⁹ 5790 sayılı Kanun (KN: 5790, KT: 16.07.2008, RG 29.07.2008/29651) m. 1 uyarınca değiştirilmeden önceki Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMKHK) (KN: 4922, KT: 10.06.1946, RG 14.06.1946/6333) m. 1-c uyarınca on ikiden fazla yolcu taşıyan her türlü gemi, yolcu gemisi olarak kabul edilmekteydi. Buna karşılık 5790 sayılı Kanun m. 1 uyarınca bu tanım DCMKHK’den çıkarılmıştır. Ancak, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (RG 10.11.2006/26342) m. 4/1-aa uyarınca yolcu gemisi, on ikiden fazla yolcu taşıyan her çeşit gemiyi ifade etmektedir. Bu gerekçelerle, öğretide Türk Hukuku açısından “yolcu gemisi” olarak nitelendirilen bütün deniz araçlarının zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına girdiği ifade edilmektedir. Bkz: Canan Özlem Ilgın, ‘Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme’ (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231, 236; Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 146-147; Işıklar, *Sigorta*, 161-162. Buna karşılık, öğretide Beşinci Bölüm hükümlerinin veya



Nitekim TTK m. 1259/1'in mehzazı olan AS m. 4bis/1'de de sigorta zorunluluğu için yolcu kapasitesinin on ikiden fazla olması aranmaktadır⁹⁰. Kanaatimizce, TTK m. 1259'un açık lafzı ve yukarıda yapılan açıklamalar uyarınca, yalnızca yolcu kapasitesi on ikiden fazla olan deniz araçları zorunlu sorumluluk sigortasına tâbi tutulmalıdır⁹¹.

TTK m. 1259'daki “*her kaza*” ifadesi öğretilde eleştirilmektedir⁹². Zira TTK m. 1259'da yer alan “*her kaza*” ifadesi, sadece gemi kazası neticesinde doğabilecek sorumluluğu çağrıştırmaya yettiği için karışıklığa ve hatalı yoruma yol açabilecek niteliktedir⁹³. Buna karşılık, mehzaz AS m. 4bis/1'de yer alan “*her bir olay*” (“*each distinct occasion*”) ifadesi uyarınca, hem “gemi kazası”ndan hem de “gemi kazası sayılmayan diğer kazalar”dan (“*incident*”) kaynaklanan sorumluluk hakkında sigorta güvencesi sağlanmalıdır⁹⁴. Başka bir ifadeyle, AS m. 4bis/1 uyarınca, sadece gemi kazası neticesinde yolcuların bedensel zarara uğramasından veya ölümünden doğabilecek sorumluluk için değil, bunun dışındaki herhangi bir olay neticesinde yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması sebebiyle doğabilecek sorumluluk için de sigorta güvencesi sağlanması gerekmektedir⁹⁵. Nitekim AS'nin akademik tercümesinde “*her kaza*” yerine “*her bir olay*” ifadesinin kullanıldığı görülmektedir⁹⁶. Dolayısıyla, TTK m. 1259'da öngörülen sigorta zorunluluğunun kapsamına, hem gemi kazası neticesinde yolcuların bedensel zarara uğramasından veya ölümünden doğabilecek sorumluluğun hem de gemi kazası dışındaki herhangi bir olay neticesinde

AS'nin diğer hükümlerinin uygulama alanlarının, TTK veya AS hükümleri uyarınca belirleneceği isabetle belirtilmektedir. Bkz: Işıklar, *Sigorta*, 162. Deniz taksi hakkında ayrıca bkz: Işıklar, *Sigorta*, 162.

⁹⁰ AS'nin hazırlanma aşamasında “*12 or more*” ifadesi, 1974 SOLAS Sözleşmesi (*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974) Eki'nde yer alan tanım dikkate alınarak “*more than twelve*” şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 161-162.

⁹¹ Uluğ Cicim, 533; Uluğ Cicim ve Alhan, 537-538; Demirel, 4399; Işıklar, *Sigorta*, 161-162; Konfidan, 53.

⁹² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Sürücü, Süzel ve Atamer, 277-279; Taşkın, 195; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Konfidan, 150.

⁹³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. Aksi yönde bkz: Yeşilova Aras, 528.

⁹⁴ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Taşkın, 195.

⁹⁵ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁶ Sürücü, Süzel ve Atamer, 271 ve 277. Ayrıca TTK'nın İngilizce tercümesine ilişkin bir akademik çalışmada, TTK m. 1259'daki “*her kaza*” ifadesi “*each distinct occasion*” şeklinde çevrilmiştir. Bkz: Cüneyt Süzel, Venüs Cömert ve Güneş Karol Işıklar, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayıncılık 2024) 270-271.



yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması sebebiyle doğabilecek sorumluluğun dahil olduğu kabul edilmelidir⁹⁷.

TTK m. 1259'daki “*taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar*” ifadesi de öğretide eleştirilmektedir⁹⁸. Öğretideki bir görüşe göre, belirtilen ifadenin lafzından, taşıyan ile fiilî taşıyana her durumda zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesini kurma yükümlülüğünün getirildiği yönünde bir sonuç çıkarılması mümkündür⁹⁹; ancak, mehaz AS m. 4bis/1 uyarınca söz konusu yükümlülük, taşıyana sadece taşımanın bir kısmının veya tamamının fiilen gerçekleştirmesi şartıyla getirilmektedir¹⁰⁰. Öğretideki bu görüşe göre, TTK m. 1259'un yolcu taşıma sözleşmesinin “*ifasına katılan her taşıyan*” hakkında uygulanacağı ifade edilmekte¹⁰¹ ve yalnızca üstlendiği taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren taşıyan için, TTK m. 1259'da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırma zorunluluğunun bulunduğu kabul edilmektedir¹⁰². Öğretideki başka bir görüşe göre ise, TTK m. 1259'un lafzı yeterince açıktır ve başka bir yönde yorum yapılmasına müsaade etmemektedir¹⁰³. Bu görüşe göre taahhüt eden veya taşımayı fiilen gerçekleştiren

⁹⁷ Her ne kadar mehazı AS m. 7 olan TTK m. 1262'de, “*each distinct occasion*” ifadesinin “*her bir olay*” şeklinde tercüme edildiğinden hareketle kanun koyucunun TTK m. 1259'da kasıtlı olarak kapsamı dar tuttuğuna yönelik bir yorum yapılması mümkün gözükse de TTK m. 1259'un gerekçesinden mehaz AS m. 4bis'teki kapsamdan ayrıldığına dair bir sonuç çıkarmamaktadır. Zira TTK m. 1259'un gerekçesinde mehaz AS m. 4bis'ten ayrılan hususlar açıkça ifade edilmektedir.

⁹⁸ TTK henüz tasarı halindeyken, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen taşıyanların hepsini tespit etmenin kolay olmaması sebebiyle, taşımanın üstlenilmesinin değil fiilen gerçekleştirilmesinin esas alınması gerektiği ve bu nedenle sadece fiilî taşıyanın sorumluluk sigortasının varlığının yeterli olacağı öğretide ifade edilmiştir. Bkz: Çetingil, Kender, Ünan ve Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı”, 214. *Işıklar* bu görüşü isabetli bulmakta ancak fiilî taşıyanın bulunmadığı durumlar yönünden açıklama getirmediği için eleştirmektedir. Bkz: *Işıklar, Sigorta*, 138. Ayrıca *Işıklar*, AS metninden açıkça anlaşılmasa da AS m. 1/1-c'de yer alan tanımın AS m. 4bis'te sorumluluk sigortasını kurmakla yükümlü tutulan kişi tanımlamak için AS'ye dahil edildiğini ifade etmekte ve AS m. 1/1-c'nin TTK'ya alınmamasına ilişkin TTK m. 1248'in gerekçesine dikkat çekmektedir. Bkz: *Işıklar, Sigorta*, 136 ve 138. Öte yandan, *Demir* TTK m. 1259'un lafzının sigorta yaptırmakla yükümlü taşıyan yönünden açık olduğunu ifade etmekte ve mehaz hükümlerin neden takip edilmediğine yönelik bir açıklama bulunmaması dolayısıyla TTK m. 1259'un gerekçesini eleştirmektedir. Bkz: *Demir, Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁹ *Işıklar, Sigorta*, 138.

¹⁰⁰ *Işıklar, Sigorta*, 136-138.

¹⁰¹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155.

¹⁰² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; *Işıklar, Sigorta*, 138.

¹⁰³ *Demir, Yolcu Taşıma*, 565-566.



taşıyanlardan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması yeterlidir; zira, bunlardan birinin sigorta yaptırması durumunda diğerinin sigorta yaptırma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır¹⁰⁴. Öğretideki diğer bir görüşe göre ise, TTK m. 1259'un lafzından çıkan sonuç itibariyle hem akdi taşıyanın hem de fiili taşıyanın zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması gerekmektedir¹⁰⁵.

Kanaatimizce, TTK m. 1259'da yer alan “*taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya*” ifadesi görmezden gelinebilecek bir nitelikte değildir. Her ne kadar mehzadan ayrılan bir düzenleme olsa da sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğunun fiili taşıyana¹⁰⁶ ek olarak akdi taşıyana da yüklenmesi sebebiyle, yolcuların daha yararına gözükmektedir. Nitekim gerek AS m. 4bis'te gerekse de TTK m. 1259'da yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması halinde doğacak sorumluluğun zorunlu sigortaya tâbi tutulmasının temel sebebi, yolcunun yönelteceği tazminat taleplerinin sigorta güvencesiyle korunmak istenmesidir. Başka bir ifadeyle, AS m. 4bis'te ve TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta zorunluluğu, özü itibariyle yolcu yararını öngören bir düzenlemedir. Dolayısıyla, TTK 1259'un gerekçesinde mehz AS m. 4bis/1'den ayrı düzenleme getirilmesine ilişkin açık bir ifade olmamasına rağmen, TTK m. 1259'un AS m. 4bis/1'e nazaran yolcunun daha lehine olması nedeniyle, fiili taşıyana ek olarak akdi taşıyanın da sigorta zorunluluğuna tâbi olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Buna karşılık, “*gerçekleştiren bütün taşıyanlar*” ifadesindeki “*bütün*” ibaresinin taşımayı gerçekleştiren bütün taşıyanlara yönelik olduğu kabul edilmeli ve “*üstlenen veya gerçekleştiren*” ifadesindeki “*veya*” ibaresi “*ya da*” şeklinde okunmalıdır. Bu nedenle, akdi taşıyan ya da fiili taşıyandan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması yeterli görülmelidir. Zira her iki taşıyanın da zorunlu sigorta yaptırmakla yükümlü tutulmasının kabul edilmesi ihtimalinde, her iki taşıyan tarafından da ödenecek sigorta primlerinin yolcuya yansıtılması sebebiyle taşıma ücretleri artacak ve yolcu aleyhine bir durum oluşacaktır. Sonuç olarak, TTK m. 1259'un lafzındaki müphem ifadelerle ve mehzadan ayrılmasına rağmen, yolcunun daha lehine

¹⁰⁴ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Demir, *Deniz Ticareti*, 377.

¹⁰⁵ Uluğ Cıçım ve Alhan, 543-544; Yeşilova Aras, 527.

¹⁰⁶ Deniz yoluyla yolcu taşımalarında fiili taşıyan TTK m. 1248/2 uyarınca “*taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir*”. Öğretide “*kiracı*” ifadesinin yerine “*charterer*” ifadesinin kullanılmasının mehz AS m. 1/1-b'ye daha uygun olacağı ve “*charterer*” ifadesinin, TTK'daki “*kiracı*”, “*tahsis olunan*” ve “*taşıtan*” sıfatını kazanan kişileri de kapsayacağı ifade edilmektedir. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 134; “*Çarterer*” kavramı ve Türk Hukuku'ndaki kapsamı hakkında ayrıca bkz: Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006) 54-57.



olduğu gerekçesiyle akdi taşıyanın ya da fiili taşıyanın zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırmakla yükümlü olduğu kabul edilmelidir.

Önemle belirtmek gerekir ki; yatlar ve yatların TTK m. 1259 kapsamında sigortalanması söz konusu olduğunda, Beşinci Bölüm hükümleri uyarınca kullanılan terminoloji deniz turizmi mevzuatıyla her zaman uyuşmamaktadır. Zira TurzTeşvK ve DTY hükümlerinde sigorta ettiren sayılabilecek kişileri ifade etmek için; donatan, işleten, işletmeci ve yatın sahibi ifadelerini kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca öğretilde, gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanan ticari yatların söz konusu olduğu bir ihtimalde, taşıma sözleşmesi ilişkisinin bulunmayacağı ifade edilmektedir¹⁰⁷. Ek olarak, yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi olasılığında da yat donatanı ile yatın kendisine tahsis edildiği kişi arasında bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılmasının oldukça şüpheli olduğu belirtilmektedir¹⁰⁸. Belirtilen nedenlerle bu çalışmada, TTK m. 1259 kapsamında yatların sigortalanmasından bahsederken sigorta ettireni ifade etmek için “taşıyan” ifadesi değil, deniz turizmi mevzuatı uyarınca “donatan” veya “işleten” ifadesi kullanılmaktadır¹⁰⁹. Sonuç olarak, TTK m. 1061/1 uyarınca donatan sıfatını haiz olan veya TTK m. 1061/2 uyarınca donatan sayılan işletenlerin, TTK m. 1259’da öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasında sigorta ettiren sıfatıyla taraf olacağı kabul edilmelidir¹¹⁰. Buna karşılık, yatların işletilmesinde TTK m.

¹⁰⁷ Ünan ve Konfidan, 24.

¹⁰⁸ Ünan ve Konfidan, 24. Öğretilde, mürettebatlı yat kiralama sözleşmesinin TTK’da düzenlenen deniz ticareti sözleşmelerinden birisi niteliğinde olmadığı; ancak, çok benzer özellikler taşıması sebebiyle, sözleşmede bir boşluk bulunması durumunda bu boşluğun zaman charteri sözleşmesine dair hükümler uyarınca doldurulmasının uygun bir çözüm olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Günay, 386. Bu konuda ayrıca bkz: Taşkın, 29-30.

¹⁰⁹ Nitekim bu yönde bir kullanım DAZMSSGŞ uyarınca kullanılan terminolojiyle de uyumludur. DAZMSSGŞ’deki *işleten* tanımına yönelik eleştiriler için bkz: Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 323; Işıklar, *Sigorta*, 139. Donatan ve işleten kavramları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 784-812.; Yazıcıoğlu, *Kender- Çetingil*, 245-249; Sözer, *Deniz Ticareti*, s. 184-199; Kübra Var Türk ve Hakan Karan, ‘Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117, 117 vd.; Emine Yazıcıoğlu, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140, 140 vd.

¹¹⁰ TTK m. 1126 uyarınca “*Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olaksa onun lehine” yaptırılması zorunludur.*” Öğretilde



1248/2 kapsamında fiilî taşıyanın söz konusu olduğu bir durumda, yukarıda belirtilen gerekçelerle, fiilî taşıyan sıfatını haiz olan “donatan” veya “işleten” haricinde¹¹¹ akdi taşıyanın da TTK m. 1259 uyarınca zorunlu sorumluluk sigortasını akdetmekle yükümlü bulunduğu, ancak, bunlardan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırmasının yeterli olduğuna dikkat edilmelidir.

III. YATLARDA DENİZ ARAÇLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

1. Mevzuatın Gelişimi

TurzTeşvK m. 29/5 uyarınca

“Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca düzenlenen denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1259 uncu maddesindeki sigorta gereklerine tabidir”.

DTY m. 51/2’nin son cümlesinde aynı hüküm tekrar edilmektedir. Ayrıca DTY m. 51/2’nin ilk cümlesinde “*Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırmaları*” zorunlu tutulmaktadır. TurzTeşvK m. 3/1-i ve DTY m. 4/1-f hükümleri uyarınca deniz turizm aracı sayılan yatlar, TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2 hükümleri dolayısıyla TTK m. 1259’da düzenlenen sigorta gereklerine tâbidir. TTK m. 1259/1’in ilk cümlesi uyarınca

“Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, **yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına** karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.”

Zorunlu sigorta başlıklı TTK m. 1259, TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2 hükümleri uyarınca yatlara da uygulanmalıdır. Buna karşılık, söz konusu

TTK m. 1126’da yer düzenlenen sigortanın kapsamının çok açık olmadığı belirtilmekte ve TTK m. 1126’da düzenlenen sigorta ile TTK m. 1259’da düzenlenen sigortanın kapsamının uyumlu olup olmadığının belirsiz olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Demirel, 4403. TTK m. 1126’da düzenlenen sigorta hakkında ayrıca bkz: Kerim Atamer, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş’ (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21, 58-59.

¹¹¹ Öğretide, deniz yoluyla yolcu taşımalarındaki fiili taşıyanın, TTK m. 1061 kapsamında donatana veya işletene tekabül ettiği belirtilmektedir. Bkz: Işıklar, *Sigorta*, 137-139 ve 149-150.



hükümlerin tatbikinde bazı müphem ve çelişik durumlar bulunmaktadır. Bu durumlardan bahsetmeden önce, mevzuatımızda TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortanın deniz turizm araçları ve dolayısıyla yatlar açısından zorunlu hale gelmesi sürecinden, en genel hatlarıyla bahsetmekte fayda vardır¹¹². Nitekim, TTK'nın yürürlüğe girdiği tarihte, deniz turizm araçlarının TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi olduğuna dair TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2'nin son cümlesi mevcut değildir.

TTK'yla uyumsuzluklar içeren¹¹³ 09.03.2011 tarihli Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın (DYYTZMSSGŞ) güncellenmesi ihtiyacı nedeniyle, DYYTZMSSGŞ yürürlükten kaldırılmış ve 13.08.2014 tarihli DAZMSSGŞ yürürlüğe girmiştir. 19.07.2014 tarihinde yayımlanan DAZMSSTTT¹¹⁴ m. 2; TTK m. 1259, DTY m.

¹¹² Zira TTK'nın yürürlüğe girmesinden günümüze kadar deniz turizm araçlarının zorunlu sigorta uygulamasına tâbi olup olmaması gerekliliğine ilişkin gerek öğretide gerekse de uygulamada değerlendirmeler yapılmıştır. Akademik değerlendirmeler için bkz: Uluğ Cicim ve Alhan, 538 ve 559-560; Demirel, 4390-4391 ve 4396-4938; Işıklar, Sigorta, 91 ve 128; Demir, *Yolcu Taşıma*, 543; Konfidan, 89-91. Haberler için bkz: <<https://www.vda.org.tr/duyuru/deniz-yolu-yolcu-tasimaciligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-4225>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/mali-sorumluluk-sigortasinda-zorunluluk-gezi-teknelerinde-kaldirildi-haber-61986.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/sigortasiz-teknelere-yaptirim-geliyor-haber-73916.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tekne-sahiplerine-kotu-haber-40435907>>; <<https://www.turizmguncel.com/haber/sigorta-yapmayan-turistik-gezi-tekneleri-denize-acilamayacak-h31388.html>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/saban-arikan-hurriyet-yazari-noyan-dogana-tepki-gosterdi-haber-73963.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-araclari-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-tarife-ve-talimat-tebliginde-d-haber-107490.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/gezi-teknelerine-ve-yatlara-sigorta-zorunlulugu-getirildi/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/ufuk-teker-ticaret-yapabilmemiz-icin-sigorta-cok-onemli-haber-108151.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.buyukalanya.com/alanyada-yeni-bir-donem-basliyor/129437/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/butun-deniz-araclari-sigortalı-olacak/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-turizmi-araclari-icin-seyir-izin-belgesi-islemleri-dijital-ortama-tasindi-haber-117369.htm>> s.e.t. 07.12.2024.

¹¹³ Önemle belirtmek gerekir ki; deniz sigortalarına ilişkin TTK'da özel bir düzenleme yapılmaması veya deniz sigortalarının TTK'nın emredici hükümlerinin kapsamı dışında tutulmaması öğretide isabetle eleştirilmiştir. Bkz: Samim Ünan, '2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168, 168-172; Kerim Atamer, 'Soru-Cevap', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236, 236.

¹¹⁴ RG 19.07.2014/29065. Esasında konuya ilişkin ilk tarife ve talimat tebliğ düzenlemesi, 09.03.2011 tarihli DYYTZMSSGŞ'den dayanağını alan ve aynı tarihte düzenlenen Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğidir



51, Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik¹¹⁵ (DYYDSY) m. 12 ve Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik¹¹⁶ (DAİGSDHY) m. 5 hükümleri uyarınca ticari amaçlı yolcu taşıyan tüm deniz araçları için deniz araçları mali sorumluluk sigortasının uygulanmasını öngörmekteydi¹¹⁷. Buna karşılık, turizm sektöründen gelen itirazlar üzerine¹¹⁸ yeni bir tebliği hazırlanmış ve 18.10.2014 tarihli DAZMSSTTT m. 1/3 uyarınca tebliğin uygulama alanından DTY m. 51 çıkartılmıştır¹¹⁹. 22.04.2015 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ¹²⁰ (DAZMSSTTTDYDT) m. 1 uyarınca deniz turizm araçlarının DAZMSSTTT'nin kapsamından çıkarılması, DTY m. 51'e değil, TurzTeşvK m. 29/3'e dayandırılmıştır¹²¹. 18.07.2021 tarihinde kabul edilen TurzTeşvKDYDK m. 10 uyarınca yapılan değişiklik ve eklenen fıkralar neticesinde, TurzTeşvK m. 29 şu an yürürlükte olan halini almıştır. 16.03.2022 tarihli DAZMSSTTTDYDT¹²² m. 1 uyarınca DAZMSSTTT m. 1'de tadilat yapılarak DAZMSSTTT'nin kapsamına TurzTeşvK m. 29/5 kapsamındaki deniz turizm araçları da eklenmiş ve deniz turizm araçlarının DAZMSSTTT'nin kapsamından

(DYYTZMSSTTT). TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte DYYTZMSSGŞ ve DYYTZMSSTTT, TTK'yla uyumsuz ikincil düzenlemeler durumuna gelmiş ve bu nedenle 19.07.2014 tarihinde DAZSSTTT yayımlanmıştır. Hazine ve Maliye Bakanlığı 2019/3 Numaralı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Sektör Duyurusu, DAZSSTTT'nin DYYTZMSSTTT'yi yürürlükten kaldırdığını belirtmektedir. Bkz: www.lexpera.com.tr, s.e.t. 07.12.2024. Detaylı bilgi için ayrıca bkz: Konfidan, 87-91.

¹¹⁵ RG 25.11.2010/27766. DYYDSY, Gemilerle Yapılan Düzenli Seferler Hakkında Yönetmelik (GYDSHY) (RG 22.11.2023/32377) m. 17 hükmü uyarınca yürürlükten kaldırılmıştır.

¹¹⁶ YT: 01.07.2011, RG 14.11.2010/27759.

¹¹⁷ Öğretide, 19.07.2014 tarihli DAZMSSTTT uyarınca on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerin TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi tutulmasının yerinde bir düzenleme olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Konfidan, 87-88.

¹¹⁸ Deniz turizm sezonunun en yoğun dönemlerinin yaşandığı gerekçesiyle 19.07.2014 tarihli DAZMSSTTT'nin uygulanması iki kez ertelenmiştir. Bkz: Demirel, 4390; Konfidan, 88.

¹¹⁹ Ege ve Akdeniz kıyılarında faaliyet gösteren günübirlik gezinti teknelerinin mali olanaksızlar yüzünden söz konusu zorunlu sigortayı yaptırmayacağı gerekçesiyle, deniz turizm araçlarının zorunlu sigortaya tâbi tutulmadığı ifade edilmiştir. Bkz: Uluğ Cicim ve Alhan, 538 ve 559.

¹²⁰ RG 22.04.2015/29334.

¹²¹ Deniz turizm araçlarının, hukuki etkisi zayıf olan bir tebliğ hükmüyle zorunlu sigorta hükümlerinden müstesna tutulmaları, TTK m. 1259/1'e açıkça aykırıdır. Işıklar, *Sigorta*, 164; Demir, *Yolcu Taşıma*, 572. Ayrıca, TTK'nın zorunlu sigortaya dair açık ve emredici düzenlemesine rağmen tebliğ vasıtasıyla deniz turizm araçlarına muafiyet sağlanması, öğretide idari kusur olarak nitelendirilmiştir. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573-574.

¹²² RG 16.03.2022/31780.



çıkararak DAZMSSTTT m. 1/3 yürürlükten kaldırılmıştır¹²³. 19.10.2022 tarihli ve 6229 sayılı CK m. 43 uyarınca DTY m. 51/2'in son cümlesi DTY'ye eklenmiştir. 10.06.2023 tarihinde yayımlanan DTYUT m. 7'de, deniz turizmi araçları turizm işletmesi belgesi¹²⁴ başvurusunda istenen belgeler arasında, DAZMSSTTT uyarınca mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan zorunlu sigorta poliçesi de sayılmaktadır.

Her ne kadar hukuk tekniği açısından eleştiriye açık hususlar olsa da¹²⁵ yürürlükte bulunan mevzuat bakımından deniz turizm araçlarının TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi olduğu kabul edilmelidir. Dolayısıyla, yatlar da TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbidir. Buna karşılık TTK m. 1259, TurzTeşvK m. 29/5, DTY m. 51/2 ve yukarıda belirtilen sair mevzuatın tatbikinde bazı çelişik ve belirsiz durumların ortaya çıkabileceğine dikkat edilmelidir.

2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *hususlardan ilki*¹²⁶, TurzTeşvK m. 29/4'tür. Zira TurzTeşvK m. 29/4 uyarınca *“Türk bayraklı deniz turizmi araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığı”* sayılmamaktadır. TurzTeşvK m. 29/5'te ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca düzenlenen denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçlarının,

¹²³ DAZMSSTTT'de son olarak 10.10.2024 tarihli DAZMSSTTTDYDT (RG 10.10.2024/32688) uyarınca değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklikle 7519 sayılı Kanun uyarınca TTK m. 1259'da yapılan değişiklikteki sınırlar da dikkatle alınarak sorumluluk sınırlarına ilişkin tablo güncellenmiştir. Tabloya yönelik eleştiriler hakkında bkz: 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi. Söz konusu değişikliğin sebebinin uygulamadan gelen itiraz olduğu ve bu itirazların yüksek sorumluluk sınırları nedeniyle primlerin yüksek olmasına dayandığı ifade edilmektedir.

¹²⁴ Turizm işletme belgesi hakkında bkz: Hüseyin Melih Çakır, 'Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi' (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454, 454 vd.

¹²⁵ Öğretide DTY m. 51'in geçersiz ve başarısız bir düzenleme olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Ünan ve Konfidan, 27. DTY hakkında ayrıca bkz: Yiğithan Göksu ve Oğuz Atık, 'Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi' (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89, 93-97.

¹²⁶ Yat sigortalarına dair bir karar incelemesi ve karşılaştırmalı hukuk çalışması için ayrıca bkz: Samim Ünan, 'Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi' (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59, 59 vd.



TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta gereklerine tâbi olduğu düzenlenmektedir. Buna karşılık, TTK m. 1259'un deniz yoluyla yapılan yolcu taşımalarındaki sigorta zorunluluğuna ilişkin olduğu son derece açıktır¹²⁷. Görüldüğü üzere TurzTeşvK m. 29/5'in tatbiki açısından, TurzTeşvK m. 29/4'ün lafzı ile TTK m. 1259'un lafzı çelişmektedir¹²⁸. Söz konusu hükümlerin lafzı bir arada

¹²⁷ Zira TTK m. 1259 hükmü gerek lafzi yorum gerek sistematik yorum gerek tarihi yorum gerekse de amaca göre yorum metotları uyarınca değerlendirildiğinde, aksi yönde bir sonuca ulaşmak mümkün değildir. Nitekim hükmün lafzı, TTK'nın “*Deniz Ticareti*” kitabı başlıklı beşinci kitabının “*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*” başlıklı dördüncü kısmının “*Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*” başlıklı beşinci bölümünde yer alması, gerekçesi ve mehzazının 2002 Tarihli AS olması dikkate alındığında, aksi yönde bir çıkarım yapılamamaktadır. Kanunların yorumu hakkında bkz: Çiğdem Kırca, ‘Kanunların Yorumlanması Yorum Yöntemleri’ T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11, 11-28.

¹²⁸ TurzTeşvK m. 29/4'ün TTK hükümleri ekseninde yorumu, yapılan son kanun değişikliklerinden önce de hayli sıkıntılı bir nitelik teşkil etmiştir. Öncelikle belirtmek gerekir ki; TurzTeşvK'da 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la yapılan değişikliklerle, TurzTeşvK m. 29'a üçüncü ve beşinci fıkralar eklenmiş ve TurzTeşvK m. 29'a eklenen fıkralar neticesinde, değişikliğin yürürlüğe girmesinden önceki metinde TurzTeşvK m. 29/3'te yer alan düzenleme, TurzTeşvK m. 29/4'e kaymıştır. Bu nedenle, değişiklikten önce yayımlanan eserlerde TurzTeşvK m. 29/3'e yönelik yapılan değerlendirmeler, güncel TurzTeşvK m. 29/4'ün yorumunda da dikkate alınabilir niteliktedir.

Işıklar 2018 tarihinde yayımlanan bir çalışmada, TurzTeşvK m. 3/1-i'de yer alan deniz turizm aracı tanımındaki “*gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak*” ifadesine ve TurzTeşvK m. 29/3'te yer alan “*gezi, spor ve eğlence amacıyla*” ifadesine dikkat çekmiştir. Yazar, TurzTeşvK m. 29/3'ün kapsamına giren araçların, turizm amacı taşımaksızın sadece “*gezi, spor ve eğlence*” amacıyla kullanılan araçlar şeklinde düşünülebileceğini ifade etmiştir. Bu yorumla, söz konusu araçların TTK m. 935/2-a anlamında ticaret gemisi niteliğinde olmayan gemiler olarak değerlendirilebileceğini belirten yazar, bu durumda DTY'deki tanım ile TurzTeşvK'da kruvaziyer gemileri, yatlar ve dalabilir deniz araçları hakkında verilen tanımlarla çelişkili bir durum ortaya çıkabileceğini belirtmiş ve TurzTeşvK'nın, söz konusu araçların “*gezi, spor, eğlence*” maksadıyla kullanımlarını “*ticari olmayan*” kullanım şeklinde öngörmediğinin anlaşıldığını belirtmiştir. Bkz, *Işıklar, Sigorta*, 115.

Yazarın eserinde esas aldığı ve 28.12.2006 tarihli 5571 Sayılı Kanun'la TurzTeşvK'ya eklenen deniz turizm araçları tanımı, 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la değiştirilmiş ve günümüzdeki halini almıştır. Buna karşılık, 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la TurzTeşvK'da çok sayıda önemli değişiklik yapılmasına rağmen TurzTeşvK m. 29/3 hükmünün TurzTeşvK m. 29/4'e kaydırılarak olduğu gibi muhafaza edilmesi, hukuk tekniği açısından eleştiriye açık bir niteliktedir.

Demir, her kanunun kendi kapsamı içerisinde uygulanacağını ifade etmekte ve bir geminin deniz turizm aracı olarak nitelendirilmesinin TurzTeşvK'nın uygulama kapsamı açısından etki doğuracağını belirtmektedir. Yazarın da isabetle ifade ettiği üzere, TurzTeşvK m. 29/3, TurzTeşvK'nın uygulama kapsamıyla ilgili olup TTK'nın uygulama kapsamını belirleyemez. Aksinin kabulü halinde, yolcu taşımalarının önemli bir kısmına ne TTK'nın ne de 2002 tarihli AS'nin uygulanması mümkün olur ki, kanun koyucunun iradesinin böyle bir sonuca yönelik olduğu söylenemez. Bkz: *Demir, Yolcu Taşıma*, 573. Ayrıca *Demir*, deniz turizm araçlarıyla gerçekleştirilen gezi, spor ve eğlence faaliyetlerinin her zaman ticari nitelikte olmadığına



değerlendirildiğinde, şu soru gündeme gelmektedir: TurzTeşvK m. 29/4 uyarınca yolcu taşımacılığı sayılmayan bir faaliyet hakkında, yolcu taşımalarında sigorta zorunluluğunu düzenleyen TTK m. 1259 uygulanabilir mi? Bu soruya verilecek cevap, yatlar hakkında uygulanacak zorunlu sigortanın sınırlarının çizilmesinde oldukça önem arz etmektedir.

Deniz turizm araçları ve dolayısıyla yatlar söz konusu olduğunda TurzTeşvK, TTK'ya nazaran özel kanun niteliğindedir. Buna karşılık TTK, TurzTeşvK'ya göre sonraki tarihli kanundur. Özel kanunun daha eski tarihli ve genel kanunun yeni tarihli olması ihtimalinde, hangi kanunun uygulanacağına dair sabit bir ilke ve standart bir cevap bulunmamaktadır. Bu durumda mesele, kanunun hazırlık çalışmaları ve amacı başta olmak üzere tüm yorum araçlarına başvurularak gerçekleştirilecek bir yorum faaliyeti neticesinde, kanun koyucunun sonraki tarihli genel kanun hükmünü kabul ederken önceki tarihli özel kanun hükmünü bertaraf etmeyi amaçlayıp amaçlamadığının tespit edilmesidir¹²⁹. Deniz turizm araçlarının ve dolayısıyla yatların TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi tutulabilmesine ilişkin yukarıdaki başlıkta ifade edilen tüm düzenlemeler ile değişiklikler, TurzTeşvK m. 29/4'ün amacı¹³⁰ ve TurzTeşvK m. 29/5'te açık bir şekilde TTK m. 1259'a yollama yapılmasıyla takip edilen amaç¹³¹ dikkate alındığında; kanaatimizce kanun koyucunun iradesi, deniz yoluyla yolcu

yönelik bir çıkarımı isabetsiz bulmaktadır. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 116. Aynı yönde bir değerlendirme için bkz: Can, 5.

¹²⁹ M. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, *Medenî Hukuk* (B. 27, On İki Levha Yayıncılık 2021) 80-81. Ayrıca bkz: Dural ve Sarı, 118.

¹³⁰ Kabotaj Kanunu'nun (KabK) (KN: 815, KT: 19.04.1926, RG 29.04.1926/359) korumacı düzenlemelerinin deniz turizmin gelişmesi üzerindeki negatif etkilerinin hafifletilmesi amacıyla TurzTeşvK m. 29/4'ün kabul edildiği, öğretilde ifade edilmektedir. Bkz: Can, 5; Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Deniz kıyısı olan çoğu devletin hukukunda bulunan söz konusu koruyucu düzenlemeler; dış rekabet karşısında ulusal denizcilik sektörünü korumayı, ancak bununla birlikte ülke içinde deniz taşımacılığının altyapısını millî güvenlik açısından gözetmeyi ve trafiğin yoğun olduğu sularda deniz emniyetini sağlamayı hedeflemektedir. Bkz: İsmail Demir, 'Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler' (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60, 65 ('Kabotaj'). Öğretilde KabK'nın Türk denizciliğinin gelişmesinde oldukça önemli bir rol oynadığı; ancak, son derece kazuistik, korumacı ve sıkı bir yöntemle hazırlanan KabK'nın, güncel koşullara göre yenilenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz: Tahir Çağa, 'Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli' (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199, 199-223; Demir, 'Kabotaj', 72.

¹³¹ Öğretilde, TurzTeşvK'nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın, yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde, bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işleteninin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Ünan ve Konfidan, 24.



taşımalarında sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK hükümlerinin, yatlara da uygulanması gerektiği yönündedir. Dolayısıyla, yatlara uygulanacak zorunlu sigortaların tatbiki bakımından TTK m. 1259 esas alınmalı, TurzTeşvK m. 29/4 dikkate alınmamalıdır¹³². Zira TurzTeşvK m. 29/4, yalnızca TurzTeşvK'nın uygulama kapsamı ve amaçları açısından etki doğuracak nitelikte olup TTK'nın uygulama kapsamını belirleyemez¹³³. Aksinin kabulü halinde, TTK ve AS hükümlerinin, deniz yoluyla yolcu taşımalarının önemli bir kısmına uygulanamaması söz konusu olur ki, bu yönde bir sonuç kanaatimizce kanun koyucunun iradesine uygun değildir¹³⁴.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *ikinci husus*, TTK m. 1259 uyarınca zorunlu sigortanın “taşıyan” tarafından yapılması gerekliliğidir. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyan sıfatının kazanılabilmesi için; taşıyanın, yolcuyla veya yolcuyla birlikte bagajını, deniz yoluyla, sağ salim şekilde ve gemiyle taşımayı taahhüt etmesi gerekmektedir¹³⁵. Öğretide, gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanan ticari yatların söz konusu olduğu bir ihtimalde bir taşıma sözleşmesi ilişkisinin bulunmayacağı ifade edilmektedir¹³⁶. Ayrıca, yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi ihtimalinde de yatın kendisine tahsis edildiği kişi ile yat donatanı arasında bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılmasının oldukça şüpheli olduğu belirtilmektedir¹³⁷. Dolayısıyla şu soruya cevap verilmesi gerekmektedir: Yat donatanının veya işletenin, taşıyan sıfatını haiz olmadığı

¹³² Aynı yönde bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 572-573; Konfidan, 89.

¹³³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 573.

¹³⁴ Aynı yönde bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Nitekim bu yönde bir sonuç, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri kapsamında olan bir yatın gemi kazasına karışması ihtimalinde, bedensel zarara uğrayan veya hayatını kaybeden yolcuların veya onların hak sahiplerinin önemli bir güvenceden yoksun kalmasına sebep olur. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Benzer bir çıkarım için bkz: Demirel, 4398; Ünan ve Konfidan, 24. Sorumluluk sigortalarında bedensel zarar hakkında ayrıca bkz: Serap Amasya, ‘Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542, 542 vd.

¹³⁵ Rayegân Kender ve Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 165-166; Uluğ Cicim, 527-528.

¹³⁶ Ünan ve Konfidan, 24. Ayrıca bkz: Taşkın, 29-30.

¹³⁷ Ünan ve Konfidan, 24; Demir, *Yolcu Taşıma*, 134-136. Mürettebatlı yat kiralama sözleşmesindeki boşlukların zaman charteri sözleşmesine dair hükümler uyarınca doldurulabileceği yönünde bkz: Taşkın, 29-30; Günay, 386.



veya taşıyan sıfatını haiz olmasının şüpheli olduğu bu gibi durumlarda, TTK m. 1259’da düzenlenen zorunlu sigorta hükümleri söz konusu yatlar için uygulanacak mıdır? Bu soruya verilecek cevap, yatlara uygulanacak zorunlu sigortanın kapsamının sınırlarının tespitiinde oldukça önemlidir.

Öğretideki bizim de katıldığımız görüş, TurzTeşvK’nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işleteninin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması olduğuna dikkat çekmekte ve taşıyan sıfatını haiz olmasa bile yat donatanının veya işleteninin TTK m. 1259’da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırmak zorunda bırakılması gerektiğini belirtmektedir¹³⁸. Dolayısıyla, TurzTeşvK m. 29/5’te TTK m. 1259’a yapılan yollamanın, sadece sorumluluk sigortasıyla sınırlı olduğu; ancak, bu yollamada sigortaya konu olacak sorumluluğun bir taşıma sözleşmesine dayanmasının aranmadığı kabul edilmelidir¹³⁹. Nitekim TurzTeşvK m. 29/5’te, taşıyan veya yolcu ifadelerine yer verilmeksizin “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadelerine yer verilmesi, bu yönde bir yorumu desteklemektedir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259’un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *üçüncü husus*, özel yatların zorunlu sigortaya tâbi olup olmadığıdır. TurzTeşvK m. 27/1 uyarınca deniz turizm araçları işletmeciliği belgesi verilmesi için ticari faaliyetin esas alınmasından, DTY m. 2 uyarınca DTY’nin kapsamının Türk bayraklı ticari deniz araçlarını kapsamamasından ve DAZMSSGŞ A.1’de yer alan “*ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracı*” ifadesinden sigorta zorunluluğunun yalnızca ticari yatlar için öngörüldüğü düşünülebilir. Buna karşılık, TurzTeşvK m. 29/5’te “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadesine dikkat etmek gerekmektedir. Zira TurzTeşvK m. 3/1-i uyarınca deniz turizm araçlarının kapsamına özel yatlar da dahildir ve TurzTeşvK m. 29/5’te özel yatların zorunlu sigortaya tâbi olmayacağına ilişkin bir istisna öngörülmemiştir. Ayrıca TurzTeşvK m. 29/5’te atıf yapılan TTK m. 1259, Beşinci Bölüm

¹³⁸ Ünan ve Konfidan, 24.

¹³⁹ Yatlar için öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının “*kapasitesi en az 12 kişi*” olan yatları esas alması, bu sayının altındaki yaralanma ve ölümlerde yat donatanının ödeme gücünün mevcut olacağı varsayımına dayanıyorsa, bu varsayımın ülkemiz açısından tartışmaya açık olduğuna öğretilde dikkat çekilmektedir. Bkz: Ünan ve Konfidan, 24.



hükümleri arasında yer almaktadır ve Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanabilmesi için geminin ticaret gemisi olması veya taşımanın ticari taşıma olması zorunluluğu bulunmamaktadır¹⁴⁰. Dolayısıyla TTK m. 1259'da öngörülen şartları sağlayan özel yatların da zorunlu sigortaya tâbi olduğu kabul edilmelidir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *dördüncü husus*, sigorta başlıklı DTY m. 51 hükmüdür. Zira, DTY m. 51/1'de ve DTY m. 51/2'nin ilk cümlesinde öngörülen zorunlu sigortalar, hukuka uygun olarak düzenlenmemiştir¹⁴¹. Nitekim, yukarıda açıklandığı üzere zorunlu sigorta, yalnızca kamu yararının olduğu hallerde ve kanunla getirilebilir¹⁴². Dolayısıyla, herhangi bir yönetmelikte sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılabilir¹⁴³. Bu nedenle, DTY m. 51'de öngörülen zorunlu sigortalar, TurzTeşvK m. 29/5 ve TTK m. 1259 hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde geçerlidir. TTK m. 1259 yalnızca “*yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı*” sigorta yaptıрма zorunluluğu öngörmektedir. DTY m. 51/2'nin ilk cümlesinde yer alan “*deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırmaları zorunludur*” ifadesi¹⁴⁴, zorunlu sigorta teminatının kapsamını TTK m. 1259'da öngörülen sınırlardan daha geniş düzenlediği ve deniz turizm aracı hakkında TurzTeşvK m. 29/5'te öngörülen denize elverişlilik belgesindeki kapasitenin on ikiden fazla olması şartına yer vermediği için, kanaatimizce hukuka aykırıdır. Sonuç olarak, denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçlarını işleten deniz turizmi araçları işletmelerinin, yalnızca yolcuların yaralanmalarından veya ölümünden

¹⁴⁰ Bkz: 1. Beşinci Bölüm Hükümlerinin Kapsamı.

¹⁴¹ Ünan ve Konfıdan, 27. DTY m. 51/3'ün Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (KN: 6502, KT: 07.11.2013, RG 28.11.2013/28835 (Mükerrer)) yönünden eleştirisi için bkz: Ünan ve Konfıdan, 27.

¹⁴² Bkz: 2. Sigorta Zorunluluğu.

¹⁴³ Ünan ve Konfıdan, 27.

¹⁴⁴ Konfıdan, DTY m. 51 hükmünde aranan sigorta türünü ve bu sigortanın konusu olan deniz araçlarıyla taşınan kişileri değerlendirerek, bu kişilerin TTK'da “yolcu” olarak tanımlanan kişilerden başkası olmadığı sonucuna varmakta ve turistik gemiyle seyahat etmekte olan kişilerin de yolcu sıfatını haiz olduğunu belirterek bu kişiler için de TTK hükümlerinin uygulanacağını isabetle belirtmektedir. Bkz: Konfıdan, 89.



kaynaklanabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptıрма zorunluluğu bulunduğunu kabul etmek gerekmektedir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlarla tatbikinde değerlendirilmesi gereken *beşinci husus*, DAZMSSTTT'nin ve DTYUT'nin zorunlu sigortaya ilişkin hükümleridir. “*Deniz turizmi araçları turizm işletmesi belgesi başvuruları*” başlıklı DTYUT m. 7/1-b, DAZMSSTTT uyarınca **mürettebata ve üçüncü kişilere** verilebilecek zararları kapsayan sigorta yapılmasını zorunlu tutmaktadır. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki, DAZMSSTTT'nin güncel hükümleri uyarınca deniz turizmi araçları TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbidir; ancak, deniz turizm araçlarının zorunlu sigortaya tâbi olmasına ilişkin mevzuatın tarihsel gelişimi sürecinde DAZMSSTTT, zorunlu sigorta yönünden deniz turizmi araçlarına muafiyet sağlanması hususunda en önemli düzenleme olarak dikkat çekmiş ve öğretilde isabetle eleştirilmiştir¹⁴⁵. Buna karşılık her ne kadar DAZMSSTTT'nin güncel hükümleri uyarınca deniz turizmi araçları TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi olsa da zorunlu sigortanın kapsamına ilişkin bazı hükümler yönünden TTK m. 1259'a aykırılıklar mevcuttur. Zira, TTK m. 1259 yalnızca “*yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı*” sigorta yaptıрма zorunluluğu öngörmektedir; ancak, DAZMSSTTT m. 3'ten anlaşıldığı üzere, yalnızca yolcuların yaralanmalarından veya ölümünden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar değil, yolcuların *aracında ve bagajında meydana gelen maddi hasardan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar* ile yolcular dışındaki *üçüncü şahıslara verilen zararlardan doğan sorumluluklar* da DAZMSSTTT uyarınca zorunlu sigortanın kapsamındadır. Ayrıca, DAZMSSTTT m. 3/2'nin altında yer alan tablo, yolcu kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörüldüğüne yönelik bir çıkarıma oldukça müsaittir¹⁴⁶. TTK m. 1259/1'in zorunlu sigortanın kapsamı hakkında çizdiği açık sınırlara rağmen, idarenin tebliğ vasıtasıyla zorunlu sigortanın kapsamına maddi hasardan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar ile üçüncü kişilere verilen zararları da dahil etmesi ve yolcu kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz

¹⁴⁵ Eleştiriler için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 164; Demir, *Yolcu Taşıma*, 572-574; Konfidan, 85-91. Ayrıca bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi.

¹⁴⁶ Demirel, 4399; Konfidan, 331. *Algantürk Light*, sigorta zorunluluğu açısından yolcu sayısının bir önemi bulunmadığını ve yolcu taşımasının ticari amaçlı olmasının yeterli olduğunu ifade ederek, deniz aracında taşınan yolcu sayısının yalnızca verilen asgari teminat tutarı açısından önemi bulunduğunu belirtmektedir. Bkz: *Algantürk Light*, ‘Genel Şartlar’, 321.



araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörmesi, kanaatimizce yukarıda belirtilen gerekçelerle hukuka aykırıdır. Dolayısıyla, DAZMSSTTT ve DTYUT hükümleri uyarınca düzenlenen zorunlu sigorta hükümlerinin yatlara tatbikinde, TurzTeşvK m. 29/5 ve TTK m. 1259/1 hükümleri uyarınca öngörülen sınırlar esas alınmalı ve zorunlu sigortanın yalnızca kapasitesi on ikiden fazla olan yatlarda söz konusu olduğu ve bu sigortanın kapsamının yalnızca yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarla sınırlı bulunduğu kabul edilmelidir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *altıncı husus*, DAZMSSGŞ'nin kapsamına giren teminat türlerinin, TTK'm. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya nazaran daha geniş kapsamlı olmasıdır. Nitekim DAZMSSGŞ A.3 uyarınca **ölüm teminatı, sakatlık teminatı, tedavi giderleri teminatı** ve **maddi hasar teminatı** DAZMSSGŞ'nin kapsamına dahildir. Ayrıca DAZMSSGŞ hükümleri, kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörüldüğüne yönelik bir çıkarıma oldukça uygundur¹⁴⁷. Çünkü, TTK m. 1259/1 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri uyarınca zorunlu sigortanın kapasitesi on ikiden fazla olan deniz araçlarında söz konusu olacağına ilişkin düzenleme, DAZMSSGŞ'de mevcut değildir. Öğretide bu durumun, DAZMSSGŞ'nin TTK m. 1259'a ek olarak DYYDSY m. 12 ve DAİGSDHY m. 5 hükümlerinde öngörülen zorunlu sorumluluk sigortalarını da kapsayacak biçimde düzenlenmiş olmasından kaynaklandığı ifade edilmiştir¹⁴⁸. Mevzuatta yapılan son değişiklikler neticesinde¹⁴⁹ TurzTeşvK ve DTY'nin de DAZMSSGŞ'nin uygulama alanına dahil olduğuna ve GYDSHY'nin DYYDSY'yi yürürlükten kaldırması nedeniyle¹⁵⁰ GYDSHY'nin de DAZMSSGŞ'nin uygulama alanında bulunduğuna dikkat edilmelidir. Buna karşılık, belirtilen yönetmeliklerin (DTY, DAİGSDHY, GYDSHY ve mülga DYYDSY) dayanağı olan mevzuat (Limanlar Kanunu¹⁵¹, DCMKHK, 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname¹⁵², 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde

¹⁴⁷ Algantürk Light, 'Genel Şartlar', 321.

¹⁴⁸ Algantürk Light, 'Genel Şartlar', 320 vd.; Demirel, 4409.

¹⁴⁹ Bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi.

¹⁵⁰ Bkz: Dpn. 116.

¹⁵¹ Limanlar Kanunu, KN: 618, KT: 14.04.1341, RG 14.04.1341/95.

¹⁵² RG 19.08.1993/21673.



*Kararname*¹⁵³, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi¹⁵⁴) incelendiğinde, TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri haricinde, zorunlu sigortaya ilişkin herhangi bir kanun hükmü tespit edilememektedir. Dolayısıyla, zorunlu sigortanın sınırlarının tespitinde TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri dikkate alınmalıdır. Zira, yukarıda da belirtildiği üzere, herhangi bir yönetmelikle sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır¹⁵⁵. Bu ilke, genel şartlar için evleviyetle geçerlidir. Bu nedenle, zorunlu sigortanın sınırlarını öngören bir kanun hükmüne dayanmaksızın sigorta zorunluluğu getiren yönetmelik hükümleri (*DTY m. 51, DAİGSDHY m. 5, GYDSHY m. 5 ve mülga DYYDSY m. 12*) dikkate alarak hazırlanmış bulunan DAZMSSGŞ'nin hükümleri değil, TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri yatlarla uygulanacak zorunlu sigortanın sınırlarının tespitinde dikkate alınmalıdır.

SONUÇ

TTK m. 1259'da düzenlenen ve TurzTeşvK m. 29/5 uyarınca yatlara ve diğer deniz turizm araçlarına da tatbik edilmesi gereken zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesi hususunda yapılan araştırmalar ve incelemeler neticesinde şu sonuçlara ulaşılmıştır:

1) Mevzuatta yat kavramına ilişkin benzer fakat kapsamı itibariyle farklı tanımlar bulunduğu tespit edilmiştir. Mevzuattaki her hükmün kendi kapsamı içerisinde uygulanacağı dikkate alındığında, yat kavramın farklı mevzuat hükümlerinde farklı şekillerde tanımlanması doğaldır. Zorunlu sorumluluk sigortasına tâbi olan yatlarla uygulanacak hükümlerin tespit ve ifade edilmesinde oldukça önemi bulunan ticari yat ve özel yat ayrımı, mevzuattaki düzenlemeler ve öğretilerdeki görüşler kapsamında incelenmiştir. Kanaatimizce, ekonomik menfaat sağlama amacına özgülünen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları da sağlayan her yat *ticari yat* sayılmalı; ancak ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan, yalnızca gezinti, spor, eğitim, öğretim

¹⁵³ RG 01.11.2011/28102 (Mükerrer).

¹⁵⁴ RG 10.07.2018/ 30474.

¹⁵⁵ Yeşilova Aras, 527; Ünan ve Konfıdan, 27.



ve bilim amaçlarına tahsis edilen ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları da sağlayan yatlar ise *özel yat* olarak kabul edilmelidir.

2) TurzTeşvK m. 29/5'in TTK m. 1259'a atfı ve sistematik yorum prensibi sebebiyle Beşinci Bölüm hükümlerinin kapsamı değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye esasında özel yatların sigorta zorunluluğuna tabi olup olmadığının tespiti amaçlanmıştır. Beşinci Bölüm hükümleri, mehz AS hükümleri ve öğretideki görüşler dikkate alınarak yapılan inceleme neticesinde, Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanması için deniz yoluyla yolcu taşımalarının yapıldığı geminin ticaret gemisi olmasının zorunlu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ulaşılan bu sonuç ve TurzTeşvK m. 29/5'te yapılan atıfta özel yatların istisna tutulmaması sebebiyle, kanaatimizce, TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta zorunluluğu özel yatlar için de uygulanmalıdır.

3) Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde, öğretide yıllardır eleştirilmesine rağmen, yönetmeliklerle ve hatta tebliğ vasıtasıyla zorunlu sigortanın kapsamına ve sınırlarına ilişkin düzenlemeler yapıldığı tespit edilmiştir. Sözleşme yapma zorunluluğu ihdas etmek, AY m. 48 yarınca güvence altına alınan sözleşme özgürlüğüne müdahale anlamı taşır ve AY m. 13 uyarınca bu müdahale yalnızca kanunla yapılmalıdır. Bu nedenle, CK'yla zorunlu sigorta ihdas edebilmesine olanak sağlayan SK m. 13, Anayasa'ya aykırıdır ve değiştirilmesi gerekmektedir. Zira kanun hükmü dışında herhangi mevzuat hükmünde sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır. Bu gerekçelerle ve TurzTeşvK m. 29/5'in TTK m. 1259'a yaptığı atıf dikkate alındığında, kanaatimizce, TTK m. 1259 deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalar yönünden amir hüküm olarak kabul edilmelidir.

4) TurzTeşvK m. 29/4'ün lafzı ile TTK m. 1259'un lafzının çeliştiği görülmüştür. Buna karşılık, TurzTeşvK m. 29/4'ün amacının KabK'nın korumacı düzenlemelerinin deniz turizminin gelişmesi üzerindeki negatif etkilerinin hafifletilmesi olduğu, TurzTeşvK m. 29/5'te açık bir şekilde TTK m. 1259'a yollama yapıldığı ve deniz turizm araçlarının ve dolayısıyla yatların TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi tutulabilmesine ilişkin mevzuattaki tüm düzenlemeler ve değişiklikler dikkate alındığında, kanaatimizce, TTK m. 1259'da öngörülen sigorta zorunluluğunun, yatlara uygulanabilmesinin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır.



5) Deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin sigorta zorunluluğunu öngören TTK m. 1259'un yatlara uygulanması hususunda, bazı noktalarda uyumsuzluklar olabileceği görülmüştür. Deniz yoluyla yolcu taşınması faaliyeti ile yatçılık ve yat işletilmesi faaliyetlerinin farklı olmasından kaynaklanan bu durumlara, ticari yatların gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanması veya ticari yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi örnek gösterilebilir. Kanaatimizce, yat donatanının veya işleteninin, taşıyan sıfatını haiz olmadığı veya taşıyan sıfatını haiz olmasının şüpheli olduğu bu gibi durumlarda, TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigorta hükümleri söz konusu yatlar için de uygulanmalıdır. Zira, TurzTeşvK'nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işleteninin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması ve taşıyan sıfatını haiz olmasa bile yat donatanının veya işleteninin TTK m. 1259'da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırmak zorunda bırakılmasıdır. Dolayısıyla, TurzTeşvK m. 29/5'te TTK m. 1259'a yapılan atfın, sadece sorumluluk sigortasıyla sınırlı olduğunu; ancak, bu atıfta sigortaya konu olacak sorumluluğun bir taşıma sözleşmesine dayanmasının aranmadığı kabul edilmelidir. Nitekim TurzTeşvK m. 29/5'te, taşıyan veya yolcu ifadelerine yer verilmeksizin “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadelerine yer verilmesi, bu yorumumuzu destekler niteliktedir.

KAYNAKÇA

- Akipek Öcal Ş, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçınar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351
- Algantürk Light D, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319 (‘Genel Şartlar’)
- Algantürk SD, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581



Amasya S, 'Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme', Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542

Atamer K ve Süzel C (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013)

Atamer K, '2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi' (Haziran 2008) 24 (3) BATİDER 103 (Yolcu Taşıma)

— '2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247

— 'Soru-Cevap', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236

— 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş' (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21

— *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)

— *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006)

Bilgeç H, 'Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi' (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959

Can M, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001)

Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009)

Çağa T, 'Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli' (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199

— *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995)

Çakır HM, 'Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi' (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454



Çelebi BE, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021)

Çetingil E, Kender R, Ünan S ve Yazıcıoğlu E, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler* (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006) 1

Demir İ, ‘Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler’ (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60

— 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma (Yetkin Yayınları 2020) (Yolcu Taşıma)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) (Deniz Ticareti)

Demirel D, ‘TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı’ (2017) 5(177) LHD 4379

Deniz Kaner İ, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019)

Doğru S (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012)

Dural M ve Sarı S, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014)

Gezginci E, ‘Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012)

Göksu Y ve Atik O, ‘Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi’ (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89

Günay NC, ‘Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373

Ilgın CÖ, ‘Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme’ (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231



- İlgin S, Süral Efeçinar C ve Başoğlu B (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023)
- Işıklar GK, 'Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Olması', <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024
- 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımlarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası (On İki Levha Yayıncılık 2018) (Sigorta)
- Kabukçuoğlu Özer FD, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020)
- *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) (Yat)
- Kender R ve Çetingil E, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010)
- Kırca Ç, 'Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri' *T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli* (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11
- Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023)
- Oğuzman MK ve Barlas N, *Medenî Hukuk*, (B. 27, On İki Levha Yayıncılık 2021)
- *Medenî Hukuk*, (B. 28, On İki Levha Yayıncılık 2022)
- Omağ M, 'Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış', *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7
- Önder S, '1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi', *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537
- Özcan R, 'Yat Satış Sözleşmesi' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2023)
- Polat Ç, Bitiktaş F ve Açık A, 'Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği' (2022) 3(2) *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi* 76
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019)



- Süral Efeçinar C, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143
- Sürücü M, Süzel C ve Atamer K, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263
- Süzel C, Cömert V ve Işıklar GK, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayıncılık 2024)
- Taşkın M, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016)
- Topsoy F, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75
- Uluğ Cicim İ ve Alhan Y, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 Legal Hukuk Dergisi (LHD) 523
- Uluğ Cicim İ, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHHAD) 525
- Ünan S ve Konfidan M, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Klozlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11
- Ünan S, ‘2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi’, Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168
- ‘Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi’ (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59



— ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41

— *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) (Şerh)

Var Türk K ve Karan H, ‘Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117

Yazıcı M, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4

Yazıcıoğlu E, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140

— *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı, Filiz Kitabevi 2020) (Kender Çetingil)

Yeşilova Aras E, ‘Deniz Aracı İşleteninin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519

Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021)



-Çeviri / Translation-

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

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

Asst. Prof. İlknur ULUĞ CİCİM**

Res. Asst. Muharrem ÖCAL***

* Research Article, Date of Submission: 20.02.2025 / Date of Acceptance: 05.05.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1643720.

Statements

Copyright Statement: All publication, printing, reproduction, and distribution rights of this article belong to DEHUKAMDER (Journal of the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law).

The authors bear full scientific, ethical, and legal responsibility for the content of the article.

Ethical Statement: The author(s) declare that this study/article was prepared in accordance with ethical principles and rules.

Contributions: The author(s) declare that the contributions to this study/article are as follows:

Asst. Prof. İlknur ULUĞ CİCİM – 50%

Res. Asst. Muharrem ÖCAL – 50%

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this study/article.

Funding and Acknowledgements (if any): None

** Faculty Member, Department of Maritime Law, Faculty of Law, Akdeniz University (ilknurulug@akdeniz.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5419-8302).

*** Research Assistant, Department of Commercial Law, Faculty of Law, Süleyman Demirel University (muharremocal@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6540-9494).



ABSTRACT

As a result of the amendments to the Tourism Incentives Code¹ (TIC) on 18.07.2021, there is no doubt that Article 1259 of the Turkish Commercial Code² (TCC) regarding compulsory insurance can also be applied to yachts and other marine tourism vehicles. On the other hand, in practice there is hesitation about the scope of the compulsory liability insurance to which marine tourism vehicles are subject. The reason for the hesitation in practice is the unclear and contradictory provisions in the legislation and the regulations on the scope of compulsory liability insurance for marine vehicles, which have been issued in violation of the legal system for about ten years. In this study, the provisions of the legislation applicable to yachts are evaluated in accordance with Article 29/5 of the TIC, Article 1259 of the TCC and the basic principle regarding the establishment of compulsory insurance.

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

ÖZ

Turizmi Teşvik Kanunu (TurzTeşvK) m. 29'da 18.07.2021 tarihinde yapılan değişiklikler neticesinde, sigorta zorunluluğuna dair Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1259'un yatlar ve diğer deniz turizmi araçları hakkında da uygulanabileceği konusunda şüphe kalmamıştır. Buna karşılık, deniz turizmi araçlarının tâbi olduğu zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamı hususunda uygulamada tereddütler bulunmaktadır. Uygulamadaki tereddütlerin sebebi, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı hakkında, yaklaşık on senedir, hukuk sistemine aykırı şekilde yapılan düzenlemeler ile mevzuattaki belirsiz ve çelişik hükümlerdir. Bu çalışmada TurzTeşvK m. 29/5, TTK m. 1259 ve zorunlu sigortanın ihdas edilmesine ilişkin temel ilke uyarınca, yatlara tatbik edilebilecek mevzuat hükümleri değerlendirilmektedir.

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

INTRODUCTION

In our beautiful country, which is surrounded by seas on three sides, the bays located particularly along the Aegean and Mediterranean coasts are ideal and internationally attractive for yachting and other marine tourism activities due to their geographical structure—open to wind yet sheltered from waves—as well as their natural and historical beauty, crystal-clear waters, and lush coastlines³.

¹ Tourism Incentives Code, Law No. (LN): 2634, Date of Adoption (DA): 12.03.1982, Official Gazette: 16.03.1982/17635.

² Turkish Commercial Code, LN: 6102, DA: 13.01.2011, Date of Entry into Force (EF): 01.07.2012, Official Gazette: 14.02.2011/27846.

³ Indeed, revenues from maritime tourism account for approximately 20% of overall tourism income. See: Çetin Polat, Fevzi Bitiktaş and Abdullah Açık, 'Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer



Nevertheless, the legislation concerning yachts and the insurance applicable to them contains ambiguous and contradictory provisions. Due to the confusion in the legislation, the compulsory insurance prescribed under Article 1259 of the Turkish Commercial Code (TCC) could not be applied to yachts and other marine tourism vehicles for nearly ten years following its enactment. This study aims to highlight the issues arising or potentially arising from the ambiguous and contradictory points in the legislation regarding the application of the compulsory insurance set forth in Article 1259 of the TCC to yachts, and to offer possible solutions. For this purpose, the relevant provisions of the TCC and the Tourism Incentives Code (TIC) will be examined in detail. In conducting this evaluation, the 2002 Athens Convention⁴—which forms the basis of the TCC provisions on the carriage of passengers by sea—as well as scholarly opinions will be taken into consideration.

I. DEFINITION OF THE CONCEPT OF YATCH AND MARINE TOURISIM VESSELS

1. Definition

Defining the concept of a yacht and distinguishing between private and merchant yachts is of particular importance for this study. This is because numerous legal instruments include provisions that refer to the concept of a yacht. Among these are the Turkish Commercial Code (TCC), the Tourism Incentives Code (TIC), the Turkish International Ship Registry Code⁵ (TISRC), the Act of Fees⁶ (AF), the Ship Health Dues Act⁷, the Value Added Tax Act⁸, the Marine Tourism

Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği' (2022) 3(2) Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi 76, 76; Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), 'Sunuş', *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) VII, VII.

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

⁵ Turkish International Ship Registry Code, LN: 4490, DA: 16.12.1999, Official Gazette: 21.12.1999/23913.

⁶ Act of Fees, LN: 492, DA: 02.07.1964, Official Gazette: 17.07.1964/11756.

⁷ Ship Health Dues Act, LN: 2548, DA: 06.11.1981, Official Gazette: 10.11.1981/17510.

⁸ Value Added Tax Act, LN: 3065, DA: 25.10.1984, Official Gazette: 01.11.1984/18563.



Regulation⁹ (MTR), the Regulation on the Turkish International Ship Registry¹⁰ (RTISR), the Regulation on Sportive Activities for Tourism Purposes¹¹, the Ports Regulation¹² (PR), the Technical Regulation on Ships¹³ (TRS), the Regulation on Shipyards, Boat Building and Hauling Facilities¹⁴, the Regulation on the Equipment of Private Boats and the Qualifications of Persons Operating Private Boats¹⁵ (REPBQPOPB), and the Communiqué on the Implementation of the Marine Tourism Regulation¹⁶ (CIMTR), all of which contain provisions relating to yachts¹⁷. In this study, the legal status of yachts subject to compulsory insurance will be evaluated in light of the provisions of the TCC, TIC, and MTR, as well as other relevant legislation. However, in defining the term “yacht,” all definitions identified in the relevant legislation will be taken into account, and it will be examined whether yachts qualify as marine tourism vehicles¹⁸.

Pursuant to Article 3/1(i) of the TIC, which defines marine tourism vehicles, yachts are classified into two categories: “*private yachts owned by natural and legal persons engaged in tourism activities for sightseeing, sports, and recreational purposes in marine and inland waters*” and “*merchant yachts that hold documents issued by the Ministry of Transport and Infrastructure as a basis for their commercial activity.*”; however, the TIC does not provide an explicit definition of the term “yacht.”¹⁹ In contrast, Article 23/1 of the MTR, which was

⁹ Published in the Official Gazette on 24.07.2009/27298. The MTR was prepared based on TIC Art. 37/1-A-4. The Yacht Tourism Regulation, which was based on the Council of Ministers Decision dated 08.06.1983 and numbered 83/6708 and published in the Official Gazette dated 04.08.1983 and numbered 18125, was repealed pursuant to MTR Art. 60.

¹⁰ Official Gazette 23.06.2000/24088.

¹¹ Official Gazette 23.02.2011/27855.

¹² Official Gazette 30.10.2012/28453.

¹³ Official Gazette 17.11.2009/27409.

¹⁴ Official Gazette 28.06.2015/29400.

¹⁵ Official Gazette 18.01.2023/32077.

¹⁶ Official Gazette 10.06.2023/32217.

¹⁷ In the literature, it is stated that there is a legislative complexity regarding the definition of yachts and that, to the extent possible, this fragmented legislation should be consolidated and simplified under a single framework. See: Şebnem Akipek Öcal, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351, 360.

¹⁸ For further information on the legal regulations applicable to yachts, see: Hacı Kara, *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) 27–41 (Yat).

¹⁹ According to Art. 13 of the *Law on Amendments to the Law on Intellectual and Artistic Works, the Law on Travel Agencies and the Association of Travel Agencies, the Tourism Incentives Code, and Certain Other Laws* (LN: 5571, DA: 28.12.2006, Official Gazette:



issued based on Article 37/1-A-4 of the TIC, contains a clear definition of the term. In addition, Article 21/3 of the MTR sets forth the qualifications required for yachts to be certified by the Ministry. According to Article 23/1 of the MTR, a yacht is defined as:

“a marine vehicle suitable for use in marine tourism for sightseeing, sports, and recreational purposes, carrying no more than twelve **passengers**²⁰, not classified as a cargo, passenger, or fishing vessel, and equipped with cabins, a toilet, and a kitchen. Marine tourism vehicles that are limited to a 100-nautical-mile range during cabotage voyages and do not travel more than 20 nautical miles from the nearest shore, carry no more than thirty-six **passengers**, and are indicated as yachts on their tonnage certificate are also included in this definition. Marine tourism vehicles registered as traditionally built wooden vessels or as passenger vessels carrying more than twelve **passengers** may also be certified as yachts, provided they are constructed in the form of a yacht.”

According to Article 2/1(b) of the TISRC, a yacht is defined as²¹;

13.01.2007/26402), a definition of the term “yacht” was included under TIC Art. 3/1-i-1. However, this definition was repealed through the amendment made by Art. 1 of the *Law on Amendments to the Tourism Incentives Code and Certain Other Laws* (TIC Amendment Law – TICAL) (LN: 7334, DA: 18.07.2021, Official Gazette: 28.07.2021/31551).

²⁰ Pursuant to Article 17(1) of Presidential Decree No. 6229 (PD) (Official Gazette: 19.10.2022/31988), the term “*yachter*” used in MTR Art. 23 was amended to “passenger”. Additionally, Article 30 of PD No. 6229 amended the phrase “*Turkish and foreign-flagged, number of yachters*” in MTR Art. 34(1) to “*Turkish-flagged, number of passengers*” and replaced “*chartering yachters*” with “*charterers*.” Furthermore, Article 41 of the same PD amended the phrase “*arriving with yacht and without a Ministry certificate*” in MTR Art. 47(4) to “*arriving with a passenger*”. On the other hand, under MTR Art. 4(1)-(ö), “*yachter*” is defined as “*persons on board private yachts for the purposes of recreation, sport, and leisure, excluding crew and other service personnel.*” The term “*yachter*” is also used in MTR Arts. 4(1)-(ğ), 5(3), 9(1), and 47(3). According to MTR Art. 4(1)-(p), “*passenger*” is defined as “*individuals who receive recreational, entertainment, and sporting services on a commercially operated marine tourism vehicle for a fee, excluding the crew, other service personnel, owners, operators, or their representatives.*” In light of these provisions of the MTR, although there are some ambiguities in relation to MTR Arts. 5(3) and 9(1), it can generally be concluded that the term “*yachter*” is used for individuals on board private yachts for recreational, sporting, or leisure purposes, excluding crew and service personnel; whereas the term “*passenger*” is used for individuals on board merchant yachts for the same purposes, excluding crew, service personnel, operators, and their representatives.

²¹ For registration with the TISR, the activities of “*recreation*” or “*sport*” must be carried out in exchange for *economic benefit*. Yachts used for “*recreation*” or “*sport*” as listed under TCC Art. 935/2(a) are not eligible for registration with the TISR. See: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) 685 (Deniz Ticareti). In other words, for a yacht to be registered in the TISR, it must be used for commercial purposes. See: Kübra Yetiş



“a marine vehicle built in the form of a yacht, used for sightseeing and sports purposes, carrying no more than thirty-six **yachters**²², not classified as a cargo or passenger ship, recorded in the inventory of a tourism company, and indicated as a ‘**Merchant Yacht**’ in the tonnage certificate.”

The definition provided in Article 4/1(b) of the RTISR largely reiterates the definition in Article 2/1(b) of the TISRC.

According to Article 4/1(z-nn) TRS, a merchant yacht is defined as “a vessel used commercially for sightseeing and sports purposes, which is not classified as a cargo, passenger, or fishing vessel.” Furthermore, pursuant to Article 32/1(b) of the TRS, “the **passenger capacity** on merchant yachts is determined according to the following criteria: 1) Except for port voyages, the **passenger capacity** of merchant yachts is equal to the number of beds in the cabins. 2) The maximum number of **passengers** on merchant yachts is thirty-six.” Article 15/3 of the TRS states that:

“vessels with a merchant yacht classification that have historical significance, are built in a particular type using traditional methods, and can accommodate no more than thirty-six people in their cabins may operate within the near-coastal voyage area, based on the seasonal maritime and weather conditions of the area of navigation, the nature, proximity, or short duration of the voyage, and provided that there are vessels of the same class from other countries operating under the same conditions, based on the principle of reciprocity.”

Yachts qualify as ships under Article 931/1 of the TCC. This is because yachts fulfill their designated purpose (sightseeing, recreation, sports) through movement on water, are capable of floating, and are not considered too small under maritime custom²³. In addition, pursuant to Article 935/2(a) of the TCC, the Parts titled “Master,” “Maritime Liens,” “Ship,” and “Special Provisions relating to Compulsory Enforcement,” the Sections titled “Collision” and “Salvage,” the provisions on limitation of liability for maritime claims, and

Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021) 29. For the concept of commercial use, see: Fevzi Topsoy, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75, 84–87.

²² According to RTISR Art. 4(1)(c), the term “yachters” refers to a passenger other than merchant yacht personnel.

²³ Samim Ünán and Melisa Konfidan, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Kızlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11, 12.



Article 1062 regarding the liability of the shipowner for the fault of seafarers also apply to ships such as yachts that are exclusively designated for sightseeing, recreational, or sports purposes. As can be understood from Article 935/2(a), yachts are considered ships under the TCC for the application of certain provisions²⁴. However, the TCC does not provide an explicit definition of the term “yacht” in any of its provisions.

According to one doctrinal definition, a yacht is a *marine vehicle, either motorized or sail-powered, used for sightseeing, recreation, or sports purposes*²⁵. In another definition in the literature, in addition to the elements in the first definition, the characteristics of being *generally lightweight and relatively small* are included, and the term “*marine vehicle*” is replaced with the term “*boat*”²⁶. A third doctrinal definition largely overlaps with the second, but instead of “*marine vehicle*,” it uses the term “*passenger ship*”²⁷. According to yet another definition in the literature, a yacht is described as a *marine vehicle constructed for personal use, intended for recreational and sightseeing purposes, and smaller than passenger and cargo ships*²⁸.

As can be seen, there are similar yet distinct definitions of the term “yacht” in national legislation and doctrine. In this study, the definition provided in Article 23/1 of the MTR is taken as the basis for the assessments made. This is because among the definitions provided in legislation and doctrine, the one found in Article 23/1 of the MTR is the most recent and comprehensive.

2. Difference Between Private and Merchant Yacht

As can be seen from the provisions of the TIC, the MTR, the TISRC, the RTISR, and the TRS, yachts are classified as *merchant yachts and private yachts*²⁹. This

²⁴ Ünán and Konfidan, 12-13.

²⁵ Rojin Özcan, ‘Yat Satış Sözleşmesi’ (Master’s Thesis, Istanbul University Institute of Social Sciences, Private Law Department 2023) 7.

²⁶ Mehmet Yazıcı, ‘Yat Sigortaları’ (April 2001) (40) Reasürör 4, 4; Erhan Gezginci, Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası (Master’s Thesis, Istanbul University Institute of Marine Sciences and Management, Department of Maritime Business Administration 2012) 13.

²⁷ Kara, *Yat*, 57.

²⁸ Barış Erkan Çelebi, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Publishing 2021) 32.

²⁹ In the literature, it is also observed that a classification is made between *merchant yachts and private boats*. See: Ceyda Süral Efeçinar, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and



classification is highly significant for the purposes of this study. Indeed, the distinction between commercial and private yachts plays a critical role in determining the applicable provisions for yachts subject to compulsory liability insurance for marine vehicles³⁰.

Articles 2/1-b of the TISRC, 4/1-b of the RTISR, and Articles 4/1-z-nn and 32/1-b of the TRS contain regulations that delineate the scope of the concept of merchant yacht. However, no provision directly defining the concept of private yacht can be identified in the legislation. On the other hand, the definition of private boat provided in Article 4/1-d of the REPBQPOPB may be taken into account in outlining the scope of the term private yacht³¹. This is because, as understood from Article 5/2 of the REPBQPOPB, private yachts with a hull length (LH) not exceeding 24 meters fall within the scope of the REPBQPOPB. According to Article 4/1-d of the REPBQPOPB, a private boat is defined as³²:

“a boat used exclusively for non-commercial purposes such as cruising, recreation, sports, and amateur fishing, with a hull length (LH) between 2.5 meters (inclusive) and 24 meters (inclusive) when measured according to national standards, and which is registered in the home port log or ship registry and issued a home port log license or a ship registry certificate.”

Furthermore, Article 17 of the REPBQPOPB stipulates that private boats may not be used for commercial purposes under any circumstances³³.

As is evident from both the letter of the terms merchant yacht and private yacht as well as the relevant legislative provisions, the key point of distinction between private and merchant yachts lies in whether the yacht is used for *commercial purposes*. In the legal literature, the phrase “commercial purpose” as used in the REPBQPOPB has been examined, and it has been observed that this phrase appears only once in the TCC, specifically in Article 56/4; however, similar yet not identical expressions such as *the purpose of profit-making, the objective of generating income, and the aim of obtaining economic benefit* are used

Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143, 148–150.

³⁰ See also: 2. Assessment of the Applicable Provisions

³¹ Even if marine vehicles over 24 meters in length are not designated for the purpose of economic benefit, they are not considered private boats within the scope of the REPBQPOPB. See: Topsoy, 79–80

³² For evaluations and criticisms regarding the definition, see: Topsoy, 77–83.

³³ For evaluations and criticisms regarding the prohibition on commercial use, see: Topsoy, 84–93; Akipek Öcal, 360–361. For the legal consequences of the prohibition on commercial use, see: Topsoy, 93–95.



throughout the TCC³⁴. Given that yachts are considered ships within the meaning of TCC Article 931/1, the phrase *for the purpose of obtaining economic benefit* and the definition of a merchant ship found in TCC Article 931/2 should also be taken into account when distinguishing between commercial and private yachts. Therefore, the phrase *commercial purpose* in the REPBQPOPB should be interpreted as *for the purpose of obtaining economic benefit*, and the phrase *commercially* in Article 4/1-z-nn of the TRS should likewise be read as *in accordance with the aim of obtaining economic benefit*. Indeed, such an interpretation is consistent with TCC Article 931/2.

In conclusion, any yacht that is designated for or in practice used for the purpose of obtaining economic benefit and meets the other requirements³⁵ set forth in the relevant legislation should be classified as a “merchant yacht”. On the other hand, yachts that are not designated for or used in practice for such a purpose, and are instead intended for purposes such as leisure, sport, education, training, or scientific research, and which meet the other conditions³⁶ prescribed by legislation, should be regarded as “private yachts.” Accordingly, merchant yachts used in marine tourism must be classified as merchant ships for the purposes of the application of the TCC³⁷.

At this point, the following question must be addressed: In general, is it possible for a yacht that is not designated for the purpose of obtaining economic benefit on water to be classified as a merchant yacht if it is used incidentally in a profit-generating activity? The scholarly opinions on Article 931/2 of the TCC, which defines a merchant ship, shed light on the answer to this question. According to one view in the literature, the incidental or accidental use of a ship that is not a merchant ship in a profit-generating activity does not automatically result in its classification as a merchant ship, even for the duration of such activity³⁸. Another

³⁴ Topsoy, 84-87.

³⁵ For instance, pursuant to TISRC Art. 2(1)(b) and RTISR Art. 4(1)(b), requirements such as being registered in the inventory of a tourism company or being designated as a “merchant yacht” in the tonnage certificate apply.

³⁶ For example, under REPBQPOPB Arts. 4(1)(d) and 5(2), there is a requirement that the vessel must not exceed 24 meters in length.

³⁷ Atamer, *Deniz Ticareti*, 685; Nuh Celal Günay, ‘Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri (Vedat Kitapçılık 2023)* 373, 378–379.

³⁸ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019) 36.



view, which we also support, interprets the phrase “*actually used for this purpose*” in TCC Article 931/2 to mean that, if a ship not designated for the purpose of obtaining economic benefit is used incidentally in a profit-generating activity, it should be regarded as a merchant ship for that particular voyage³⁹. Therefore, in our opinion, if a yacht not designated for the purpose of obtaining economic benefit on water is used incidentally⁴⁰ in a profit-generating activity, it should be classified as a merchant yacht.

II. THE SCOPE OF THE PROVISIONS OF THE TCC ON CONTRACTS OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA AND THE COMPULSORY INSURANCE UNDER ARTICLE 1259 OF THE TCC

1. Scope of the Provisions of the Fifth Section

According to the definition provided in Article 1247(1) of the TCC, “*a contract of carriage of passengers by sea means a contract made by or on behalf of a carrier⁴¹ for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and their luggage, as the case may be*”⁴². Pursuant to Article 1247(2) of the TCC, the

³⁹ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995) 39; Tahir Çağa and Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009) 51–52; Rayegân Kender and Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 37; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I–II* (Filiz Kitabevi 2019) 20; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku – Revised 16th Edition* (Filiz Kitabevi 2020) 52 (Kender-Çetingil); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020) 52; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) 64–65 (*Deniz Ticareti*).

⁴⁰ In the literature, it is noted that under the TCC, there is uncertainty as to whether the registration of a yacht in the National Ship Registry is mandatory solely for the purpose of undertaking a single voyage, in cases where the yacht is not designated for economic benefit but is incidentally used in a revenue-generating activity and has a gross tonnage exceeding eighteen tons. See: Atamer, *Deniz Ticareti*, 680–681.

⁴¹ In the literature, it is stated that the phrase “*on behalf of a carrier*” in TCC Art. 1247(1) is not legally appropriate. See: Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünan and Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Special Issue – Evaluations on the Draft Turkish Commercial Code (Yaylacık Matbaası, January 2006)* 1, 208. The reason is that the status of carrier is contractual, and only a person who is party to a binding contract qualifies as a carrier in relation to that contract. A person is not automatically bound by a contract merely because it was made on “*their behalf*”. If the person on whose behalf the contract is made has not granted authority to the contracting party, they cannot be held liable for the obligations arising from the contract and do not acquire the status of a carrier. See: Çetingil, Kender, Ünan and Yazıcıoğlu, 209.

⁴² As understood from the preamble of TCC Article 1247, Article 1(2) of the AC constitutes the source of TCC Article 1247(1).



provisions of the Fifth Section⁴³ also apply to⁴⁴ “*commercial contracts of carriage of passengers*” concluded by the State or other public legal entities; however, under Article 1247(3) of the TCC, the provisions of the Fifth Section do not apply to carriage of passengers by air-cushion vehicles⁴⁵.

Whether the carriage must be performed for fare in order to qualify as a contract of carriage of passengers by sea is not clear from the letter of Article 1247 of the TCC. In the preamble of Article 1247, it is stated that the sources of this provision are Articles 1(2), 1(3), and 21 of the Athens Convention (AC), and that although initially it was considered to include the element of fare in the definition under Article 1247(1), this idea was abandoned in order to ensure consistency with the source provisions. However, the preamble of Article 1247 draws attention to the fact that the requirement of fare is implied from the express provision in Article 1247(2), which stipulates that the rules governing contracts of carriage of passengers shall apply only to commercial carriage of passenger operations conducted by the state or other public legal entities. Moreover, the same conclusion may also be reached by reference to Articles 1250(3), 1252(3), 1253, and 1258(1)(a) of the TCC, which explicitly regulate the carrier’s right to fare, and to Article 1254, which governs the right of retention as a means of securing claims for fare, as further emphasized in the preamble of Article 1247.

It does not appear possible to draw a definitive conclusion from the letter and preamble of Article 1247 of the TCC as to whether fare is a mandatory element in contracts of carriage of passengers by sea⁴⁶. Although the phrase “*commercial*

⁴³ In this study, the term “*Fifth Section*” refers to the Fifth Section titled “*Contract of Carriage of Passengers by Sea*” under the Fourth Part titled “*Maritime Contracts*” of the Fifth Book of the TCC, which is titled “*Maritime Law*”.

⁴⁴ As also stated in the preamble of TCC Art. 1247, AC Art. 21 constitutes the source of TCC Art. 1247(2). For criticisms regarding the drafting of AC Art. 21, see: İsmail Demir, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) 141–143 (*Yolcu Taşıma*).

⁴⁵ In the preamble of TCC Art. 1247, it is explained that AC Art. 1(3) introduces an exception for hovercraft, which are capable of travel on land as well, and that TCC Art. 1247(3) includes a similar exception in order to ensure consistency with the AC.

⁴⁶ When interpreting statutory provisions, under Article 1(1) of the Turkish Civil Code (TCCiv), the letter of the provision should first be examined and the essence of the law should be identified. Thereafter, among the outcomes derived from the interpretation of the provision’s letter, the one most consistent with the essence of the law should be adopted. See: M. Kemal Oğuzman and Nami Barlas, *Medeni Hukuk* (28th edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 66–67 (2022). Accordingly, in determining the essence of TCC Article 1247, attention should be paid to its placement within the systematic structure of the TCC, its relationship with other



contracts of carriage of passengers” in Article 1247(2) and the third and fourth sentences of the preamble of Article 1247 may lead to the conclusion that fare is a necessary element, the absence of any express reference to fare in the definition provided under Article 1247, as well as the content of the first two sentences of the preamble, could support the opposite view. This ambiguity⁴⁷, particularly stemming from the preamble of Article 1247 and the letter of Article 1247(2), has led to differing views in the doctrine⁴⁸. In our opinion, fare should not be regarded as a mandatory element for the existence of a contract of carriage of passengers by sea⁴⁹. This is mainly because, although the inclusion of fare in the

provisions of the TCC, its purpose, and the travaux préparatoires. See: Oğuzman and Barlas, 2022, 68–73; Mustafa Dural and Suat Sarı, *Türk Özel Hukuku – Volume I – Fundamental Concepts and Preliminary Provisions of the Civil Code* (Reprint of 8th edn as 9th edn, Filiz Kitabevi 2014) 128–129. Moreover, the examination of the provision’s preamble and the evaluation of its source are also significant in determining the essence of TCC Article 1247. See: Turkish Court of Cassation, Grand Chamber of Civil Assemblies (Yargıtay İBKG), 18.11.1945, Case No. 1945/13, Decision No. 1945/15 (Kazancı Case Law Database, accessed 20.12.2024); Atamer, *Deniz Ticareti*, 553–562; Oğuzman and Barlas, 2022, 73; Dural and Sarı, 129. For these reasons, the provisions of the AC have also been taken into account when evaluating TCC Article 1247.

⁴⁷ In the literature, it is argued that the preamble behind TCC Article 1247 is flawed and contrary to the principles underpinning the travaux préparatoires of the TCC. See: Kerim Atamer, ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (June 2008) 24(3) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER) 103, 150 (*Yolcu Taşıma*); Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 50; Demir, *Yolcu Taşıma*, 144.

⁴⁸ Since Article 21 of the AC constitutes the source of TCC Article 1247(2), in this section, the classification of scholarly views also takes into account the authors’ approach to the element of fare under the AC. For views arguing that fare is not a mandatory element, see: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 149; Salih Önder, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, in Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan Volume II (Turhan Yayınevi 2010) 1537, 1547–1549; Taşkın, 36 and 50; Güneş Karol Işıklar, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) 109 (*Sigorta*); Yazıcıoğlu, Kender–Çetingil, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124–127 and 136–145. For views suggesting that fare is not generally a mandatory element under the AC, but is required in commercial carriage agreements made by the State or other public legal entities within the scope of TCC Article 1247(2), see: İlknur Uluğ Cicim, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHF HAD) 525, 528; İlknur Uluğ Cicim and Yunus Alhan, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (February 2017) (15)170 Legal Hukuk Dergisi (LHD) 523, 528–529. For the view that fare should be considered a mandatory element under the AC based on the implications of Article 21, see: Mertol Can, *Türk Hukukunda ve Milleterarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001) 20.

⁴⁹ Atamer, *Yolcu Taşıma*, 149; Önder, 1547–1549; Taşkın, 36 and 50; Uluğ Cicim and Alhan, 528–529; Işıklar, *Sigorta*, 109; Yazıcıoğlu, Kender–Çetingil, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124–127 and 136–145.



definition was considered during the travaux préparatoires of both the TCC and the AC, the absence of such an element in the definition under both Article 1247(1) of the TCC and Article 1(2) of the AC strongly supports this interpretation. Furthermore, Articles 1250(3), 1252(3), 1253, and 1258(1)(a) of the TCC, which address the carrier's right to fare, should be understood as provisions regulating the possibility that the parties may have agreed on a fare in the contract⁵⁰. Indeed, the fact that Articles 1248 to 1249 of the TCC, which define the terms “carrier,” “performing carrier,” and “passenger,” as well as Articles 1251 to 1253, which govern the passenger's obligations, do not mention fare, and that, unlike other parts⁵¹ of the TCC dealing with contracts of carriage, the Fifth Section contains no express provision stating that carriage must be performed for a fare, supports this conclusion. Additionally, the phrase in Article 1247(2) of the TCC — “*the provisions of this Section shall also apply to commercial contracts of carriage of passengers made by the State and other public legal entities*” — should be understood as a provision intended to exclude purely public service passenger transport operations from the scope of the Fifth Section⁵².

Another important issue that cannot be clearly inferred from the letter and preamble of Article 1247 of the TCC, but is of great significance for the purposes of this study, is whether the carriage activity must be performed by a merchant ship—or, in other words, whether it must qualify as commercial carriage—for the provisions of the Fifth Section to be applicable. On this point, differing views exist in the doctrine⁵³. The core of this divergence lies in the fact that Article 935(2) of the TCC, which governs the provisions applicable to vessels that do not qualify as merchant ships, does not list the provisions of the Fifth Section concerning contracts for the carriage of passengers by sea. Furthermore, scholarly discussions regarding whether fare is a mandatory element and various

⁵⁰ It is argued that if fare were deemed a mandatory element, legal provisions governing passenger carriage would not apply to unpaid services such as transportation provided during public holidays, thereby rendering the protective mechanisms intended for passengers ineffective. See: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 148.

⁵¹ In TCC Articles 850 and 1138, it is explicitly stated that carriage is to be performed in return for freight.

⁵² Demir, *Yolcu Taşıma*, 126 ve 141-143.

⁵³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150; Taşkın, 50-51; Işıklar, *Sigorta*, 114-116; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127.



interpretations of Article 1247(2) of the TCC constitute additional sources of these differences of opinion.

According to one view in the doctrine, for the provisions of the Fifth Section to apply, carriage of passenger by sea must necessarily be performed by a merchant ship⁵⁴. In other words, carriage operations that are not of a commercial character should not fall within the scope of the Fifth Section⁵⁵. Proponents of this view argue that the issue of whether a vessel qualifies as a merchant ship and the issue of whether fare is a necessary element in contracts of carriage of passengers by sea should be evaluated independently⁵⁶. Accordingly, the provisions of the Fifth Section should apply to carriage of passenger conducted by a merchant ship, regardless of whether the carriage is performed for fare or free of fare⁵⁷; however, carriage performed free of fare by a vessel that does not qualify as a merchant ship should be excluded from the scope of the Fifth Section⁵⁸. The principal basis for this view is that the Fifth Section is not referenced in Article 935(2) of the TCC, and that the provisions of the Fifth Section do not comprise “*any provisions of the Code to the contrary*” within the meaning of Article 935(1)⁵⁹. According to this view, the absence of fare in the definition provided in Article 1247(1), or the phrase “*commercial contract of carriage*” in Article 1247(2), does not provide sufficient clarity to justify the conclusion that non-merchant ships are subject to the maritime law provisions of the TCC⁶⁰.

According to another view in the doctrine⁶¹, however, the provisions of the Fifth Section should also apply to passenger carriage by sea that is not of a commercial character, or in other words, that is carried out by a ship which does not qualify as a merchant ship. The fact that Article 1247 of the TCC does not stipulate fare as a mandatory element is considered to “*any provisions of the Code to the*

⁵⁴ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127. See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 131-132; Demir, *Deniz Ticareti*, 369.

⁵⁵ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁶ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁵⁷ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124. In the literature, it is rightly emphasized that, in the operation of a merchant ship, fare may not be requested from passengers for various reasons, and that a vessel designated for the purpose of generating economic benefit at sea does not lose its status as a merchant ship merely because it temporarily carries passengers free of fare. See: Taşkın, 51; Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁸ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124.

⁵⁹ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁶⁰ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁶¹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150.



contrary” under Article 935(1) of the TCC; therefore, the provisions of the TCC concerning carriage of passengers by sea should apply equally to carriage conducted free of fare⁶². According to this view, when a ship—regardless of its type—is used by the State or another public legal entity for the purpose of obtaining economic benefit, that ship shall be deemed a merchant ship pursuant to Article 931(2) of the TCC and shall accordingly be subject to the provisions of the TCC on maritime law under Article 935(1)⁶³. Consequently, if it is argued that contracts for the carriage of passengers only cover commercial carriage, Article 1247(2) of the TCC would lose its legal significance⁶⁴. According to this interpretation, the existence of Article 1247(2) in the TCC indicates that the legislature intended to exclude non-commercial carriage performed by the State or other public legal entities from the general rule that the provisions of the Fifth Section apply to all types of carriage⁶⁵.

Although it appears possible to conclude, based on Article 935 of the TCC and the first view outlined above, that the ship used in the carriage must qualify as a merchant ship, it is equally possible to reach the opposite conclusion based on the existence of Article 1247(2) in the TCC and in line with the second view described earlier. Therefore, in determining the true intent of the law, it is necessary to examine the preamble behind these provisions as well as the relevant source provisions⁶⁶. Since the preamble of Article 935 of the TCC does not contain any statement that would support a preference for either of these two views, and the vague letter in the preamble of Article 1247 of the TCC fails to provide a clear answer, the interpretation must rely on the content of the source provision. Indeed, pursuant to the General Assembly on the Unification of Judgments decisions⁶⁷ of the Court of Cassation, where a provision has been

⁶² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150.

⁶³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 136; Işıklar, *Sigorta*, 114.

⁶⁴ Indeed, since the provisions on passenger carriage contracts are not listed under TCC Article 935(2)(b), ships owned by the State or other public legal entities that are not considered merchant ships would not have fallen under the maritime commercial provisions of the TCC, even in the absence of TCC Article 1247(2). See: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 136; Işıklar, *Sigorta*, 114–115.

⁶⁵ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 136; Işıklar, *Sigorta*, 115.

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti*, 553–562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129.

⁶⁷ Turkish Court of Cassation, General Assembly on the Unification of Judgments (Yargıtay İBĞK), 18.11.1945, Case No. 1945/13, Decision No. 1945/15 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024); Yargıtay İBĞK, 20.9.1950, Case No. 1950/4, Decision No. 1950/10 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024); Yargıtay İBĞK, 16.3.1955, Case No.



translated from a foreign source, its interpretation should be guided by the source text⁶⁸. Upon examining the relevant provisions of the AC, it is observed that Article 1(3) defines the term ship in a broad manner; that Article 1(2) does not require fare as a mandatory element of a contract for the carriage of passengers; and that Article 21 excludes from its scope only those non-commercial carriage operations performed by public authorities. However, there is no provision requiring that the carriage be performed by a merchant ship or that carriage not excluded under the exception for public authorities must necessarily be of a commercial character. Furthermore, considering that Türkiye is a party to the AC and that the AC has recently entered into force for Türkiye⁶⁹, it is considered beneficial to interpret the TCC in harmony with its source.

As a result, in our view, except for the exception set forth under Article 1247(2) of the TCC, all carriage operations falling within the scope of a contract for the carriage of passengers by sea should be governed by the provisions of the Fifth Section, regardless of whether they are of a commercial character or performed by a merchant ship. Indeed, all such operations, with the exception of the one regulated under Article 21 of the AC, fall within the scope of the AC, irrespective of whether they are commercial or conducted by a merchant ship⁷⁰. Nonetheless, it should be acknowledged that the view pointing out that the letter and preamble of the TCC are insufficiently clear to justify the application of the Fifth Section to non-commercial carriage is valid. For instance, we suspect that the reason why the *General Conditions of the Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance (GCMVCLI)*⁷¹, dated 13.08.2014, define the insured marine vehicles as

1954/26, Decision No. 1955/4 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024). For more decisions, see: Atamer, *Deniz Ticareti*, 558–559.

⁶⁸ For this reason, any translation errors in the source provision must be corrected in accordance with the original, and in general, the will of the legislator, case law, and scholarly commentary relating to the source should be taken into consideration when interpreting the provision. See: Atamer, *Deniz Ticareti*, 559. This principle of interpretation is binding under Article 45(5) of the Court of Cassation Law (LN. 2797, DA: 04.02.1983, Official Gazette: 08.02.1983/17953).

⁶⁹ For an overview of the process, see: Güneş Karol Işıklar, “Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne Taraf Olması”, *turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf*, accessed: 07.12.2024.

⁷⁰ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149-150; Taşkın, 35-36; Demir, *Yolcu Taşıma*, 139.

⁷¹ For the process of the entry into force of the GCMVCLI, see: Melisa Konfıdan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023) 79–80. See also: 1. Development of the Legislative Framework, pp. 16 ff. In the literature, it has been stated that a provision indicating the repeal of the former General Conditions of the Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance (FGCMVCLI) upon the entry into force of the GCMVCLI should have been explicitly included in the final provisions of the latter. See: Duygu Demirel, “The Scope of the Compulsory Financial Liability Insurance for Marine Vehicles under TCC



“*carriage of passenger for commercial purpose*” stems from the ambiguity in the TCC, leading to the mistaken belief that the Fifth Section does not apply to non-commercial carriage. Therefore, in order to eliminate any potential uncertainties regarding the applicability of the Fifth Section to non-commercial passenger carriage, the TCC should include a clear and explicit provision on this matter⁷².

2. Compulsory Insurance

Pursuant to the first sentence of Article 1259(1) of the TCC,

“When passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers, all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage shall maintain insurance to cover liability in respect of the death of and personal injury to passengers.”

According to the second sentence of Article 1259(1), the minimum limit of compulsory insurance *per passenger*⁷³ **on each accident** may not be less than 250,000 SDRs if the carriage is performed by a ship licensed to engage in international voyages, and 100,000 SDRs if the carriage is performed by a ship not licensed for international voyages. Article 1259(2) of the TCC stipulates that

Article 1259” (2017) 5(177) LHD 4379, 4390–4391; Işıklar, *Sigorta*, 128–129; Konfidan, 79–80. Regarding the suggestion that the GCMVCLI should more appropriately be titled “General Conditions of the Compulsory Liability Insurance for Commercial Passenger-Carrying Maritime and Inland Water Vessels”, see: Didem Algantürk Light, “An Assessment of the General Terms and Conditions of the Compulsory Financial Liability Insurance for Marine vehicles” (2014) 1(Special Issue) LHD – In Honour of Rona Aybay on the 55th Anniversary of His Academic Career 319, 322 (“General Terms and Conditions”).

⁷² In our opinion, it would be an appropriate solution to include the provisions of the Fifth Section in Article 935/2 of the Turkish Commercial Code (TCC). For a similar proposal, see: Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁷³ The phrase “*per person (kişi başına)*” in the version of the TCC prior to the amendment of 09.07.2024 was rightly criticized in the literature, and it was stated that using the term “*passenger (yolcu)*” would be more appropriate. This is because insurance cover is provided only for individuals with the status of *passenger*” and does not extend to every person on board. See: Atamer, “*Yolcu Taşıma*”, 155 and 212; Uluğ Cicim, 542; Melisa Sürücü, Cüneyt Sözel ve Kerim Atamer, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Sözel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263, 277–279; Taşkın, 195; Uluğ Cicim ve Alhan, 560; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. As a matter of fact, the term *passenger* was included in Article 1259 of the TCC through the amendment introduced by Article 20 of Law No. 7519 (Official Gazette 09.07.2024/32597). Moreover, it is stated in practice that the reason for stipulating different liability limits for vessels licensed for international voyages and those not so licensed is due to the higher insurance premiums.



ships which do not meet the requirements of Article 1259(1) shall not be allowed to sail⁷⁴. It is understood from the preamble of Article 1259 of the TCC that the provisions of Articles 4bis(1) and 4bis(12) of the 2002 Protocol to the 1974 Athens Convention, which formed the consolidated 2002 Athens Convention (2002 AC), constitute the source of Article 1259⁷⁵; however, the provision set out under Article 4bis(1) of the AC, which allows for the provision of financial security in the form of a guarantee issued by a bank or similar financial institution as an alternative to insurance, was not deemed suitable for incorporation into Turkish law on the grounds that it would not be compatible with the system of compulsory insurance.

When the legislation concerning compulsory insurance for marine vehicles is examined, it becomes evident that there are numerous provisions regulating compulsory insurance⁷⁶. In contrast, within the legislation applicable to marine tourism vehicles, it is noteworthy that the only statutory provisions on compulsory insurance are Article 1259 of the TCC and Article 29(5) of the TIC. Considering that Article 29(5) of the TIC makes a direct reference to Article 1259 of the TCC, it must be accepted that Article 1259 of the TCC constitutes the governing provision with respect to the compulsory insurance applicable to marine tourism vehicles. Indeed, imposing an obligation to enter into a contract constitutes an interference with the freedom of contract, which is protected under Article 48 of the *Constitution of the Republic of Türkiye* (Constitution)⁷⁷. Therefore, such interference must be introduced by statute, pursuant to Article 13⁷⁸ of the Constitution and must be carried out in accordance with the public

⁷⁴ According to the provisions of the *PR*, port authorities are vested with the duty and authority to verify the existence and content of the compulsory liability insurance and, where necessary, to impose sanctions. It is also noted that the *Ministry of Transportation and Infrastructures of Türkiye* requires the submission of the compulsory liability insurance policy for marine vehicles before issuing a *seaworthiness certificate*.

⁷⁵ For the process leading to compulsory insurance under the 2002 AC, see: Demir, *Yolcu Taşıma*, 494–499. See also: S. Didem Alcantürk, “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler” (2003) VII(1-2) *Erzincan Binalı Yıldırım University Law Review* 581, 583–585; Demirel, 4386–4391; Işıklar, *Sigorta*, 121–130. For the implementation, see: Kerim Atamer, “2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi”, in Kerim Atamer and Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Vol. I (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247, 247–262.

⁷⁶ See: 1. Development of the Legislative Framework. Assessment of the Applicable Provisions

⁷⁷ Constitution of the Republic of Türkiye, Law No: 2709, Date of Adoption: 18.10.1982, OG 09.11.1982/17863 (Reiterated).

⁷⁸ Ünán and Konfidan, 27; Hakan Bilgeç, “Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi”



interest requirement set forth in Article 13 of the *Insurance Activities Act*⁷⁹ (IAA)⁸⁰. At this juncture, it is necessary to evaluate Article 13 of the IAA, which appears to allow the introduction of compulsory insurance by *presidential decree* (PD), in conjunction with Article 104(17) of the Constitution, which allows social and economic rights and duties to be regulated by PDs⁸¹. In the legal literature, it is argued that the notion of “*restriction*” goes beyond “*regulation*,” and that, under Article 13 of the Constitution, all fundamental rights and freedoms—without exception—may only be restricted by statute⁸². In this respect, it is rightly asserted that restrictions on the freedom of contract may only be deemed lawful if they are enacted through legislation⁸³. Accordingly, if any provision in legislation other than a statute introduces a compulsory insurance requirement, such provision may only be considered lawful to the extent that it merely reiterates or clarifies a statutory rule. Consequently, this fundamental principle must be observed when evaluating the insurance obligations applicable to yachts, and due to the reference in Article 29(5) of the TIC, Article 1259 of the TCC must be accepted as the governing provision, to the extent that it is applicable, with respect to the scope and limits of compulsory insurance. The assessments made in the remainder of this study are based on this fundamental principle.

(November 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959, 993–994.

⁷⁹ Insurance Activities Act, LN: 5684, DA: 03.06.2007, Official Gazette 14.06.2007/26552.

⁸⁰ Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012) 180–181; Konfidan, 52.

⁸¹ In the literature, it is stated that Article 13 of the IAA is incompatible with the Constitution and involves an improper delegation of legislative authority. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 409 (Şerh).

⁸² Merih Omağ, “Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış”, *Zorunlu Sigortalar Paneli – 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7, 28–29; Ünan, Şerh, 409–411; Ecehan Yeşilova Aras, “Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası”, in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519, 531; Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 991–992. Bilgeç rightly emphasizes that the first sentence of Article 13/1 of the IAA should be amended as follows: “*In cases deemed necessary for public interest, compulsory insurance may be introduced by statute.*” See: Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 994.

⁸³ Samim Ünan, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri”, *Zorunlu Sigortalar Paneli – 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41, 44; Yeşilova Aras, 531; Ünan and Konfidan, 27.



The phrases in Article 1259 of the TCC such as “*when passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers,*” “*each accident,*” and “*all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage*” have been subject to criticism in the legal literature and interpreted differently in practice. These criticisms shed light on the ambiguous points regarding the scope of the compulsory insurance introduced under Article 1259 of the TCC and the identification of the persons who are required to obtain such insurance. Indeed, the criticisms in the literature are also of particular importance when assessing the application of Article 1259 of the TCC to yachts.

According to a view expressed in the doctrine, the expression “*when passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers*” in Article 1259 of the TCC should not be applied. According to this view, the number of passengers is irrelevant for the obligation to compulsory liability insurance; what matters is that the carriage of passenger is conducted for commercial purposes⁸⁴. According to this opinion, the number of passengers on board is only relevant in determining the minimum coverage amount⁸⁵.

When the legislation regarding compulsory insurance applicable to marine vehicles is examined, it is observed that neither Article 51 of the MTR, Article 3/2 of the *Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué* dated 18 October 2014 (MVCLITIC)⁸⁶, nor Clause A.1 of the GCMVCLI refer to a threshold related to a capacity of more than twelve passengers⁸⁷. Furthermore, it is stated in the doctrine that assuming the shipowner of a yacht would necessarily be financially capable of compensating for the injury or death of twelve or fewer individuals is debatable⁸⁸. Although, *de lege ferenda*, it could be argued that this number should be reduced, the threshold currently stipulated in Article 1259 of the TCC is clear⁸⁹. Indeed, the

⁸⁴ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁵ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁶ Official Gazette 18.10.2014/29149.

⁸⁷ For explanations and assessments, see: 1. Development of the Legislative Framework 2. Assessment of the Applicable Provisions.

⁸⁸ Ünán and Konfidan, 24.

⁸⁹ Before being amended by Law No. 5790 (LN: 5790, AD: 16.07.2008, OG 29.07.2008/29651), Article 1(c) of the Code on the Protection of Life and Property at Sea (LPLPS) (LN: 4922, AD: 10.06.1946, OG 14.06.1946/6333) classified any ship carrying more than twelve passengers as a “passenger ship.” However, this definition was repealed under Article 1 of Law No. 5790. Nevertheless, Article 4(1-aa) of the Regulation on General Inspection and Certification of Ships (OG 10.11.2006/26342) defines a passenger ship as any type of ship carrying more than twelve passengers. For these reasons, it is stated in the doctrine that all marine vehicles



provision of Article 4bis/1 of the AC, which serves as the source of TCC Article 1259/1, also requires a passenger capacity of more than twelve in order to impose the insurance obligation⁹⁰. In our opinion, based on the clear letter of TCC Article 1259 and the explanations provided above, only vessels with a passenger capacity of more than twelve should be subject to compulsory liability insurance⁹¹.

The expression “*each accident*” in TCC Article 1259 is criticized in the doctrine⁹². This is because the phrase “*each accident*” in TCC Article 1259 may evoke liability arising solely from a *shipping incident*, which could lead to confusion and erroneous interpretation⁹³. In contrast, according to the letter of Article 4bis/1 of the AC, the phrase “*each distinct occasion*” provides insurance cover not only for liabilities arising from “*shipping incident*” but also for those resulting from “*not caused by a shipping incident*”⁹⁴. In other words, under AC Article 4bis/1, insurance cover must be provided not only for liability arising from death of or personal injury or death of passengers due to a *shipping incident* but also for liability arising from any other event that *not caused by a shipping incident* causes the death or personal injury of a passenger⁹⁵. Indeed, the academic translation of the AC renders the phrase not as “*each accident*” but as “*each distinct occasion*”⁹⁶. Therefore, the scope of the compulsory insurance

considered “passenger ships” under Turkish law fall within the scope of compulsory liability insurance. See: Canan Özlem Ilgın, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme” [An Evaluation of the Contract of Carriage of Passengers by Sea] (Autumn 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret University Journal of Social Sciences 231, 236; Atamer, “Yolcu Taşıma,” 146–147; Işıklar, Sigorta, 161–162. Conversely, it is rightly noted in the doctrine that the scope of application of the Fifth Section provisions or other provisions of the AC should be determined in accordance with the TCC or the AC itself. See: Işıklar, Sigorta, 162. For further discussion on sea taxis, see: Işıklar, Sigorta, 162.

⁹⁰ During the drafting of the AC, the expression “12 or more” was replaced with “more than twelve” in light of the definition set out in the Annex to the 1974 *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. For detailed information, see: Işıklar, Sigorta, 161–162.

⁹¹ Uluğ Cicim, 533; Uluğ Cicim and Alhan, 537-538; Demirel, 4399; Işıklar, Sigorta, 161-162; Konfidan, 53.

⁹² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Sürücü, Süzel and Atamer, 277-279; Taşkın, 195; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Konfidan, 150.

⁹³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. For contrary see: Yeşilova Aras, 528.

⁹⁴ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Taşkın, 195.

⁹⁵ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁶ Sürücü, Süzel and Atamer, 271 and 277. Additionally, in an academic study on the English translation of the TCC, the phrase “*each accident (her kaza)*” in TCC Article 1259 was translated as “*each distinct occasion*.” See: Cüneyt Süzel, Venüs Cömert and Güneş Karol



stipulated in TCC Article 1259 should be understood to include liability arising from both personal injury or death of passengers caused by a *shipping incident* and liability arising from *any other occasion* resulting in a passenger's death or personal injury⁹⁷.

The expression “*all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage*” in Article 1259 of the TCC is also subject to criticism in the doctrine⁹⁸. According to one view in the doctrine, it is possible to infer from the letter of this provision that both the contractual carrier and the performing carrier are, in all circumstances, under the obligation to conclude a compulsory liability insurance contract⁹⁹; however, under Article 4bis/1 of the AC, which serves as the source of the provision, such an obligation is imposed on the carrier only on the condition that they actually perform the whole or part of the carriage¹⁰⁰. According to this view, it is stated that¹⁰¹ TCC Article 1259 applies to “*any carrier participating in the performance of the carriage contract,*” and that the obligation to compulsory liability insurance stipulated in TCC Article 1259 exists only for the carrier who actually performs the whole or a part of the

Işıklar, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Publishing 2024) 270–271.

⁹⁷ Although it may appear possible to interpret that the legislator intentionally adopted a narrower scope in TCC Article 1259—given that in TCC Article 1262, which is based on AC Article 7, the term “*each distinct occasion*” was translated into Turkish as “*her bir olay*”—there is no indication in the preamble of TCC Article 1259 that its scope diverges from that of Article 4bis of the AC. In fact, the preamble of TCC Article 1259 expressly identifies the specific points on which it deviates from its source, Article 4bis of the AC.

⁹⁸ While the TCC was still a draft, it was noted in the doctrine that identifying all carriers who undertook part or all of the carriage could prove difficult, and thus it was suggested that the decisive factor should be the actual perform of the carriage. Accordingly, the presence of liability insurance only for the performing carrier was deemed sufficient. See: Çetingil, Kender, Ünan and Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı,” 214. *Işıklar* considers this opinion accurate but criticizes it for failing to address scenarios in which no performing carrier is involved. See: Işıklar, *Sigorta*, 138. Furthermore, *Işıklar* notes that although not explicitly stated in the AC, the definition in AC Article 1(1)(c) was included in the AC to designate the party obligated to procure liability insurance under Article 4bis. He also highlights the absence of this provision in the TCC and refers to the preamble of TCC Article 1248. See: Işıklar, *Sigorta*, 136 and 138. On the other hand, *Demir* argues that the letter of TCC Article 1259 is sufficiently clear regarding which carrier is required to obtain insurance and criticizes the lack of any explanation as to why the source provisions were not followed. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁹ Işıklar, *Sigorta*, 138.

¹⁰⁰ Işıklar, *Sigorta*, 136–138.

¹⁰¹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155.



carriage they have undertaken¹⁰². According to another view in the doctrine, the letter of TCC Article 1259 is sufficiently clear and does not allow for an alternative interpretation¹⁰³. From this perspective, it is sufficient that either the contractual carrier or the performing carrier obtains the compulsory liability insurance; for if one of them does so, the obligation for the other is deemed fulfilled¹⁰⁴. Yet another opinion in the doctrine asserts that, based on the literal interpretation of TCC Article 1259, both the contractual carrier and the performing carrier are required to obtain compulsory liability insurance¹⁰⁵.

In our opinion, the expression “*who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage*” in Article 1259 of the TCC is not of a nature that can be disregarded. Although it constitutes a deviation from the source text, the fact that the obligation to compulsory liability insurance is imposed not only on the performing carrier¹⁰⁶ but also on the contractual carrier appears to be in favor of the passengers. Indeed, both Article 4bis of the AC and TCC Article 1259 share the fundamental objective of ensuring that claims for compensation arising from the death or personal injury of a passenger are protected by insurance cover. In other words, the compulsory insurance established under Article 4bis of the AC and TCC Article 1259 is essentially designed for the benefit of the passenger. Therefore, despite the absence of an explicit explanation in the preamble of TCC Article 1259 for the deviation from Article 4bis/1 of the AC, it must be accepted that the compulsory insurance obligation applies not only to the performing carrier but also to the contractual carrier, given that TCC Article 1259 offers a more favorable framework for the passenger than its source. On the other hand, the term “*all*” in the expression “*all carriers who perform*” should be understood as referring only to the performing carriers performing the carriage, and the term “*or*” in the expression “*who undertake or perform*” should be

¹⁰² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Işıklar, *Sigorta*, 138.

¹⁰³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565-566.

¹⁰⁴ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Demir, *Deniz Ticareti*, 377.

¹⁰⁵ Uluğ Cıçım and Alhan, 543-544; Yeşilova Aras, 527.

¹⁰⁶ The “*performing carrier*” is defined under TCC Article 1248/2 as “*a person other than the carrier, being the owner, bareboat charterer, or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.*” It is stated in the doctrine that replacing the term “*charterer*” with the same English term would better reflect the original letter in AC Article 1/1-b, and that the term “*charterer*” encompasses the notions of “*charterer*,” “*assignee*,” and “*freighter*” under the TCC. See: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 134; for further information on the concept of “*charterer*” and its scope in Turkish law, see: Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (Arıkan Publishing 2006) 54–57.



interpreted as “(either)... or...” Therefore, it should be considered sufficient that *either* the contractual carrier *or* the performing carrier obtains the compulsory liability insurance. Otherwise, if both carriers are held jointly obliged to compulsory liability insurance, the insurance premiums to be paid by both could be reflected in the ticket prices, ultimately resulting in a disadvantage for the passenger. In conclusion, although the letter of TCC Article 1259 is ambiguous and deviates from the source provision, it should be accepted that either the contractual or performing carrier is obliged to obtain the compulsory liability insurance, based on the rationale that this approach is more beneficial to the passenger.

It is important to note that when it comes to yachts and their insurance cover under TCC Article 1259, the terminology employed in the Fifth Section of the TCC does not always align with that of maritime tourism legislation. Indeed, it is observed that the TIC and the MTR use the terms shipowner, operator and owner of the yacht, instead of a uniform term equivalent to “carrier”. Furthermore, the doctrine states that in cases where merchant yachts are rented without crew for short-term use, a passenger carriage contract may not be deemed to exist¹⁰⁷. Additionally, in cases where the yacht is temporarily allocated along with crew to individuals for sports or leisure purposes, the establishment of a carriage contract between the yacht owner and the person using the yacht is also considered questionable¹⁰⁸. For these reasons, this study refers to the party obliged to obtain insurance under TCC Article 1259 not as the “carrier,” but rather as the “shipowner” or “operator” in accordance with maritime tourism legislation¹⁰⁹. Consequently, it should be accepted that those

¹⁰⁷ Ünan and Konfidan, 24.

¹⁰⁸ Ünan and Konfidan, 24. It is stated in the doctrine that a crewed yacht charter contract does not constitute one of the maritime contracts regulated under the TCC; however, due to its considerable similarities, any gap in the contract should be filled by reference to the provisions applicable to the time charter contract. See: Günay, 386. See also: Taşkın, 29–30.

¹⁰⁹ Indeed, this interpretation aligns with the terminology used in the GCMVCLI. For criticism of the definition of “operator” in the GCMVCLI, see: Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 323; Işıklar, *Sigorta*, 139. For further information on the concepts of “shipowner” and “operator,” see: Atamer, *Deniz Ticareti*, 784–812; Yazıcıoğlu, Kender–Çetingil, 245–249; Sözer, *Deniz Ticareti*, 184–199; Kübra Var Türk and Hakan Karan, “Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk,” in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117 ff.; Emine Yazıcıoğlu, “Non-Contractual Liability of the Maritime Operator,” in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140 ff.



who qualify as shipowners under TCC Article 1061/1 or are deemed shipowners pursuant to TCC Article 1061/2, are the parties to the compulsory liability insurance contract under TCC Article 1259¹¹⁰. Conversely, in cases where an “*performing carrier*” exists within the meaning of TCC Article 1248/2 in the operation of yachts, it should be noted—based on the preamble set out above—that the “contractual carrier”, in addition¹¹¹ to the “shipowner” or “operator” acting as the “*performing carrier*”, is also under the obligation to obtain compulsory liability insurance pursuant to TCC Article 1259; however, fulfillment of this obligation by either party shall be deemed sufficient.

III. MARINE VEHICLES COMPULSORY LIABILITY INSURANCE AND YATCHS

1. Development of the Legislative Framework

Pursuant to Article 29/5 of the TIC,

“Marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate issued by the Ministry of Transport and Infrastructure, are subject to the insurance requirements set forth in Article 1259 of the Turkish Commercial Code numbered 6102, dated 13/1/2011.”

The same provision is reiterated in the last sentence of Article 51/2 of the MTR. Moreover, the first sentence of Article 51/2 of the MTR states that “*marine tourism enterprise certified under this Regulation must take out insurance covering damages that may be caused to the crew and third parties by the marine tourism vehicles indicated in their operating certificates.*” According to Articles 3/1-i of the TIC and 4/1-f of the MTR, yachts considered as marine tourism vehicles are subject to the insurance requirements regulated in Article

¹¹⁰ According to TCC Article 1126: “*The charterer (lessee) is obliged to insure against maritime and liability risks that may arise until the redelivery of the ship and to notify the shipowner (lessor) in advance of the establishment of the insurance contract. In the insurance contract and the policy, it is obligatory to address the shipowner (lessor) by name and to insure ‘to whom it may concern.’*” In the doctrine, it is stated that the scope of insurance regulated under TCC Article 1126 is not entirely clear and that it remains uncertain whether the cover of the insurance under TCC Article 1126 aligns with that under TCC Article 1259. See: Demirel, 4403. See also: Kerim Atamer, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş” (March 2011) XXVII(1) BATİDER 21, 58–59.

¹¹¹ It is noted in the doctrine that in a contract of carriage of passenger by sea, the performing carrier corresponds to the “shipowner” or “operator” within the meaning of TCC Article 1061. See: Işıklar, *Sigorta*, 137–139 and 149–150.



1259 of the TCC due to Articles 29/5 of the TIC and 51/2 of the MTR. Pursuant to the first sentence of Article 1259/1 of the TCC,

“When passengers are carried on board **a ship that is licensed to carry more than twelve passengers**, all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage shall maintain insurance to cover **liability in respect of the death of and personal injury to passengers.**”

Compulsory insurance under Article 1259 of the TCC, Article 29/5 of the TIC, and Article 51/2 of the MTR should also apply to yachts. However, there are certain ambiguous and conflicting issues in the application of these provisions. Before discussing these issues, it is useful to briefly address the process by which the compulsory insurance envisaged in Article 1259 of the TCC has become compulsory for marine tourism vehicles and consequently for yachts in our legislation¹¹². Indeed, at the time the TCC entered into force, there was no provision in Article 29/5 of the TIC or the last sentence of Article 51/2 of the MTR stipulating that marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance prescribed in Article 1259 of the TCC.

Due to the need to update the Carriage of Passenger by Sea Compulsory Liability Insurance General Conditions dated 09.03.2011 (CPSCLIGC), which contained inconsistencies¹¹³ with the TCC, the CPSCLIGC was repealed and replaced by

¹¹² Since the entry into force of the TCC, both the doctrine and practice have addressed the issue of whether marine tourism vehicles should be subject to compulsory insurance. For academic assessments, see: Uluğ Cicim and Alhan, 538 and 559–560; Demirel, 4390–4391 and 4396–4938; Işıklar, *Sigorta*, 91 and 128; Demir, *Yolcu Taşıma*, 543; Konfidan, 89–91.

For news see: <<https://www.vda.org.tr/duyuru/deniz-yolu-yolcu-tasimaciligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-4225>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/mali-sorumluluk-sigortasinda-zorunluluk-gezi-teknelerinde-kaldirildi-haber-61986.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/sigortasiz-tekneler-yaptirim-geliyor-haber-73916.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tekn-sahiplerine-kotu-haber-40435907>> <<https://www.turizmguzel.com/haber/sigorta-yapmayan-turistik-gezi-tekneleri-denize-acilamayacak-h31388.html>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/saban-arikan-hurriyet-yazari-noyan-dogana-tepki-gosterdi-haber-73963.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-araclari-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-tarife-ve-talimat-tebliginde-d-haber-107490.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/gezi-teknelerine-ve-yatlara-sigorta-zorunlulugu-getirildi/>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/ufuk-teker-ticaret-yapabilmemiz-icin-sigorta-cok-onemli-haber-108151.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.buyukalanya.com/alanyada-yeni-bir-donem-basliyor/129437/>> accessed 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/butun-deniz-araclari-sigortali-olacak/>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-turizmi-araclari-icin-seyir-izin-belgesi-islemleri-dijital-ortama-tasindi-haber-117369.htm>> accessed 07.12.2024.

¹¹³ It should be particularly noted that the absence of a specific regulation on marine insurance under the TCC, or the failure to exclude marine insurance from the scope of the TCC’s



the GCMVCLI dated 13.08.2014. Article 2 of the MVCLITIC dated 19.07.2014¹¹⁴, pursuant to Article 1259 of the TCC, Article 51 of the MTR, Article 12 of the Regulation on Regular Voyages by Sea¹¹⁵ (RVS), and Article 5 of the Regulation on the Insurance and Inspection of Ships Concerning Maritime Claims¹¹⁶ (RIISCMC), provided for the application of marine liability insurance for all commercial passenger-carrying vessels¹¹⁷. However, following objections¹¹⁸ from the tourism sector, a new communiqué was prepared, and according to Article 1/3 of the MVCLITIC dated 18.10.2014, the scope of the communiqué was amended to exclude Article 51 of the MTR¹¹⁹. Pursuant to Article 1 of the *Communiqué on Amendments to 'Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué'*¹²⁰ dated 22.04.2015 (CAMVCLITIC), the exclusion of marine tourism vehicles from the scope of the MVCLITIC was based not on Article 51 of the MTR but on Article 29/3 of the TIC¹²¹. Following amendments and added paragraphs pursuant to Article 10 of

mandatory provisions, has been justifiably criticized in the doctrine. See: Samim Ünan, "2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi," in Sami Doğru (ed), *Çağ University Maritime Law Symposium* (Çukurova Matbaa 2012) 168, 168–172; Kerim Atamer, "Soru-Cevap," in Sami Doğru (ed), *Çağ University Maritime Law Symposium* (Çukurova Matbaa 2012) 236, 236.

¹¹⁴ Official Gazette 19.07.2014/29065. In fact, the first regulation on the subject was the *Carriage of Passenger by Sea Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué* (CPSCCLITIC), issued on the same date and based on CPSCCLIGC dated 09.03.2011. With the entry into force of the TCC, both the CPSCCLIGC and CPSCCLITIC became secondary regulations inconsistent with the new Code and were therefore repealed by the MVCLITIC, published in the Official Gazette on 19.07.2014. The Ministry of Treasury and Finance's Sector Announcement No. 2019/3 on the Compulsory Liability Insurance for Carriage of Passenger by Sea stated that the MVCLITIC repealed the CPSCCLITIC. See: www.lexpera.com.tr, accessed 07.12.2024. For further details, see also: Konfidan, 87–91.

¹¹⁵ Official Gazette 25.11.2010/27766. RVS was repealed by Article 17 of the Regulation on Regular Voyages by Ships (RRVS), OG 22.11.2023/32377.

¹¹⁶ DA: 01.07.2011, Official Gazette 14.11.2010/27759.

¹¹⁷ In the doctrine, it has been stated that, under the MVCLITIC dated 19.07.2014, subjecting vessels carrying more than twelve passengers to compulsory insurance as stipulated in Article 1259 of the TCC was an appropriate regulation. See: Konfidan, 87–88.

¹¹⁸ Due to the peak of the marine tourism season, the enforcement of the MVCLITIC dated 19.07.2014 was postponed twice. See: Demirel, 4390; Konfidan, 88.

¹¹⁹ It has been asserted that vessels operating as daily tour boats along the Aegean and Mediterranean coasts were not subjected to compulsory insurance on the grounds that they would not be able to afford the cost. See: Uluğ Cicim and Alhan, 538 and 559.

¹²⁰ Official Gazette 22.04.2015/29334.

¹²¹ Exempting marine tourism vehicles from the compulsory insurance provisions through a communiqué, which has weak legal enforceability, is in clear violation of Article 1259/1 of the TCC. See: Işıklar, Insurance, 164; Demir, Passenger Carriage, 572. Furthermore, despite the



the TICAL dated 18.07.2021, Article 29 of the TIC took its current form. According to Article 1 of the CAMVCLITIC dated 16.03.2022, amendments were made to Article 1 of the MVCLITIC, adding marine tourism vehicles within the scope of Article 29/5 of the TIC, and the exclusion provision in Article 1/3 of the MVCLITIC¹²² that removed marine tourism vehicles from the scope was repealed¹²³. Moreover, the last sentence of Article 51/2 of the MTR was added to the MTR pursuant to Article 43 of Law No. 6229 dated 19.10.2022 (Law 6229). Article 7 of the CIMTR dated 10.06.2023, lists among the documents required for the application for a tourism enterprise certificate¹²⁴ for marine tourism vehicles the compulsory insurance policy covering damages that may be caused to the crew and third parties pursuant to the MVCLITIC.

Although there are aspects¹²⁵ open to criticism from a legal-technical standpoint, it must be accepted—based on the current legislation in force—that marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance requirement set forth under Article 1259 of the TCC. Accordingly, yachts are also subject to the compulsory insurance envisaged in TCC Article 1259. However, it should be noted that certain inconsistencies and ambiguities may arise in the application of TCC Article 1259, Article 29/5 of the TIC, Article 51/2 of the MTR, and other relevant legislation mentioned above.

TCC containing explicit and mandatory provisions on compulsory insurance, granting exemptions through a communiqué has been characterized as an administrative fault in the doctrine. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573–574.

¹²² Official Gazette 16.03.2022/31780.

¹²³ The most recent amendment to the MVCLITIC was introduced by the CAMVCLITIC, Official Gazette 10.10.2024/32688. This amendment updated the liability limits table in accordance with the changes made to Article 1259 of the TCC by Law No. 7519. For critiques of this table, see: 2. Assessment of the Applicable Provisions. It has been stated that the reason for the amendment was objections raised in practice, based on high insurance premiums resulting from high liability limits.

¹²⁴ For information on the tourism operation certificate, see: Hüseyin Melih Çakır, “Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi” (July 2024) 12(1) Sakarya University Faculty of Law Journal 454, 454 ff.

¹²⁵ In the doctrine, Article 51 of the MTR has been described as an invalid and ineffective regulation. See: Ünan and Konfidan, 27. For further information on the MTR, see: Yiğithan Göksu and Oğuz Atık, “Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi” (2017) (Special Issue) DEU Law Journal 89, 93–97.



2. Assessment of the Applicable Provisions

The *first issue* to be considered in the application of the insurance obligation under Article 1259 of the TCC to yachts is Article 29/4 of the TIC¹²⁶. Pursuant to TIC Article 29/4, “*the use of Turkish-flagged marine tourism vehicles for sightseeing, sports, and entertainment purposes*” is not considered “*carriage of passenger*.” On the other hand, TIC Article 29/5 stipulates that marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve persons, as indicated in the seaworthiness certificate issued by the Ministry of Transport and Infrastructure, are subject to the insurance requirements set forth under TCC Article 1259. In contrast, it is abundantly clear that TCC Article 1259 pertains to the compulsory insurance for the carriage of passenger by sea¹²⁷. As can be seen, there is inconsistency between letter of TIC Article 29/4 and letter of TCC Article 1259 in terms of the application of TIC Article 29/5¹²⁸. When the letter of these

¹²⁶ For a case analysis and comparative law study on yacht insurance, see also: Samim Ünan, “Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi” (June 2024) 3(1) Piri Reis University Journal of Maritime Law 59, 59 ff.

¹²⁷ Indeed, when Article 1259 of the Turkish Commercial Code (TCC) is evaluated through the methods of literal interpretation, systematic interpretation, historical interpretation, and teleological interpretation, it becomes evident that no conclusion contrary to mentioned above can be reached. In particular, the letter of the provision, its placement under the Fifth Section titled “*Contract of Carriage of Passengers by Sea*,” within the Fourth Part titled “*Maritime Contracts*” of the Fifth Book of the TCC titled “*Maritime Law*,” as well as its justification and the fact that its source is the 2002 AC, all confirm this interpretation. Therefore, any contrary inference would be unfounded. For a detailed discussion on methods of statutory interpretation, see: Çiğdem Kırca, “Kanunların Yorumlanması Yorum Yöntemleri”, *Panel on Interpretation in Law and the Judge’s Discretionary Power to Interpret*, organized by the Council of State of the Republic of Türkiye (Council of State Publications: No. 97, 2017) 11, 11–28.

¹²⁸ The interpretation of Article 29/4 of the TIC in light of the provisions of the TCC had already presented significant challenges even before the most recent legislative amendments. First and foremost, it should be noted that with the amendments introduced by Law No. 7334 dated 18 July 2021, the third and fifth paragraphs were added to Article 29 of the TIC, and as a result, the provision previously set out in Article 29/3 of the TIC was moved to Article 29/4 in the current version of the Code. Therefore, the analyses in scholarly works published prior to this amendment that refer to the former Article 29/3 remain relevant and applicable to the interpretation of the current Article 29/4 of the TIC.

In a study published in 2018, Işıklar highlighted the phrase “*for the purposes of excursion, sports, entertainment and tourism*” in the definition of marine tourism vehicles in Article 3/1(i) of the TIC, as well as the phrase “*for the purposes of excursion, sports and entertainment*” in Article 29/3 of the same Code. The author argued that the vessels falling within the scope of Article 29/3 of the TIC could be construed as vehicles used solely for *excursion, sports and entertainment* purposes without any tourism-related intent. Building on this interpretation, the



provisions is evaluated together, the following question arises: Can TCC Article 1259, which regulates the compulsory insurance requirement for carriage of passenger, be applied to an activity that is not considered carriage of passenger under TIC Article 29/4? The answer to this question is of particular importance in delineating the scope of the compulsory insurance applicable to yachts.

When it comes to marine tourism vehicles, and therefore yachts, the TIC constitutes a special law (*lex specialis*) in comparison to the TCC. However, the TCC is a more recent law (*lex posterior*) than the TIC. In cases where the special law is enacted earlier and the general law later, there is no fixed principle or standard answer as to which law should prevail. In such a situation, the issue must be resolved through an interpretative process that utilizes all available interpretative tools, particularly the travaux préparatoires and purpose of the relevant legislation, to determine whether the legislator intended to override the earlier special provision by enacting the later general provision¹²⁹. Taking into account all the provisions and amendments discussed under the previous heading, which pertain to the applicability of the compulsory insurance under TCC Article 1259 to marine tourism vehicles and, consequently, yachts—

author suggested that such vehicles may be considered as ships not qualifying as merchant ships within the meaning of Article 935/2(a) of the TCC. However, pursuant to author, this would result in a contradiction with the definitions provided under the MTR and the TIC regarding cruise ships, yachts, and submersibles. According to the author, it appears that the TIC does not intend to categorize the use of these vehicles for *excursion, sports, and entertainment* purposes as “non-commercial” use. See: Işıklar, *Sigorta*, 115.

The definition of marine tourism vehicles referenced by the author in that study, which was added to the TIC by Law No. 5571 dated 28 December 2006, was later amended by Law No. 7334 dated 18 July 2021 and replaced with its current version. Nevertheless, although numerous significant amendments were introduced to the TIC under Law No. 7334, the fact that the provision previously set out in Article 29/3 was merely renumbered as Article 29/4 without any substantive revision leaves the legislative technique open to criticism.

Demir states that every law is applicable within its own scope, emphasizing that the classification of a ship as a marine tourism vehicle has consequences only within the scope of the TIC. As rightly noted by the author, Article 29/3 of the TIC relates only to the scope of application of the TIC and cannot determine the scope of the TCC. Otherwise, a substantial portion of passenger carriage operations would fall outside the scope of both the TCC and the 2002 AC, which would not align with the will of the legislator. See: *Demir, Yolcu Taşıma*, 573. *Demir* also correctly critiques the view that activities involving *excursion, sports, and entertainment* carried out with marine tourism vehicles are always of a non-commercial character. See: *Demir, Yolcu Taşıma*, 116. For a similar interpretation, see: Can, 5.

¹²⁹ M. Kemal Oğuzman and Nami Barlas, *Medenî Hukuk* (27th edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 80-81. Also see: Dural and Sarı, 118.

together with the purpose¹³⁰ of TIC Article 29/4 and the explicit reference¹³¹ to TCC Article 1259 in TIC Article 29/5—it is our opinion that the will of legislator was to ensure that the provisions of the TCC concerning compulsory insurance for passenger transportation by sea should also apply to yachts. Therefore, in terms of the enforcement of compulsory insurance applicable to yachts, TCC Article 1259 should be taken as the basis, while TIC Article 29/4 should not be taken into account¹³². The reason is that TIC Article 29/4 has significance only within the scope and objectives of the TIC itself and cannot determine the scope of application of the TCC¹³³. Otherwise, a substantial portion of passenger transportation by sea would fall outside the scope of the TCC and AC, which would, in our view, contradict the will of legislator¹³⁴.

The *second issue* to be evaluated in the application of the insurance obligation under TCC Article 1259 to yachts is the requirement that such insurance must be taken out by the “*carrier*.” In order to acquire the status of carrier under a

¹³⁰ It is stated in the literature that Article 29/4 of the TIC was adopted with the aim of mitigating the negative effects of the protectionist provisions of the Cabotage Law (CL) (LN: 815, Date of Adoption: 19.04.1926, Official Gazette 29.04.1926/359) on the development of marine tourism. See: Can, 5; Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. These protective provisions, which are found in the legal systems of most coastal states, aim to protect the national maritime sector from foreign competition, ensure national security by safeguarding the infrastructure of domestic maritime transport, and maintain maritime safety in congested waters. See: İsmail Demir, “Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler” (2020) 6(1) Journal of Commercial and Intellectual Property Law 60, 65 (Kabotaj). In the literature, it is noted that although the CL has played a significant role in the development of Turkish maritime affairs, it was drafted with an extremely casuistic, protectionist, and strict approach, and thus must be revised in light of current conditions. See: Tahir Çağa, “Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli” (1975) 41(3–4) Istanbul University Faculty of Law Journal 199, 199–223; Demir, Kabotaj, 72.

¹³¹ It is also stated in the literature that the aim of the TIC in imposing a compulsory insurance requirement was to ensure that, in cases where passengers on board a yacht are injured or killed, and where the liable yacht operator lacks the financial capacity to bear the resulting compensation burden, such burden would be transferred to the insurer. See: Ünan and Konfidan, 24.

¹³² See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 572–573; Konfidan, 89.

¹³³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 573.

¹³⁴ See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Indeed, such an outcome could leave passengers or their beneficiaries without proper insurance protection in the event of a marine casualty involving a yacht subject to the rules on contracts of carriage of passengers by sea. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. For a similar interpretation, see: Demirel, 4398; Ünan and Konfidan, 24. For a general assessment on personal injury coverage in liability insurance, see: Serap Amasya, “A General Evaluation on Personal Injury Coverage in Liability Insurance”, in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *International Congress on Non-Contractual Strict Liability for Bodily Injuries* (Union of Turkish Bar Associations Publications: No. 370, 2018) 542, 542 ff.



contract of carriage by sea, the carrier must undertake to transport the passenger—or the passenger and their baggage—safely by sea and by vessel¹³⁵. According to scholarly opinion, in cases where merchant yachts are rented out for short periods without crew, a contractual relationship of carriage may not exist¹³⁶. Furthermore, when a merchant yacht is allocated for short-term use along with its crew for purposes such as sport or sightseeing, it is highly questionable whether a contract of carriage is established between the person to whom the yacht is allocated and the yacht owner¹³⁷. Accordingly, the following question must be answered: In cases where the yacht owner or operator does not possess the status of carrier, or where it is doubtful whether such status exists, should the compulsory insurance provisions under TCC Article 1259 be applicable to such yachts? The answer to this question is crucial for determining the boundaries of the compulsory insurance regime applicable to yachts.

An opinion in the doctrine, which we also share, emphasizes that the purpose pursued by the TIC in introducing a compulsory insurance requirement is to ensure that, in the event of injury or death of persons on board a yacht, the financial burden of compensation — if the yacht operator, who may be held liable, lacks sufficient financial means — is transferred to the insurer¹³⁸. Accordingly, it is stated that even if the yacht owner or operator does not qualify as a “carrier,” they should nevertheless be required to take out the liability insurance stipulated under Article 1259 of the TCC¹³⁹. Thus, it must be accepted that the reference made in TIC Art. 29/5 to TCC Art. 1259 is limited solely to liability insurance, but that the liability to be insured under this provision does not need to be based on a contract of carriage; indeed, the use of the phrase “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in*

¹³⁵ Rayegân Kender and Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Publishing 2010) 165–166; Uluğ Ciciim, 527–528.

¹³⁶ Ünan and Konfidan, 24. Also see: Taşkın, 29–30.

¹³⁷ Ünan and Konfidan, 24; Demir, *Yolcu Taşıma*, 134–136. For the view that the gaps in a crewed yacht charter agreement may be filled in accordance with the provisions governing time charter contracts, see: Taşkın, 29–30; Günay, 386.

¹³⁸ Ünan and Konfidan, 24.

¹³⁹ It has been noted in the literature that, if the compulsory liability insurance prescribed for yachts is based on a “*minimum capacity of 12 persons*” and assumes that the yacht owner would have sufficient financial capacity to cover compensation in cases of injury or death below this threshold, such an assumption is open to debate in the context of Türkiye. See: Ünan and Konfidan, 24.



the seaworthiness certificate,” without any reference to *carrier* or *passenger*, in TIC Art. 29/5 supports such an interpretation.

The *third issue* that must be assessed in terms of the application of the compulsory insurance requirement under TCC Art. 1259 to yachts is whether private yachts are subject to such insurance. It may be argued that the insurance requirement is limited to merchant yachts, based on the fact that TIC Art. 27/1 provides that an operating license for marine tourism vehicles is granted only for commercial activities; that the MTR Art. 2 limits the Regulation’s scope to Turkish-flagged commercial marine vehicles; and that the GCMVCLI, clause A.1, refers to “*marine vehicles carrying passengers for commercial purposes.*” However, it is important to note the letter of TIC Art. 29/5, which refers to “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate.*” Under TIC Art. 3/1(i), the definition of marine tourism vehicles also includes private yachts, and TIC Art. 29/5 does not provide for any exception excluding private yachts from the compulsory insurance requirement. Furthermore, TCC Art. 1259, to which TIC Art. 29/5 refers, is found in the Fifth Section of the TCC, and the application of the provisions in the Fifth Section does not require the vessel to be a merchant ship or the carriage to be of a commercial character¹⁴⁰. Therefore, private yachts that meet the criteria stipulated in TCC Art. 1259 must also be considered subject to compulsory insurance.

The *fourth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts is MTR Art. 51, titled insurance. This is because the compulsory insurances stipulated in MTR Art. 51(1) and the first sentence of Art. 51(2) are not enacted in accordance with the law¹⁴¹. As previously explained, compulsory insurance can only be imposed by law and only in cases where there is public interest¹⁴². Therefore, any provision on compulsory insurance included in a regulation can only be considered lawful to the extent that it repeats or clarifies a statutory provision¹⁴³. For this reason, the compulsory insurance stipulated in MTR Art. 51 are valid only to the extent that they repeat or clarify

¹⁴⁰ See: 1. Scope of the Provisions of the Fifth Section.

¹⁴¹ Ünan and Konfidan, 27. For a critique of Article 51/3 of the Marine Tourism Regulation (MTR) in light of the Law on the Protection of Consumers (Law No. 6502, Date of Adoption: 07.11.2013, Official Gazette 28.11.2013/28835 (Reiterated)), see: Ünan and Konfidan, 27.

¹⁴² See: 2. Compulsory Insurance.

¹⁴³ Ünan and Konfidan, 27.



the provisions of TIC Art. 29(5) and TCC Art. 1259. TCC Art. 1259 stipulates an obligation to take out insurance only against “**liability in respect of the death of and personal injury to passengers.**” The phrase¹⁴⁴ in the first sentence of MTR Art. 51(2), stating that “*marine tourism enterprise certified under this Regulation must take out insurance covering damages that may be caused to the crew and third parties by the marine tourism vehicles indicated in their operating certificates*” is, in our opinion, unlawful, as it expands the scope of compulsory insurance cover beyond the limits set out in TCC Art. 1259 and does not include the requirement under TIC Art. 29(5) that the vessel must have a certified capacity of more than twelve passengers. Consequently, it must be accepted that marine tourism enterprises operating marine tourism vehicles with a certified capacity of more than twelve are only obliged to take out insurance against liabilities that may arise from the death or injury of passengers.

The *fifth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts is the provisions on compulsory insurance in the GCMVCLI and the CIMTR. Article 7(1)(b) of the CIMTR, titled “*Applications for Tourism Operation Certificates of Marine Tourism Vehicles*” requires the procurement of insurance covering damages that may be caused to **the crew and third parties** in accordance with the GCMVCLI. First of all, it should be noted that under the current provisions of the GCMVCLI, marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance stipulated in TCC Art. 1259; however, during the historical development of the legislation regarding the compulsory insurance of marine tourism vehicles, the GCMVCLI stood out as the most significant regulation granting an exemption from compulsory insurance for marine tourism vehicles and was rightly criticized in the literature¹⁴⁵. Nonetheless, although marine tourism vehicles are now subject to the compulsory insurance under TCC Art. 1259 pursuant to the current provisions of the GCMVCLI, certain provisions remain incompatible with TCC Art. 1259 in terms of the scope of the insurance. TCC Art. 1259 stipulates an obligation to procure insurance only for “**liability in respect of the death of and personal injury to passengers**”; however, as can be understood from GCMVCLI Art. 3,

¹⁴⁴ By evaluating the type of insurance required under Article 51 of the MTR and the persons transported on marine vehicles subject to this insurance, *Konfidan* rightly concludes that these persons are none other than those defined as “passengers” under the TCC, and that persons travelling on touristic vehicles also qualify as passengers, thereby making the provisions of the TCC applicable to them. See: *Konfidan*, 89.

¹⁴⁵ For criticisms, see: *Işıklar, Sigorta*, 164; *Demir, Yolcu Taşıma*, 572–574; *Konfidan*, 85–91. Also see: 1. Development of the Legislative Framework.



the compulsory insurance not only covers liabilities arising from the death or injury of passengers, but also *liabilities arising from pecuniary damages to passengers' vehicles and luggage*, as well as *damages caused to third parties* other than passengers. Furthermore, the table located beneath Art. 3(2) of the GCMVCLI is highly conducive to the interpretation that compulsory insurance is also required for marine vehicles with a passenger capacity of twelve or fewer¹⁴⁶. In spite of the clear limitations drawn by TCC Art. 1259(1) regarding the scope of compulsory insurance, the fact that the administration has extended the scope of insurance through the communiqué to include liabilities arising from pecuniary damages and from harm caused to third parties, and has further imposed compulsory insurance on vessels with a certified passenger capacity of twelve or fewer, is, in our opinion, unlawful for the reasons stated above. Therefore, in applying the provisions of the GCMVCLI and the MTRAC to yachts, the limitations stipulated in TIC Art. 29(5) and TCC Art. 1259(1) must be taken as the basis, and it must be accepted that compulsory insurance applies only to yachts with a certified capacity of more than twelve passengers and is limited solely to liabilities arising from the death or injury of passengers.

The *sixth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts concerns the fact that the types of coverage falling within the scope of the GCMVCLI are broader than the compulsory insurance stipulated in TCC Art. 1259. Indeed, pursuant to GCMVCLI Art. A.3, the scope of the insurance includes coverage for *death, disability, medical treatment expenses*, and *pecuniary damage*. In addition, the provisions of the GCMVCLI are highly conducive to the interpretation that compulsory insurance is also required for marine vehicles with a passenger capacity of twelve or fewer¹⁴⁷. Since the rule that compulsory insurance applies only to vessels with a certified passenger capacity exceeding twelve—stipulated in TCC Art. 1259(1) and TIC Art. 29(5)—is not present in the GCMVCLI. In the literature, it has been stated that this situation arises from the fact that the GCMVCLI is drafted so as to also cover the compulsory liability insurances set forth in Art. 12 of the RVS

¹⁴⁶ Demirel, 4399; Konfidan, 331. Algantürk Light states that the number of passengers has no significance in terms of compulsory insurance, and that the commercial character of the passenger transport alone is sufficient. She further emphasizes that the number of passengers carried on the maritime vehicle is only relevant with respect to the minimum amount of coverage provided. See: Algantürk Light, “*Genel Şartlar*”, 321.

¹⁴⁷ Algantürk Light, “*Genel Şartlar*”, 321.



and Art. 5 of RIISCMC¹⁴⁸. It should be noted that, as a result of¹⁴⁹ recent legislative amendments, both the TIC and the MTR fall within the scope of application of the GCMVCLI, and that RVS also falls within its scope, since it repealed¹⁵⁰ the RRRVS. On the other hand, when examining the legislation underlying the aforementioned regulations (*namely the Ports Law*¹⁵¹, *the Decree Law No. 491 of 10.08.1993 on the Establishment and Duties of the Undersecretariat for Maritime Affairs*¹⁵², *the Decree Law No. 655 of 26.09.2011 on Certain Regulations Concerning Transport and Infrastructure*¹⁵³, and *Presidential Decree No. 1 on the Presidential Organization*¹⁵⁴), no statutory provision other than TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5) can be found with regard to compulsory insurance. Therefore, the limits of compulsory insurance must be determined on the basis of TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5). As previously noted, any provision introduced by a regulation with respect to compulsory insurance can only be deemed lawful to the extent that it reiterates or clarifies a statutory provision¹⁵⁵. This principle applies a fortiori to general terms and conditions. For this reason, in determining the scope of compulsory insurance applicable to yachts, not the provisions of the GCMVCLI—prepared on the basis of regulatory provisions such as *MTR Art. 51*, *RIISVPT Art. 5*, *RSMTV Art. 5*, and the now-repealed *RPOMTFV Art. 12*, none of which are grounded in a statutory basis for compulsory insurance—but rather the provisions of TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5) must be taken into account.

CONCLUSION

As a result of research and analysis conducted regarding the compulsory liability insurance contract stipulated under TCC Art. 1259 and required to be applied to yachts and other marine tourism vehicles pursuant to TIC Art. 29(5), the following conclusions have been reached:

1) It has been identified that similar, yet substantively different, definitions of the concept of “yacht” exist in various pieces of legislation. Considering that

¹⁴⁸ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 320 vd.; Demirel, 4409.

¹⁴⁹ See: 1. Development of the Legislative Framework.

¹⁵⁰ See: Dpn. 116.

¹⁵¹ Ports Law, Law No: 618, Date of Adoption: 14.04.1341, Official Gazette 14.04.1341/95.

¹⁵² Official Gazette 19.08.1993/21673.

¹⁵³ Official Gazette 01.11.2011/28102 (Reiterated).

¹⁵⁴ Official Gazette 10.07.2018/ 30474.

¹⁵⁵ Yeşilova Aras, 527; Ünán and Konfidan, 27.



each provision should be applied within its own legal framework, it is natural for the definition of a yacht to differ across legislation. The distinction between private and merchant yachts, which is of considerable importance in determining and articulating the provisions applicable to yachts subject to compulsory liability insurance, has been examined in light of relevant legislative provisions and scholarly opinions. In our view, any yacht that is designated for, or in practice used for, the purpose of deriving economic benefit and also fulfills the other requirements set out in the relevant legislation should be considered a *merchant yacht*. Conversely, yachts that are not designated for nor used in practice for the purpose of economic benefit, and are solely allocated to purposes such as recreation, sport, education, training, or scientific activities, and that also meet the other conditions prescribed by the applicable legislation, should be regarded as *private yachts*.

2) Due to the referral made by TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259 and based on the principle of systematic interpretation, the scope of the provisions under the Fifth Section has been evaluated. This assessment aimed to determine whether private yachts are also subject to the compulsory insurance. Based on an examination of the provisions under the Fifth Section, the relevant provisions of the Athens Convention (AC), and doctrinal opinions, it has been concluded that the applicability of the provisions under the Fifth Section does not require the vessel engaged in carriage of passenger by sea to be a merchant ship. Given this conclusion, and the absence of any express exclusion of private yachts in the referral made under TIC Art. 29(5), it is our opinion that the compulsory insurance requirement set forth under TCC Art. 1259 should also be applicable to private yachts.

3) Upon examining the legislation governing compulsory insurance for marine vehicles, it has been observed—despite longstanding criticism in the literature—that the scope and limits of such insurance have been regulated through secondary legislation, such as regulations and even communiqués. The imposition of a contractual obligation to insure constitutes an interference with freedom of contract, which is safeguarded by Art. 48 of the Constitution, and such interference must be made exclusively by statute pursuant to Art. 13 of the Constitution. For this reason, Art. 13 of the IAA, which permits to introduce compulsory insurance by presidential decree, is unconstitutional and should be amended. Indeed, any provision on compulsory insurance introduced by other than a statute can only be deemed lawful to the extent that it merely reiterates or



clarifies a statutory rule. Based on these grounds and taking into account the referral made in TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259, it is our view that TCC Art. 1259 should be regarded as the primary provision governing the compulsory insurance applicable to marine tourism vehicles.

4) There appears to be a contradiction between the letter of TIC Art. 29(4) and that of TCC Art. 1259. However, given that the objective of TIC Art. 29(4) is to mitigate the negative effects of the protective provisions of the CL on the development of marine tourism, the explicit reference to TCC Art. 1259 in TIC Art. 29(5), and all other legislative provisions and amendments that provide for the application of the compulsory insurance under TCC Art. 1259 to marine tourism vehicles—including yachts—it is our opinion that there is no legal obstacle to applying the compulsory insurance requirement set forth under TCC Art. 1259 to yachts.

5) In relation to the application of the compulsory insurance under TCC Art. 1259 to yachts used for carriage of passenger by sea, certain inconsistencies have been identified. These stem from the differing nature of commercial carriage passenger by sea versus yachting and yacht operation. For instance, a merchant yacht may be rented without a crew for a short period, or it may be temporarily allocated with its crew for sports or leisure activities. In our view, even in such cases where the yacht owner or operator may not possess the legal status of a “carrier,” or where such status is uncertain, the compulsory insurance provisions under TCC Art. 1259 should still be applied to such yachts. This is because the objective pursued by the TIC in imposing the compulsory insurance is to ensure that, in the event of injury or death of those on board, the financial burden on the yacht operator—who may be held liable—is transferred to the insurer, particularly in circumstances where the operator lacks sufficient financial capacity. Thus, even if the yacht owner or operator is not deemed to be a carrier, they should still be required to take out the compulsory liability insurance envisaged under TCC Art. 1259. Therefore, the referral made in TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259 should be interpreted as being limited solely to the liability insurance itself and should not be understood as requiring that the liability in question arise from a contract of carriage. Indeed, the absence of terms such as *carrier* or *passenger* in TIC Art. 29(5) and the inclusion instead of the phrase “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate*” supports this interpretation.

**BIBLIOGRAPY**

- Akipek Öcal Ş, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçınar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351
- Algantürk Light D, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319 (‘Genel Şartlar’)
- Algantürk SD, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581
- Amasya S, ‘Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme’, Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542
- Atamer K and Süzel C (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013)
- Atamer K, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006)
- ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (Haziran 2008) 24 (3) BATİDER 103 (Yolcu Taşıma)
- ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş’ (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21
- ‘Soru-Cevap’, Sami Doğru (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236
- ‘2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi’, Kerim Atamer and Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247
- *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)



Bilgeç H, ‘Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi’ (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959

Can M, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001)

Çağa T and Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009)

Çağa T, ‘Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli’ (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199

—— *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995)

Çakır HM, ‘Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi’ (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454

Çelebi BE, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021)

Çetingil E, Kender R, Ünan S and Yazıcıoğlu E, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006)* 1

Demir İ, ‘Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler’ (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60

—— *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) (Yolcu Taşıma)

—— *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) (Deniz Ticareti)

Demirel D, ‘TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı’ (2017) 5(177) LHD 4379

Deniz Kaner İ, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019)

Doğru S (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012)

Dural M and Sarı S, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014)



- Gezginci E, ‘Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012)
- Göksu Y and Atik O, “‘Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübürlük Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi’ (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89
- Günay NC, ‘Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373
- Ilgın CÖ, ‘Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme’ (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231
- Ilgın S, Süral Efeçinar C and Başoğlu B (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023)
- Işıklar GK, ‘Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne Taraf Olması’ <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024
- *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) (Sigorta)
- Kabukçuoğlu Özer FD, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020)
- *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) (Yat)
- Kender R and Çetingil E, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010)
- Kırca Ç, ‘Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri’ *T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli* (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11
- Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023)
- Oğuzman MK and Barlas N, *Medenî Hukuk* (27th edn, On İki Levha Yayıncılık 2021)



— *Medenî Hukuk* (28th edn, On İki Levha Yayıncılık 2022)

Omağ M, ‘Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış’, *Zorunlu Sigortalılar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7

Önder S, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537

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

Polat Ç, Bitiktaş F and Açık A, ‘Türkiye’de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği’ (2022) 3(2) *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi* 76

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019)

Süral Efeçinar C, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143

Sürücü M, Süzel C and Atamer K, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263

Süzel C, Cömert V and Işıklar GK, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayıncılık 2024)

Taşkın M, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016)

Topsoy F, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75

Uluğ Cicim İ and Alhan Y, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 *Legal Hukuk Dergisi* (LHD) 523

Uluğ Cicim İ, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* (MÜHHAD) 525



Ünan S and Konfidan M, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Klozlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11

Ünan S, ‘2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi’, Sami Doğru (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168

—— ‘Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi’ (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59

—— ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41

—— *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) (Şerh)

Var Türk K and Karan H, ‘Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117

Yazıcı M, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4

Yazıcıoğlu E, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140

—— *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı, Filiz Kitabevi 2020) (Kender Çetingil)

Yeşilova Aras E, ‘Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519



Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki
Levha Yayıncılık 2021