



## NKÜ HUKUK FAKÜLTESİ DERGİSİ

### KARAR İNCELEMESİ / JUDGEMENT REVIEW

# BAĞLAMA KÜTÜĞÜNE KAYITLI GEMİLER ÜZERİNDE İPOTEK KURULAMAYACAĞINA DAİR YARGITAY 12.HD 2020/9457 E. 2021/954 K. 02.02.2021 T., KARARI IŞIĞINDA BAĞLAMA KÜTÜĞÜNÜN HUKUKİ NİTELİĞİNİN KISA BİR ŞEKİLDE DEĞERLENDİRİLMESİ

*Arş. Gör. Tekincan Akif Karaarslan \**

### ÖZ

Türk Hukukunda Bağlama Kütüğü, Milli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilmemiş ticari ya da özel kullanıma mahsus gemi, deniz yahut iç su araçlarının takibi için oluşturulmuş bir kayıt sistemi olup oluşturulan bu sistem gemi ve araçların idare, çevre hukuku bakımından denetiminin yapılmasını sağlamakta ayrıca daha düşük maliyetlere elverişli bayrak ülkelerinin filolarına katılan gemileri tekrar kazanarak Türk denizciliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Ancak bu kütüğün Türk Ticaret Kanunu bakımından gemi sicili niteliğine sahip olup olmadığı öğretide tartışmalıdır. Bu çalışmada Yargıtay'ın kararından ve öğretideki görüşlerden hareketle bağlama kütüğünün TTK bakımından sicil olup olmadığı incelenecek ve ulaşılabilecek olan sonuçla kütüğe kaydedilen araçlar bakımından mülkiyet ve diğer aynı haklara ilişkin hukuki işlemlerde uygulanacak hükümler hakkında yorum yapılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Bağlama Kütüğü, Gemi İpoteği, Gemilerin Eşya Hukuku, Gemi Sicilleri, Gemi ve Deniz Araçları

\* Araştırma Görevlisi, Kırklareli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı e-posta: [akifkaraarslan@klu.edu.tr](mailto:akifkaraarslan@klu.edu.tr) ORCID:0000-0001-5594-0380



**A BRIEF EVALUATION OF THE OPINIONS IN THE DOCTRINE IN  
THE LIGHT OF THE DECISION OF THE 12TH JUDICIAL COURT  
OF APPEALS 2020/9457 M. 2021/954 D. 02.02.2021 D. THAT A  
MORTGAGE CANNOT BE ESTABLISHED ON SHIPS REGISTERED  
IN THE HOME PORT REGISTER**

*Res. Asst. Tekincan Akif Karaarslan \*\**

**ABSTRACT**

In Turkish Law, the Home Port Log is a registration system established for the tracking of the vessels, marine or inland water vehicles for commercial or private use that are not registered in the Turkish National Ship Registry and the Turkish International Ship Registry, and this system ensures the supervision of vessels and vehicles in terms of administrative and environmental law, and aims to develop Turkish maritime industry by reacquiring the ships that join the fleets of convenient flag countries at lower costs. However, it is controversial in the doctrine whether this register has the characteristics of a ship registry in terms of the Turkish Commercial Code. In this study, based on the decision of the Court of Cassation and the opinions in the doctrine, it will be analysed whether the mooring log is a register in terms of the TCC, and with the result to be reached, comments will be made on the provisions to be applied in legal transactions regarding ownership and other real rights in respect of the vehicles registered in the register.

**Anahtar Kelimeler:** Home Port Log, Ship Mortgage, Property Law of Ships, Ship Registries, Ships and Sea Vehicles

---

\* Research Assistant, Kırklareli University Faculty of Law, Department of Maritime Law e-mail: akifkaraarslan@klu.edu.tr ORCID:0000-0001-5594-0380

### **Extended Summary**

In Turkish Law, the Home Port Log (HPL) is a registration system established for the tracking of commercial or privately-owned vessels, maritime, or inland waterway vehicles that have not been registered in the National Ship Registry or the Turkish International Ship Registry. This system aims to facilitate the administration and environmental law oversight of these vessels and vehicles, while also fostering the reacquisition of ships joining fleets of more cost-effective flag states, thereby aiming to enhance the Turkish maritime industry. However, there is scholarly debate regarding whether this log holds the legal status of a ship registry under the Turkish Commercial Code (TCC).

In academic discourse, a minority view suggests that the HPL, due to the responsibilities assigned to port authorities for registration, the issuance of ownership certificates, the requirement for registration for property transfer, the acquisition of the right to hoist the Turkish flag along with registration, and the granting of permits, as well as the provisional seizure and registration of movable pledges according to Article 10 of the BKUY, possesses the characteristics of a registry.

Conversely, the dominant perspective opposes these arguments of the minority view. It contends that holding port authorities responsible does not subject the state to the responsibilities arising from a ship registry. Additionally, it highlights the absence of a specific objection procedure concerning registration and argues that the ownership certificate is issued for evidential purposes. Furthermore, the use of the term 'permit' instead of 'certificate' suggests that the Log does not possess the characteristics of a registry.

In our view, preference should be given to the dominant perspective in academic discourse, leading to the conclusion that the HPL does not serve as a ship registry within the meaning of the TCC. Consequently, in light of TCC Article 1014, which stipulates that ship mortgages can only be established on vessels registered in the Turkish Ship Registry, it should be acknowledged that the provision in Article 14 of the HPL Implementation Regulation stating, "Mortgages, provisional measures, precautionary attachments, or seizure decisions are recorded in the home port log," is formulated merely to ensure transparency. Therefore, it is imperative to recognize that mortgages cannot be established on vessels registered in the Home Port Log within the context of the TCC.

"In the case at hand, a ship mortgage was established on Barge No. 16 by Çeltikçioğlu. Subsequently, due to non-payment of the debt, an enforcement proceeding with a court order was initiated. The debtor argued for the cancellation of the proceeding by asserting that the said barge is registered in the HPL. The court of first instance ruled against this request, following which the debtor appealed to the appellate court. Upon the appeal, the Regional Court of Justice (RCJ) determined that the barge in question falls under the scope of the TCC as a ship. Based on this determination, it was decided that since the barge was registered in the Home Port Log and in accordance with Article 153/a-2 of the Enforcement and Bankruptcy Law, enforcement through the conversion of the mortgage into cash was permissible, leading to the dismissal of the appeal.

The dispute was eventually brought before the Court of Cassation. The Supreme Court ruled that considering the HPL does not qualify as a registry under the TCC, the establishment of the mortgage was inappropriate. It was further established that the matter pertains to public order and would be examined *ex officio* and is subject to an unlimited appeal. Therefore, the court concluded that the complaint should be accepted, leading to the cancellation of the enforcement proceeding.

The dispute under consideration revolves around whether the HPL is among the Turkish Ship Registries mentioned in the TCC and whether a ship mortgage, as regulated by TCC Articles 1014 and subsequent provisions, can be established on the "Çeltikçioğlu Barge No. 16" registered in the HPL. In the aforementioned case, the Regional Court of Justice ruled that the HPL is among the Turkish Ship Registries mentioned in the TCC, thereby determining that a ship mortgage could be established on Barge No. 16.

However, the Court of Cassation, in its ruling, correctly identified that the HPL does not qualify as a ship registry. The Court further elaborated that the primary objective behind the establishment of the said log is to monitor vessels and vehicles not registered elsewhere from the perspectives of administrative law, environmental law, and tax law. Consequently, given its non-status as a ship registry under the TCC, it was determined that a ship mortgage cannot be established on assets registered therein.

In our opinion, the examination conducted by the Court of Cassation and its resulting judgment are appropriate. KHK No. 655, which addresses the HPL, explicitly states that the primary objective behind its establishment is to register and monitor vessels not previously

registered. The said regulation intentionally avoids using terms such as 'registry' and 'registration'.

Furthermore, if the legislator had intended to establish a separate registry, this should have been done through statutory provisions rather than through a regulation. Alternatively, it should be acknowledged that references to the HPL in the TCC's provisions concerning registries should be made explicitly within the context of the HPL Implementation Regulation.

Ultimately, the Court of Cassation correctly determined that mortgages cannot be established on vessels registered in the HPL in accordance with the TCC. This is because Article 10 of the Regulation on the HPL refers to movable pledges regulated under the TCC, rather than stipulating the conditions for establishing a mortgage. The said provision was crafted solely for informational purposes, without detailing the prerequisites for establishing a pledge.

The Court of Cassation aptly pointed out that, given the absence of the HPL as a ship registry under the TCC, mortgages cannot be established on vessels registered therein, noting that the legislator did not make any exceptions to the rule stipulated in TCC Article 996 within the Regulation on the HPL.

As argued, since the phrase "registration of pledges" in Article 10 of the Regulation does not employ the concept of a ship mortgage, it becomes evident that the referenced pledge pertains to the movable pledge addressed in the TCC.

In summary, the HPL should not be considered as one of the ship registries stipulated in the law. Given that ship mortgages can only be established on vessels registered under the designated ship registries in the law, it is evident that a mortgage cannot be established on Barge No. 16, thereby affirming the correctness of the Court of Cassation's decision.

**I. OLAYA KONU OLAN MAHKEME KARARI**

*T.C. Yargıtay Başkanlığı- 12. Hukuk Dairesi*

*Esas No.: 2020/9457*

*Karar No.: 2021/954*

*Karar tarihi: 02.02.2021*

*“Yukarıda tarih ve numarası yazılı Bölge Adliye Mahkemesince verilen kararın müddeti içinde temyizden tetkiki borçlu tarafından istenmesi üzerine bu işle ilgili dosya daireye gönderilmiş olup, dava dosyası için Tetkik Hâkimi ... tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve dosya içerisindeki tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:*

*Alacaklı tarafından başlatılan gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi yolu ile ilamlı takipte, borçlunun icra mahkemesine başvurusunda, rehin konusu Çeltikçioğlu 16 adlı dubanın taşınır mal niteliğinde olduğunu, dubanın gemi siciline kayıtlı olmadığı, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olduğu ileri sürülerek takibin iptalinin talep edildiği, ilk derece mahkemesince, şikayetin reddine karar verildiği, borçlu tarafından istinaf yoluna başvurulması üzerine, Bölge Adliye Mahkemesince, takip konusu dubanın TTK kapsamında gemi sayıldığı ve Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı olduğu ve İİK'nin 153/a-2 maddesi gereğince ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılmasının mümkün olduğu gerekçesi ile istinaf başvurusunun HMK'nin 353/1-b(1) maddesi gereğince esastan reddine karar verildiği görülmüştür.*

*6102 sayılı TTK'nin 936. maddesine göre gemiler sicile kayıtlı olsun veya olmasın taşınır eşya hükmündedir. Yine, TTK'nin 996. maddesinde belirtildiği üzere TTK'nin 1014 vd. maddelerinde düzenlenen akdi gemi ipoteği TTK'da aksine hüküm bulunmadıkça, yalnız Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler hakkında kurulabilir.*

*Şikâyet konusu husus Bağlama Kütüğü'nün TTK kapsamında bir gemi sicili olup olmadığı ve Kütüğe kayıtlı gemi ve su araçları üzerinde gemi ipoteğinin kurulup kurulamayacağı noktasında toplanmaktadır.*

*Türk Hukukunda gemi sicilleri, TTK'nin 954 ila 985. maddelerinde düzenlenen Türk (Milli) Gemi Sicili, TTK'nin 986 ila 992. maddelerinde düzenlenen Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil, 4490 sayılı Kanun ile düzenlenen Türk Uluslararası Gemi Sicili ve TTK'nin 941/3. maddesinde bahsedilen sicildir.*

*655 sayılı KHK'nin “Bağlama kütüğü” başlıklı 43. maddesinde ise; “Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi,*

deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar. Bağlama kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceği yönetmelikle belirlenir.” hükmü yer almaktadır.

Sadece bir madde ile düzenlenmiş olan Bağlama Kütüğü 'nün oluşturulma amacı, kayıt dışı gemilerin ve araçların idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku açısından izlenmesini sağlamaktır (Doç. Dr. Hacı Kara, Deniz Ticareti Hukuku, 2020, s. 85). Öte yandan, kanun koyucunun “sicil” kelimesini kullanmayarak ve sadece bir madde şeklinde düzenleme yaparak yeni bir sicil ihdas etmeme amacının olduğu aşikardır.

Diğer taraftan, .... Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin 10. maddesinde rehnin Kütüğe kaydedilebileceği belirtilmiş ise de rehnin kurulma şartlarından veya gemi ipoteği teriminden bahsedilmediğinden, kaydedilecek rehinlerin taşınır rehni olduğu açıktır. Bu nedenle Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı gemi ve su araçlarının rehni TTK'nin 997/1. maddesi atfı ile Türk Medeni Kanunu hükümlerine tabidir. Her ne kadar, Yönetmeliğin 14. maddesinde Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı gemi ve su araçlarının mülkiyetinin devrine ilişkin özel şartlar düzenlenmiş ise de taşınır niteliğinde olan ve herhangi bir sicile kayıtlı olmayan gemilerin mülkiyetinin devri TMK hükümlerince düzenlenmiş iken, TMK'daki hükmün Yönetmelik ile ilga edilmesi mümkün değildir (Doç. Dr. İsmail Demir, Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler, AÜHFD, 64(1)2015, s. 119,149). Bu düzenlemeden de anlaşılacağı üzere kanun koyucunun sicil düzenleme amacı olsa idi mülkiyetin devrine ilişkin hususları kanun ile düzenlemesi gerektiği ortadadır. Öte yandan, gemi ipoteğinin Bağlama Kütüğünde kurulabilmesi için TTK'nin 996. maddesine istisna getiren herhangi bir düzenleme ne 655 sayılı KHK'da ne de Yönetmelikte bulunmamaktadır.

Somut olayda... 16 adlı dubanın.....Kütüğü 'ne kayıtlı olduğu hususunda taraflar arasında uyuşmazlık bulunmamakta olup, taraflar arasında 28.05.2013 tarihli resmi yazılı şekilde düzenlenmiş rehin sözleşmesi bulunduğu, bu sözleşmenin de Bağlama Kütüğü 'ne kaydedildiği, ancak yukarıdaki açıklamalar ışığında rehin sözleşmesinin ve Kütüğe kaydın TTK kapsamında düzenlenen gemi ipoteği niteliğinde kabul edilemeyeceği, sonuç olarak takip yolunun doğru olmadığı, bu husus kamu düzeninden olup resen inceleneceği ve süresiz şikayete tabi olduğu anlaşılacakla, şikayetin kabulü ile takibin iptaline karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile hüküm tesisi isabetsizdir.

**SONUÇ :** Borçlunun temyiz isteminin kabulü ile yukarıda yazılı nedenlerle 5311 sayılı Kanun ile değişik İİK'nun 364/2. maddesinin göndermesiyle uygulanması gereken 6100 sayılı HMK'nun 373/1. maddesi uyarınca, ... Bölge Adliye Mahkemesi 18. Hukuk Dairesi'nin 05.10.2020 tarih ve 2018/3599 E. - 2020/1740 K. sayılı kararının (KALDIRILMASINA), ... 10.

*İcra Hukuk Mahkemesi'nin 23.05.2018 tarih ve 2018/306 E. - 2018/428 K. sayılı kararının (BOZULMASINA), peşin alınan temyiz harcının istek halinde ilgiliye iadesine, dosyanın İlk Derece Mahkemesi'ne, kararın bir örneğinin de Bölge Adliye Mahkemesi'ne gönderilmesine, 02/02/2021 tarihinde oybirliği ile karar verildi<sup>1</sup>.”*

## II. KARARA KONU OLAN UYUŞMAZLIĞIN BELİRLENMESİ ve YARGITAYIN YORUMU

Karara konu olan olayda Çeltikçioğlu 16 Numaralı Duba üzerinde, gemi ipoteği tesis edilmiş daha sonra ise borcun ödenmemesinden hareketle ilamlı takip başlatılmıştır. Borçlu ise mezkûr dubanın Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı olduğunu ileri sürerek takibin iptalini talep etmiştir. İlk derece mahkemesi ise talebin reddine karar vermiş daha sonra borçlu tarafından istinaf yoluna başvurulmuştur. Başvuru üzerine Bölge Adliye Mahkemesince (BAM), takip konusu dubanın TTK kapsamında gemi sayıldığına karar verilmiş ve Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı olduğu ve İcra İflas Kanunu'nun md. 153/a-2 maddesi gereğince ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılmasının mümkün olduğu gerekçesi ile başvuru reddedilmiştir. Uyuşmazlık son olarak Yargıtayın önüne taşınmış, Yüksek Mahkeme ise Bağlama Kütüğü 'nün, Türk Ticaret Kanunu (TTK) anlamında bir sicil olmadığından hareketle ipoteğin kurulmayacağına söz konusu talebin takip yolunun doğru olmadığı ve kamu düzeninden olup resen inceleneceği ve süresiz şikâyete tabi olduğu anlaşıldığını dolayısıyla da şikâyetin kabulü ile takibin iptaline karar verilmesi gerektiğini hüküm altına almıştır.

Karara konu olan uyuşmazlık Bağlama Kütüğü 'nün Türk Ticaret Kanunu'nda bahsi geçen Türk Gemi Sicilleri arasında yer alıp almadığı ve Bağlama Kütüğü 'ne Kayıtlı olan “Çeltikçioğlu 16 numaralı dubanın” üzerinde TTK md. 1014 vd. hükümlerinde düzenlenen gemi ipoteğinin kurulup kurulamayacağına ilişkindir. Mezkûr olayda Bölge Adliye Mahkemesi, Bağlama Kütüğü 'nün TTK'nda yer alan Türk Gemi Sicilleri arasında yer aldığını ve gemi ipoteğinin de Türk Gemi Sicilleri üzerinde kurulabileceğinden hareketle Çeltikçioğlu 16 Numaralı Duba üzerinde gemi ipoteği kurulabileceğine karar vermiştir. Lakin Yargıtay, kararında isabetli olarak Bağlama Kütüğü' nün bir gemi sicili olmadığı ve mezkûr kütüğün ihdas amacının kayıt dışı gemilerin ve araçların idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku açısından izlenilmesini sağladığını bundan mütevellit TTK kapsamında bir gemi sicili olmadığı dolayısıyla da üzerinde gemi ipoteği kurulamayacağına karar vermiştir.

<sup>1</sup> Yar. 12. HD, E. 2020/9457, K. 2021/954, 2.2.2021 <[www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr)> Erişim Tarihi 15 Haziran 2023



Yargıtay'ın verdiği kararın incelenmesi için ilk olarak Bağlama Kütüğü ve Gemi İpoteği Kavramları değerlendirilecek ardından Bağlama Kütüğü' nün TTK anlamında Türk Gemi Sicili Kavramı<sup>2</sup> içerisinde yer alıp almadığına dair öğretilerde var olan görüşler incelenecektir.

### III- BAĞLAMA KÜTÜĞÜ

Bağlama Kütüğü ilk olarak 491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'ye (KHK)<sup>3</sup>, 5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun<sup>4</sup> ile Ek md. 12'de ihdas edilmiştir. Daha sonra bu maddeye dayanılarak Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe sokulmuş ancak daha sonra 655 sayılı KHK ile 491 sayılı KHK kaldırılmıştır. Mezkûr 655 Sayılı KHK md. 13 ile Bağlama Kütüğü oluşturulmuş buna istinaden Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği<sup>5</sup> (BKUY) çıkarılarak önceki Yönetmelik ilga edilmiştir.

Tanımlar kenar başlıklı BKUY md. 4/1-a ise Bağlama Kütüğü 'nü "*Gemi, deniz ve içsu aracının kaydedildiği, ana ve yardımcı kütüklerden oluşan elektronik kayıt sistemi*" şeklinde tanımlamaktadır. Böylece tescili belirli şartlarda zorunlu olan Milli Gemi Sicili (MGS) ve tescili ihtiyari olan Türk Uluslararası Gemi Sicili 'ne (TUGS) kaydedilmeyen gemi ve deniz araçlarının kayıt altına olması amaçlanmaktadır. Zira kayıtlı olmayan gemi/su araçlarının takibi yapılamamakta bu hususta denizde işlenen suçlar, çevre emniyeti ve vergisel açıdan birçok sorunu da beraberinde getirmektedir<sup>6</sup>.

Araçlarının takibinin yapılması için belirli şartları taşıyan gemi ve deniz araçlarının Bağlama Kütüğü 'ne tescili zorunlu tutulmuştur. BKUY md. 9 ile "*a) 18 gros tonilatunun altında ve 2,5 metre ve üzerindeki; Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline*

<sup>2</sup> Gemi Sicilleri, geminin ayırıcı unsurları ile hakların/hak üzerindeki sınırlamaların kaydedildiği sicildir. Kanun koyucu gemilerin niteliği gereği hareket halinde olması ve ekonomik bakımdan alelade bir taşımandan daha büyük bir değere sahip olmasından dolayı bunların denetim altında tutulmasını istemiş ve bu nedenle de kaydedilecekleri bir sicil düzeni ihdas etmiştir: Emine Yazıcıoğlu ve Rayegan Kender ve Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku (17. Bası, Filiz Kitapevi 2021), 96

<sup>3</sup> RG: 10.08.1993, S. 21673

<sup>4</sup> RG: 16.05.2009, S. 27230

<sup>5</sup> RG: 25.09.2014, S. 2913

<sup>6</sup> İsmail Demir, Deniz Ticareti Hukuku (2. Baskı, Yetkin Yayınları 2023) 145; Yasin Yavşan, 'Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemi, Deniz ve İç Su Araçları Üzerinde Sözleşmeye Dayanan Rehin Hakkının Kurulması', Teminat Hukuku, iç. Bilgehan Çetiner ve Abdullah Furkan Korkmaz (Seçkin Yayınları 2023) 558; Hakan Bilgeç, "*Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri*", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 22, S. 1, (2020), s. 11; Hacı Kara, Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi (1. Baskı, Adalet Yayınevi 2023) 85

*tescil edilmemiş ticari gemi*<sup>7</sup>, *deniz ve iç su araçları* b) *Boy 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının*”, zorunlu olarak kaydedileceği hüküm altına alınmaktadır.

BKUY md. 4 ise gemi, deniz ve iç su araçlarını tanımlamaktadır<sup>8</sup>. Yönetmelik md. 4/f'e göre gemi, “*Cinsi, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı*” ifade etmektedir. Mezkûr Yönetmelik md. 4/e'ne göre ise deniz aracı, “*Gemi dışında, denizde yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapıyı*” ifade etmektedir. Yönetmelik md. 4/1'da ise iç su aracının kavramı verilmekte “*İç sularda kullanılan ve gemi dışındaki her türlü tekne ve yapıyı*”<sup>10</sup> kapsadığı belirtilmektedir.

BKUY md. 9 ise ihtiyari olarak Bağlama Kütüğü 'ne tescil edilebilecek araçları hüküm altına almaktadır. Mezkur düzenlemeye göre “a) *6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun bayrak çekme hükümlerine bağlı olmaksızın; yabancı uyruklu olup oturma izni bulunan gerçek kişilere ait özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçları, b) Devlete ait olup temel kamu hizmetlerinde kullanılan gemi, deniz ve içsu araçları, c) 2,5 metrenin altındaki ticari ve özel gemi, deniz ve içsu araçları, ç) Gençlik ve Spor Bakanlığınca tescil edilmiş spor kulübü ve federasyonların envanterinde kayıtlı olup da münhasıran spor faaliyetleri için kullanılan gemi, deniz ve içsu araçları*” talep olması hâlinde Kütüğe kayıt edilebilecektir.

<sup>7</sup> BKUY md. 4/i'de ticari gemi, deniz ve iç su aracı: Denizde veya iç sularda kazanç elde etmek amacıyla tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her türlü tekne ve yapı şeklinde ifade edilmektedir.

<sup>8</sup> Mezkûr madde öğretilerde eleştirilmektedir. Demir'e göre tanımlar, “garip, karmaşık ve amacı ifade etmekten” yoksundur: Demir, n (6), 149

<sup>9</sup> Öğretilerde bu tanım eleştirilmektedir. *Demir*, deniz ve iç sulardaki bütün gemilerin kaydı amaçlandığı halde geminin isabetsiz şekilde deniz unsuru esas alınarak tanımlandığını belirtmektedir: Demir, n (6), 149; Yine öğretilerde bir başka görüş, mezkûr tanımın TTK md. 931'de yer alan gemi tanımından daha geniş olduğunu belirlemekte ve “pek küçük olmama” unsuruna yer verilmediği ifade edilmektedir: Yavşan, n (6), 561; Aslıhan Sevinç Kuyucu, ‘Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar’ (2017) 37 (2) Public And Private International Law Bulletin, 695; Böylece, TTK anlamında gemi vasfına sahip olmayan araçlar da Bağlama Kütüğü 'ne kaydedilebilecektir. Yine öğretilerde *Yetiş Şamlı*, Yönetmelik'te suda hareketi gerektiren amaca yönelik bir unsura yer verilmediğini ifade etmekte dolayısıyla da kıyıya sürekli olarak sabitlenmiş otel gemilerinin de Bağlama Kütüğü 'ne kaydedileceğini belirtmektedir: Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (Onikilevha Yayınları 2021) 34

<sup>10</sup> İlgili tanım tafsilata muhtaç kalmakta ve öğretilerde tarafından eleştirilmektedir. İç Su araçları bakımından TTK md. 931'de yer alan “yüzme” şartı aranmamaktadır. Dolayısıyla iç sularda kullanılan her türlü teknenin Bağlama Kütüğü 'ne kaydedileceği anlamı çıkmaktadır: Murat Aydın, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, (Onikilevha Yayınları 2022) 271; Yavşan, n (4), 561; Ayrıca hükümde “gemi dışında” ibaresi kullanılmaktadır. Yazıcıoğlu ise iç sularda kullanılan gemilerin ifade dolayısıyla Bağlama Kütüğü'ne kaydedilemeyeceğini ifade etmektedir: Yazıcıoğlu, 139; Demir, gemilerin de iç su aracı tanımına dahil olması gerektiğini belirtmektedir: Demir, n (4), 149

### III- GEMİ İPOTEĞİ KAVRAMI

TTK md. 1014 uyarınca bir alacağı teminat altına almak için gemi üzerinde ipotek kurulabilecektir. Mezkûr ipotek, alacaklıya, alacağını ödenmediği takdire geminin bedelinden alma yetkisi vermektedir. TTK md. 1014/I c. II uyarınca sicile kayıtlı gemilerin rehni sadece gemi ipoteği yoluyla sağlanmaktadır. Dolayısıyla bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler bakımından TTK hükümlerine göre ipotek kurulabilecektir<sup>11</sup>.

Kararda görüldüğü üzere söz konusu uyuşmazlık Bağlama Kütüğü ‘nün bir Türk Gemi Sicili Kavramına dahil olup olmadığı konusunda ortaya çıkmıştır.

### IV BAĞLAMA KÜTÜĞÜNÜN HUKUKİ NİTELİĞİNE DAİR ÖĞRETİDEKİ GÖRÜŞLER

TTK’nda düzenlenen Türk Gemi Sicillerinin amacı gemilerin bayrak çekme hakları, milliyetleri ve gemilerin ayırt edici unsurlarının bilinmesini sağlamak ve ayrıca gemiler üzerinde sınırlı aleni hakların kazanımını sağlayarak aleniyeti sağlamaktır<sup>12</sup>. Türk Hukuku’nda ise gemilerin kaydedildiği aleniyeti sağlayan sicillerin Türk Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil olduğu kabul edilmekte ve TTK md. 941/II’de düzenlenen ve yabancı gemilerin geçici süre için Türk Bayrağı çekmesi hususunun kaydedildiği Bakanlık tarafından tutulan Özel Sicil (*Kiracı Sicili*) ise içil adını taşısa da sicilin sahip olduğu özelliklerden uzak olduğundan gemi sicili olarak kabul edilmemektedir. Zira bu özel sicil bakanlık bünyesinde tutulmakta ve Türk Bayrağı çekme izni verilen gemilerle birlikte, gemi kira sözleşmeleri ile üçüncü kişilere bırakılan gemilerin kaydedildiği bir sistemi oluşturmaktadır<sup>13</sup>.

Mahkeme kararındaki uyuşmazlık konusu ise Bağlama Kütüğü ‘nün TTK uyarınca gemi sicillerinden sayılıp sayılmayacağı meselesidir. Bu sorunun çözüme kavuşturulması ise uygulama ve teori açısından önem arz etmektedir zira Bağlama Kütüğü ‘nün bir Türk Gemi Sicillerinden biri olduğunun kabul edilmesi halinde hem sicile güven prensibi ortaya çıkacak

<sup>11</sup> Kara, n (6), 112; Gemi İpoteği hakkında detaylı bilgi için: Muhammet Haluk Nitelik, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, (1. Baskı Seçkin Yayınları, 2022)

<sup>12</sup> Yazıcıoğlu n (2), 97; Zehra Şeker Ögüz, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, iç. Tufan Ögüz edr. Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan (Filiz Kitapevi 2013) 847, 850; Hacı Kara, Deniz Ticareti Hukuku (Onikilevha Yayınevi 2020) 85 vd; Sevinç Kuyucu, n (9) 689; İsmail Demir, “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Düşünceler”, (2015) 64 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 103, 104; Cüneyt Süzel ve Güneş Karol Işıklar, “Bağlama Kütüğü’nün Hukuki Niteliğinin Öğreti ve Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi”, (2021) 4(1) Dehukam Deniz Hukuku Dergisi, 33, 33; Türk Gemi Sicili ifadesinin neleri kapsadığı için: Tekincan Akif Karaarslan, “Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Devren İktisabı ile Taşınmaz Mülkiyetinin Devren İktisabının Karşılaştırılması” (2023) 1 (1) Kırklareli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 233, 237

<sup>13</sup> Demir (n 2) 104; Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku I (1. Baskı, Legal Yayınları 2020) 67

hem de TTK uyarınca üzerinde gemi ipoteği kurulabilme ihtimali gündeme gelebilecektir. Öğretide kütüğün sicil niteliğinde olmadığını ileri süren görüşlerden ilki Yönetmeliğin (*Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği*) “sicil” kavramı yerine kütük ifadesinin kullanılmasından hareketle bu kütüğün sicil statüsünde olmayacağını zira Yönetmeliği kaleme alanların sicil kavramına yer vermekten kaçındıklarını belirtmektedir<sup>14</sup>.

Öğretide bu görüşe karşı çıkan ve Kütüğün sicil olabileceğini ileri süren aksi yöndeki görüş ise sadece kelimelerin anlamlarından yola çıkılarak ilgili kütüğün sicil vasfı taşıyıp taşımayacağını yorumlanamayacağı belirtmektedir<sup>15</sup>.

İlk görüş taraftar olan ve Bağlama Kütüğü ‘nün TTK uyarınca bir gemi sicili olmadığı belirten diğer görüş ise kullanılan kelimelerden ziyade bağlama kütüğünün ihdas amacının ne olduğuna bakılması gerektiği ifade etmektedir<sup>16</sup>. Yine kütüğün sicil olarak ihdas edilmediğini kabul eden görüşlerden bir diğeri ise TTK’nda yer alan gemi sicilleri ile ilgili hükümlerde Türk Uluslararası Gemi Siciline atıfta bulunulmuşken, Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği’ne atıfta bulunulmamasının kanun koyucunun Bağlama Kütüğünü Kanun uyarınca bir gemi sicili olarak kabul etmediği yönünde yorumlanması gerektiğini ileri sürmektedir<sup>17</sup>.

*Algantürk Light* ise Bağlama Kütüğü ‘ne kayıt için liman başkanlıklarının sorumlu tutulması, hak sahipliği belgesinin düzenlenmesi, mülkiyetin nakli için tescil şartının aranması, kayıt ile birlikte Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılması ve ruhsatname verilmesi, BKUY md. 10 uyarınca ihtiyati haciz, menkul rehninin Bağlama Kütüğü ‘ne kaydedilmesinden hareketle Bağlama Kütüğü ‘nün bir sicil niteliğinde olduğunu belirtmektedir<sup>18</sup>.

Bağlama Kütüğü ‘nün sayılan gerekçelerle Sicil olduğunu kabul eden görüş öğretide eleştirilmekte;

-Liman ve Belediye Başkanlıklarında tutulan kayıttan hareketle Kütüğün, Sicil olarak kabul edilemeyeceğini zira kütük işlemlerinin yapılmasında çıkacak ihtilaflarda TTK’nın tescile davet hükümlerine atıf yapılmadığını ayrıca Yönetmelikte bu kayıtlara özel bir itiraz usulü benimsediği gerekçeleriyle eleştirilmektedir<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> Demir (n 2) 120; Yazıcıoğlu (n 2) 120; Yetiş Şamlı, n (9) 85

<sup>15</sup> Topsoy (n 13) 104; her iki görüşün de detaylı incelemesi için Kerim Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku* (Onikilevha Yayınları 2012) 51vd

<sup>16</sup> Sevinç Kuyucu (n 2) 691

<sup>17</sup> Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (6. Bası, Vedat Kitapevi 2022) 105; Kerim Atamer, *Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi* (2009) 15 (4) *Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi*, 297, 343

<sup>18</sup> Didem Algantürk Light, “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler” (2009) 8 (16) *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 49, 51; aynı yönde: Topsoy (n 13) 103 vd.

<sup>19</sup> Demir (n 12) 118

-Hak Sahipliği Belgesi ve Ruhsatnamenin varlığının Kütüğün, Sicil olarak kabulü için yeterli olmayacağı ifade edilmekte ve Hak Sahipliği Belgesinin Bağlama Kütüğü' ne malik olarak kayıtlı kişinin söz konusu aracın mülkiyetini elde ettiğini gösteren bir belge olduğunu ifade edilmektedir. Ayrıca Ruhsatnamenin bayrak çekme hakkını göstermesinden başka bir işlevi olmadığı belirtilmekte yine TTK'ndan farklı olarak tasdikname yerine ruhsatname kavramının kullanılmış olmasının kanun koyucunun farklı bir düzen getirme çabası olarak adlandırılmaktadır<sup>20</sup>.

Rehin ve takyidatların, Bağlama Kütüğü 'ne kaydının mümkün olduğunu düzenleyen BKUY md. 10 hükmünün, Kütüğün, Sicil olarak kabul edilmesine yol açmaması gerektiği ifade edilmekte ve eski Yönetmelikte bu hüküm menkul rehini olarak yer aldığına işaret edilmektedir. Ayrıca bu görüşe göre buradaki rehin ibaresi Türk Medeni Kanunu (TMK) hükümlerinde düzenlenen taşınır rehni olarak kabul edilmeli bunun yanı sıra sadece bilgi verme amacının güdüldüğü belirtilmektedir<sup>21</sup>. Dolayısıyla Bağlama Kütüğü' ne kayıtlı araçların rehininin TMK tabi olmaya devam edecek, BKUY md. 10 uyarınca yapılacak kayıt da rehin hakkının kazanılmasında herhangi bir işlevi olmayacaktır. Ancak Kütüğü sicil olarak kabul eden bir görüş ise bu rehinin gemi ipoteği olmadığını ancak TMK md. 940/II uyarınca sicilli taşınır rehini olduğunu ileri sürmektedir<sup>22</sup>.

## V DEĞERLENDİRME

BAM 18. HD. uyuşmazlığa konu olan dubanın TTK uyarınca bir gemi olduğunu kabul etmiş ve bu duba üzerine kurulan rehnin, TTK md. 1014 vd. düzenlenen gemi ipoteği olduğunu kabul ederek ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir.

Karar Yargıtaya taşınmış ve Yargıtay 12. HD., Bağlama Kütüğü 'nün TTK uyarınca bir Gemi Sicili olmadığını hüküm altına alarak duba üzerimde TTK uyarınca gemi ipoteği kurulamayacağını belirtmiştir.

Kanaatimizce Yargıtayın incelemesi ve verdiği karar yerindedir. Zira Bağlama Kütüğü 'nü ele alan 655 sayılı KHK'nde açıkça kütüğün oluşturulma amacının kayıt dışı gemilerin kayıt altına alınmasını ve izlenmesinin sağlanması olduğu belirtilmiş söz konusu yönetmelik sicil ve

<sup>20</sup> Süzel ve Işıklar (n 12) 59 vd.

<sup>21</sup> Demir (n 12) 119; Sami Aksoy, "Türk Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü", iç Sabih Arkan edr, Fırat Öztan'a Armağan CI (Turhan Kitapevi 2010) 65, 102

<sup>22</sup> Topsoy (n 13) 105; Kütüğün sicil olarak kabul etmeyen Yazıcıoğlu, sicilli taşınır rehininin kabul edilmeyeceğini Bağlama Kütüğü 'nün kapsamına giren araçların tümünün tescilinin kanunen zorunlu olmadığı bir sicil olduğunu vurgulamaktadır: Yazıcıoğlu (n 2) 119

tescil ibarelerine yer vermekten kaçınmıştır.

Ayrıca Kanun koyucunun ayrı bir sicil ihdas etmeyi arzu etmiş olması halinde bu durumu bir yönetmelikle değil kanun hükmü ile düzenlemesi gerekmekte yahut TTK'nın sicilleri ele alan hükümlerinde Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'ne atıf yapması gerektiği kabul edilmelidir.

Nihai olarak Yargıtay isabetli olarak Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı gemiler üzerinde TTK uyarınca ipotek kurulamayacağını yönünde hüküm sevk etmiştir. Zira BKUY md. 10 TMK hükümlerinde düzenlenen taşınır rehnini belirtmektedir. Mezkûr madde rehinin kurulma şartlarından bahsetmemiş bilakis yalnızca bilgi verme amacıyla kaleme alınmıştır.

Yargıtay da isabetli olarak Bağlama Kütüğü 'nün TTK uyarınca bir gemi sicili olmadığından yola çıkarak bu Kütüğe kayıtlı gemiler üzerinde gemi ipoteğinin kurulamayacağını, kanun koyucunun BKUY'de TTK md. 996'da yer alan kurala istisna getirecek şekilde bir düzenlemeye gitmediğini belirtmiştir.

Savunulduğu gibi BKUY md. 10'nda yer alan "rehinlerin kütüğe kaydedilmesi" ibaresinde herhangi bir şekilde gemi ipoteği kavramı kullanılmadığından burada bahsedilen rehinin TMK'nda ele alınan taşınır rehini olduğu konusu da izahtan varestedir.

Ezcümle Bağlama Kütüğü Kanunda yer alan gemi sicillerinden biri olduğu kabul edilmemelidir. Kanunda düzenlenen gemi ipoteği yalnızca kanunda öngörülen gemi sicilleri üzerine tesis edilebildiğinden somut olayda Çeltikçioğlu 16 numaralı duba üzerinde gemi ipoteği tesis edilemeyeceği açık olduğundan Yargıtayın verdiği kararın yerinde olduğu kabul edilmesi gerekmektedir.

## SONUÇ

Olay, Çeltikçioğlu 16 Numaralı Dubada gemiye ilişkin bir ipotek kaydının yapılmasıyla başlamış, bu kaydın ödenmemesi sonucunda icra takibi gündeme gelmiştir. Borçlunun, söz konusu dubanın Bağlama Kütüğün de kayıtlı olduğunu belirterek takibin iptalini istemesi üzerine, ilk mahkeme bu talebi reddetmiştir. Ancak borçlu, bu karara itiraz ederek istinaf yoluna gitmiştir. Bölge Adliye Mahkemesi, Çeltikçioğlu 16 Numaralı Dubanın Türk Ticaret Kanunu (TTK) çerçevesinde bir gemi olarak değerlendirildiğini belirterek, takip yolunun doğru olduğuna karar vermiştir. Fakat Yargıtay, Bağlama Kütüğü 'nün TTK'da belirtilen gemi sicilleri arasında olmadığını, bu nedenle üzerinde ipotek kurulamayacağını belirtmiştir. Yargıtay'ın bu kararıyla Bağlama Kütüğü 'nün gerçekten bir gemi sicili olmadığı ve bu nedenle ipotek tesisinin geçersiz olduğu sonucuna varılmıştır.

655 Sayılı KHK md. 43 ile "Türk Uluslararası Gemi Sicili 'ne tescilli olanlar ve Milli

Gemi Sicili 'ne tescili zorunlu olanlar dışında ticari veya özel kullanıma mahsus, gemi, deniz ve iç su araçlarının malik/işletenlerinin mezkûr gemi, deniz ve iç su araçlarını Bağlama Kütüğü 'ne kaydettirmelerinin zorunlu olduğu hüküm altına alınmıştır. Daha sonra 655 sayılı KHK'ya istinaden Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği çıkarılmış ve Türk Gemi Sicillerinden birine kayıtlı olmayan gemi, deniz, iç su araçlarının asayiş ve vergisel sebeplerle kontrol altına alınması amaçlanmıştır. Bundan mütevellit Kütüğe kaydedilecek gemi, deniz ve iç su araçları geniş bir yelpaze içerisinde sayılmıştır.

Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği düzenlemeleri ise öğretime eleştirilmiş Yönetmeliğin lafzının muğlak olduğu vurgulanmıştır. Dolayısıyla Kütüğün bir, TTK anlamında bir gemi sicili sayılıp sayılamayacağı konusunda tartışma çıkmış ve öğretime görüşler iki temel eksen üzerinde toplanmıştır.

Karara konu olan Yargıtay'ın kararı ve öğretime baskın görüş, Bağlama Kütüğü 'nün kayıt ve takip amacıyla kurulduğunu, Yönetmeliği kaleme alanların sicil ve tescil ibarelerinden kaçındığını ayrıca getirilen düzenlemelerin güven ilkesinden ziyade bilgi vermek için kaleme alındığını ifade etmiştir.

Öğretime azınlık bir görüş ise Bağlama Kütüğü 'ne kayıt için liman başkanlıklarının sorumlu tutulması, hak sahipliği belgesinin düzenlenmesi, mülkiyetin nakli için tescil şartının aranması, kayıt ile birlikte Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılması ve ruhsatname verilmesi, BKUY md. 10 uyarınca ihtiyati haciz, menkul rehlinin Bağlama Kütüğü 'ne kaydedilmesinden hareketle Bağlama Kütüğü 'nün bir sicil niteliğinde olduğunu belirtmektedir.

Baskın görüş ise azınlık görüşün bu savunmalarına karşı çıkmakta ve Liman Başkanlıklarının sorumlu tutulmasının, devletin gemi sicilinden doğan sorumluluğu hükümlerine tabi olmadığını ayrıca kayıt bakımından özel bir itiraz prosedürünün düzenlenmediği, hak sahipliği belgesinin ispat amacıyla verildiğini yine Tasdikname yerine ruhsatname ibaresinin kullanılmasından hareketle Kütüğün sicil niteliğinde olmadığını ileri sürmektedir.

Kanaatimizce öğretime baskın görüşe üstünlük tanınmalı ve Bağlama Kütüğü 'nün, TTK anlamında bir gemi sicili olmadığı sonucuna varılmalıdır. Dolayısıyla da yalnız Türk Gemi Sicili 'ne kayıtlı gemiler üzerinde gemi ipoteği kurulabileceğini düzenleyen TTK md. 1014'ün ışığında Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği md. 14'ün "*Bağlama kütüğüne, rehin ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararları kaydedilir*" şeklindeki düzenlemesinin yalnızca aleniyeti sağlamak için kaleme alındığının kabul edilmesi ve Bağlama Kütüğü 'ne kayıtlı gemiler üzerinde TTK anlamında ipotek kurulamayacağının kabul edilmesi gerekmektedir.

**KAYNAKÇA**

- Aksoy S, “Türk Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, iç Sabih Arkan edr, Fırat Öztan’a Armağan CI (Turhan Kitapevi 2010) 65, 139.
- Algantürk Light D, ‘Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler’ (2009) 8 (16) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 49, 64.
- Atamer K, Gemilerin Eşya Hukuku (Onikilevha Yayınları 2012)
- Atamer K, Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi (2009) 15 (4) Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi, s. 297, 366.
- Aydın M, Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi (Filiz Kitapevi 2022)
- Bilgeç H, ‘Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri’ (2020) 22(1) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, s. 1, 55
- Demir İ, Deniz Ticareti Hukuku (2. Baskı, Yetkin Yayınları 2023)
- Demir İ, ‘Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Düşünceler’, (2015) 64 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 103, 170
- Kara H, Deniz Ticareti Hukuku (Onikilevha Yayınevi 2020)
- Kara H, Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi (Adalet Yayınevi 2023)
- Karaarslan TA, “Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Devren İktisabı ile Taşınmaz Mülkiyetinin Devren İktisabının Karşılaştırılması” (2023) 1 (1) Kırklareli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 233, 269
- Nitelik MH, Türk Hukukunda Gemi İpoteği (Seçkin Yayınları 2022)
- Sevinç Kuyucu A, “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar” (2017) 37 (2) Public And Private International Law Bulletin 689, 710
- Sözer B, Deniz Ticareti Hukuku I (6. Bası, Vedat Kitapevi 2022)
- Süzel C ve Işıklar GK, Bağlama Kütüğü ‘nün Hukuki Niteliğinin Öğreti ve Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi” (2021) 4(1) Dehukam Deniz Hukuku Dergisi 33, 248
- Şeker Öğüz Z, ‘6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar’ iç. Tufan Öğüz edr. Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan (Filiz Kitapevi 2013)
- Topsoy F, Deniz Ticareti Hukuku I (Legal Yayınları 2020)
- Yavşan Y, ‘Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemi, Deniz ve İç Su Araçları Üzerinde Sözleşmeye Dayanan Rehin Hakkının Kurulması’ iç. Bilgehan Çetiner, Abdullah Furkan Korkmaz



(Seçkin Yayınları 2023) s.557, 587

Yazıcıoğlu E, Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (17. Bası, Filiz Kitapevi 2021)

Yetiş Şamlı K, Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması (Onikilevha 2021)