

**T.C.  
KADIR HAS ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**TÜRK HUKUKUNDA GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan: Barış PEKER**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. TEKİN MEMİŞ**

**İSTANBUL -2010**

## İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ .....	.....
YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI .....	.....
İÇİNDEKİLER.....	I-V
KISALTMALAR.....	VI
ÖZET .....	VII-X
GİRİŞ.....	1-4

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GEMİ, DONATAN ve GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN BİLGİLER

1. DENİZ HUKUKU.....	5
1.1 1952 BRÜKSEL SÖZLEŞMESİ .....	6-8
1.2 1999 CENEVRE SÖZLEŞMESİ.....	8
2. GEMİ , DONATAN, GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI.....	9
2.1 GEMİNİN TANIMI ... ..	9-12
2.2 GEMİNİN UNSURLARI.....	12
2.3 GEMİNİN TÜRLERİ .....	13
2.3.1 TİCARET GEMİLERİ.....	13-14
2.3.2 TİCARET GEMİSİ SAYILMAYAN GEMİLER.....	14
2.4 GEMİNİN AYIRT EDİCİ ÖZELLİKLERİ.....	15
2.4.1 GEMİN ADI VE TONAJI.....	15
2.4.2 BAĞLAMA LİMANI.....	15-16
2.4.3 GEMİ SİCİLLERİ.....	16-18
2.4.4 GEMİLERİN MİLLİYETİ.....	18-19

<b>3. DONATAN ve GEMİ İŞLETME MÜHENDİSİ KAVRAMI.....</b>	<b>20-21</b>
<b>3.1 DONATANIN SORUMLULUĞU.....</b>	<b>21-22</b>
<b>3.1.1 DONATANIN -İLE SORUMLULUĞU.....</b>	<b>22-23</b>
<b>3.1.2 DONATANIN -DEN SORUMLULUĞU.....</b>	<b>23</b>
<b>4. GEMİ ALACAKLISI HAKKI.....</b>	<b>24</b>
<b>4.1 GENEL OLARAK.....</b>	<b>24</b>
<b>4.2 GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI.....</b>	<b>24-25</b>
<b>4.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ HUKUKİ NİTELİĞİ .....</b>	<b>26</b>
<b>4.4 GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLAR.....</b>	<b>26-30</b>
<b>4.5 GEMİ ALACAKLARI ARASINDAKİ KANUNİ SIRALAMA.....</b>	<b>30</b>
<b>4.5.1 AYNI YOLCULUKTA MEYDANA GELEN ALACAKLAR.....</b>	<b>31-32</b>
<b>4.5.2 AYRI YOLCULUKTA MEYDANA GELEN ALACAKLAR.....</b>	<b>32-33</b>
<b>4.6 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ ÖZELLİKLERİ.....</b>	<b>33</b>
<b>4.6.1 GEMİ ALACAKLISININ DOĞUMU.....</b>	<b>33-34</b>
<b>4.6.2 TAKİP HAKKI.....</b>	<b>34</b>
<b>4.6.3 ÖNCELİK HAKKI.....</b>	<b>34</b>
<b>4.7 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ KAPSAMI.....</b>	<b>35-36</b>

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **GEMİ HACZİNDE KARŞILAŞILAN TEMEL SORUNLAR VE DENİZ HUKUKUNDA CEBRÎ İCRA**

<b>1-MADDİ HUKUK İLE İCRA HUKUKU ARASINDA UYUMSUZLUK.....</b>	<b>37</b>
<b>1.1SİCİLE KAYITLI TÜRK GEMİLERİNİN TAŞINMAZ SAYILMASI.....</b>	<b>38</b>
<b>1.2 YABANCI GEMİLERİN TAŞINIR SAYILMASI.....</b>	<b>38-39</b>
<b>1.3 GEMİLERİN MENKUL VE GAYRİMENKUL OLARAK NİTELENDİRİLMESİNİN ÖNEMİ.....</b>	<b>39</b>

<b>1.3.1 SİCİLE KAYITLI OLMAYAN GEMİLERDE İHTİYATİ HACİZ</b>	
<b>KARARININ UYGULANMASI.....</b>	<b>40-42</b>
<b>1.3.2 SİCİLE KAYITLI TÜRK GEMİLERİNDE İHTİYATİ HACİZ</b>	
<b>KARARININ UYGULANMASI.....</b>	<b>43-44</b>
<b>1.4 UYGULAMADAKİ AKSAKLIKLAR VE TASARIDAKİ</b>	
<b>DÜZENLEMELER.....</b>	<b>44-47</b>
<b>2. TÜRK HUKUKUNDA GEMİLERE UYGULANACAK TEDBİR TÜRLERİ</b>	
<b>2.1 GENEL OLARAK .....</b>	<b>48</b>
<b>2.2 İHTİYATİ TEDBİR .....</b>	<b>49</b>
<b>2.3 İHTİYATİ HACİZ.....</b>	<b>50</b>
<b>2.3.1 GENEL OLARAK .....</b>	<b>50</b>
<b>2.3.2 İHTİYATİ HACZİN ŞARTLARI.....</b>	<b>51</b>
<b>2.3.2.1 VADESİ GELMİŞ ALACAKLARDA .....</b>	<b>51-52</b>
<b>2.3.2.2 GEMİ ALACAKLARININ İHTİYATİ HACİZ İSTEYEBİLMESİ.....</b>	<b>52-55</b>
<b>2.3.2.3 VADESİ GELMEMİŞ ALACAKLARDA.....</b>	<b>55</b>
<b>2.4 KANUNİ REHİN TESİSİ KARARLARI.....</b>	<b>55-58</b>
<b>2.5 UYGULANMASI GEREKEN TEDBİR.....</b>	<b>58-63</b>
<b>3. GEMİ ALACAKLILARININ REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLU</b>	
<b>İLE TAKİPTE BULUNMASI</b>	
<b>3.1. GENEL OLARAK .....</b>	<b>63-65</b>
<b>3.2 TAKİBİN TARAFLARI.....</b>	<b>65-66</b>
<b>3.3 REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMSIZ TAKİP.....</b>	<b>66</b>
<b>3.3.1 MENKUL REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA</b>	
<b>İLAMSIZ TAKİP.....</b>	<b>67-69</b>

<b>3.3.2 TAŞINMAZ REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA</b>	
<b>İLAMSIZ TAKİP.....</b>	<b>69-72</b>
<b>3.4 REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMLİ TAKİP.....</b>	<b>72</b>
<b>3.4.1 MENKUL REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMLİ</b>	
<b>TAKİP.....</b>	<b>73</b>
<b>3.4.2 TAŞINMAZ REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMLİ</b>	
<b>TAKİP.....</b>	<b>73-75</b>
<b>3.5 DENİZ HUKUKUNA ÖZEL DURUMLAR.....</b>	
<b>3.5.1 TAKİBİN SİCİLE BİLDİRİLMESİ.....</b>	<b>75</b>
<b>3.5.2 İCRA MEMURUNUN REHİNLİ MALI ELE GEÇİRMESİ.....</b>	<b>75-76</b>
<b>4. GEMİLERDE HACZİN SINIRLANDIRILMASI.....</b>	<b>76</b>
<b>4.1 GENEL OLARAK .....</b>	<b>76</b>
<b>4.2 YOLA HAZIR GEMİNİN HACİZ MUAFİYETİ .....</b>	<b>77</b>
<b>4.2.1 GENEL OLARAK.....</b>	<b>77-78</b>
<b>4.2.2 HACİZ YASAĞININ ŞARTLARI.....</b>	<b>78</b>
<b>4.2.2.1 GEMİ BİR TÜRK GEMİSİ OLMALIDIR.....</b>	<b>78-79</b>
<b>4.2.2.2 GEMİ YOLA HAZIR OLMALIDIR.....</b>	<b>79-82</b>
<b>4.2.2.3 CEBRİ İCRA VEYA HACZİ GEREKTİREN BORÇ AYNI</b>	
<b>YOLCULUKTAN DOĞMAMIŞ OLMALIDIR.....</b>	<b>82-84</b>
<b>4.2.2.4 GEMİ TİCARET GEMİSİ OLMALIDIR.....</b>	<b>84-86</b>
<b>4.3 ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKINI KULLANAN GEMİLERİN İHTİYATİ</b>	
<b>HACİZ MUAFİYETİ.....</b>	<b>87-90</b>
<b>4.4 ÇANAKKALE VE İSTANBUL BOĞAZLARINDAN TRANSİT</b>	
<b>GEÇMEKTE OLAN YABANCI GEMİLERİN DURUMU.....</b>	<b>91-92</b>

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE KARAR ALINMASI

4.1 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNDE YETKİLİ MAHKEME.....	93-97
4.1.1 YETKİYE İLİŞKİN TASARI DÜZENLEMESİ.....	97-99
4.2 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNDE GÖREVLİ MAHKEME.....	99-101
4.3 TEMİNAT.....	101-102
4.3.1 TEMİNATA İLİŞKİN TASARI DÜZENLEMESİ.....	103
4.4 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ YARGILAMASI.....	104-106
SONUÇ.....	107-113

## KISALTMALAR

<b>BK</b>	: Borçlar Kanunu
<b>bkz</b>	: Bakınız
<b>C</b>	: Cilt
<b>DHD</b>	: Deniz Hukuku Dergisi
<b>dn</b>	: Dip Not
<b>DTD</b>	: Deniz Ticareti Dergisi
<b>E</b>	: Esas
<b>F</b>	: Fıkra
<b>HD</b>	: Hukuk Dairesi
<b>HUMK</b>	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>IMO</b>	: International Maritime Organisation
<b>İBD</b>	: İstanbul Barosu Dergisi
<b>İİK</b>	: İcra ve İflas Kanunu
<b>İÜHFM</b>	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K</b>	: Karar
<b>m.</b>	: Madde
<b>MK</b>	: Medeni Kanun
<b>RG</b>	: Resmi Gazete
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S</b>	: Sayı
<b>T</b>	: Tarih
<b>Tasarı</b>	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
<b>TK</b>	: Ticaret Kanunu
<b>vd</b>	: ve devamı
<b>Yarg.</b>	: Yargıtay
<b>YHGK</b>	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
<b>YLT</b>	: Yüksek Lisans Tezi

## ÖZET

Çalışmamız üç bölümden ve sonuç kısmından oluşmaktadır.

Çalışmamın ilk bölümünde, deniz hukukunun tarihi gelişiminden kısaca bahsedilmiş, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin uluslararası 1952 Brüksel Sözleşmesi ve 1999 Cenevre Sözleşmesi anlatılmıştır. Geminin tanımı, unsurları, türleri, milliyeti, donatan ve donatanın sorumluluğu konuları hakkında kısaca bilgi verilmiştir. Bu konular hakkında tasarıdaki yeni düzenlemeler anlatılmıştır

Çalışmamızın ilk bölümün son kısmında gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar incelenmiş, gemi alacaklısının tanımı yapılmış ve hukuki niteliği anlatılmıştır. Türk Ticaret Kanunu (“TTK”) hükümlerine göre kanuni rehin hakkı veren alacaklar tespit edilmiş ve bunlar arasında oluşturulacak hukuki sıradan bahsedilmiştir. Yine bu bölümde kanuni rehin hakkı veren alacakların kendine has özellikleri açıklanmıştır.

İkinci bölümde, deniz hukukunda gemilerin cebri icraya konu olması ve ihtiyati haciz uygulamasında ortaya çıkan problemler üzerinde durulmuştur. Öncelikle cebri icra alanında karşılaşılan en temel sorunlardan birine değinilerek gemilerin menkul ve gayrimenkul olarak nitelendirilmesi anlatılmış ve sonuçları üzerinde durulmuştur. İhtiyati haciz kararının menkul hükmündeki gemiler ve gayrimenkul hükmündeki gemilerde icrası değerlendirilmiştir. Daha sonra ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz kurumları ve uygulamada ortaya çıkan kanuni rehin hakkı tesisi ile ilgili kararlar ele alınmıştır. Gemilerin cebri icrasında koruma tedbirlerinden hangisinin uygulanması gerektiği konusunda değerlendirme yapılmıştır.

Yine bu bölümde uygulamada ciddi problemler yaratan bir başka hususa değinilmiş, kanuni rehin hakkı veren alacakların, sahibine sağladığı rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunma hakkı üzerinde durulmuş ve bu takip yolu hakkında açıklamalar yapılmıştır.

İkinci bölümün son kısmında ise, haczedilemez gemiler konusu anlatılmıştır. Zararsız geçiş hakkı ile Türk Boğazlarından transit ve zararsız geçiş yapan gemiler ve özellikle TTK’da düzenlenmiş “yola hazır gemi”nin haciz muafiyeti meselesi anlatılmıştır.



Üçüncü bölümde gemilerin ihtiyati haczi konusu anlatılmıştır. Türk hukukunda gemilerin ihtiyati haczi ayrıca bir kanun ile düzenlenmediği için tezimizde zorunlu olarak bir sınırlandırma yapılmıştır. Bu kısımda İİK'nın 257-268. maddeleri arasında düzenlenen ihtiyati haciz konusu bütünüyle ele alınmadan, gemilerin ihtiyati haczi konusunda özellik arz eden belli konular anlatılmıştır. Gemilerin İhtiyati haciz kararında görevli, yetkili mahkeme, teminat ve gemilerin ihtiyati haczi yargılaması gibi konular üzerinde durulmuştur. Özellikle tasarıda bu konularda yeni düzenlemeler mevcut olduğu için bu kısımda tasarıdaki düzenlemelerle konu izah edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamızın sonuç bölümünde, gemilerin haczi ile ilgili olarak ele alınan başlıca meseleler hakkında varılan sonuçlar özet olarak verilmiştir.

## **ABSTRACT**

Our work is constituted of three sections and conclusion part.

In the first section of our work, historical development of maritime law is touched upon briefly and 1952 Brussels Convention (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships) and 1999 Geneva Convention (International Convention on Arrest of Ships) are covered. Additionally, the definition, features, types and nationality of a vessel, owner and the liability of owner are briefly handled. The new regulations in the draft of proposed Turkish Commercial Code regarding above mentioned issues are strived to be conveyed.

In the last part of the first section, claims which are granted with the right of a lien are examined, the right holder of maritime lien is defined and the legal nature is explained within the second section. The claims which grant maritime lien in accordance with Turkish Commercial Code are determined and the legal rank between such claims are mentioned. Specific features of the claims that granted maritime lien are identified also within this section.

In the second section, the vessels being subject to execution under Maritime Law and the problems in relation to the practice of precautionary attachment are stressed upon. Additionally, one of the basic matters come across in the field of execution is touched and the issue of the describing of vessels as movable or immovable with its consequences are mentioned. Thereafter, the precautionary judgment, the precautionary attachment and the court decisions issued in practice for execution of maritime liens onto the vessels are explained. Furthermore, preliminary injunction, precautionary attachment and the execution of court judgments regarding establishment of maritime lien on the vessels are expressed. The issue of which protection measures to be applied in execution of the vessels is appraised.

In addition, the right to initiate the enforcement proceedings with demand for the realization of the pledge, which is granted to the right holder of a maritime lien and which also result with crucial problems in practice, are emphasized in this section and the necessary explanations are given regarding to this enforcement procedure.

The vessels which are exempted from seizure under Turkish Commercial Code have been explained in the last part of the second section. Additionally, vessels to transit through the Turkish Straits, the exemption from seizure of State vessels and especially, the exemption from seizure of the vessels, which are ready to set sail.

The precautionary attachment executed onto the vessels has been explained within the section three of our work. Since the precautionary attachment executed onto the vessels is not regulated by a specific provision of law under Turkish Law, we are left to make compulsory restrictions in this thesis. The specific matters in relation to the precautionary attachment process are explained without making explanations about the whole content of Article 257-268 of Law of Enforcement and Bankruptcy. The subjects, such as the competent courts of jurisdiction and the security to be deposited to the court by the claimant are explained in detail within the forth section. Especially, since the draft of proposed Turkish Commercial Code include new regulations about this subject, such new regulations are tried to be explained in this section.

The conclusion includes a summary of the results that have been reached in relation to the precautionary attachment to be executed onto the vessels.

## GİRİŞ

Son yıllarda dünya genelinde yaşanan ekonomik kriz ülkemizi ve özellikle denizcilik sektörünü etkilemiştir. Alacaklıların en etkili, en çabuk yoldan alacağını elde edebilmesi ekonominin yanında sosyal düzen ve adaletin sağlanması açısından da son derece önemlidir. Günümüzde bütün bu gelişmeler özellikle ihtiyati haciz kurumunun önemini artırmıştır.

Deniz ticareti alanında, gemilerin haczi diğer malvarlığı değerlerindeki hacizlere nazaran daha etkili bir nitelik taşımaktadır. Birçok halde geminin, donatanın malvarlığı içerisindeki en önemli unsuru teşkil ettiği hatta bazen donatanın gemisinden başka serveti olmadığı düşünülürse alacaklının alacağını elde edebilmesi için tek çarenin gemiye ihtiyati haciz koydurmak olduğu sonucuna varılır.<sup>1</sup>

Gemilerin ihtiyati haczi sonuçları bakımından sadece tarafları etkilememektedir. Gemilerin ihtiyati haczinde haczedilen geminin içerisinde bulunan yükün ilgilileri, geminin haczedilerek bağlanacağı liman idaresi gibi asıl alacakla ilgisi olmayan fakat uyuşmazlıktan etkilenecek birden çok taraf bulunabilir. Geminin ihtiyati haczinin donatanın deniz işletmesine ağır müdahale teşkil etmesinin yanı sıra yolculukla ilgili olan yük sahipleri, yolcular ve sigortacılar gibi diğer kimseler de ihtiyati hacizden olumsuz etkilenirler.<sup>2</sup>

Konunun önemini ve geçerliliğini anlatmak açısından “Gemilerin ihtiyati haczi deniz hukuku ile uğraşan mahkeme ve avukatların günlük ekmeğidir”<sup>3</sup> benzetmesi kullanılır.

Konuyu daha iyi anlamak açısından somut bir örnekle yabancı bir donatana ait, yabancı bayraklı ve yüklü bir geminin uğradığı bir Türk limanda seferden men edilerek alıkonması durumunu ele alalım; bahsedilen bu durumda gemi donatanı ya da işleticisi, yük alacaklısı ve gemi alacaklısı gibi üç farklı tarafın olduğunu düşünebiliriz. Böyle bir durumda donatan ya da geminin işleticisi gemisinin yüklü olması sebebiyle, yük alacaklısı üçüncü kişilere karşı ciddi yükümlülükler altına girebilir.

---

<sup>1</sup> ÇETİNGİL, Ergon, Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi, Kurtuluş Matbaası, İstanbul 1972, s. 1.

<sup>2</sup> ÇETİNGİL, s. 2.

<sup>3</sup> Ritter’den naklen, ATAMER, Kerim, Gemi ve Yük Alacalısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararlar Sempozyumu, XIV 1997, Bildiriler-Tartışmalar, s. 280.

Somut olaydaki gibi birçok halde gemi alacaklıları yabancı olabilmekte veya borçlu donatan ya da gemi işleticisi yabancı uyrukta olabilmektedir. Bu durumda uygulanacak hukuk, yetkili mahkeme, kararın infaz edecek kurumlar arasındaki yazışmalar gibi pek çok problem işin içine girmektedir

Diğer taraftan alacağına istinaden gemiyi seferden alıkoyduran alacaklı, bir yandan borçlu gemi donatanına ya da işleticisine alacağını alabilmek için baskı yaparken bir yandan yük alacaklısının menfaatlerine zarar verebilmektedir. Hatta bu durumda gelişmelere göre alacaklı uyuşmazlığın çözülmesi ve alacağını elde edebilmek için yük alacaklısı üçüncü kişi ile anlaşma yolunu seçebilecektir. Zira gemi vasıtasıyla taşınan malların zamanında teslim edilmemesi nedeniyle bu malların alıcıları ve uluslararası ticaret hayatı sektöre uğrayabilecektir.

Gemiye el konulması, donatana geminin yüksek ekonomik değeri nedeniyle ağır zararlar verir. İhtiyati haciz sonucunda geminin yola çıkmasına engel olunması donatanın deniz işletmesine ağır bir müdahale teşkil etmektedir. Bu mahrumiyet bir sermayenin hareketsiz kalması ve donatanın geminin yüksek ekonomik değeri nedeniyle ağır zararlara uğraması anlamına gelmektedir. Her şeyden önce gemisini işletme hakkından mahrum kalır. Bunu engellemek için donatan kısa sürede ihtiyati haczi kaldırmanın yollarını arayacaktır. Donatanın gemisini işletmedeki menfaati düşünülecek olursa geminin ihtiyati haczi onu, teminat göstermeye veya borcunu ödemeye zorlayan bir vasıta olarak görünür. Demek ki, gemi haczi sadece gerçek borçlu ile alacaklının değil birçok kimsenin menfaatlerinin yarıştığı ve kesiştiği bir yapıdır. Sonuç olarak gemiye ihtiyati haciz konulması alacaklı açısından alacağını elde edebilmek için hem zorunlu bir çare, hem de kuvvetli bir baskı unsuru teşkil etmektedir.<sup>4</sup>

Günümüzde yabancı ülkelerde tek gemili şeklinde kurulan şirketlerde, borcun tahsilatının türlü engellere takılması ve alacağın gemiden daha kolay tahsil edilmesi karşısında gemi önemli bir teminat olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle ülkesinde başka malvarlığı bulunmayan borçlu yabancı donatanlara karşı, geminin haczedilerek seferden men edilmesi alacağın tahsilinde en etkili yol olacaktır. Bu bakımdan birçok durumda gemi, donatanın deniz servetinin en önemli değerini oluşturur.

---

<sup>4</sup> ÇETİNGİL, s.2

Türk Hukukunda gemilerin ihtiyaten haczine ilişkin özel bir kanun yoktur. Gemilerin ihtiyati haczi konusunda temel başvuru kaynağı İcra ve İflas kanunudur (“İİK”). Buna karşın İİK’ da dahi gemilerin ihtiyati haczi için özel olarak düzenlenmiş hükümler yoktur. Bu durum gemilerin ihtiyati haczinin kendi içerisinde gösterdiği özelliklerle birleşince uygulamada gemi ihtiyati haczi karmaşık ve problemlı bir alan haline gelmektedir.

Uygulamada sıklıkla karşılaşılan bazı problemler ise şunlardır: Gemi alacaklılarının mahkemelere başvuru esnasında talep edebileceği koruma tedbirinin ihtiyati haciz mi yoksa ihtiyati tedbir mi olduğu konusunun tam olarak belirlenememesi, uygulamada ihtiyati haciz prosedürünün işletilmemesi ve hâkimlerin İİK’nın 258/1 maddesi uyarınca kambyo senetleri dışında ihtiyati haciz kararı vermektan kaçınmaları, koruma tedbiri olarak ihtiyati haciz prosedürünü uygulayan az sayıdaki mahkemenin ise bir gemi için ihtiyati haciz talebi söz konusu olunca yüksek teminatlar karşılığında karar vermesi, TTK’nın 1235. maddesine göre alacaklısına kanuni rehin hakkı veren alacakların kendine has özellikleri sebebiyle rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilmeleri ve İİK’nın 23/4 maddesi gereğince Türk gemi siciline kayıtlı olmayan yabancı bayraklı gemilerin taşınır (menkul) mal hükmünde kabul edilmesi, buna karşın bu her iki özelliğın icra dairelerince idrak edilemeyeşi sebebiyle düzenli işletilememesi, Türk bayraklı gemilerin İİK’nın 23 maddesine göre taşınmaz mal hükmünde kabul edilmesine karşın ipoteğın paraya çevrilmesi yoluyla takipte uygulanan İİK’nın 150/C uyarınca taşınmazın kaydına takibin başladığına dair şerh işlenmesinden kaçınılması, TTK’nın 892. maddesinin yanlış yorumlanması sonucunda Türk bayraklı gemilerin seferden men edilmektan kaçınılması ve kaydına haciz şerhi işlenmekle yetinilmesi.

Konunun yukarıda açıklanan önemli niteliği ve uluslararası boyutunun dışında uygulamada yaşanan bu problemler tezin seçim nedenini ve esas konusunu oluşturmaktadır. Tez konusunun milletlerarası boyutu sebebiyle bünyesinde devletler hukukunu ve usul hukukunu fazlasıyla barındırdığı aşikârdır. Bu sebepten dolayı tez konusunun incelenmesinde bir sınırlandırma yapılmıştır.

Tez konusu yukarıda bahsedilen, uygulamada karşılaşılan problemler ile sınırlandırılarak, İİK’ da düzenlenmiş, ihtiyati haciz prosedürü olduğu gibi anlatılmamıştır. Tüm konular incelenirken Tasarı ile birlikte ele alınmaya çalışılmış ve Yargıtay kararlarına yer verilmiştir.

Tasarıda özellikle deniz ticaretinde cebri icraya ilişkin geniş bir düzenleme getirilmeye çalışılmıştır. Reform niteliğinde yeni hükümler kabul edilmiş ve yukarıda sayılan aksaklıkların önüne geçilmeye çalışılmıştır.<sup>5</sup>

Tasarının hazırlık aşamasında uygulamada ortaya çıkan sorunların tespit edilmesi önemlidir. Buna göre gemilerin ihtiyati haczinde uygulamada ortaya çıkan sorun maddi hukuk ile icra hukuku arasındaki uyumsuzluktur. Zira Türk hukukunun cebri icraya ilişkin hükümleri İsviçre'den alınmış, ticaret hukukuna ilişkin maddi hükümleri Almanya'dan ve milletler arası sözleşmelerden alınmıştır. Uygulamada bu nedenle sorunlar ortaya çıkmaktadır.<sup>6</sup>

Örneğin İsviçre'de denizin olmayışı sebebiyle bütün cebri icra işlemleri gemi sicilinden yürütülmüştür<sup>7</sup>. İsviçre'de gemi siciline kayıtlı olmayan gemiler menkul hükmünde, sicile kayıtlı gemiler ise gayrimenkul hükmünde kabul edilecek şekilde bir çözüm tarzı benimsemiştir. Türkiye ise üç tarafı denizlerle çevrili uğrak bir deniz yolu ülkesidir. Hukuken kolayca yer değiştirebilme özellikleri sebebiyle menkul hükmünde kabul edilen gemiler, İİK'nın hükümlerinin İsviçre'den uyarlanması sebebiyle ülkemizde menkul, gayrimenkul şeklinde adaletsiz bir ayrıma tabii tutulmuştur.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı için bkz. <http://www.kgm.adalet.gov.tr/tbmmgk/ttk.pdf> tarih 05/02/ 2010 saat 19.00.

<sup>6</sup> ATAMER, Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, Arıkan Yayınları, İstanbul 2006, s. 79-80.

<sup>7</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 80-82.

<sup>8</sup> Tasarının 936/1 maddesindeki düzenleme ile bu adaletsiz ayrımın önüne geçilerek, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın, istisnalar haricinde tüm gemilerin menkul hükmünde kabul edilmesi oldukça önemlidir.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## GEMİ, DONATAN VE GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMLARI

### 1. DENİZ HUKUKU

Deniz taşımalarının şartları ve bilhassa buna bağlı rizikolar her zaman özel bir düzenlemeyi gerektirmiştir. Gemilerin denizde sefer yapmaları fertler arasında ve fert ile devlet arasında çeşitli hukuki münasebetleri ortaya çıkarmaktadır. Bunların hepsini düzenleyen özel hukuk kuralları topluluğuna “Deniz Hukuku” denir.<sup>9</sup>

Deniz Hukukunun düzenlenmesine ilişkin ilk kurallar teamül hukukundan oluşmaktaydı. İlk dönemlerde bugün olduğu gibi, denizlerde seyri düzenleyen yazılı kurallar mevcut değildi. Daha sonra denizciliğin kimi gelenek ve göreneklerine; nesilden nesile aktarılan sözlü öğretilere göre oluşan kurallar yazılı hale getirilmiştir.<sup>10</sup>

Orta çağda, deniz hukukunun özellikle Akdeniz çevresi kuzeybatı Avrupa Kıyılarında geliştiği görülmektedir. Bu dönemde, gelenek ve göreneklerden kaynaklanan deniz hukuku kuralları, yazılı biçimde derlenmeye başlanmıştır. Bu süreç, özellikle 17. yüzyılda başlamıştır ve günümüzde de gelişmesini sürdürmektedir.<sup>11</sup>

Günümüzde ise deniz ticareti hukukunda tarafların farklı uluslardan oluşabilmesi ve uyuşmazlıklarında milletlerarası nitelikli olabilmesi sebebiyle devletler ortak hareket etmeye başlamıştır.

Konunun uluslararası hukuk bakımından önemi bu konuda uluslararası anlaşmalar yapılmasına yol açmıştır. Bu kapsamda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin iki milletlerarası sözleşme (konvansiyon) bulunmaktadır. Bunlardan ilki halen yürürlükte olan 1952 Brüksel Sözleşmesi diğeri ise henüz yürürlüğe girmemiş 1999 Cenevre sözleşmesidir.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Atilla, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku, Beta Yayınları, B. 7, İstanbul 2003, s. 2-5.

<sup>10</sup> Geniş bilgi için bkz. TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku, Alkım Yayınları, B.6, İstanbul 2001, s. 12-66.

KENDER/ÇETİNGİL, s. 3-5.

<sup>11</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 12-14.

<sup>12</sup> 1952 Brüksel Sözleşmesi hakkında geniş kapsamlı değerlendirme için bkz ÇETİNGİL, s 162-202, TEKİL, Fahiman, Uluslararası Konvansiyonlar, Neşriyat Yayınları, İstanbul 1987, .s. 30-49.



## 1.1 1952 BRÜKSEL SÖZLEŞMESİ

Brüksel Sözleşmesi Mayıs 1952'de Brüksel'de toplanan konferansta kabul edilmiş ve Mayıs 1956 yılında yürürlüğe girmiştir.<sup>13</sup>

Sefere çıkan bir gemi uğradığı her yabancı ülkede birbirinden farklı ihtiyati haciz rejimlerine tabi olmaktadır. Bu farklı hukuki sistemler dolayısıyla gerek alacaklı gerekse donatan bakımından meydana çıkan emniyetsizliğin giderilmesi ancak gemilerin ihtiyati haczinin milletlerarası alanda ortak kurallarla düzenlenmesi ile mümkün olabilir. Brüksel Sözleşmesi böyle bir zorunluluğun ifadesidir.<sup>14</sup>

Brüksel Sözleşmesi, Kıta Avrupası hukuku ile Anglo-Sakson hukuku arasında uzlaştırma çabasının sonucudur. Hukuk sistemleri arasındaki farklılıkları gidermek için, bir yandan yalnızca deniz alacakları için ihtiyati hacze izin verilmiş, diğer yandan donatana ait diğer gemilerin (sistership) haczi de kabul edilerek ortak bir düzenlemeye ulaşılmıştır.<sup>15</sup> Sözleşme ile dünyanın hemen bütün limanlarında gemilerin ihtiyati haczi konusunda bir birlik sağlanmış fakat Türkiye sözleşmeye taraf olmayarak bu gelişmelerin dışında kalmıştır.<sup>16</sup>

Sözleşmenin kısaca açıklanabilecek bazı özel düzenlemeleri şunlardır:

Sözleşmeye göre gemilerin ihtiyati haczi ancak bir deniz alacağı (maritime claim) için mümkündür.<sup>17</sup> Sözleşmenin 1. maddesinde ihtiyati haczin tanımı yapılmış ve deniz alacakları sınırlı olarak sayılmıştır.<sup>18</sup>

<sup>13</sup> Konvansiyonu imzalayan ülkeler, bu ülkelerde Konvansiyonun yürürlüğe giriş tarihleri ve konulan çekincelerle ilgili güncel bilgiler için bkz. <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru12.html> tarih 10.02.2010 saat 10.05.

<sup>14</sup> ÇETİNGİL, s 163-164.

<sup>15</sup> EKŞİ, Nuray, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, Beta Yayınları, İstanbul 2004, s. 128-131.

<sup>16</sup> ATAMER, Kerim, Gemilerin İhtiyati Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması, Prof Dr Türkan Rado'ya Armağan Sayısı, İÜHF, S.3, 1997, s. 282.

<sup>17</sup> Aynı yönde düzenleme Tasarınının 1353/1. maddesinde vardır. İleride işleneceği üzere bu düzenlemeyle, ihtiyati tedbir veya uygulamada var olan diğer yöntemlerle geminin seferden men edilmesine son verilmiş, sadece deniz alacakları için geminin ihtiyaten haczinin istenebileceği hükme bağlanmıştır.

<sup>18</sup> TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 30, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 128-129, FARUK, Ömer Alp, 1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyati Haczi, YLT, İstanbul 2007, s. 7, "sözleşmenin birinci maddesinde sayılan deniz alacakları şunlardır:"

a. Bir geminin çatma veya diğer bir nedenle meydana getirdiği zararlar.

b. Bir gemiden veya geminin işletilmesinden ileri gelen can kaybı veya yaralanmalar.

c. Kurtarma ve yardım.

d. Bir geminin charter parti veya diğer bir surette kullanılması veya kiralanmasına ilişkin sözleşmeler.

e. Bir charter parti, bir konişmento altında veya diğer bir şekilde yük taşınmasına ilişkin sözleşmeler.

f. Bir gemi ile taşınmış mallar veya bagajların uğradıkları ziya veya hasarlar.

g. Büyük avarya, h. Deniz ödücü, i. Römorkaj, j. Kılavuzluk.

k. Teslimat nerede yapılmış olursa olsun, geminin işletilmesi veya bakımı ile ilgili ürün veya malzeme teslimi.

l. Bir geminin yapımı, omarımı, donatımı ve tersane masrafları. m. Kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamlarının ücretleri. n. Kaptan, yükleyici, kiracı veya acenteler tarafından gemi veya gemi maliki hesabına yapılmış harcamalar.

o. Gemi üzerinde mülkiyet iddiaları, p. Bir geminin müşterek mülkiyeti veya zilyetliği veya işletilmesine veya donatma iştirakinin kazancına ilişkin iddialar. q. Her türlü gemi ipoteği ve rehni."

Sözleşmenin 1. maddesine göre, ihtiyati haciz isteyen alacaklı sözleşmede sayılmış deniz alacaklarından birine sahip olmalıdır.<sup>19</sup>

Sözleşmenin 3. maddesi önemli maddelerdendir. Sözleşmenin 3/1 maddesi ile deniz alacağının doğmasına sebebiyet veren gemi dışında, donatana (malike) ait diğer bir geminin, yani kardeş geminin (sister ship) alacağa karşılık haczedileceği kurala bağlanmıştır. Fakat müşterek gemi mülkiyetine ve gemi ipoteline ilişkin iddialarda yalnızca bu iddiaların dayanağını teşkil eden gemiye el konulabilir.<sup>20</sup>

Sözleşmenin 4. maddesi ihtiyati haciz kararını verecek makamı belirtmiştir. Buna göre bir gemi ancak ülkesinde ihtiyati haczin yapılacağı taraf ülke devletin mahkemesinin veya diğer yetkili yargı merciinin kararı ile haczedilebilir. İhtiyati haciz başvurusunda yargı mercinin yapacağı inceleme ile talebin bir deniz alacağı olup olmadığı tespit edilecektir. Bu tespit yapılırken sözleşmede hüküm bulunmadığı için lex fori prensibinin uygulanacağı kabul edilmelidir.<sup>21</sup>

Sözleşmenin 5. maddesi ile borçlu tarafından yeterli teminat gösterildiği takdirde, mahkeme veya diğer yargı merciinin haczi kaldırmakla yükümlü olduğu öngörülmektedir. Taraflar teminatın nevi hususunda bir anlaşmaya varmışlar ise ona göre hareket etmek gerekir.<sup>22</sup>

Sözleşmenin 8. maddesi ise uygulama alanını düzenlemektedir. Buna göre, sözleşme hükümleri, sözleşmeye taraf ülkelerde, sözleşmeye taraf diğer ülkelerin bayraklarını taşıyan gemiler için geçerli olacaktır.<sup>23</sup>

Sözleşmenin 9. maddesi forum arresti, yani ihtiyati haczin yapıldığı yer mahkemesinin davanın esası için yetkili olması ilkesini düzenlemektedir. Bu maddeki düzenleme ile ancak haczin yapıldığı yer ulusal kanunun “forum arresti” ilkesini kabul etmesi halinde geçerli olacağı hükme bağlanmıştır.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> “Brüksel sözleşmesi yalnızca ihtiyati haczi düzenlemektedir Sözleşmenin 1. maddesinde “arrest” sözcüğünün yalnızca ihtiyati haczi kapsadığı hüküm altına alınmıştır.” EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 128.

<sup>20</sup> ÇETİNGİL, s. 171-172, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 129.

<sup>21</sup> ÇETİNGİL, s. 172, FARUK, s. 9.

<sup>22</sup> ÇETİNGİL, s. 179, TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 43.

<sup>23</sup> ÇETİNGİL, s. 174, 191, TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 43.

<sup>24</sup> TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 47.

1952 Brüksel Sözleşmesi sefere hazır gemilerin ihtiyati haczini kabul etmiştir. Geminin sefere hazır olması ihtiyati haciz engeli olarak kabul edilmemiştir. Her devlet kendi karasularında bulunmak kaydıyla sefer yapan gemiyi haczedebilir.<sup>25</sup>

## 1.2 1999 CENEVRE SÖZLEŞMESİ

Henüz yürürlüğe girmeyen 1999 Cenevre Sözleşmesi<sup>26</sup> IMO kanalı ile Birleşmiş Milletler öncülüğünde Cenevre’de toplanan konferansın sonucunda hazırlanmış bulunmaktadır.

1999 Cenevre Sözleşmesi, Brüksel Sözleşmesi’nin uygulamadaki eksikliklerini gidermek, aradan geçen süre içerisinde deniz ticaretinde meydana gelen gelişmeler ve yeni anlaşmaları ihtiyati haciz konusuna adapte etmek amacıyla imzalanmıştır.<sup>27</sup>

Sözleşmenin 2/1. maddesinde ihtiyati haciz isteyebilme hakkı yalnızca deniz alacaklarına tanınmıştır.<sup>28</sup> Cenevre Sözleşmesi ile 1952 Brüksel Sözleşmesi’nin bazı deniz alacakları muhafaza edilmekle birlikte deniz alacaklarının sayıları artırılmıştır.<sup>29</sup>

Sözleşmenin 8/1 maddesi sözleşmenin uygulama alanına ilişkin bir düzenlemedir. Buna göre gemi, sözleşmeye taraf ülke bayrağını taşıyın yada taşımasının sözleşme uygulanacaktır. Düzenleme ile artık “sea-going ship” ten bahsedilmediğinden, konvansiyon yalnızca deniz gemilerine değil iç su gemilerine de uygulanabilecektir.<sup>30</sup>

1952 Brüksel Sözleşmesini, kısmi çekince koyarak da olsa imzalayan ve birliğe üye olan 80 yakın ülke vardır. 1999 Cenevre Sözleşmesi’ni imzalayan ülkeler, 1952 Brüksel Sözleşmesi’nin çağın gerisinde kaldığını ve deniz ticaretinde yeni gelişmeleri kapsamadığı düşüncesiyle hareket etmektedirler. Türkiye ise her iki sözleşmeye de taraf olmamıştır. Ortaya konulan bu tablo tasarıdaki düzenlemelerin ne kadar acil ve önemli olduğunun bir göstergesidir.

<sup>25</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 131.

<sup>26</sup> Sözleşmeyi henüz 8 ülke imzalamıştır, Cenevre Sözleşmesi henüz yürürlüğe girememiştir. Taraf ülke ve ayrıntılı bilgiler için bkz. <http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni08.html> 10.02.2010 saat 10.05.

<sup>27</sup> ÜLGENER, Fehmi, Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (International Convention On Arrest Of Ships 1999), DHD, Eylül-Aralık 1998, s. 7-8, ÇETİNGİL, s. 188, ayrıca bkz. sözleşmenin tüm hazırlık süreci, yaşanan tartışmalar ve delegelerin açıklamaları için BERLINGIERI, Francesco, Arrest of Ships, Third Edition, LLP, London 2000 s. 289.vd.

<sup>28</sup> FARUK, s. 20.

<sup>29</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 485, ayrıca bkz. Brüksel Konvansiyonu’nda öngörülmemen ve Cenevre Konvansiyonu ile kabul edilmiş bulunan alacaklar için ÜLGENER, Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış, s. 9-12, FARUK, s. 21 vd.

<sup>30</sup> ÜLGENER, Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış, s. 13.

## 2. GEMİ, DONATAN VE GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI

Bir gemi için ihtiyati haciz talebinde bulunurken gemi alacaklısı hakkının temel özelliklerini bilmekte fayda vardır. Tasarının 1353/1. maddesi ile gemi alacaklarının ismini deniz alacakları olarak değiştirilmiştir. Getirilen yeni düzenleme ile bir geminin ihtiyati haczi sadece deniz alacaklarından dolayı talep edilebilecektir.<sup>31</sup>

Buna karşın, her ne kadar çalışmamızın kapsamını aşmakta ve ayrı bir çalıştırma konusu oluşturmakta ise de, gemi alacaklısı hakkı kavramını açıklamadan önce bu kavramın daha anlaşılabilir bir hale kavuşması için gemi ve donatan konularına genel hatlarıyla, kısaca değinmenin yararlı olacağı kanaatindeyim.

### 2.1 GEMİNİN TANIMI

Deniz ticaretinin merkezi unsurunu gemiler teşkil etmektedir. Buna karşın mevzuatımızda gemi kavramı yeknesak bir şekilde tespit edilememiş ve geminin hukukumuzda bütün alanlar için geçerli ortak bir tanımı yapılmamıştır.

TTK'nın 816/1. maddesi gemiyi şu şekilde tanımlamıştır; "Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır."

Kanuna göre herhangi bir teknenin gemi sayılabilmesi için:

- Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması
- Denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunması
- Pek küçük olmaması gerekmektedir.

Kanunda bahsedildiği üzere hukuken bir gemiden bahsedebilmek için suda yüzmeye elverişli bir taşıma aracının varlığı gereklidir. Suda yüzmeye elverişli bir tekne kanun anlamında denizde hareket etme olanağı olan bir araçtır. Böylece deniz dubaları, sallar, şamandıralar, gemi enkazı bu anlamda gemi niteliğine sahip değildirler.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 280 vd.

<sup>32</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, Deniz Ticareti Hukuku (40 yıl), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbaası, Ankara 1994, s. 20, ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegân Deniz Ticareti Hukuku I, Beta Yayınları, B. 11, İstanbul 2000, s. 47.

Görüldüğü üzere, Ticaret Kanunu'nda gemi tanımı detaylı bir şekilde yapılmamıştır. Doktrinde bu sebepten yüzer havuzların ve hovercraftların gemi olup olmadığı tartışmaları yapılmıştır.<sup>33</sup>

Yargıtay ise yüzer havuzların TTK'nın 816. maddesine göre gemi sayılmayacağına ilişkin mahkeme kararlarını onamıştır.<sup>34</sup>

Tasarı ile tüm bu tartışmalar dikkate alınmış ve gemi kavramı tekrardan düzenlenmiştir. Tasarının 931/1. maddesine göre, "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi olanağı bulunmasa da, bu kanun bakımından "gemi" sayılır".

Tasarıda herhangi bir deniz aracının gemi sayılabilmesi için;

- Tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmesi,
- Yüzme özelliğinin olması,
- Pek küçük olmaması,
- Kendiliğinden hareket etme olanağı bulunmasının zorunlu olmaması gerekmektedir.

Atamer'e göre, Tasarı ile getirilen önemli yeniliklerden biri deniz terimi yerine su sözcüğünün getirilmiş olmasıdır. Bu değişikliğin gerekçesi iç sularda yapılan kara taşımalarına ilişkin hükümlerin kapsamından alınarak deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır. Gene tasarıdaki düzenleme ile deniz üzerindeki her türlü hareket (yanal veya dikey) bu şartın kapsamına gireceğinden, yüzer havuzların, sondaj veya inşaat amacıyla deniz üzerinde yer değiştirip çalışma için sabitlenen platformların suda hareket ettiği kabul edilecektir. Tekne kavramı yerine araç kavramının kullanılması da önemlidir.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> "Türk doktrininde yüzer havuzların gemi olarak kabul edilmediği üzerinde birleşilen bir husustur. Yüzer havuzun tahsis edildiği amaç "denizde hareket etme olanağına bağlı olmadığı için hukuki anlamda gemi sayılmaz." Yüzer havuzların, hovercraftların gemi niteliği taşıyıp taşımadığı üzerine mahkeme kararları, bilirkişi raporları, doktrindeki tartışmalar ve uluslararası hukuktaki düzenlemeler için bkz. TEKİL, Deniz Hukuku, s. 71-80.

"Kanaatimizce bir teknenin gemi sayılabilmesi için itici güç şartının aranması bugünün koşullarına uygun bir yorum değildir. Bu nedenle Türk Hukukçuları makinasız ve yelkensiz de olsa şat, layter, yüzer havuz gibi araçların gemi sayılması gerektiği görüşünde birleşmektedir AYBAY, Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2000, s. 51-59.

<sup>34</sup> Yargıtay 11. H.D, T. 20.03.1969, E. 1969/4998, K. 1969/ 1296 sayılı kararı ve Yargıtay 11. H.D, T.20.11.1975, E.1975/3925, K.1975/6580 sayılı kararları için bkz. TEKİL, Deniz Hukuku, s. 71,74, AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s. 58.

<sup>35</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 137.

Atamer'e göre, Ticaret Kanunu, bir geminin tanımı açısından teknenin varlığını zorunlu kabul etmiştir. Bu sebeple yüzer havuzlar, mavnalar, şat, sondaj, hovercraftlar gibi araçlar gemi olarak kabul edilmemekteydi. Tasarıda ise su üzerinde hareket etmek üzere kullanılan pek küçük olmayan bütün araçların gemi tanımına alınması sağlamış ve bu problemlerin önüne geçilmiştir. Üstelik teknik gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda, aracın kendiliğinden hareket etme olanağı bulunmasa dahi bir araç gemi olarak vasıflandırılabilir. Buna göre araç başka bir gemi tarafından çekilerek yer değiştirirse dahi şartlar oluşmuş ise gemi sayılabilecektir.<sup>36</sup>

Doktrinde, Atamer'in yukarıdaki düşüncelerinden farklı olarak, Tasarının 931/1 maddesinde düzenlenen gemi tanımının teknik açıdan uyumsuz olduğu ve tanımdaki "suda yüzmeye" ibaresinin anlaşılabilir olduğu ifade edilmektedir.<sup>37</sup>

Kanaatimce, gemi tanımının ihtiyaçlara cevap verebilmek için Tasarı ile tekrardan düzenlenmesi önemli bir yeniliktir. Ticaret Kanunu bir geminin tanımı açısından teknenin varlığını zorunlu kabul etmektedir. Tasarıdaki düzenleme ile gemi kavramı geniş tutulmaya çalışılmış ve teknenin varlığı zorunlu unsur olmaktan çıkarılmıştır. Düzenleme ile yüzer havuz, hovercraft gibi araçların gemi olarak kabul edilmesi amaçlanmıştır. Ancak doktrin tarafından haklı olarak ifade edildiği üzere, gemi tanımlanırken, denizde hareket yerine "suda hareket" ifadesinin kullanılmış olması, taşımacılığa elverişli nehir bulunmayan ülkemiz hukukuna uygun değildir. Kaldı ki, Türk Hukuku'nda uygulamada son otuz sene içerisinde iç sularda yapılan taşımacılık

<sup>36</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 138-139

<sup>37</sup> Madde ile gemi tanımı yapılırken denizde hareket yerine suda hareket ifadesi kullanılmıştır. Ancak denizde hareket yerine suda hareket deyiminin tercih edilmesi en başta tasarının 5. kitabının "deniz ticareti" başlığı ile uyumsuzdur. Bu kitapta Deniz Ticareti düzenlendiğine göre, gemiyi de deniz gemisi olarak tanımlamak ya da kitabın başlığını suda ticaret olarak değiştirmek gerekir. Ayrıca iç su gemilerinde kapsayan bu gemi tanımı 5. kitapta yer alan ve denizde seyirüseferine ilişkin birçok hükmün iç su gemileri hakkında uygulanması karışıklığa ve belirsizliklere neden olacaktır. Ülkemizde taşımacılığa elverişli nehir bulunmaması dolayısıyla iç su taşımacılığının yaygın olmadığı, sadece Van Gölünde taşımacılık yapıldığı, denizde seyirüsefer ile iç sularda seyirüsefer arasında seyirüsefer tehlikeleri bakımından önemli farklar bulunduğu dikkate alınırsa gerekçede bahsedildiği gibi deniz ticareti hakkında hükümlerin bütünlüğünün bozulması gibi acil ve önemli bir gereksinimin mevcudiyetini kabul etmek mümkün değildir. ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 8-9.

"Tasarıda geçen suda hareket kavramı deniz ticareti başlığına ve diğer birçok maddeye uygun bir düzenleme değildir. Özellikle iç sularda yapılan taşımaların deniz taşımacılığına dahil edilmesi isteniyorsa ayrı bir hükümle açıklığa kavuşturulması sistem açısından daha düzgün olacaktır." ALGANTÜRK, Light, Didem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi s. 10 2006/2s.123-145 <http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf> saat 21.15, 01.03.2010.

"Suda yüzmeye" deyimine alışmak mümkün olmamaktadır. Havada yüzmeye söz konusu olmadığından(bununla beraber şafaklarda yüzen alsancak ifadesi benzetme olarak bir şiirde yer almıştır) sadece yüzmeye özelliği denmesi yeterliydi. Bununla birlikte bu maddenin gerekçesinde hatalı bir ifade bulunmaktadır. Gerekçede yer alan TTK'nın 931. maddesindeki deniz yerine su, tekne yerine araç kavramları ikame olunmakla ve kendiliğinden hareket etme imkanı olmayan araçların dahi gemi sayılacağı kabul edilmekle gemi kavramı mümkün olduğunca genişletilmiştir. Geminin kendiliğinden hareket etme yeteneğine sahip olmaması gerekmektedir. Söz gelimi mavnalarda gemidir. ÜNAN, Samim, Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı Hakkında Bazı Düşünceler, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, İstanbul 2007, s. 1161.

sebebiyle Yargıtay'ın önüne gelen bir uyuşmazlıkta olmaması,<sup>38</sup> hukuken de böyle bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmadığının kanıtıdır.

## 2.2 GEMİNİN UNSURLARI

TTK'nın 816/1. maddesine göre, bir nesnenin gemi olarak kabul edilebilmesi için öncelikle tekne olması gerekir.

Tekne içi boş ve suda yüzebilen nesnelere ifade etmek için kullanılan bir kavramdır. Sallar suda yüzdükleri halde boşlukları olmadığı için gemi sayılmaz.<sup>39</sup>

Teknenin gemi sayılabilmesi için kanunun aradığı diğer bir şart pek küçük olmamasıdır.

Teknenin gemi sayılabilmesi için deniz altında veya üstünde hareket edebilmeli ve pek küçük olmaması gerekir. Teknenin kendi kendine hareket edebilmesi şart olmayıp çekilme suretiyle hareket etmesi yeterlidir. Bu sebeple mavnalar gemidir.<sup>40</sup>

Teknenin gemi olabilmesi için bir diğer şart ise tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması denizde hareket edebilmesi imkânına bağlı olmalıdır.

Türk hukukunda iç su gemisi kavramı yer almamaktadır. Bu nedenle teknenin öncelikle denizde hareket edebilmesi gerekir. Yalnızca nehir ve göllerde hareket edebilen tekneler gemi değildir. Hareketten maksat geminin seyrüsefer yapmasıdır. Geminin hareket ederken mutlaka kendi gücüyle hareket etmesi de gerekmez.<sup>41</sup>

Bir teknenin gemi olabilmesi için denizde hareket kabiliyetine bağlı bir gayeye tahsis edilmiş olması gerekir. Denizde hareket olanağı koşulu sebebiyle inşa halinde bulunan tekneler gemi kavramına girmez. İnşa halinde bulunan gemi inşaatı tamamlanıp kızaktan indiği andan itibaren hukuken gemidir. Yüzen vinçler ve meteorolojik istasyon vazifesi görenler ise gemidirler.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> KOYUNCU, Serdar, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, TTK Tasarısı Hakkından Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 340.

<sup>39</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 67.

<sup>40</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 31.

<sup>41</sup> CAN, Mertol, Deniz Ticareti Hukuku I, İmaj Yayıncılık, Ankara 2000, s. 11.

<sup>42</sup> ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegân Deniz Ticareti Hukuku I, Beta Yayınları B. 11, İstanbul 2000, s. 47.

## 2.3 GEMİLERİN TÜRLERİ

Gemileri farklı açılardan sınıflandırmak mümkündür. Gemiler tahsis edildikleri amaca, taşıdıklarına, maliklerine, sicile tescil edilip edilmediklerine, yola-yüke elverişli olup olmadıklarına göre çeşitli açılardan sınıflandırılabilir. Bu kısımda gemilerin haczi bakımından açıklık sağlayacağını düşündüğümüz için sadece tahsis amacına göre gemi türleri üzerinde duracağız.

### 2.3.1 TİCARET GEMİLERİ

TTK'nın 816/2. maddesine göre, “Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, ticaret gemisi” sayılır.

TTK'nın 822. maddesi ile “Hususi kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça, bu kanun hükümleri ticaret gemileri hakkında da tatbik olunur” hükmü getirilmiştir.

Bu iki maddeden anlaşılacağı üzere deniz gemilerin ticaret gemileri ve ticari olmayan gemiler olarak ayrılmasının ona uygulanacak hukuk bakımından önemi vardır. Deniz ticareti hukuku hükümleri istisnalar haricinde sadece ticaret gemileri hakkında uygulanır.

Buna karşın denizde kazanç elde etmenin deniz yolu ile menfaat sağlamak şeklinde anlaşılması gereklidir. Böylece kavramın kapsamı da genişletilmiş olacaktır.<sup>43</sup> Bu sebepten bir kere ücret karşılığı yolcu ve yük taşımak yahut kurtarma römorku gibi deniz hizmetleri yapmak bir ticarettir. Bu sebeple yolcu gemileri, şilepler, tankerler, muhacir taşıyan gemiler, kurtarma gemileri ve römorkörler ticaret gemisidir.<sup>44</sup>

Geminin deniz yolu ile menfaat sağlamak maksadına tahsis edilip edilmediği, öncelikle malikinin veya zilyedinin iradesine bakılarak tayin edilir. Bu irade mevcut ise gemi fiilen bu maksat için kullanılmaya başlanmamış olsa bile ticaret gemisi sayılabilecektir.<sup>45</sup> Geminin bir gerçek kişi, özel ya da kamu hukuku tüzel kişisi tarafından kullanılması arasında fark yoktur. Denizde kazanç elde etme maksadıyla kullanılan her gemi bir kamu tüzel kişisine ait olsa ve doğrudan doğruya onun hesabına işletilse dahi ticaret gemisi sayılmalıdır.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> ÖZMAN, M. Aydoğan, Deniz Hukuku I, Ankara, 2006, s. 181.

<sup>44</sup> ÇAĞA / KENDER, s. 47.

<sup>45</sup> CAN, s. 17.

<sup>46</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 79.



Tasarının 931/2. maddesinde ticaret gemisi tanımlanmıştır. Buna göre, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.

Tasarıdaki düzenlemenin gerekçesi, kazanç sağlama unsurunun sadece malvarlığında aktif artış meydana getirmeye yönelik işlemleri ifade ettiği ekonomik menfaat ibaresinin kullanılması ile olumlu ve olumsuz kazancın birlikte anlatıldığı, böylece donatanın sadece kendi yükünü taşımaya tahsis ettiği araçların bile ticaret gemisi sayılmasının mümkün olacağıdır.<sup>47</sup>

Tasarıdaki düzenlemeye getirilen eleştirilerde, gemi kavramına paralel olarak ticaret gemisi kavramının da çok genişletildiği, bu kapsamda “ekonomik menfaat kavramına” düzenlemede yer verilmemesi gerektiği ifade edilmiştir.<sup>48</sup>

### 2.3.2 TİCARET GEMİSİ SAYILMAYAN GEMİLER

Ticari olmayan gemiler ise ticaret gemileri dışında kalan denizde kazanç elde etmek maksadına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan gemilerdir.

Ticari olmayan gemilerin başında devlet gemileri gelmektedir. Donanmaya ait harp gemileri ve yardımcı gemiler, araştırma gemileri, denizci yetiştirme gemileri; münhasıran gezinti, spor, eğitim, bilim gibi maksatlara tahsis olunmuş devlete veya özel kişilere diğer kamu tüzel kişilerine ait gemiler gösterilebilir<sup>49</sup>

Devlete ait bir gemi denizde kazanç teminine tahsis edilmişse veya böyle bir maksada tahsis edilmediği halde fiilen denizde kazanç temininde kullanılıyorsa bu halde ticaret gemisi sayılır.<sup>50</sup>

<sup>47</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 142.

<sup>48</sup> “Ekonomik menfaat terimi, ekonomik değeri olan her türlü faydayı ifade etmektedir. Bu noktadan hareketle bir gezinti gemisinde gemi sahibinin oltayla tuttuğu balıkların ona ekonomik değer sağlaması karşısında gezinti gemisi dahi ticaret gemisi sayılabilecektir. Bu sebepten ekonomik menfaat yerine ticari menfaat terimi kullanılmalıdır. Ticari menfaat terimi dolaylı yada doğrudan ticari kazancı içermektedir.” KOYUNCU, Serdar, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, TTK Tasarısı Hakkından Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 352.

“Tasarıda denizde kazanç elde etme maksadı yerine suda ekonomik menfaat sağlama kullanılmış ise de Türkiye’de iç suların ulaşımına elverişli olmadığı açıktır. Uygulamada son 30 sene içerisinde iç sularda yapılan taşımacılık sebebiyle Yargıtay’ın önüne gelen uyuşmazlık yoktur. Dolayısıyla tasarıdan su ibaresi çıkarılarak TTK düzenindeki denizde kazanç elde etme imkanı ibaresi eklenmelidir. DEMİRKIRAN, İhsan-Murat, TTK Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 341.

<sup>49</sup> CAN, s. 18-19, ÖZMAN, s.181-186, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 80, ÇAĞA/ KENDER, s. 47-48.

<sup>50</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 80, ÇAĞA/ KENDER, s. 47.

## **2.4 GEMİNİN AYIRT EDİCİ ÖZELLİKLERİ**

Gemi, haiz olduğu büyük iktisadi önem dolayısıyla gerek fertleri, gerekse devleti yakından ilgilendirmektedir. Milli ve enternasyonal sahada çeşitli menfaatlerin odağını teşkil eden geminin iyi tanınması, diğerlerinden kolaylıkla ayırt edilebilmesi lazımdır.<sup>51</sup>

Diğer yandan denizde seyir güvenliğinin sağlanması, işlenen suçların takibi, uyuğundaki kişilerin korunması, için her şeyden önce gemilerin teknik nitelikleri ile birlikte bazı hukuki unsurların belirlenmesi gereklidir. Bu da ancak her geminin ayırt edici unsurlarının tespiti ile mümkündür.<sup>52</sup>

Geminin kısaca değineceğimiz başlıca ayırt edici özellikleri adı ve tonajı, bağlama limanı, sicili, milliyetidir.

### **2.4.1 GEMİNİN ADI ve TONAJI**

Gemi siciline kayıtlı her geminin bir adı bulunmalıdır. TTK'nın 830/1. maddesine göre, karışıklığa meydan vermemek kaydıyla geminin ilk Türk maliki gemiye dilediği adı verebilir.

TTK'nın 830/2. maddesine göre, sicile kayıt edilip gemi tasdiknamesi verilmiş olan bir geminin adının değiştirilmesi ise Ulaştırma Bakanının iznine bağlıdır.

TTK'nın 831. maddesine göre, geminin adı geminin bordalarının her iki tarafına ve kışına silinmez, bozulmaz ve okunaklı harflerle yazılır.

Geminin tonajı ise gemilerin iç kapasitesini ve karşılayabileceği ağırlığı ifade eder.

### **2.4.2 BAĞLAMA LİMANI**

TTK'nın 830. maddesine göre, bağlama limanı gemiye ait seferlerin idare olunduğu limandır. Gemi bir tüzel kişiye aitse bağlama limanı tüzel kişinin merkezinin bulunduğu liman, gemi seferleri başka bir limandaki bir şube tarafından idare ediliyorsa şubenin bulunduğu limandır.

---

<sup>51</sup> ÇAĞA/ KENDER, s. 50.

<sup>52</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 27.

İstisnaen, geminin bir bağlama limanı, yani seferlerinin idare olunduğu bir liman olmayabilir veya geminin bağlama limanı yabancı bir memlekette bulunabilir. Bu durumda malik gemisini dilediği yer gemi siciline tescil ettirebilir.<sup>53</sup>

Bağlama limanının belirlenmesi öncelikle mahkemenin yetkisini tayin bakımından önemlidir. TTK'nın 950. maddesine göre, donatana karşı bu sıfatı sebebiyle herhangi bir alacaktan dolayı, şahsen veya yalnız gemi ve navlunla sorumlu olduğuna bakılmaksızın geminin bağlama limanı mahkemesinde dava açılabilir. Bu durum, ileride anlatılacağı üzere donatana karşı yapılacak ilamsız takiplerde bağlama limanı icra dairesinin yetkili olmasını ve donatana karşı bağlama limanı icra dairesinden ihtiyati haciz talep edilebilmesini sağlar.<sup>54</sup>

Bağlama limanının belirlenmesi yetkili sicil dairesinin belirlenmesinde önemlidir. TTK'nın 841/ 1. maddesine göre, gemi, malikin dilediği yerde değil bağlama limanının tabi olduğu sicil dairesince tescil olunur.<sup>55</sup>

Bağlama limanının belirlenmesi kaptanın temsil yetkileri bakımından da önemlidir. Kaptanın, donatana temsil hususunda sahip bulunduğu kanuni temsil yetkisinin kapsamı, hukuki muamelenin yapıldığı sırada geminin bağlama limanında bulunup bulunmadığına göre değişmektedir.<sup>56</sup>

### **2.4.3 GEMİ SİCİLİ**

Gemilerin kaydedildikleri sicile gemi sicili denilir. Gemi siciline gemiye ve geminin mülkiyetine dair kayıtlar tescil edildiği için gemi sicilleri gemi üzerinde mülkiyet, rehin, intifa hakları gibi hukuki ilişkilerin aydınlatılmasını sağlar.<sup>57</sup>

Gayrimenkullerde aleniyeti tapu sicilleri, tacirlerde ticaret sicili, gemilerde ise gemi sicili sağlar. Gemi sicillerinin aynı hakların doğumunda kurucu olması, aleni olması, kamu güvenliği, sicil kayıtlarının güvenlik açısından karine teşkil etmesi gibi fonksiyonları bulunmaktadır.<sup>58</sup>

---

<sup>53</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 99.

<sup>54</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 33, KENDER/ÇETİNGİL, s. 208.

<sup>55</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 31, ÇAĞA/KENDER, s. 52.

<sup>56</sup> CAN, s. 63.

<sup>57</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 34.

<sup>58</sup> ÇAĞA / KENDER, s. 64-65, CAN, s. 31, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 107.

Yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı Türk hukukunda, Türk Gemi Sicili, İnşa Halinde Gemilere Mahsus Sicil ve Türk Uluslararası Gemi Sicili olmak üzere üç ayrı sicil teşkilatı kurulmuştur.

TTK'nın 839. maddesine göre, Türk gemileri için gemi sicili tutulur. Türk gemi sicilleri hükümetin uygun göreceği yerlerde tutulur.

TTK'nın 840. maddesine göre, Türk gemi siciline, TTK'nın 823. maddesindeki Türk bayrağı çekme hakkına haiz ticaret gemileri kaydolunabilecektir.<sup>59</sup>

TTK'nın 858–864 maddeleri arasında düzenlenmiş, İnşa Halinde Gemilere Mahsus Sicile tezgahta yapılmakta olan gemiler tescil edilir. TTK'nın 858. maddesine göre, bir yapı eğer üzerinde bir ipotek tesisi olunacak ya da icrai veya ihtiyati haciz söz konusu ise bu sicile tescil edilebilir.<sup>60</sup>

İnşa Halinde Gemilere Mahsus Sicil hem teminat hukuku hem de takip hukuku bakımından belli amaçlara hizmet eden bir sicildir.<sup>61</sup>

Günümüzde ise uluslararası alanda kullanılan dört çeşit gemi sicili vardır. Bunlar geleneksel ulusal siciller (traditional home registries), Off-shore siciller (off-shore registries), Açık siciller, elverişli siciller (open registries, flags of convenience), Uluslararası siciller, ikinci sicillerdir (international registries, second registries).<sup>62</sup>

Özellikle günümüzde gemi sahiplerinin ulusal sicillerden kaçıp işletmeleri altındaki gemileri özellikle vergi avantajlarından yararlanmak amacıyla ülke dışındaki diğer sicillere kaydettirmeye başlamasından sonra ülkeler birbirleriyle rekabet edebilmek için kendi sicillerinin yanında yabancı armatörlere de kayıt olabilme imkânını tanıyan uluslararası gemi sicillerini oluşturmuşlardır.<sup>63</sup> Gemi sahiplerinin ulusal sicillerden kaçıp (flagging out) kısmen veya tamamen gemilerini elverişli bayrak (FOC) ülkelerine tescil ettirmelerinin sebepleri vergi yükümlülüğünün az olması, tescil maliyetlerinin ve gemi adamı maliyetlerinin düşük olmasıdır.<sup>64</sup>

<sup>59</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 34.

<sup>60</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 46.

<sup>61</sup> “Teminat bakımından inşa halinde bir gemi geminin inşası devam etmesine karşın inşa edilen yapı üzerinde ipotek tesis edilebilmesi imkânını sağlar. Takip hukuku bakımından ise inşa halindeki gemiye uygulanacak ihtiyati ve icrai haczin yapının inşaatını durdurmasının önüne geçilmek istenmiştir. Bu açıdan kanun koyucu bu sicile tescil edilen gemiler üzerinde haciz işlemlerinin tescil yoluyla uygulanmasını sağlamıştır.” CAN, s. 48.

<sup>62</sup> Geniş bilgi bkz. EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s.13-18.

<sup>63</sup> ATAERĞİN, Selim, Türk Uluslararası Gemi Sicili, Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003 s. 63-65.

<sup>64</sup> TUGS “kolay bayrak” kavramına getirilen tedbirler sonucu oluşturulmuştur. Kolay bayrak (flag of convenience) yabancı uyrukluların maliki bulunduğu ya da kontrolünde tuttuğu gemileri uygun şartlar altında tescil etmek” anlamına gelmektedir. Ancak gemi malikinin vatandaşı olduğu ülke ile gemi arasındaki bayrak ilişkisi bu suretle sona

Bahsedilen gelişim sürecinin Türk deniz ticaretini olumsuz yönde etkilediğini de dikkate alan kanun koyucu, ticaret gemileri bakımından Türk bayrağını da tercih edilen bir bayrak haline getirmek amacıyla, 16.12.1999 tarihli 4490 sayılı kanun hükümleri ile Türk Uluslararası Gemi Sicili'ni (TUGS) kurmuştur.<sup>65</sup>

Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra uygulaması için Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği çıkarılmıştır. Böylece Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye olan katkısını artırmak için Türk Gemi Sicili dışında tali (ikincil) bir sicil daha kurulmuştur.<sup>66</sup>

#### 2.4.4 GEMİLERİN MİLLİYETİ

Gemilerin milliyeti gemilerin hüviyetini belirleyici unsurlarından biridir. Her geminin tabii olduğu bir milliyeti vardır, yani her gemi bir devletin bayrağını taşır. Gemilerin milliyetleri ise taşıdıkları bayrağa göre belirlenir.

Bir geminin, belli bir devletin uyrukluğunda olması, geminin taşıdığı bayrakla simgelenir. Başka bir deyişle, geminin uyruğu taşıdığı ulusal bayrağa bakılarak belirlenir. Burada söz konusu olan bayrak geminin taşımaya yetkili olduğu ulusal bayraktır.<sup>67</sup>

Gemi ile ilgili olarak ortaya çıkan hukuki ihtilafların çözümünde gemilerin tabii oldukları devlet kanunları ve diğer mevzuat esas olacaktır. İşte yukarıda kısaca açıklanan hususlar her geminin bir devlete bağlanması lüzumunu ortaya çıkarmaktadır.<sup>68</sup>

TTK'nın 823. maddesi uyarınca, kural olarak yalnız Türk gemileri Türk bayrağı çekebilir ve her Türk gemisi Türk bayrağı çekmeye mecburdur. Kanun açıkça Türk vatandaşlarına ait olan gemilerin Türk gemisi olduğunu hükme bağlamıştır. Bu nedenle, geminin tabiiyetinin belirlenmesinde geminin maliklerinin tabiiyeti büyük önem taşımaktadır. Geminin maliki gerçek kişiler olabileceği gibi tüzel kişilerde olabilir; her iki hale göre de geminin milliyeti farklı şekilde tespit edilecektir.

---

ermekte ve bu devletin söz konusu gemi üzerinde bulunan hukuki hak ve kontrol imkanı da bitirmektedir. Kolay bayrağa karşı getirilen tedbirlerden bir Kolay bayrağın sağladığı imkanları aynen sunmak, buna karşılık ulusal bayrak ile mülkiyet arasındaki bağı bozmamak için offshore ya da uluslararası siciller ihdas etmek. TUGS ta bu tedbirlerden biridir" bkz. ÜLGNER, Fehmi, Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle İlgili Bir Değerlendirme, [http://www.ulgener.com/upload/lib/01\\_TUGS.doc](http://www.ulgener.com/upload/lib/01_TUGS.doc), saat 13.15, 01.03.2010.

<sup>65</sup> CAN, s. 56.

<sup>66</sup> ÇAĞA / KENDER, s. 64-65.

<sup>67</sup> AYBAY, Rona, Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu, Gündüz Ökçün'e Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/454/5123.pdf>, 12.03. 2010, saat 15.10.

<sup>68</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 38.

TTK'nın 823. maddesine göre, geminin sahiplerinin gerçek kişiler olması durumunda geminin Türk gemisi kabul edilebilmesi için:

- Gemi tek bir kişinin malı ise, bu şahsın Türk vatandaşı olması lazımdır.
- Gemi birden çok gerçek kişinin malı ise, maliklerin hepsinin Türk vatandaşı olması gereklidir.

Yargıtay konuya ilişkin verdiği kararlarda; “Bir geminin; Türk gemi siciline tescil edilebilmesi için, öncelikle o geminin tescile uygun gemilerden olması, ayrıca buna ek olarak Türk bayrağını çekme hakkı olan bir Türk gemisi olması ve yabancı bir ülkenin gemi sicilinde kayıtlı olmaması gerektiğine ” bir başka kararında ise, “Türk gemisi niteliğini kazanmış durumda olan bir geminin mülkiyet paylarından birinin yabancıya satılması halinde, yapılan satışın geçerli olduğuna ancak bu satış sonucunda geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceğine<sup>69</sup>” hükmetmiştir.

Tasarının 940/3 maddesinde yeni bir düzenleme yapılmıştır. Düzenlemeye göre, birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kimseye ait olan gemiler, paylarının çoğunluğunu Türk vatandaşlarına ait olması şartıyla Türk gemisi sayılacaktır. Böylece geminin birden çok gerçek kişinin malı olması durumunda, elbirliği mülkiyeti ile paylı mülkiyet arasında bir ayırım yapılmıştır. Tasarıdaki düzenlemeye göre paylı mülkiyet halinde payların çoğunluğunun, elbirliği mülkiyeti halinde maliklerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla geminin Türk gemisi sayılacağını hükme bağlanmıştır.

TTK'nın 823. maddesine göre, geminin sahiplerinin tüzel kişiler olması durumunda geminin Türk gemisi kabul edilebilmesi için tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş bir tüzel kişi olması şarttır.

Türk ticaret siciline tescil edilmiş ticaret şirketlerinde şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk olması ve ayrıca şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması zorunludur.

Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler ise paylarının yarısından fazlasının Türklere ait alması ve iştiraki idare ile temsil etmeye yetkili müşterek donatanların çoğunluğu Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

---

<sup>69</sup> Yarg. 11. H.D, T.19.06.1987, E. 1987/1746, K. 1987/3737 karar özeti AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s. 60-63'ten alınmıştır. Yarg. 11. H.D, T.15.05.1987, E. 1987/280, K. 1987/2953, sayılı kararı özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)'dan alınmıştır

Dernek ve vakıflarda ise yönetimi teşkil eden şahısların çoğunluğunun Türk olması lazımdır.

### **3. DONATAN VE GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİ**

Deniz ticaretinin merkezi unsurlarından biride halk arasında armatör olarak bilinen donatandır.

TTK'nın 946. maddesine göre, donatan, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. Buna göre bir gerçek veya tüzel kişinin donatan sıfatına sahip olabilmesi için:

- bir ticaret gemisi mevcut bulunması,
- bu kişinin gemi üzerinde mülkiyet hakkına sahip olması,
- ticaret gemisinin maliki, gemiyi kendi adına ve kazanç elde etmek amacıyla işletmesi gerekmektedir.

Bir geminin deniz ticaretinde kullanılması aynı zamanda ticari işletmeye vücut verdiğiinden, donatanın mevkiinde olan kişiler birçok halde aynı zamanda tacir sıfatına da haizdirler. Bu durumda bir donatanın ayrıca tacir sayılması onun tacirler hakkında hükümlere (TTK'nın madde 20 vd.) tabi olması sonucunu doğurur.<sup>70</sup>

TTK'nın 946/2 maddesi gemi işletme müteahhidini tarif etmiştir. “Kendisinin olmayan bir gemiyi kendi namına deniz ticaretinde bizzat veya bir kaptan aracılığı ile kullanan kimse de üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan” sayılır.

Gemi işletme müteahhidi iç münasebetinde gemiyi kullanmasına esas teşkil eden gemiyi kullanmasından doğan bütün borçlardan sorumludur. Kurtarma ve yardım ücretleri, müşterek avarya, gemiye düşen garame alacakları, çatmadan doğan tazminat alacakları gibi. Dış münasebetlerinde ise üçüncü şahıslara karşı donatanın hak ve borçlarına haizdir. Çatma, müşterek avaryadan doğan akit dışı borçlar gibi. Geminin kullanılmasından doğan hak ve alacaklar kendisine ait olacağı gibi geminin kullanılmasından doğan bütün borçlar ona aittir. Örneğin, istihdam ettiği gemi adamlarının ücretlerini ödemekle yükümlüdür, kaptan gemi malikini değil onu temsil edeceği için kaptanın kanuni yetkisi dahilinde yapmış olduğu borçlardan o mesul olacaktır.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> CAN, s. 153.

<sup>71</sup> ÇAĞA / KENDER, s. 120.

Tasarı ise 1061. maddesinde donatanı ve gemi işletme müteahhidini farklı bir şekilde tanımlamıştır. Donatan gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki şeklinde tanımlamıştır. Tasarının 1061/2 maddesinde ise, gemi işletme müteahhidi, “kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak maksadıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kişi ” olarak tanımlanmıştır.

### 3.1 DONATANIN SORUMLULUĞU

Her borçlu gibi donatanda borçlarından kaide olarak sınırsız mesuldür. Yani alacaklı alacağın tamamı için donatanın bütün malvarlığına müracaat edebilir. Ancak deniz hukuku bu kurallara bazı istisnalar koymuştur. Sınırsız sorumluluk esasının deniz hukukunda istisnasız uygulanması ile donatan iktisaden çöküntüye girebilirdi. Donatan gemisini sefere göndermekle zaten esasen büyük bir kapital rizikosu altına girmektedir.<sup>72</sup>

Diğer taraftan donatan kaptanın muameleleri, gemi adamlarının kusurlu hareket etmeleri yüzünden ağır borçlar altına girebilmekte üstelik bir çok kere bunlara engel olma imkanına da sahip bulunmamaktadır. Bunlar için doğacak sorumluluk ise bir donatanın bütün sermayesini elinden alabilir. Bu sebepten bütün memleketlerde donatanın sorumluluğunun kanunen sınırlandırılmasına başvurulmuştur.<sup>73</sup>

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması fikri deniz ticaretinin kendine özgü özelliği sonucunda ortaya çıkardığı bir sonuçtur. Deniz Ticareti hukukunda yatırım büyük olduğu gibi tehlikelerde yüksektir.<sup>74</sup> Bir şilebin lüks bir yolcu gemisine çarptığını neticede her iki geminin battığını ya da zarar gördüğü bir durumu ele alalım. Bu takdirde şilep donatanı sınırsız mesul olursa deniz ticaretine koyduğu bütün malvarlığı değerini kaybedecektir.<sup>75</sup> Bu sebepten kanun koyucu donatanın sorumluluğu konusunda borçlar hukukunun sorumluluğa ilişkin genel hükümlerinden ayrı bir düzenleme yapma ihtiyacı hissetmiştir.<sup>76</sup>

Donatanın sorumluluğu hususunda çeşitli devletlerde, geminin hacmine göre belirli bir meblağ ile sorumluluk, gemi ve navlunun değeri ile sorumluluk, terk sistemi, karma sistem, aynı sorumluluk sistemi, sınırsız sorumluluk sistemi gibi değişik sistemler kabul edilmiştir. TTK ise farklı esaslara dayanan değişik sistemleri öngörmüştür.<sup>77</sup>

<sup>72</sup> ÇAĞA/ KENDER, s. 133.

<sup>73</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 70-71.

<sup>74</sup> BARLAS, Nuray, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısının Hukuki Niteliği, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s. 6.

<sup>75</sup> ÇAĞA/ KENDER, s. 134.

<sup>76</sup> İZVEREN/FRANKO/ ÇALIK, s. 100.

<sup>77</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 151-153.



TTK sisteminde donatanın sorumluluğu karma bir yapıdadır. TTK'nın 948 ve 993. maddelerinde donatan sınırlı ayni, TTK'nın 1252 ve 1255 maddelerindeki hallerde sınırlı şahsi olarak sorumlu iken, TTK'nın 949. maddesindeki hallerde ise sınırsız olarak sorumludur.<sup>78</sup>

Ticaret Kanunu'nda donatanın geminin işletilmesinden doğan bazı borçlar hariç, sadece gemi ve navlunla sorumlu olması esas benimsenmiştir. Sınırlı ayni sorumluluk ismi verilen bu durumlarda donatan bazı istisnalar hariç olmakla birlikte yalnızca gemi ve navlunla yani malvarlığının yalnızca belirli bir kısmıyla sorumludur. Kanun koyucu donatanın sınırlı ayni sorumluluğunu teşkil eden gemi ve navlun için, TTK'nın 1242/1.maddesi ile deniz serveti tabirini kullanmıştır.<sup>79</sup>

Türk hukuku donatanın sorumluluğu konusunda esas olarak Alman Ticaret Kanundaki sınırlı sorumluluk esasını benimsemiştir. Buna karşın Almanya 1972 tarihinde bu sistemi terk etmiş ve 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin ortak hükümlerini kabul etmiştir.<sup>80</sup>

Donatanın sorumluluğu “ile sorumluluk” ve “den sorumluluk” şeklinde iki ana şekilde incelenir.<sup>81</sup> Donatanın ne sebeple sorumlu olacağı hususu onun “den sorumluluğunu” buna karşın bir kere sorumlu olduğu takdirde bundan ne ile sorumlu olacağı hususu onun “ile sorumluluğunu” belirler.<sup>82</sup>

### 3.1.1 DONATANIN “-İLE” SORUMLULUĞU

Bir borcun yerine getirilmesini sağlamak amacıyla bir kimsenin malvarlığına müracaat edilebilmesini sağlayan sorumluluğa “ile sorumluluk” denir. Donatanın bir kere sorumlu olduğu takdirde bundan ne ile sorumlu olacağı hususu onun -ile sorumluluğunu gösterir.

Eğer kanun ya da sözleşme, alacaklının borçlunun malvarlığına cebri icra yoluyla başvurarak alacağını alma hakkını bir şekilde sınırlamışsa bu takdirde borçlunun ile sorumluluğu sınırlı sorumluktur. Sınırlı sorumluluğu ise iki şekilde inceleyebiliriz<sup>83</sup>

<sup>78</sup> ÇAĞA/ KENDER, s. 122.

<sup>79</sup> CAN, s. 157.

<sup>80</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 70.

<sup>81</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 70-71, CAN, s. 153 vd, İZVEREN/ FRANKO/ ÇALIK, s. 109, TEKİL, Deniz Hukuku s.153-163, ÇAĞA KENDER, s. 122-142.

<sup>82</sup> Kalpsüz, doktrinden farklı olarak, donatanın sorumluluğunun -ile sorumluluk ve -den sorumluluk olarak ayrılmasını mantıksız ve Türk diline aykırı bulmaktadır. “Böyle önemli kavramları gelişi güzel bir takıya bağlı kılarak ifade etmek ve birbirinden ayırmaya çalışmak yanlış anlamlara gelir.” Kalpsüz, den sorumluluk yerine donatanın tazminat ödeme yükümlülüğü, ile sorumluluk yerine ise donatanın borcunu ödemediği zaman mal varlığına başvurulmasını kullanmaktadır.”KALPSÜZ, Turgut, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler Tartışmalar, Ankara 1983, s. 45, 91.

<sup>83</sup> Açıklamalar için bkz. KENDER/ÇETİNGİL, s. 70-71, CAN, s. 153 vd, İZVEREN/ FRANKO/ ÇALIK, s. 109,

**a-)Donatanın sınırlı aynı sorumluluğu:** bu sorumluluğun benimsenmesi sonucunda alacaklılar alacağın tamamı için fakat borçlunun yalnızca deniz servetine başvurabilecekler, deniz serveti dışındaki malvarlığına ise el koyamayacaklardır.

TTK'nın 948 maddesi ile donatanın alacaklılarına karşı, bazı istisnalar hariç yalnızca malvarlığının belli bir kısmıyla sorumlu olması esasını düzenlenmiştir. Buna göre donatan alacaklılarına karşı yalnızca deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile sorumludur.

**b-)Donatanın sınırlı şahsi sorumluluğu:** kanun alacaklıya borçlunun haczedilebilir bütün mallarına fakat (alacak miktarına bakılmaksızın ) belirli bir miktara kadar el koyabilme yetkisi tanımaktadır.

Donatan bazı fiilleri ile deniz servetine dahil değerlere alacaklının el uzatmasına mâni olur veya bu değerleri tehlikeye düşürürse sınırlı şahsî olarak sorumlu olur. Donatan aşağıdaki hallerde sınırlı şahsi sorumludur:

- Donatanın navlunu tahsili (TTK m. 1252),
- Navlunun, navlun üzerinde rehin hakkı sahibi olan alacaklılardan bazılarına ödenmesi (TTK m. 1253),
- Geminin cebri icra veya zaruri satışı (TTK m. 1254) ve geminin yeni bir yolculuğa çıkarılması (TTK m. 1255),
- Müşterek avarya halinde verilen tazminat (TTK m. 1256).

### 3.1.2 DONATANIN “-DEN” SORUMLULUĞU

Donatanın sözleşme ya da fiilden doğan borcuna -den sorumluluk ya da donatanın hangi sebeplerle sorumlu olacağı hususunu den sorumluluk belirler.

Donatanda her gerçek kişi ve tüzel şahıs gibi kural olarak bütün hukuki tasarruflarından ve fiillerinden sorumludur. Hukuk düzeninde kural olan sınırsız sorumluluk halidir; sınırlı sorumluluk istisnadır. Kanunda sorumluluğun sınırlı olduğuna dair bir hüküm bulunmadıkça donatan kural olarak bütün malvarlığı (deniz ve kara serveti) ile sınırsız sorumludur.<sup>84</sup>

---

TEKİL, Deniz Hukuku s. 153-163, ÇAĞA KENDER, s. 122-142.

<sup>84</sup> Donatanın sınırsız ve şahsi sorumluluğuna ilişkin açıklamalar için bkz. CAN, s. 165-167, AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s. 69.vd, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 163,475, DOĞRUCU, Muhittin, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, Beta Yayınları, İstanbul 1997, s. 38-39.

Buna göre donatan aşaşıdaki hallerde sınırlı sorumluluk esasından yararlanamaz:

- Haksız fiiliyle başkasına verdiği zararlardan, ( BK m. 41)
- TTK'nın 948/3. 949 ve 989. maddelerine göre, "Gemi adamlarının iş ve hizmet akitlerinden doğan borçlarından, kaptana yapılması için özel yetki verdiği işlemler dolayısıyla ve kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı işlemler ile bizzat donatan tarafından akdedilip de, ifası kaptana düşen bir sözleşmeden doğan borçların hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinde, bizzat kusurlu ise veya bu borçların ifasını ayrıca tekeffül etmiş ise.

## **4. GEMİ ALACAKLISI HAKKI**

### **4.1. GENEL OLARAK**

Bu bölümde gemi alacaklısı hakkının bütün özellikleri ayrıntılı olarak incelenmeyecek ve sadece konumuzu ilgilendiren temel özellikleri üzerinde durulacaktır. Buna göre sırasıyla gemi alacaklısı hakkı, gemi alacağı'nın hukuki niteliği, kapsamı, Ticaret Kanunu'nda düzenlenen gemi alacaklarının neler olduğu, gemi alacakları aralarındaki yasal sıralamayı ve gemi alacaklısı hakkının özellikleri anlatılacaktır.

### **4.2 GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI**

Bir kanuni rehin hakkı olarak gemi alacaklısı hakkının temin ettiği alacak hakkı, gemi alacağı olarak ifade edilmektedir.

Gemi alacaklısı hakkı, TTK'nın 1235. maddesinde belirtilen alacaklardan birinin bulunması halinde, alacak sahibine, alacağını deniz servetinin her zilyedine karşı ileri sürerek (TTK m. 1236/2), diğer bütün adi rehinli alacaklılardan önce almayı sağlayan (TTK m.1257) imtiyazlı, kanuni bir rehin hakkıdır.<sup>85</sup>

TTK'nın 1235. maddesinde sayılan alacaklar hak sahiplerine gemi alacaklısı hakkı denilen diğer adi ve rehinli haklardan önce gelen bir imtiyaz sağlamaktadır. Bu imtiyaz alacağın, borçlu donatanın başkaca malvarlığını aramaya gerek kalmadan doğrudan doğruya gemiden istifa edebilmesi ve daha da önemlisi gemi üzerinde daha önce tesis edilmiş alacak haklarından önce gelmesi şeklinde tezahür etmektedir.<sup>86</sup>

<sup>85</sup> BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s.6.

<sup>86</sup> DOĞRUCU, s. 18.

Gemi alacaklısı hakkı gemi ve navlun üzerindeki kanuni rehin hakkıdır. Gemi alacaklısı hakkı kanunda öngörülen belirli alacaklardan birinin doğması ile birlikte sicil dışında mevcudiyet kazanır.<sup>87</sup>

Bu niteliği ile gemi alacaklısının bahsettiği kanuni rehin hakkı, doğrudan doğruya veya tescilsiz kanuni rehinin bir örneğini teşkil eder. Doğumu ve mevcudiyeti devam ettirmesi ne teslimine ne tescile ihtiyaç gösterir. Hatta bu nevi haklar tescil olunmaz.<sup>88</sup>

Buna göre TTK'nın 1235. maddesindeki geminin işletilmesinden doğan bazı alacaklar doğdukları andan itibaren deniz serveti üzerinde alacaklı lehine kanuni rehin hakkı sağlamaktadır. Bilindiği üzere rehin haklarını kendi içinde taşınır; taşınmaz rehni ya da alacak rehni olarak ayrılmaktadır. Bu açıdan gemi (ve eklentisi) üzerinde doğan gemi alacaklısı hakkı taşınır rehni niteliğindedir.<sup>89</sup>

Gemi alacaklısı hakkının kabul edilmesinin temelinde deniz ticareti hukukunun alacaklı borçlu arasındaki bozulan dengeyi yeniden sağlama fikri yatmaktadır.

Donatanın ticarî faaliyetleri sonucunda doğan borçlarının genel olarak sınırlı aynı sorumluluk sistemine sahip olması, donatan karşısında yer alan ilgililer aleyhine menfaatler dengesini bozmaktadır. Donatanın sınırlı aynı sorumluluğu ile donatan alacaklılara karşı korunurken, alacaklıların da haklarını kolay alabilmeleri ve yanlar arasında bir eşitlik sağlanması fikri hasıl olmuştur.<sup>90</sup> Buna göre, geminin işletilmesinden doğan alacak sahipleri, donatanın tüm malvarlığına değil, ancak gemi ve navlundan oluşan deniz servetine müracaat etmek imkânı bulacaktır. Sınırlı aynı sorumluluk sisteminin uygulanmasında, alacaklı aleyhine bozulan dengeyi tekrar sağlamak, alacakların deniz servetinden tahsil edilmesini ve geminin sefer sırasında kredi ihtiyacının karşılanmasını kolaylaştırmak gibi sebepler dikkate alınarak gemi alacaklısı hakkı olarak ifade edilen kanunî rehin hakkı kabul edilmiştir.<sup>91</sup> Örneğin yolculuk esnasında geminin kumanya, yakıt, tamirat ve benzeri ihtiyaçları karşılamak üzere kredi bulmasını kolaylaştırmak, gemiyi tehlikeden ve zayi olmasından koruyacak, kurtaracak olanların bu emeklerinin karşılığını alabilmelerini sağlayabilmek.<sup>92</sup>

---

<sup>87</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 70.

<sup>88</sup> KALPSÜZ, Turgut Gemi Rehni, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2001, s. 12.

<sup>89</sup> ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, III, Beta Yayınları, B. 4, İstanbul 2005, s. 113.

<sup>90</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısının Hakları, s. 220.

<sup>91</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s.1-2, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 6.

<sup>92</sup> DOĞRUCU, s. 18.

### 4.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ HUKUKİ NİTELİĞİ

Gemi alacaklısı hakkının hukuksal niteliği konusunda doktrinde ağırlıklı olarak kabul gören görüş hakkın kanuni rehin hakkı olduğudur. Bu görüş taraftarları gemi alacaklısı hakkının imtiyaz bahşeden ve kanundan doğan bir rehin hakkı olduğunu beyan etmektedirler. Bu görüş taraftarlarına göre deniz serveti el değiştirirse bile şahsi borçlu sıfatı değişmez ve hakkı iktisap eden deniz serveti üzerinden rehin hakkının infazına katlanmak zorunda kalacaktır.<sup>93</sup>

Kalpsüz'e göre, gemi alacaklısı hakkı şahsi bir haktır. Ancak diğer şahsi haklardan farklı olarak, alacaklısına borcu ilgili bulunduğu deniz serveti üzerinde onun her malik ve zilyedine karşı ileri sürülebilecek bir rehin hakkı verir. Alman Hukuku'nda hakim olan bu görüşe göre, gemi alacaklısı hakkı kanuni bir rehin hakkıyla teminat altına alınmış şahsi bir alacak hakkıdır. Kanuni rehin hakkı ise, gemi alacaklısı hakkına bağlanan bir sonuçtur.<sup>94</sup>

Yargıtay verdiği kararlarda gemi alacaklısı hakkının kanuni rehin hakkıyla teminat altına alınmış bir alacak olduğunu vurgulamıştır.<sup>95</sup>

### 4.4 GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLAR

TTK 'nın 1235. maddesinde yer alan ve alacaklısına gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar şunlardır;<sup>96</sup>

<sup>93</sup>, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 127, ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 221, ÇAĞA / KENDER, III, s. 2-5, CAN, s. 162, DOĞRUCU, s. 39-40.

<sup>94</sup> Alman Hukukunda şahsi hak kabul edildiğine ilişkin açıklama için bkz. KALPSÜZ, Gemi Rehni (dn.18), s.13.

<sup>95</sup> Yarg. 11. H.D, T.02.07.1996, E. 1996/4837, K.1996/6950 "Gemi alacaklısı hakkı; alacaklının, alacağını deniz servetinden, öncelikle almasını sağlayan bir tür kanuni rehin hakkıdır. Bu hak, kanundan doğmakta ve tescilsiz kazanılmakta olup, rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş bulunan diğer bütün alacaklara takaddüm eder."

Yarg. 11. H.D, T.23.02.2004, E. 2003/6823, K. 2004/1646 "Gemi alacaklısı hakkını veren alacağın doğduğu gemi üzerinde, gemi alacaklılarının kanuni rehin hakları söz konusu olup rehin hakkı, gemiye zilyet olan her üçüncü kişiye ileri sürülebilir. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla talepte bulunan kişiyi, hakkını istemekten men edemez." karar özetleri [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)'dan alınmıştır.

"Yargıtay 11. H.D T.12.05.2000,E.1998/8976, K.2000/4166 "belirtmek gerekir ki gemi alacaklısı hakkı, aslında şahsi bir haktır. Sair nispi haklardan farkı olarak gemi alacaklısı hakkına sağladığı mütabele hakkı, Borçlar Hukuku unsurları ile aynı unsurlardan tereküp eder. Başka bir anlatımla burada bir alacak hakkı ile bir aynı hakla birleşmektedir. Öyleyse gemi alacaklısı hakkı, doğumu anında donatan veya gemi işletme müteahhidine dönük gemi üzerinde bir rehin hakkı ile temin edilmiş bir alacak hakkıdır. Buna karşın aynı mesuliyet gemi kimin eline geçmiş olursa olsun geminin mülkiyeti ile birlikte intikal eder. Geminin el değiştirmesi neticesinde borç kimin şahsında doğmuş ise onda kalır. Aynı hak yani rehin hakkı TK' nın n1236/2. m. si uyarınca gemi ve navlunu takip eder. Aynı yasanın 946/2 m. si uyarınca sonradan gemiyi satın alan gemi maliki gemi alacaklısı sıfatıyla talepte bulunan kişiyi hakkını istemekten men edemez." Karar özeti için bkz. KALPSÜZ, Turgut, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988, s. 311-312.

<sup>96</sup> Açıklamalar ve daha ayrıntılı bilgi için bkz. BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ,s. 25-74, GÜNAY, M.Barış,Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 107-197.

**a-)Gemi ve Teferruatının Bekçilik ve Muhafaza Masrafları (TTK 1235/1, b. 1):** Geminin cebri icra yoluyla satılmasında, geminin son limana girmesinden itibaren doğan ve icra masraflarından sayılmayan gemi ve teferruatının bekçilik ve muhafaza masrafları gemi alacağı olarak görülmektedir.

**b-)Geminin seyrüsefer ve liman resimleri (TTK 1235/1, b.2):** Kamu kurum ve kuruluşlarının, geminin isletilmesi için doğrudan veya dolaylı olarak gerçekleştirdiği hizmetlere karşılık tahakkuk ettirilen mali yükümlülükler gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınmıştır.

**c-)Gemi Adamlarının Hizmet ve İş Sözleşmelerinden Doğan Alacakları (TTK 1235/b.3) :** Kaptan, gemi adamları, gemi zabıtları ve gemide istihdam edilen diğer kişilerin donatanla arasındaki iş sözleşmesinden doğan her türlü alacağı gemi alacağı niteliindedir.

**d-)Kılavuz ücretiyle kurtarma, yardım, fide ve itiraz ücret ve masrafları (TTK 1235/b.4):** Kurtarma ve yardım faaliyeti sonucunda talep edilebilecek ücret alacağı, gemi alacağı olarak görülmektedir.

**e-) Geminin müşterek avarya garame borçları (TTK 1235.b.5)**

TTK 1179. maddesine göre gemiyi ve yükü tehdit eden bir deniz tehlikesinden onlan koruma amacıyla, makul bir hareket tarzıyla, bilerek, olağanüstü bir fedakarlık yapılması veya olağanüstü bir masrafa katlanması halinde müşterek avaryadan söz edilecektir.

**f-) Kaptanın kredi işlemlerinden doğan alacaklar (TTK 1235/1, b. 6):** Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak, donatanı adına yaptığı kredi işlemlerinden (m. 988) doğan alacaklar gemi alacağı niteliğindedir.

**g-)Yük ve bagajın ziya ve hasarından doğan alacaklar ile navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden kaynaklanan alacaklar(TTK 1235/1, b.7)**

**h-)Kaptanın özel bir vekâletle değil, sırf kaptan sıfatı ile sahip bulunduğu kanuni yetkiye dayanarak yaptığı hukuki işlemlerle donatan tarafından akdedilmiş olup yerine getirilmesi kaptana düşen sözleşmenin yerine getirilmemesinden, ya da noksan veya fena ifasından doğan ve yukarıdaki bentlere girmeyen alacaklar (TTK 1235/1, b.8)**

**ı-) Gemi Adamlarının Kusurlu eylemlerinden Doğan Alacaklar(TTK 1235/1, b. 9):**  
Donatan, gemi adamlarının kusurlu eylemleri sonucunda üçüncü kişilere verdikleri her türlü zarardan sorumludur {m. 947). Bu şekilde ortaya çıkan alacaklar gemi alacakları arasında görölmüştür.

**j-) SSK Kurumunun Donatanlardan İsteyebileceği Bütün Alacaklar (TTK 1235/1, b. 10)**

Tasarıda hem gemi alacaklarının sayısı hem de sırası değişmiştir. Tasarıda kabul edilen gemi alacakları (deniz alacakları) 1993 Cenevre sözleşmesinde sayılan alacakların birebir çevirisini teşkil etmektedir.

Tasarının 1320 /1. maddesinde gemi alacakları, altı bent halinde şu şekilde sıralanmışlardır:

a-) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istem hakları

b-) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel bütünlüğü zedeleyen zararlardan doğan alacaklar

c-) Kurtarma ücreti

d-)Liman, kanal, diğer suyolları ve karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar ile kılavuzluk ücretlerine ilişkin alacaklar

e-)Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya veya hasar dışında, geminin işletilmesinden kaynaklanan maddî ziya ve hasara sebep olmuş haksız fiilden doğan alacaklar.

f-) Müşterek avarya garame payı alacakları

Tasarının 1320/2. maddesine göre, birinci fıkranın (b) ve (e) bentlerinde yazılı alacaklar aşğıdaki şekilde doğmuş ise gemi alacağı niteliği haiz değildir;

- Deniz yolu ile petrol yahut diğerk tehlikeli veya zararlar maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere veya milli mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta yahut diğerk yollardan güvence alınması öngörülen zararlar
- Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli, patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif mamuller veyahut atıklardan oluşan diğerk tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararlar.

Tasarı gemi alacaklarını 1320-1327. maddeler arasında düzenleyerek yeni bir yapıya kavuşturmuştur. Bu yapının temelini 06.05.1993 tarihinde, Cenevre’de kabul edilen Gemiler Üzerinde İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletler Arası Sözleşme oluşturmaktadır. Tasarıdaki düzenlemeyle alacak ile alacağa güvence sağlayan kanuni rehin hakkı kesin çizgilerle ayrılmıştır. Bu sisteme göre asıl olan alacaktır. Kanundan ötürü doğan rehin hakkı ancak, önceden doğmuş olan alacağa güvenceye kavuşturmak için vardır. Bu şekilde alacak ve buna güvence sağlayan rehin hakkı kesin olarak birbirinden ayrılmıştır. Tasarının 1320. maddesinde sıralanan gemi alacaklısı hakları belirlenirken 1993 Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir. Gemi alacaklısı hakları sınırlı sayıdadır. Dolayısıyla listenin yorum yoluyla genişletilmesi mümkün değildir.<sup>97</sup>

Tasarının deniz alacaklarını düzenleyen 1320. maddesine getirilen eleştirilerde, bu madde ile deniz alacakları arasında sıralamayı düzenleyen 1324/3. maddesi arasında sistematik bir uyumsuzluk bulunduğu ifade edilmektedir.

Tasarının 1320. maddesinin ilk metninde kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat alacağa bir gemi alacağa olarak sayılmıştı. 1993 tarihli sözleşmede böyle bir hüküm bulunmadığı için yapılan ağır eleştiriler sonucunda düzenleme metinden çıkarıldı. Buna karşın deniz alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında sıralamayı düzenleyen 1324/3. maddesinde, kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat alacağa diğerk alacaklardan önce gelir şeklinde hatalı düzenleme halen yerini korumaktadır. Kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat alacağa, deniz (gemi) alacaklısı veren haklardan çıkarılmış olduğuna göre deniz alacakları arasındaki sıralamayı belirleyen Tasarı maddesinde yer almamalıdır.<sup>98</sup>

<sup>97</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 176, 183-184.

<sup>98</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 252-253.



Tasarının 1324/3. maddesinde, kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat alacağı diğer alacaklardan önce gelir şeklinde bir düzenleme yapılmasına rağmen bu hak bir deniz alacağı olarak sayılmamıştır. Bu hak ya deniz alacağı olarak kabul edilip metne eklenmeli ya da 1324/3. maddesindeki sıralamadan çıkarılmalıdır.<sup>99</sup>

Kanaatimce, Tasarının 1320 maddesi ile getirilen en önemli değişiklik, TTK 1235/6 maddesinde düzenlenmiş kaptanın kredi muamelelerinden doğan gemi alacaklarına (geminin zaruri ihtiyaçlarından doğan gemi alacaklısı haklarına)<sup>100</sup> tasarıda yer verilmemiş olmasıdır. Zira uygulamada birçok dava TTK'nın 1235/6 maddesine dayanarak açılmaktadır.

Yargıtay, açık ve dalgalı denizlerde geminin güvenliğini sağladığı için zincir satımından doğan alacakların,<sup>101</sup> gemiye verilen içki, sigara ve kumanya hizmetlerinin<sup>102</sup> ve yakıt alacaklarının,<sup>103</sup> TTK 1235/6 maddesi uyarınca alacaklısına gemi alacağı hakkı vereceğini ifade etmiştir.

Tasarı ile gemi alacaklarının sayısı azaltılmış ve bu haklara gemi alacaklısı hakkı verilmemiştir.

#### **4.5 GEMİ ALACAKLARI ARASINDAKİ KANUNİ SIRALAMA**

Gemi alacakları arasındaki sıralamada yaşanan problemler özellikle geminin cebri icra yoluyla satışı esnasında, icra müdürlüğünce yapılacak sıra cetvelinde gemi üzerinde birden fazla gemi alacaklısı hakkı takyidatı var ise ortaya çıkmaktadır.

TTK'nın 1257. maddesine göre, gemi alacaklısı hakkı deniz serveti üzerinde ipotekle temin edilmiş olsun veya olmasın diğer bütün alacaklardan önceliğe sahiptir. Gemi alacaklısının öncelik hakkı olarak sağladığı imtiyaza göre diğer tüm alacakların ve ipotegün evvel veya sonra doğuş olmasına bakılmaksızın yapılacak sıralamada önce gelecektir.

---

<sup>99</sup> ALGANTÜRK, Light, Didem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi s:10 2006/2 s. 143.

<http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf> saat 21.15, 01.03.2010

<sup>100</sup> TTK 1235/6 maddesinde kaptanın kredi muamelelerinden doğan alacakların gemi alacağı olarak kabul edilmesi için: kaptan tarafından yapılmış olması, kaptanın yetkisi dahilinde yapılmış olması, mal veya hizmetlerin geminin bakımı ve yolculuğun başarılı olması için yapılmış olması ve geminin bağlama limanı dışında yapılmış olması gerekir.

<sup>101</sup> Yarg. 11. H.D T.5.04.2000, E. 1999/8947, K.2000/2230 karar için bkz. GÜNAY, s. 152.

<sup>102</sup> Yarg. 11. H.D T.03.04.2002,E. 2001/9311, K.2002/2860 karar için bkz. GÜNAY, s. 152.

<sup>103</sup> Yarg. 11. H.D T.21.09.1999E. 1999/1894, K.1999/6816 karar için bkz. GÜNAY, s. 152.

Kanunun gemi alacaklısına tanıdığı bu düzenlemeyle gemi alacaklısı hakları bütün adi ve rehinli alacaklardan daha önce gelir. Özellikle icra müdürlüğünce geminin satışından önce yapılacak gemi üzerindeki sıralamada, gemi alacaklısı hakkının bu kanundan doğan öncelik hakkına riayet edilmemesi sebebiyle uyuşmazlıklar çıkmaktadır. Yapılan sıralamalara karşı sıra cetveline itiraz ya da itiraz ile terkin davaları açılmaktadır.

TTK gemi üzerinde birden fazla gemi alacaklısı varsa bu durumda yapılacak sıralamayı ise ayrıca düzenlemiştir. Buna göre TTK'nın 1247–1250 maddeleri arasında gemi alacakları arasında yasal bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre genel kural şöyledir;<sup>104</sup>

- TTK'nın 1247 maddesine göre, gemi ve teferruatının bekçilik ve muhafaza masraflarından doğan gemi alacaklısı hakkı (TTK m. 1235/b. 1) doğuş tarihlerine bakılmaksızın diğer bütün gemi alacaklısı haklarından önce gelir.
- TTK'nın 1250/5. maddesine göre, Sosyal Sigortalar Kurumunun donatana yönelik alacaklardan doğan gemi alacaklısı hakkı (TTK m. 1235/b. 10) ise doğuş tarihlerine bakılmaksızın diğer bütün gemi alacaklısı haklarından sonra gelir.

Burada sayılanların dışında kalan gemi alacakları arasındaki sıralama yapılırken bunların aynı yolculuktan doğup doğmadığını tespit etmek gereklidir.

#### **4.5.1 Aynı Yolculukta Meydana Gelen Alacaklar**

Geminin satış bedelinden, önce icra masrafları ile limandaki bekçilik ve muhafaza masrafları indirilir. Bunun dışında ise aynı yolculukta meydana gelen kanuni rehin hakları arasında sıralama şöyledir: (TTK m. 1247, 1249)

- Gemi seyrüsefer ve liman resimleri ve hususiyle şamandıra, fener, karantina ve liman paraları,
- Gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacakları, kılavuz ücretleriyle kurtarma yardım ücretleri,
- Müşterek avarya alacağı, kaptanın kanunî yetkisine dayanarak yaptığı kredi işlemlerinden doğan alacaklar,

<sup>104</sup> Açıklamalar için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s. 43-45, KENDER/ÇETİNGİL, s. 198-199, TEKİL, Deniz Hukuku, s.473-474, GÜNAY, s. 166-167.

- Yük ve bagajın teslim edilmemesinden veya hasara uğramasından doğan alacaklar ile yolcu ve mal taşıma akitlerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan alacaklar, kaptan tarafından yapılan veya ifası kaptana düşen mukavelelerden veya gemi adamlarının kusurlarından doğan alacaklar.

#### 4.5.2 Ayrı Yolculukta Meydana Gelen Alacaklar

TTK'nın 1248. maddesine göre, gemi alacaklısı hakları arasındaki sıralama tarihte sonuncu; sırada birinci "*last in time, first in line*" kuralı uyarınca belirlenir.

Buna göre birden fazla sefer halinde sonraki seferde doğan alacaklının daha önceki seferde doğan alacaklara karşı önceliğe sahip olduğu öngörülür.

Sıranın bu şekildeki tayini, kaptanın yolculukta kredi teminini kolaylaştırmak, gemiye kurtarma yardımı teşvik gibi sebeplere dayanır.<sup>105</sup>

Tasarının 1324. maddesi deniz (gemi) alacakları arasında sıralamayı şu şekilde düzenlemiştir:<sup>106</sup>

İlk sırada, ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta iştirak payları da dâhil olmak üzere, gemi adamlarına, gemide istihdam edilmekte olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer bedellere ilişkin istem haklarından doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

İkinci sırada, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda vuku bulan can kaybı ve cismanî zararlardan doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

Üçüncü sırada, kurtarma ücretinden doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir. Ancak kurtarma ücretinden doğan gemi alacaklısı haklarının, kurtarma faaliyetinden önce doğan gemi alacaklısı haklarına karşı önceliği bulunmaktadır.

Dördüncü sırada, liman, kanal, diğer suyolları ve karantina için ödenecek paralarla kılavuzluk ücretlerinden doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

Beşinci sırada, gemide taşınan eşya, konteynırlar ve yolcuların eşyalarına ârız olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinden kaynaklanan maddî zıya ve hasara sebep olmuş haksız fiilden doğan gemi alacakları gelmektedir.

<sup>105</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 298, KENDER/ÇETİNGİL, s. 198.

<sup>106</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 254, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 400-401.

Son sırada, müşterek avarya garame payından doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

## 4.6 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ ÖZELLİKLERİ

### 4.6.1 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ DOĞUMU

Gemi alacaklısı hakkı, TTK'nın 1235. maddesinde sayılan alacaklardan birinin ortaya çıkması ile kanundan doğmaktadır.

Gemi alacaklısı hakkının doğabilmesi için ilgili gemi zilyetliğinin devrine veya herhangi bir sicile tesciline gerek yoktur.<sup>107</sup> Gemi alacaklısı hakkının gemi siciline tescili için hukuki olarak imkan da bulunmamaktadır.<sup>108</sup> Böyle bir kanuni rehin hakkının doğması için borçlunun kabulü ya da hakkın gemi siciline kaydı gerekli olmadığı gibi borçluya herhangi bir ihtar ya da ihbar yapılmasına da gerek yoktur. Alacağın doğmasına yol açan hadisenin meydana gelmesi ile alacak meydana gelir.<sup>109</sup>

Kanuni rehin hakları ile ilgili olarak karşılaşılan en büyük sorun, gemi ipoteği gibi imtiyazlı alacakların aksine, bu türün tamamen saklı olmasıdır. Diğer bir ifadeyle gemi ipoteğinin geçerli olabilmesi bakımından bunun sicile kaydı bir sıhhat şartı iken, kanuni rehin hakkının meydana gelmesi için böyle bir şart bulunmamaktadır.<sup>110</sup>

Kanuni rehin hakları ile ilgili olarak karşılaşılan bir diğer sorunda Milletler Arası Özel Hukuk kuralları bakımından gemi ve yük alacaklısı haklarının doğuşunun tespitinde hangi hukukun esas alınacağı konusudur.<sup>111</sup>

<sup>107</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 18, ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 221, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 8, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 475.

<sup>108</sup> KALPSÜZ, Gemi Rehni, s. 12, ÇAĞA/KENDER, III, s. 18, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s.8.

<sup>109</sup> DOĞRUCU, s. 39.

<sup>110</sup> ÜLGNER, Fehmi, Kanuni Rehin Hakkı Sigortası, s.1

<http://www.ulgener.com/default.asp?id=2&sid=4&lng=EN> saat 14.55, 01.02.2010.

<sup>111</sup> “başvurulan mahkemenin hukuku (lex fori),geminin bulunduğu yeri ile bayrağı ve sicili esas alan eğilim ile temeldeki borç ilişkisini (lex causae) esas olan eğilim içerisinde temeldeki borç ilişkisinin esas alınmasını gerekir Diğer iki eğilimin kabulünün sıkıntılar doğuracaktır. Alman Hukukunda son 25 yıldır bu eğilimin kabulünün ağırlık kazandığını söyleyebiliriz.” ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 228-229.

“Gemi alacaklısı hakkı mahiyeti itibariyle bir öncelikli takip ve kanuni rehin hakkı bahşeden alacak hakkıdır. O halde bu alacağı kanunen terettüp eden sonuçların bir bütünlük içerisinde değerlendirmelerini teminen kendisini doğuran sebebe göre alacağın tabi olduğu kanunun (lex causae) uygulanmalıdır” KALPSÜZ, Turgut, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Tartışmalar, s. 308.

Doktrinde hâkim olan görüşe göre, gemiler üzerinde kanunî rehin hakları doğdukları sırada geminin bulunduğu yer hukukuna tabidirler.<sup>112</sup> Örneğin, bir gemi için bağlama limanından başka bir yerde kredili yakıt ikmali yapılmış ise, geminin bulunduğu yer hukuku kredi verenin kanunî rehin hakkı olan gemi alacaklısı hakkının doğuşuna karar verir.<sup>113</sup>

#### 4.6.2 TAKİP HAKKI

TTK'nın 1236/2 maddesine göre, gemi alacaklısı hakkı üzerinde doğduğu gemi ve navlunu devralan üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilir. Çünkü bu alacaklar gemiye ilişkin ve gemiyi takip eden alacaklardır. Üçüncü kişinin iyi niyetli olması sonucu değiştirmez ve bu durum geminin cebri icra yoluyla satılıp paraya çevrilmesini önlemez.<sup>114</sup> Böyle bir halde, gemiyi onun üstündeki tüm akdi ve kanuni rehin hakları devralan yeni malik, şayet geminin paraya çevrilmesini istemiyorsa, gemi alacaklılarının da alacaklarını ödemek zorundadır.<sup>115</sup>

Gemi alacaklısının, rehin hakkı sahibinin borçlusu donatan veya alacağın doğduğu yolculukta gemiyi işleten, taşıyandır. Deniz serveti el değiştirse bile bunlar borçlu kalmaya devam ederler sadece muhatap değişir. Doğumu sicile kayıtlı olmasına bağlı olmayan ve doğrudan doğruya kanundan doğan gemi alacaklısı hakkı gemiye zilyet olan her üçüncü kişiye karşı ileri sürülebilir.<sup>116</sup>

#### 4.6.3 ÖNCELİK HAKKI

TTK'nın 1257. maddesine göre, “Gemi alacaklılarının rehin hakları, rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş olan diğer bütün alacaklara takaddüm eder.”

Gemi alacaklısı hakkının en büyük özelliklerinden biri diğer bütün rehin haklarına ve her türlü alacak hakkına karşı önceliği (rüşhanı) bulunmasıdır.

---

<sup>112</sup> “ÇELİKEL, Aysel Milletlerarası Özel Hukuk, 7.B, İstanbul 2004, s. 246-247, TEKİNALP, Gülören, Milletlerarası Özel Hukuk, 8.B, İstanbul 2004, s. 261-262, TEKİNALP, Gülören Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler, IV (1967)2, BATİDER, s. 231, TEKİNALP, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 25” EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, (dn.295) s. 61’ den naklen.

<sup>113</sup> Konu hakkındaki ayrıntılı tartışmalar için bkz. EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s.60-62.

<sup>114</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 475.

<sup>115</sup> CAN, s.162.

<sup>116</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 6, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 9, Ayrıca bkz. Yarg. 11. H.D, T.23.02.2004, E. 2003/6823, K. 2004/1646 sayılı kararı;

“Gemi alacaklısı hakkını veren alacağın doğduğu gemi üzerinde, gemi alacaklılarının kanuni rehin hakları söz konusu olup rehin hakkı, gemiye zilyet olan her üçüncü kişiye ileri sürülebilir. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla talepte bulunan kişiyi, hakkını istemekten men edemez” karar özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)’dan alınmıştır.

Gemi üzerinde kanuni rehin hakkına sahip olan alacaklılar diğer tüm adi ve rehinli alacaklardan ihtiyati ve icrai hacizle temin edilmiş alacaklardan ve hapis haklarından doğuş tarihlerine ve gemi siciline tescil edilip edilmediklerine bakılmaksızın alacaklarını önce tahsil edebileceklerdir. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkı tescilsiz kanuni rehin haklarının bir örneğini teşkil eder.<sup>117</sup>

Gemi alacaklarının öncelik hakkı özellikle geminin cebri icra vasıtasıyla satılması halinde kendini gösterecektir. Kanun böyle bir durumda satış bedelinin paylaşılması esnasında gemi alacaklısı hakkının diğer bütün adi ve rehinli alacaklardan önce dikkate alınacağını açıkça söylemiştir. Buna göre, icra müdürlüğünce yapılacak olası bir sıralamada gemi alacaklılarının rehin hakkına dayalı alacakları, doğum tarihlerine, gemi siciline tescil edilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın diğer tüm adi, rehinli alacaklardan önce gelecektir. Buna karşın uygulamada özellikle icra dairelerinde gemi alacaklısı hakkının bu özelliğine bakılmaksızın banka kredi ipoteklerinden sonra sıralamaya alındığı durumlara sıklıkla karşılaşılmaktadır.

#### **4.7 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ KAPSAMI**

TTK'nın 1236. ve 1237. maddelerine göre, gemi alacaklısı hakkının kapsamını, gemi alacağının doğumuna neden olan gemi ile eklentisi, gemi alacağının doğduğu yolculuğa ait navlun ve bunların sürrogatlarından oluşmaktadır.

Gemi alacaklısı hakkının konusunu, borcun doğumuna sebep olan gemi ve eklentisi (teferruatı) oluşturmaktadır. Üzerinde rehin hakkı doğan geminin sicile kayıtlı olması gerekli değildir. Ayrıca, geminin bir ticaret gemisi de olması gerekmez ancak savaş gemileri ile kamu hizmetine tahsis edilen gemiler için gemi alacaklısı hakkı doğmaz.<sup>118</sup>

Gemi alacaklısı hakkı doğduktan sonra, geminin vasfını kaybetmesi halinde, gemi alacaklısı hakkının sona ermeyeceği kabul edilmektedir. Örneğin geminin hurdaya çıkarılıp sökülmesi durumunda, gemi alacaklısı hakkı sökülen parçalar üzerinde de devam eder. Gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümler yatlar, denizci yetiştirme gemileri eğlence gemileri ve eğitim ve bilimsel amaçla kullanılan gemiler içinde uygulanacağından bu gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkı doğabilir.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> KALPSÜZ, Gemi Rehni, s. 301, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 475, İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 401.

<sup>118</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 8, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 11, İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 399.

<sup>119</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 8, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 11, DOĞRUCU, s. 31.

Navlun, deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde taşıyana, malın taşınması karşılığında ödenecek olan taşıma ücretidir.

TTK'nın 1251/1 maddesine göre, navlunun gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil edebilmesi için henüz ödenmemesi ya da en azından, acente veya kaptanın elinde bulunması gerekir. Ancak navlunun donatan tarafından tahsiliyle birlikte, bu değer gemi alacaklısı hakkının konusu olmaktan çıkar.<sup>120</sup>

Her yolcukta gemi ve bu yolculuğa ait navlun ayrı bir deniz serveti oluşturur ve gemi alacaklısı hakkı da bu deniz serveti üzerinde doğmaktadır.<sup>121</sup>

Navlun kavramının içerisinde, pişmanlık navlunu (TTK m.1040 vd), mesafe navlunları (TTK m.1084, 1085, 1088/5), süresterya ücreti(TTK m.1030/2,1035), yolcu taşıma ücreti (TTK m.1132), römorkaj ücreti, kurtarma gemilerinin kurtarma ücreti, balıkçı gemilerinin hasılatının da olduğu kabul edilmektedir.<sup>122</sup>

Sürrogatlar ise gemi veya navlunun yerine geçebilecek mal varlığı değerleridir. Üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğabilecek sürrogatlar şunlardır:<sup>123</sup>

- TTK'nın 1245/1 maddesine göre, kaptanın mutlak zaruret sebebiyle sattığı geminin satış bedeli ve Türkiye'de cebri icra yoluyla satılan geminin satış bedeli.
- Gemi ve navlunun feda edilmesi sonucu doğan garame alacakları. (TTK m. 1256/1).
- Donatanın, geminin ziya veya hasara uğramasına ya da yükün ziya veya hasarı neticesinde, navlunun eksilmesine, hukuka aykırı eylemleri sonucunda neden olan üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat hakları. (TTK m. 1256/11)

Tasarı açısından ise gemi alacaklısı hakkı sadece gemi ve eklentisi üzerinde doğan taşınır rehni olarak ortaya çıkacaktır. Donatanın sınırlı aynî sorumluluğunun terk edilmesi sebebiyle, gemi alacaklısı hakkının konusunu deniz serveti değil; sadece gemi ve eklentisi oluşturacaktır.<sup>124</sup>

<sup>120</sup> GÜNAY, s. 49, İZVEREN/ FRANKO/ÇALIK, s. 399.

<sup>121</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 17.

<sup>122</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 14, BARLAS, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, s. 13, İZVEREN/ FRANKO/ÇALIK, s. 399.

<sup>123</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 196.

<sup>124</sup> TÜRKEL, D.Taylan, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, Güncel Yayınevi, İzmir 2008, s. 15, GÜNAY, s. 48.

## İKİNCİ BÖLÜM

### GEMİ HACZİNDE KARŞILAŞILAN TEMEL SORUNLAR VE DENİZ HUKUKUNDA CEBRÎ İCRA

#### 1. MADDİ HUKUK İLE İCRA HUKUKU ARASINDA UYUMSUZLUK

Deniz cebri icra hukukundaki temel sorun, ilgili hükümlerin kaynaklarından doğmaktadır. Cebri icra alanındaki yasal düzenlemeler ve İcra İflâs Kanunumuz, İsviçre'den, deniz ticaret hukukunun maddi kuralları ise Almanya'dan iktibas edilmiştir. Bu iki farklı kaynaktan alınan hükümlerin uyumlaştırılması yoluna gidilmediği için uygulamada ciddi problemler yaşanmaktadır.<sup>125</sup>

İİK'nın 23. maddesine göre, gemilerin menkul ve gayrimenkul olarak ayırma tabi tutulması, ihtiyati haciz kararının gemilere uygulanmasında, gemi alacaklılarına tanınan kanunî rehin hakkının paraya çevrilmesi esnasında seçilecek takip şeklinde, ilâmların icrasında, icra dairelerinde gemilerin cebri icra yolu ile satışında,<sup>126</sup> ve sıra cetvelinin düzenlenmesinde farklı prosedürlerin oluşmasına sebebiyet vermiştir.

<sup>125</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 80.

<sup>126</sup> Davacı dava dilekçesinde özetle; Üsküdar 1.İcra Müdürlüğünden 2008/338 E. dosyasından satılan yabancı bayraklı geminin üzerinde yükü olduğu ve kendisinin daha önce Bandırma 1. Asliye Hukuk Mahkemesinden geminin seferden menî zammında, İhtiyati tedbir kararı aldığı bu kararın kendisine kanuni rehin hakkı verdiğini kendilerinin ihalenin tarafı ve ilgilisi olduğunu iddia ederek ihalenin feshini istemiştir. Davalı ise davacının Bandırma 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 2008/31D. iş - 31 D. iş sayılı ihtiyati tedbir kararı almasının kendisine alacaklı yada ilgili sıfatını kazandırmadığını, ihtiyati tedbir kararının sadece geminin sefere çıkışını engellemek için alınmış bir önlem mahiyetinde olduğunu, satılan geminin İcra İflas Kanunu 23/4. maddesi uyarınca menkul hükmünde olduğunu, üzerindeki yükten ari olarak satışa çıktığını davacının alacaklı, borçlu ve pey sürmek suretiyle ihaleye de katılmadığını, yapılan ihalenin usulüne uygun olduğunu, gazete ilamından sonra ihaleye katılan kişilerinde bunu kanıtı olduğunu söylemiştir. Üsküdar 1. İcra Hukuk Mahkemesi E.2008/317,K.2008/563 sayılı kararında özetle davacının gemi üzerinde yükü olduğunu, bu sebepten ihalenin feshini istemeye ehliyeti ve hakkı olduğunu üstelik satıştan önce yapılan temlikte usulsüzlük olduğunu söyleyerek davayı kabul ile ihalenin feshine karar vermiştir. Yargıtay 12. H.D ise davalı tarafın temyizi üzerine 2008/21383E.,2009/2233K.sayılı kararında özetle; **“Feshi istenen ihalenin konusu Comoros bayraklı M/V Best Line Gemisi Türk Gemi Siciline kayıtlı olmaması sebebiyle menkul niteliğinde olup, ihale menkul malların satışına ilişkin hükümlere tabidir.** Menkul ihalelerinde de uygulanan İİK'in 134/2. maddesinde ihalenin feshini isteyebilecek ilgililer sınırlı olarak sayılmıştır. Bunlar; satış isteyen alacaklı, borçlu ve pey sürmek suretiyle ihaleye iştirak edenlerdir.

Somut olayda fesih talebinde bulunan K. Finances INC. satışı yapılan gemi içinde yükü olduğunu, bir miktar navlunu peşin verdiğini ve bu nedenle gemi üzerinde kanuni rehin hakkı olduğunu iddia eden 3. kişi olup icra takibinin tarafı olmadığı gibi, pey sürmek suretiyle ihaleye iştirak da etmemiştir. Öte yandan şikayetçinin iddia ettiği rehin hakkı nedeniyle yaptığı bir icra takibi ve böyle bir takipte yapılmış bir satış talebi de bulunmamaktadır. Dolayısıyla satış isteyen alacaklı sıfatı da mevcut değildir. Davacının başvurusu üzerine daha önce lehine verilen Bandırma 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 30.04.2008 tarih ve 2008/31D. İş sayılı ihtiyati tedbir kararı da adı geçene İİK'nın 134. maddesinde sayılan alacaklı ya da ilgili sıfatını kazandırmaz. Kaldı ki bu maddeye göre şikayetçinin ihalenin feshini isteyebilmesi için alacaklı olması yeterli olmayıp, alacaklının ayrıca ihale konusu menkul hakkında ihale tarihinden önce satış talebinde bulunması zorunludur. Davacının bu nedenle aktif husumet ehliyeti yoktur. Mahkemece istemin aktif husumet yokluğundan reddi gerekirken işin esasını incelenerek yazılı şekilde hüküm tesisi isabetsizdir.” Karar dava dosyasından özetlenmiştir.



## 1.1 SİCİLE KAYITLI TÜRK GEMİLERİNİN TAŞINMAZ SAYILMASI

Türk Hukukunda, İİK'nın 23/4. maddesine göre, gemi siciline kayıtlı gemiler gayrimenkul hükmündedir. Dolayısıyla İİK' da Türk Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemiler taşınmaz mal hükmünde kabul edilmiştir.

İİK 23/4 maddesindeki düzenleme ülkemiz için hiç uygun değildir. İsviçre'de böyle bir düzenlemenin yapılmasının sebebi coğrafidir, nitekim kara ülkesi olan İsviçre'ye deniz gemilerinin ulaşması fiilen imkânsızdır. Dolayısıyla bütün cebri icra işlemlerinin gemi sicili üzerinden yürütülmesi zorunludur. Denize kıyısı olmayan İsviçre' nin hukukundan, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin icra hukukuna böyle bir hükmün aynen alınması baştan itibaren isabetsiz bir yasama tercihidir.<sup>127</sup>

Taşınır eşya ve taşınmaz eşya ayrımı bir eşyanın yerinin değişip değişmemesi yönünden yapılan bir ayırmadır. Türk hukukunda araziler, gayrimenkuller üzerinde daimi olarak tesis edilen haklar ve kat mülkiyetine konu olan bağımsız bölümler gayrimenkul niteliğindedir. TTK' nın 839. maddesi ile gemi sicili kabul edilerek gemiler için taşınmazlara benzer özel bir rejim kurmuştur.<sup>128</sup>

## 1.2 YABANCI GEMİLERİN TAŞINIR SAYILMASI

İİK'nın 23/4. maddesine göre, sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri ve bütün yabancı bayraklı taşınır olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla Türk gemi siciline kayıtlı olmayan Türk gemileri ve bütün yabancı bayraklı gemiler taşınır hükmündedir.

Böyle bir yasama tercihi deniz ticaretinin olgularına aykırıdır. Söz gelimi Üsküdar-Beşiktaş arasında yolcu taşımacılığı yapan 19 groston ağırlığındaki bir motor gemi siciline kaydı zorunlu olduğundan cebri icra işlemleri taşınmazlara ilişkin hükümlere göre yürütülecektir. Buna karşın 150.000 gros ton ağırlığındaki yabancı bir tanker, İİK hükümleri uyarınca taşınır mal kabul edileceğinden basit bir buzdolabı veya televizyonun tâbi olacağı, menkullere özgü, icra ve paraya çevirme işlemlerine tâbi olacaktır. Yani taşınmazlara özgü sicile kayıtlı alacaklılara duyuru yapılması, arttırmanın ilânı, mükellefiyetler listesinin hazırlanması gibi işlemler bu tür gemiler için söz konusu olmayacaktır.<sup>129</sup>

<sup>127</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 80-81

<sup>128</sup> OĞUZMAN, M. Kemal, SELİÇİ, Özer, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul 2002, s. 7, "Gemi mahiyeti itibariyle her zaman yer değiştirebilir ve ister sicile kayıtlı olsun isterse olmasın MK anlamında menkul bir maldır. İİK'da yalnızca icra prosedürü açısından gemi siciline kayıtlı gemileri gayrimenkul olarak kabul etmiştir." ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, B.10, İstanbul 1995, s. 41.

<sup>129</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 82.

İİK 23/4 maddesine göre, sicile kayıtlı bulunmayan gemiler menkul sayıldıkları için bu gemilerin mülkiyet ve sair aynı hakları konusunda Medeni Kanunun menkul mülkiyet hükümleri uygulanır.<sup>130</sup>

Yargıtay açık bir şekilde başka bir sicile kayıtlı olsun olmasın yabancı gemilerin menkul mal hükmünde olduğunu ifade etmiştir.<sup>131</sup>

### **1.3 GEMİLERİN MENKUL VEYA GAYRİMENKUL OLARAK NİTELENDİRİLMESİNİN ÖNEMİ**

Gemilerin menkul ya da gayrimenkul olduğunun tespiti özellikle ihtiyati haciz kararının uygulanması ve gemilerin seferden menî kısmında önem taşımaktadır. İcra ve İflas Kanunu'nda haczin uygulanması bakımından menkul mallarla gayrimenkul mallar arasında bir ayırım yapılmıştır.

Türk limanında bulunan ve ihtiyaten haczedilecek geminin taşınır ya da taşınmaz olduğuna ise Türk hukukuna göre karar verilmelidir.<sup>132</sup>

Gemi siciline kayıtlı olmayan Türk gemileri ile yabancı gemiler, İİK'nın 112-121 maddeleri arasında düzenlenmiş menkul malların haczine, gemi siciline kayıtlı olan gemiler ise İİK'nın 91-93 maddeleri arasında düzenlenmiş, gayrimenkul malların haczine ilişkin hükümlere tabidirler.

---

<sup>130</sup> KALPSÜZ, Gemi Rehni, s. 5.

<sup>131</sup> Yargıtay 12. H.D. T. 7.7.1997, E. 1997/7459, K. 1997/8062 "Türk Gemi Siciline kayıtlı görünmeyen gemilere ilişkin olarak mülkiyet vs. aynı haklar yönünden Medeni Kanunun menkullere ilişkin hükümleri uygulanır. Türk Gemi Siciline kayıtlı görünmeyen gemiye ilişkin verilen rehin hakkı menkul hükmünde sayılmak zorunda bulunduğundan icra takibi için kararın kesinleşmesi gerekmez."

Yargıtay 12. H.D T. 8.7.1997 E. 1997/7634 K. 1997/8154" Kesinleşmiş kanuni rehin hakkının tesisine ilişkin ilamlar için icra emri çıkarılabilir. Ne var ki, Türk Gemi Sicilinde kayıtlı bir gemi için alınan bu tür kararların kesinleşmesi koşulunun göz önünde tutulması zorunludur. Yabancı bandıralı gemiler yönünden ise böyle bir zorunluluk yoktur. Yabancı gemiler başka bir ülkede gemi sicilinde kayıtlı olsalar bile Türkiye'de İİK'nın 23/4. maddesi uyarınca menkul hükmündedirler."

Yargıtay 21. H.D T. 24.3.1998E. 1998/1404 K. 1998/2093"Tekne haczi, aksi sabit olmayan haciz tutanağı ( İİK Md. 8) içeriğine göre borçlu tarafından getirildiği marinada yapılmıştır. Teknenin gemi siciline kayıtlı olduğu iddia ve ispat edilmemiştir. TTK'nın 867. maddesi hükmünce Türk gemi siciline tescil edilmemiş gemiler menkul mal sayıldıkları ( İİK m. 23/son ) için mülkiyet ve sair aynı haklar konusunda Medeni Kanunun menkul mülkiyet hükümleri uygulanır. MK 687. maddesi uyarınca menkullerde mülkiyet intikali için teslim şarttır. İİK'nın 97/a maddesine göre mülkiyet karinesi borçlu dolayısıyla alacaklı yararına. Aksini davacının iddiasını kesin ve inandırıcı delillerle kanıtlaması gerekir. karar özetleri [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)'dan alınmıştır.

<sup>132</sup> YILMAZ, Ejder, Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri II, Yetkin Yayınları, Ankara 2001, s. 1090, İNCE, Faysal, Gemilerin İhtiyati Haczi, İBD, Mart 2008, s. 1335 vd, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 113-114.

### 1.3.1 SİCİLE KAYITLI OLMAYAN GEMİLERDE İHTİYATİ HACİZ KARARININ UYGULANMASI

İhtiyati haczin uygulanmasında sicile kayıtlı olmayan geminin Türk gemisi ya da yabancı bayraklı bir gemi olması arasında bir fark yoktur. Sicile kayıtlı olmayan tüm gemiler menkul mal sayıldığından bu gemilerin ihtiyati ve icrai hacizleri de menkullere uygulanan hükümler gereğince yapılacaktır.

Doktrinde, menkul hükmündeki gemilere ihtiyati haciz kararının uygulanması esnasında İİK'nın 88/2. maddesine göre, gemilerin seferden men edilerek muhafaza altına alınacağı ifade edilmektedir.<sup>133</sup>

Yerel Mahkeme önüne gelen bir uyuşmazlıkta bu durumu açıkça vurgulamıştır. “Menkul sayılan gemiler hakkında verilen ihtiyati (ve icrai) haciz kararları, İİK'nın 88/2 maddesine göre, geminin seferden men önlemini de içerir. Bu sebepten ayrıca bir ek karar düzenlenerek seferden men kararı verilmesine gerek yoktur.”<sup>134</sup>

Geminin seferden men edilmesi, haciz ve rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takiplerde vazgeçilmez bir koruma tedbiri olarak karşımıza çıkmaktadır. Haciz yoluyla takipte, borçluya ait geminin haczedilmesinden sonra, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takiplerde ise satış talebinden sonra derhal geminin seferden men edilmesi gerekir. Zira yeni bir sefere çıkacak gemi üzerinde yeni gemi alacaklısı hakları doğabilir ya da geminin denizde rizikolar sonucunda zayı olması mümkündür. Ayrıca kaptanın zaruret hâllerinde, kanunî yetkisine dayanarak gemiyi satması da söz konusu olabilir. Bütün bu tehlikeler, geminin yeni bir seferle bağlantısının kesilmesini gerekli kılmaktadır.<sup>135</sup>

Hacizli geminin seferden men edilmesi zorunluluğu başka kanun hükümlerinden de çıkmaktadır. İİK'nın 86/1. maddesine göre, borçlu alacaklının muvafakati ve icra müdürünün izni almaksızın mahcuz mallarda tasarruf edemez. Buradaki tasarruf

<sup>133</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 286, ÇETİNGİL, s. 36, KENDER, ÇETİNGİL, s. 216, ÇAĞA/KENDER, s. 115, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 117, DOĞRUCU, s. 251, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 475.

<sup>134</sup> Kadıköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, T.18.2.1993, 1996/1273 D. İş, sayılı kararı:“İhtiyati haciz isteyen, 2.1.1997 havale tarihli tavzih dilekçesinde, infazda tereddüt nedeniyle (seferden men) istemin in reddine dair karar gerekçesinin yazılmasını talep etmiş olup talebi yerinde görülmele gereği düşünüldü:

Seferden men talebinin reddine ilişkin verilen kararın, menkul hükmündeki gemilerin haczinde İİK'nın 88/2 maddesine göre, muhafaza önlemi uygulandığından ve bunun içinde seferden men önleminin de bulunduğundan, davacının zuhulen istediği ek seferden men talebi hakkında ayrıca karar verilmesine yer olmadığı nedeniyle, ek seferden men isteminin reddine, oybirliği ile karar verildi.” Karar özeti AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s 683-685'den alınmıştır

<sup>135</sup> TÜRKEL, s. 220.

kavramına geminin borçlu tarafından deniz ticaretinde kullanılmasını dahil etmek gerekir. Örneğin geminin değerinde eksilme olması ve batması gibi.<sup>136</sup>

Sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri ile sicile kayıtlı olsun veya olmasın yabancı gemilerin ihtiyati haczinde, icra memuru menkul malların haczine ilişkin prosedürü uygulayacaktır. İcra memuru haciz esnasında, borçlu İİK'nın 263. maddesi gereğince bir teminat göstermez ise alacaklının muvafakati olmadan gemiyi borçluya (İİK m. 88) bırakmayacaktır.<sup>137</sup> Ancak alacaklı muvafakat ederse veya borçlu teminat gösterirse gemi borçluya bırakılabilir.<sup>138</sup>

Alacaklı haczin uygulanması esnasında geminin borçluda bırakılmasına muvafakat etmez ise gemiye bir yeddiemin tayin edilmelidir. Fakat herhalde icra dairesi geminin özel durumuna uygun olarak, hareketten men'ini sağlayacak muhafaza tedbirlerini almakla zorunludur.<sup>139</sup>

Yabancı gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verildiğinin anlaşılması üzerine, gemide isim değişikliği yapılarak Türk limanlarına girildiği durumlara da sıkça rastlanmaktadır. Gemide isim değişikliği, geminin arka kısmında kabarik şekilde yazılan isim takip edilerek saptanabilir. Yabancı gemiler, ihtiyati haciz kararını haber aldıktan sonra ya Türk karasularına girmeden geri dönmekte ya da Türk limanlarından kaçmanın çarelerini aramaktadır. Hatta yabancı gemilere ait evraklar liman başkanlığının elinde olmasına rağmen bunlar bırakılarak gemi kaçırılmaktadır. Bu tür olaylarda sahil güvenlik ekipleri önemli rol oynamaktadırlar.<sup>140</sup>

Yabancı gemilere ihtiyati haczin uygulanmasında alacaklının talebi ile icra dairesi gemiye çıkmadan geminin hareketini önlemek için Liman Başkanlığı'na, Gümrük İdaresine, Sahil Güvenliğe (Deniz Polisine) birbirine paralel müzakereler göndermektedir. İcra dairesinin yalnızca Liman Başkanlığı'na tebligat yaptığı durumlarda Liman Başkanlığı adı geçen makamları haberdar etmekle yükümlüdür.<sup>141</sup>

Yabancı gemilerde ihtiyati haciz kararının icrası bir takım muhafaza tedbirlerinin alınması ile tamamlanır. Özellikle geminin hareket etme kabiliyeti nedeniyle kaçırılması mümkün olduğu için hareketten meni engelleyecek tedbirlerin alınması zorunludur.

<sup>136</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 216, ÇAĞA/KENDER, III, s. 115, ÇETİNGİL, s. 35.

<sup>137</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 216, ÇAĞA/KENDER, s. 115.

<sup>138</sup> DOĞRUCU, s. 251.

<sup>139</sup> ÇETİNGİL, s. 35-36.

<sup>140</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 113-114.

<sup>141</sup> ÇETİNGİL, (dn.3'den naklen), s. 6.

Üzerine ihtiyati haciz konulan geminin kaçırılmamasının temini icra memuruna aittir. Bu hususun nasıl temin edileceğini liman idaresi ile birlikte halleder Ayrıca geminin nezaret ve muhafazası için bekçi tayin edilebilir.<sup>142</sup>

### **1.3.2 SİCİLE KAYITLI TÜRK GEMİLERİNDE İHTİYATİ HACİZ KARARININ UYGULANMASI**

Gemi siciline kayıtlı bir geminin ihtiyati haczinde, İİK'nın 23. maddesi gereğince gayrimenkuller hakkındaki hükümlere göre hareket edilmesi gerekmektedir. Hatta İİK'nın. 23. maddesinden çıkarılan bu netice ayrıca buna onay veren, İİK'nın 91 maddesinde de ifade edilmektedir. Bu maddeye göre, icra dairesi tarafından gemi sicili memurluğuna, geminin ihtiyati haczi ve haczin ne miktar meblağ için yapıldığının bildirilmesi muhafaza tedbiri olarak öngörülmüştür. Bu bildirme üzerine gemi siciline haciz hakkında bir şerh kaydedilecektir<sup>143</sup>.

Uygulamada bazı icra daireleri ihtiyati haciz kararlarının icrası için kendilerine başvurulduğunda, İİK'nın 261/1. maddesine göre, bir haciz tutanağı düzenlemekle yetinmektedirler. Diğer bir deyişle menkul hükmüne tabi gemiler seferden men edilirken, gemi siciline kayıtlı gemiler seferden men edilmemektedir. Gemi siciline kayıtlı gemiler için, İİK'nın 91/1-c/2. maddesi uyarınca sicile bildirimde bulunulmakta ve İİK'nın 92. maddesi işletilmemektedir.<sup>144</sup>

Aslında tartışmaların odağı da bu konu olmuştur. Sicile kayıtlı Türk gemilerinde ihtiyati haczin sadece sicile işlenmesi alacaklıya güvence sağlar mı? Yani sicile kayıtlı gemilerin haczi aynı zamanda seferden men edilmelerini gerektirir mi?

Gemi siciline yapılan haciz hakkındaki kaydın bir muhafaza tedbiri olarak rolü sınırlıdır. Bilindiği üzere geminin takip objesini teşkil ettiği alacaklarını büyük bir kısmı geminin işletilmesi ile ilgili olup, bazı istisnalar dışında bunlar gemi alacaklısı hakkı denilen kanuni rehin hakkını meydana getirirler. Alacağın doğumu ile kendiliğinden gemi sicili dışında mevcudiyet kazanan bu hak gemi sahip değiştirmiş olsa da gemiyi takip eder. Üstelik bu hakların gemi siciline tescille doğan ipotek ve sair aynı haklara karşı tesis tarihlerine bakılmaksızın önceliği vardır. Gerçekten gemi alacaklısı hakkı sahibine karşı gemiyi veya üzerindeki bir aynı hakkı iktisap edenler iyi niyetli olduklarını ileri süremeyeceklerine göre, iyi niyeti bertaraf etmek için kabul edilen haczin şerhi yolunun

<sup>142</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 115-116.

<sup>143</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 216, ÇETİNGİL, s. 36.

<sup>144</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 281.

bu bakımdan herhangi bir anlamının olmadığı meydandadır. Bu suretle ihtiyati haciz şerhinden bir muhafaza tedbiri olarak fayda, gemi alacaklısı hakkı dışında fazla bir önemi olmayan adi alacaklar için mevcuttur.<sup>145</sup>

Kanun taşınmaz hacizlerinde muhafaza tedbiri olarak sicile şerh ile yetinmiş, mahcuzdan borçlunun veya üçüncü kişinin elinin çektirilmesini ise İİK'nın 91. maddesinde öngörmemiştir. Bunun nedeni anlaşılabilceği gibi gayrimenkulün sabit olup icra makamlarınca ele geçirilmesinin her zaman mümkün olmasıdır. Ancak gemilerde durum böyle değildir. Haczin gemi siciline şerhi yeterli himayeyi sağlamamaktadır.<sup>146</sup>

Bu durumda, gayrimenkul için yegane muhafaza tedbiri olarak kabul edilen haczin sicile şerhi yolu deniz hukuku sahasında büyük bir önem taşıyan gemi alacaklıları için bir fayda sağlamadığına göre, işin gereklerine uygun başkaca tedbirlerin düşünülmesi gereklidir. Hemen belirtmeli ki, alacaklının hakkını korumak için, üzerinde durulması gereken en etkili tedbir, geminin seferden men edilmesi diğer bir deyişle hareketsiz hale getirilmesidir.<sup>147</sup>

Gemi alacağıın takibinde, rehinli gemi üzerine haciz koyulurken, koruma tedbiri olarak geminin seferden men edilmesi bir zorunluluk teşkil etmektedir. Şayet gemi seferden men edilmez; ihtiyatî haciz sadece hukukî bir el koyma şeklinde icra edilirse, bu ihtiyatî haciz uygulamasının pratikte hiçbir önemi olmayacaktır. Tehlikelerin bertaraf edilebilmesi için geminin yeni bir sefere çıkmasına engel olunmalıdır.<sup>148</sup>

Doktrinde sicile kayıtlı gemilerde seferden men uygulanmasına ilişkin konuyu en detaylı işleyen “Atamer” olmuştur. Atamer, konunun tüm tarihsel gelişimini karşılaştırmalı hukukla ele alarak işlemiş ve sicile kayıtlı gemilerin sicile şerh dışında seferden men edilmemesinin aslında uygulamadaki yanlışlıklardan kaynaklandığını belirtmiştir.<sup>149</sup>

Atamer, yürürlükteki yasal düzenlemede bir geminin amaca uygun biçimde hacedilmiş sayılması için seferden men edilmesinin zorunlu olduğunu ortaya koymuş ve geminin seferden men edilmemesinin şu yasal düzenlemelere aykırı olduğu sonucuna varmıştır.<sup>150</sup>

---

<sup>145</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 217.

<sup>146</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 146-147.

<sup>147</sup> ÇETİNGİL, s. 37.

<sup>148</sup> TÜRKEK, s. 65.

<sup>149</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 279-304.

<sup>150</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 300-304.

- İİK'nın 23/4 ve 92 /3 maddelerine göre, icra dairesi, geminin ihtiyaten haczinin amacına ulaşması için gerekli tedbirleri almak zorundadır.
- İİK'nın 263. maddesine göre, alacağı karşılayacak kadar bir teminat yatırılmadan mal (gemi) borçluya bırakılamaz.
- TTK'nın 892. maddesi ile yola çıkmaya hazır olan Türk gemilerine haciz muafiyeti tanınırken, bu muafiyetin uygulanmadığı hallerde, aynı gemilerin seferden men edilerek haciz altına alınmalarını öngörülmüştür; bu kabule uygun olarak da İİK'nın 92/3 maddesi uyarınca, haciz işlemi yapılırken muafiyet hükmünün yani TTK'nın 892. maddesinin saklı tutulmasını emretmiştir.
- İİK'nın 92/3. maddesine göre, icra dairesi, İİK 86/1 ve 88/ 2 maddelerini gözetmeden mahcuza fiilen el koymak zorundadır; çünkü İİK' nın 91/1. maddesine göre, sicile verilen haciz şerhi, geminin satılmasını ve rehnedilmesini önler fakat alacaklıya başka bir güvence sağlamaz. Özellikle geminin yabancı sularda işletilmesine ve bu sırada bozulup yol alarak cebri icra konusu olmaktan çıkarılmasına engel teşkil etmez.
- TTK'nın 1242/2. maddesi ile İİK'nın 257/4. maddesi birlikte değerlendirildiğinde, geminin yer değiştirmesinin engellenmesi, onun alıkonulması amacıyla, gemi alacaklılarına rehin konusu gemiyi ihtiyaten haczettirmeleri olanağı tanımıştır. Dolayısıyla gemi alacaklıları bakımından geminin seferden men edilmesi, ek bir hükmün zorunluluğudur.

#### **1.4 UYGULAMADAKİ AKSAKLIKLAR VE TASARIDAKİ DÜZENLEMELER**

Geminin hareketini önlemek için ihtiyati haciz kararı alan alacaklı bu kararın infazını icra dairesinden yapmaktadır. İşte bu aşamada uygulamada rastlanabilen bazı problemler şöyledir:<sup>151</sup>

İcra müdürleri ya da müdür yardımcıları önlerine gelen ihtiyati haciz kararlarında, ihtiyati haciz borçlusunun taşınmazlarının, taşınırının, üçüncü kişilerdeki hak ve alacaklarının ihtiyaten haczedilmesi için gerekli talepleri kolayca infaz etmektedir. Buna karşın ihtiyati haciz kararında açıkça belirtilmedikçe geminin seferden men edilmesi yönündeki taleplerin infazından ise çekinmektedirler.

<sup>151</sup> Uygulamada karşılaşılabilen aksaklıklar özellikle deniz hukukuyla uğraşan avukatların, icra daireleri ve liman başkanlığı çalışanlarının hatta bazı durumlarda gemi ile ilgili üçüncü kişilerin karşılaşılabileceği bazı problemler olarak aktarılmaya çalışılmıştır.

İhtiyati haciz alacaklısının elindeki ihtiyati haciz kararı bir yabancı şirkete (söz gelimi geminin donatanın yabancı şirketine ) ya da gemi siciline kayıtlı olmayan bir gemiye karşı alınmışsa, İcra Müdürlüğü ve Liman Başkanlığı kararı infaz ederken ortaya başka bir problem daha çıkabilmektedir.

Buna göre, mahkemeden alınan ihtiyati haciz kararında “borçlu adına kayıtlı olması halinde, X gemisi de dahil olmak üzere, ihtiyati haciz borçlusun üçüncü kişilerdeki menkul ve gayrimenkul malların haczine” ibaresi yer alacaktır.”<sup>152</sup> İcra Müdürlüğü bu ibareyi ekleyerek Liman Başkanlığı ve sair kurumlara borçlunun adına kayıtlı olması halinde X gemisinin seferden meni şeklinde bir tezkere düzenleyecektir.

İcra müdürlüğünce düzenlenmiş seferden meni tezkeresi liman başkanlığına elden bildirilirse, liman başkanlığı yabancı bayraklı bir geminin borçlu adına kayıtlı olup, olunamayacağını tespit edilemeyeceği gerekçesini belirtmekte ve tezkereyi almadan iade etmek istemektedir.

Liman Başkanlığı bazı durumlarda ise tezkereyi almakta fakat icra dairesine tezkereyi infaz etmesine imkan bulunmadığını belirten bir cevap düzenlemektedir. Aynı durumda seferden meni tezkeresinin liman başkanlığına posta yoluyla bildirildiği hallerde kararın infaz edilebildiği iki farklı adaletsiz duruma da rastlanabilmektedir.

Uygulamada, İİK'nın 150/c maddesinin taşınmaz hükmündeki gemilere uygulanmasında da aksaklıklar yaşanmaktadır.

İİK'nın 150/c maddesine göre, “İcra memuru, ipoteğin paraya çevrilmesi hakkındaki takibin başladığını tapu idaresine haber vermeye mecburdur. Tapu memuru, keyfiyeti taşınmazın siciline şerh verir. Taşınmazı bu şerh tarihinden sonra iktisap edenlere icra veya ödeme emri tebliğ olunmaz.”

İİK'nın 150/c maddesinde açıkça belirtildiği üzere, icra memuru sicile kayıtlı gemilerde rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takibin başladığını gemi sicil memurluğuna bildirmek zorundadır. Gemi sicil memuru keyfiyeti geminin siciline şerh verir. Böylece takibin aleniyeti sağlanmış olmakla, gemiyi şerh tarihinden sonra iktisap edenlere icra veya ödeme emri tebliğ edilmez. Söz konusu şerhin gemi alacaklıları bakımından da yararı

<sup>152</sup> Örneğin İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi 2010/72.D.İş sayılı dosyasından, “Togo Bayraklı, M/V MARİO M gemisinin ..ŞTİ adına kayıtlı olması halinde, M/V MARİO M gemisi de dahil olmak üzere ..ŞTİ'nin menkul ve g.menkul malları ile üçüncü şahıslardaki hak ve alacaklarının borca yetecek miktarının ihtiyaten haczine” şeklinde hüküm kurarak ihtiyati haciz kararı vermiştir. Aynı şekilde 2010/33, 72.D.İş, sayılı kararlarında ve 2010 yılı içerisinde yabancı bayraklı gemiler için verdiği diğer ihtiyati haciz kararlarında da benzer şekilde hüküm kurmuştur.



belirtilmelidir. Gemi alacaklıları gemi sicilini incelemek suretiyle üzerinde kanuni rehin hakkına sahip oldukları geminin takip konusu yapıldığını vaktiyle öğrenerek haklarını korumak için harekete geçmek imkanına kavuşmuş olacaktırlar.<sup>153</sup>

Uygulamada ipotek alacaklısının talebinden sonra, icra müdürlüğünce tapu müdürlüklerine, İİK'nın 150/c maddesine göre, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başlandığına ilişkin müzekkereler yazılmakta ve bu talepler kolayca infaz edilmektedir. Buna karşın taşınmaz hükmündeki bir gemi üzerinde kendisine mahkeme ilamıyla kanuni rehin hakkı tanınmış gemi alacaklısının, taşınmaz rehininin paraya çevrilmesi yoluyla girişeceği takip esnasında, icra müdürlüğünce gemi siciline verilecek yukarıdaki şerh kararı aynı çabuklukta infaz edilmemektedir.

Uygulamada gemi donatanın gemisinin seferden men edilmesinin önüne geçebilmek için kötü niyetli olarak gemisinin ismini değiştirmeye başvurduğu durumlara da rastlanmaktadır. Özellikle mahkemeler kanalıyla ya da icra dairesi tarafından verilecek seferden men kararlarının önüne geçebilmek için bu yola başvurulduğu ve geminin isminin değiştirilmeye çalışıldığı gözlenmektedir. Bu durumlarda geminin seferden men kararını infaz edecek resmi kurumlara (Liman Başkanlığı, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ya da İcra daireleri) yazılacak tezkere veya seferden men kararlarında, geminin IMO numarasının belirtilmesi ile seferden men kararı duraksamaya elvermeden infaz edilebilecektir.<sup>154</sup>

Tasarı ile yukarıda belirtilen sakıncaların önüne geçebilmek için ihtiyati haciz kararı icrasında, gemiler seferden men edilmesi için yapılacak işlemler ve alınacak tedbirler ayrıntılı olarak düzenlemiştir.

Tasarının 1366. maddesine göre, bayrağı ve bir sicile kayıtlı olup olmadıkları dikkate alınmaksızın bütün gemiler ihtiyaten haczedilirken, icra müdürlüğünce seferden men edilerek koruma altına alınır. Gemilerin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği, kaptana, malike, malik olmayan donatana veya bunların birer temsilcisine tebliğ edilir.

Tasarının 1366/1. maddesine göre, kendisine ihtiyati haciz kararı sunulan icra müdürü bu kararın içeriğini geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına, gümrük yönetimine bildirmekle yükümlüdür.

<sup>153</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 121, KENDER/ÇETİNGİL, s. 213.

<sup>154</sup> Bu durumlarda Belçika sahillerinin radar ile izlenerek müdahale edilebildiğine ilişkin bkz. EKŞİ, Nuray, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, (dn.548), s. 114.

Tasarının 1366/4. maddesine göre, icra müdürü, ihtiyati haciz kararının uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile veya yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirimde bulunacaktır.

Atamer'e göre, Tasarıda getirilen düzenleme ile uygulamada önemli bir problemler yaratan bir konu çözüme kavuşturulmuştur. Özellikle, İİK'nın 23/4. maddesi uyarınca taşınmaz hükümlerine tabi tutulan Türk bayraklı gemilerde, İİK'nın 92/4 maddesi dikkate alınmaksızın yalnızca İİK'nın 91/1. maddesi sicile bildirim ile yetinilmesinden doğan sakıncalar böylece giderilmiş olacaktır. Nitekim bir geminin yer değiştirme olanağı bayrağı ve siciline göre yer değiştirmemektedir. Kaldı ki, geminin seferden men edilerek el konulması, gemi alacaklarını temin eden kanuni rehin hakkı bakımından işleyen hak düşürücü sürenin<sup>155</sup> korunması açısından da bir zorunluluktur. Hak düşürücü süre ancak, geminin ihtiyati haczine ilişkin kararın uygulanması ile korunmuş olacaktır.<sup>156</sup>

Kuru'ya göre, 1366. maddedeki düzenleme ile haczin nasıl uygulanacağı konusu gemiler bakımından özel olarak düzenlenmiş ve tereddütler giderilmeye çalışılmıştır. Buna karşın düzenlemedeki "temsilcisinden" ile kimin ifade edildiği anlaşılır değildir. Hükümdeki temsilci, acente olarak düşünülebilir. Fakat konsolosluğa bildirim halinde konsolosluğun bu işlemleri bir nevi dava takibi şeklinde mi değerlendirecektir. Dolayısıyla Tasarıdaki düzenleme pek anlaşılır değildir.<sup>157</sup>

Kanaatimce, Tasarının 1366. maddesi ile ihtiyati haciz kararının icrası esnasında, gemilerin seferden men edilmesinde uygulamada karşılaşılan problemlere son vermeye yönelik önemli düzenlemeler getirilmiştir. Tasarıda getirilen düzenlemeler ile yukarıda anlatılan durumlarda dahi, İcra Müdürlüğü ve Liman Başkanlığı duraksamaksızın ihtiyati haciz kararlarını ve seferden men tezkerelerini uygulamakla yükümlü olacaktır.

---

<sup>155</sup> Tasarının 1326/1.c-1 maddesi ile ihtiyati haczin uygulanması ile gemi alacaklarına tanınmış kanuni rehin hakkında işleyen süre korunmuş olur.

<sup>156</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 303.

<sup>157</sup> KURU, Sevilay, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Değerlendirmeler, TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 396.

## 2.TÜRK HUKUKUNDA GEMİLERE UYGULANACAK TEDBİR TÜRLERİ

### 2.1. GENEL OLARAK

Gemilerin haczi ve seferden alıkonulması konusunda uygulamada alacaklının başvurabileceği yolun ihtiyati haciz mi yoksa ihtiyati tedbir mi olduğu konusunda süre gelen tartışmalar vardır.

Doktrinde, TTK'nın 1235. maddesinde sayılan gemi alacaklılarının başvurusu halinde, ihtiyati haciz yolunun kullanılması gerektiği kabul edilmektedir.<sup>158</sup>

Uygulamada, az sayıdaki başvurular ve bazı istisnai kararlar hariç olmak üzere,<sup>159</sup> gemi ve yük alacakları için yapılan başvurularda, ihtiyati tedbir yolunun kullanıldığı ve tedbiren geminin seferden menine dair kararlar alındığı bilinmektedir.

Tasarıda ise yukarıdaki tartışmalara son verecek bir düzenleme mevcuttur. Tasarının 1353/1 maddesine göre, “Deniz alacaklarının güvence altına alınması için sadece geminin ihtiyati haczine karar verilebilir; bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyatî tedbir konulması veya herhangi bir yoldan geminin seferden men edilmesi talep olunamaz” düzenlemesi getirilmiştir.

Tasarıdaki bu düzenleme ile gemilerin şartları varsa yalnızca ihtiyaten haczedilip seferden men edilebileceği açıklığa kavuşturulmuştur.

---

<sup>158</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 264, ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 282 v.d, ÇAĞA/KENDER, III, s. 124 vd, ÇETİNGİL, s. 1-2, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 67, KENDER /ÇETİNGİL, s. 207, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 484.

<sup>159</sup> Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi T.18.2.1993, E.1992/560. sayılı kararı gemi alacaklılarının cebri icra esnasında talep etmesi gereken başvuru yolunun ihtiyati haciz olması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. “Davacı vekili mahkememize verdiği dilekçe ile mahkememizin 1992/560 esas sayılı dava dosyası ile davalılar hakkında açılan dava sırasında “Oktay Kalkavan” gemisine teslim edilen yakıt sebebiyle TTK'nın 1235. maddesi uyarınca doğan gemi alacaklısı hakkına dayanarak anılan gemi üzerinden cebri icra yoluyla alacağının tahsilini istediğini, davalıların bu talebe karşı köklü hiçbir savunma ileri sürmediklerini, dilekçeye eli olarak ibraz edilen adliye encümeni mazbatasını ve Yargıtay 11. Hukuk Dairesi İçtihadı ile TTK'nın 1242. ve İİK'nın 257. maddeleri gereğince yakıt verilen M/V Oktay Kalkavan gemisinin ihtiyaten haczine, kararın infazı için İstanbul ve Karadeniz Ereğlisi Liman Başkanlıkları'na yazı yazılmasına karar verilmesini istemiştir.

Davacı vekilinin dilekçesine eklediği Adliye Encümeni Mazbatasını, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi İçtihadı ve dava dilekçesine ekli olarak ibraz edilen deliller ve dosyanın incelenmesi sonucunda; TTK' nın **1235.maddesi gemi alacaklısı hakkı (GAH) ile korunmuş alacakları belirtir. Alacaklı bu hakkına dayanarak alacağını cebri icra yoluyla, gemiden tahsil edebilir. Gemi alacaklısı hakkının cebri icradaki uygulama yolu TTK m. 1242/2 ve İİK m.257 uyarınca ihtiyati hacizdir.** İhtiyati haciz davadan önce istenebileceği gibi, dava derdest iken dahi istenebilir. Davacının talebi yerinde görülmele İİK'nın 257. maddesi gereğince Oktay Kalkavan gemisinin davacı % 10 nakdi teminat veya süresiz kesin banka teminat mektubu yatırıldığında X TL için ihtiyaten haczine karar vermek gerekmiştir. Karar özeti AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s.681'den alınmıştır.

## 2.2- İHTİYATİ TEDBİR

İhtiyati tedbir kurumu, HUMK 101. ve 113 maddesi arasında düzenlenmiştir.

Bir dava uzun sürebilir. Davacının dava sonunda davayı kazanması halinde alacağına (dava konusu mala) dava sırasında hatta davadan önce emniyet altına almaya yarayan tedbirlere ihtiyati tedbirler denir.<sup>160</sup>

Özekes'e göre, ihtiyati tedbir, kesin hükme kadar devam eden yargılama boyunca, davacı veya davalının, dava konusu ile ilgili olarak hukuki durumunda meydana gelebilecek zararlarına karşı öngörölmüş, geçici nitelikte, geniş veya sınırlı olabilen hukuki bir korumadır.<sup>161</sup>

İhtiyati tedbirler dava açılmadan önce veya sonra istenebilir. İhtiyati tedbirlerin ilk bakışta bir teminat ve koruma amacı olduğu söylenebilir.<sup>162</sup> Buna karşın ihtiyati tedbirlerin konusu oldukça geniştir. İhtiyati tedbirlerin konusu menkul ve gayrimenkul mallar olabileceği gibi bir eylemin yapılması veya yapılmaması veya bir külfetin yerine getirilmesi de olabilir.<sup>163</sup>

HUMK 101. maddesinde sayılan tedbirlerde, taraflar arasındaki uyuşmazlığın konusu, para dışında kalan muayyen bir hakka ilişkindir. Ancak, hâkimin karar vereceği tedbirin, ihtiyati tedbir müessesinin felsefesi ile uyumlu olması gerekir.<sup>164</sup>

HUMK'da bazı ihtiyatî tedbir türlerine özellikle yer verilmiştir. Bununla birlikte kanunda sayılmış ihtiyati tedbir çeşitleri sınırlı değildir. Gecikmesinde sakınca olan veya önemli bir zarar olacağı anlaşılan hallerde, mahkeme olayın niteliğine göre uygun bir ihtiyati tedbir kararı verilebilir. Fakat mahkeme davanın dava konusu uyuşmazlığın esasını çözümlenecek veya böyle bir sonuç doğuracak şekilde ihtiyati tedbir kararı veremez.<sup>165</sup>

<sup>160</sup> KURU, Baki, Hukuk Muhakemeleri Usulü, C.4, B.6, Demir Yayınları, İstanbul 2001, s. 4289, ÜSTÜNDAĞ, Saim, İhtiyati Tedbirler-Geçici Hukuki Himaye (Koruma) Önlemleri, İstanbul 1981, s. 1

<sup>161</sup> ÖZEKES, Muhammet, İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz, Seçkin Yayınları, Ankara 1999, s. 55-56.

<sup>162</sup> ÖZEKES, s.56

<sup>163</sup> KURU, Hukuk Muhakemeleri Usulü, s. 4289, 4293 ayrıca bu konuda bkz Y. 11.HD, T. 17.2.2003, E. 2003/8127, K. 2003/1169 sayılı kararı "İhtiyati tedbir kararlarının mahiyetini ve kapsamını belirleyecek olan tedbir kararlarını veren mahkemelerdir." Karar özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)'dan alınmıştır.

<sup>164</sup> ÜSTÜNDAĞ, s. 16.

<sup>165</sup> KURU, Hukuk Muhakemeleri Usulü, s. 4312-4313 ayrıca bu konuda bkz. Y.4. HD, T. 16.6.1975, E. 1975/3743, K. 1975/7667 sayılı kararı "Davanın esasını çözümlenecek şekilde ihtiyati tedbir kararı verilemez. Tedbir, önemli bir zararın meydana gelmesini önleyecek şekilde verilmelidir. Bir tarafın şahsi ihtiyacını karşılayıp pek çok insana zarar

## 2.3. İHTİYATİ HACİZ

### 2.3.1 GENEL OLARAK

İhtiyati haciz kurumu, İİK'nın 257-268 maddeleri arasında düzenlenmiş bulunmaktadır.

İhtiyati haciz para ve teminat alacaklarına ilişkin bir takibin sonucunun güvence altına alınabilmesi için mahkeme kararı ile borçlunun malvarlığına (önceden) geçici olarak el konulmasının sağlayan hukuki korumadır.<sup>166</sup>

İhtiyati haciz, alacaklının alacağının teminini ve tahsilini garanti altına alma amacı taşımaktadır. Gerek ilamsız takip, gerekse açılan dava sonunda alınan ilama dayalı takibin sonuçlanması zaman alır.

Alacaklı borcun zamanında ödeneceğinden emin değilse, ilk önce borçlunun mallarına ihtiyati haciz koydurur; daha sonra davasını açar veya yaptığı ilamsız icra takibi kesinleştikten sonra, artık borçlunun mallarını haczettirmekle uğraşmak zorunda kalmaz.<sup>167</sup>

İhtiyati haciz yargılamasında, alacaklı alacağını ve ihtiyati haciz sebeplerinin varlığını mahkemeye kanaat verecek deliller göstermesi gerekir. Fakat buradaki ispat, esas davadaki gibi tam bir ispat olmayıp, mahkemenin, alacağın ve ihtiyati haciz sebeplerinin varlığına kanaat getirmesi (gerçeğe benzerlik karinesi) yeterlidir.<sup>168</sup>

### 2.3.2 İHTİYATİ HACZİN ŞARTLARI

İhtiyati haciz talebinin şartları, İİK'nın 257. maddesinde sayılmıştır. Buna göre genel olarak alacaklının ihtiyati haciz isteyebilmesi için;

- alacağın bir para borcu olması<sup>169</sup>

---

vermesi ihtimali bulunan bir konuda ihtiyati tedbir kararı verilmesi mümkün değildir.”Karar özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)’ dan alınmıştır.

<sup>166</sup> PEKCANİTEZ, Hakan/ATALAY, Oğuz/SUNGURTEKİN, Özkan, Meral/ÖZEKES, Muhammet, İcra ve İflas Hukuku, B.7, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 442.

<sup>167</sup> MUŞUL, Timuçin, İcra ve İflas Hukuku Bilgisi, Yetkin Yayınları, Ankara 2008, s. 474.

<sup>168</sup> KURU, Baki, İcra ve İflas Hukuku, El Kitabı, İstanbul, Kasım 2004, s. 886-887.

<sup>169</sup> “Para borcu” kelimesi 17.07.2003 tarih ve 4949 sayılı Yasa ile yapılan değişiklikle eklenmiştir. Değişikliğe ilişkin hükümet gerekçesinde “ihtiyati haczin, ihtiyati tedbirden farklı olarak sadece para alacakları için öngörölmüş bir tedbir olduğu vurgulanarak, yanlış uygulamaların önüne geçilmesi amaçlanmıştır.”

- alacağın muaccel olması (vadesinin gelmiş olması) <sup>170</sup>
- alacağın rehinle temin edilmemiş olması gerekmektedir.<sup>171</sup>

İİK'nın 257/1. maddesine göre, ihtiyati haciz istenebilmesi için ortada muaccel olmuş ve rehinle temin edilmemiş bir para borcunun varlığı gerekmektedir. Bu bakımdan ihtiyati haciz isteyebilmenin şartlarının vadesi gelmiş alacaklar ve vadesi gelmemiş alacaklar için ayrı ayrı değerlendirileceğiz.

### 2.3.2.1 VADESİ GELMİŞ ALACAKLARDA

İİK'nın 257/1. maddesine göre, vadesi gelmiş borçlarda ihtiyati haciz istenebilmesi için alacağın kural olarak muaccel olması ve rehinle temin edilmemiş olması gerekmektedir.

İİK'nın 45. maddesine göre, rehinle temin edilmiş alacaklar için önce rehnin paraya çevrilmesi yoluna başvurmak gerekmektedir. Önce rehne başvurma kuralı olarak kabul edilen bu maddeye göre, rehnin mevcut olması halinde alacaklı icrai haciz yoluna müracaat edemeyecek ve ilk önce rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte bulunmak zorunda kalacaktır. <sup>172</sup>

İİK'nın 45/I-c maddesi, takibin tarafları dışında borçlunun diğer alacaklılarını da korumakta olduğu için kamu düzenine ilişkin emredici bir kural olarak kabul edilmektedir. <sup>173</sup> Alacağın rehinle temin edildiği bu durumlarda, ayrıca ihtiyati haciz ve ikinci bir teminat istenmesinde alacaklının hukuki menfaati olmadığı için kanun bu kuralı öngörmüştür. <sup>174</sup>

Alacağın bir kısmı rehinle temin edilmişse, önce rehne başvurma zorunluluğu sadece teminat altına alınan kısım için geçerli olacaktır. <sup>175</sup>

---

“İhtiyati tedbire nazaran daha dar bir uygulama alanına sahip olan ihtiyati haciz sadece para alacaklarına ilişkin dava ve takiplerde uygulanır. Para alacağının kaynağının, sebebinin ve alacağın bağlı olduğu belgenin önemi yoktur.” PEKCANİTEZ./ATALAY/ÖZKAN/ÖZEKES,s. 445.

”İhtiyati hacizde önemli olan para alacağının mevcudiyetidir. İhtiyati haczin en yaygın uygulaması sözleşmeden kaynaklanan para alacakları içindir. Ancak akit dışı sorumluluktan kaynaklanan bir alacak içinde, örneğin haksız fiil yada sebepsiz zenginleşmeden dolayı ihtiyati haciz talep edilebilir. ÖZEKES, s.109

<sup>170</sup> KURU, El Kitabı, s. 882.

<sup>171</sup> “İhtiyati haciz isteyebilmek için alacağın bir rehinle temin edilmemiş olması gerekir. Çünkü rehinle teminat altına alınmış bir alacak için ayrıca bir emniyet tedbiri olduğunu söylediğimiz ihtiyati haciz müessesine gerek yoktur. Alacaklının alacağı zaten rehinle güvence altına alınmış bulunmaktadır” KURU, El Kitabı, s. 882.

<sup>172</sup> ÇETİNGİL, s. 6 , KURU, El Kitabı, s 840, PEKCANİTEZ /ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 418.

<sup>173</sup> KURU, Hukuk Muhakemeleri Usulü, s. 4289, YILMAZ, s. 1079, KURU, El Kitabı, s. 841, MUŞUL, s. 379.

PEKCANİTEZ /ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 418-419, Buna karşın önce rehne başvurma kuralının emredici olmadığı yönündeki görüşler için bkz. “Akıncı, SAMİ, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, İstanbul 1958, s. 140”

ÇETİNGİL, (d.n 5 den naklen) s. 8.

<sup>174</sup> YILMAZ, s. 1079, MUŞUL, s. 478.

<sup>175</sup> KURU, El Kitabı, s. 842, ÇETİNGİL, s. 6.

Buna karşın bazı istisna durumlarda alacak rehinle temin edilmiş olsa dahi ihtiyati haciz yoluna başvurulabilir. Kanunda bu duruma örnek olacak alacaklar ise şunlardır;<sup>176</sup>

- İİK'nın 45/2. ve 167/1. maddeleri gereğince göre alacağı kambiyo senedine dayanan alacaklı, bu alacak rehinle temin edilmiş olsa bile ticari senetlere özgü takip yollarına başvurabilir.
- İİK'nın 45/3. maddesi gereğince ipotekle temin edilmiş faiz ve senelik taksit alacaklarında haciz yoluna başvurulabilir.
- Alacağı rehinle temin edilmiş alacaklı, rehnedilen malın değeriyle alacağının karşılanamayacağı kısmı için ihtiyati haciz talep edebilir. Bu durumda mahkemece kıymet takdiri yaptırılmalıdır.
- TTK'nın 1242. maddesi uyarınca gemi alacaklıları gemi ve navlun üzerindeki haiz oldukları rehin hakkına rağmen, ihtiyati haciz isteyebilirler.
- TİRK'nin 13. maddesi ile ticari işletme rehni alacaklısına alacağına karşılık ihtiyati haciz isteme hakkını tanımıştır.

Bu istisna durumlardan özellikle gemi alacaklılarının ihtiyati haciz isteyebilmesi üzerinde durulacak, konumuzla doğrudan ilgili olmadıklarından dolayı diğer durumların özelliklerine çalışmamızda değinilmeyecektir.

### **2.3.2.2 GEMİ ALACAKLILARININ İHTİYATİ HACİZ İSTEYEBİLMESİ**

Yukarıda bahsedildiği üzere kural olarak geminin ihtiyati haczini isteyebilmek için alacağın rehin ile teminat altına alınmamış olması gerekir. Genel kural bu olmakla beraber TTK bu kurala bazı istisnalar getirmiştir. Önce rehne başvurma zorunluluğunu düzenleyen İİK'nın 257. maddesinin istisnalarından biride gemi ve yük alacaklılarının kendilerine tanınan kanuni rehin hakkına rağmen ihtiyati haciz isteyebilmesidir.

TTK'nın 1242. maddesine göre, “gemi alacaklıları, gemi ve navlun (deniz serveti) üzerinden haklarını İİK hükümlerine göre alırlar. İcra ve İflas Kanununun rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenemeyeceğine dair olan hükmüyle rehin paraya çevrilmeden iflas yoluyla takip yapılmasına engel olan hükmü burada tatbik olunmaz.”

<sup>176</sup>Açıklamalar için bkz. KURU, El Kitabı, s. 882-884, MUŞUL, s. 481, PEKCANİTEZ/ATALAY/ÖZKAN/ÖZEKES, s. 419-420, YILMAZ, s. 1080-1081, ÖZEKES, s.122-129, UYAR, Talih, İcra Hukukunda Haciz, Manisa 1990, s. 29.

İİK'nın 257/ 4. maddesine göre “gemi alacaklıları, donatanın yalnız mahdut aynı surette mesul olduğu haller de, ancak mesuliyete mevzu teşkil eden mal ve haklara ihtiyati haciz koydurabilirler. Donatanın aynı zamanda şahsen mesul olduğu haller bundan müstesnadır. Şu kadar ki, donatanın şahsi mesuliyeti bir miktar ile mahdut ise gemi alacaklıları ancak bu miktar için donatanın diğer mallarını haczettirebilirler.”

TTK'nın 1242. maddesinin Adliye Encümeni gerekçesi başka açıklamaya ihtiyaç duymayacak kadar açıktır. Yasa koyucu doktrinde yakınma konusu olan gemi alacaklılarının İİK'nın 257/1 maddesi kapsamında ihtiyati haciz yasağına girmeleri sorununa çözüm bulmak istemiştir. Günümüzde bu hükmün gemi alacaklıları açısından köklü bir ihtiyaca cevap verdiği tartışmasızdır.<sup>177</sup>

Deniz takip hukukunda gemi alacaklılarına tanınan bu imkanla gemi alacaklıları gemi üzerinde kanuni rehin haklarına rağmen gemiyi ihtiyaten haczettirebileceklerdir. Buna göre, İİK'nın 257. maddesi ile öngörülen alacağın rehinle temin edilmemiş olması şartı, gemi alacaklısı haklarına münhasır olmak üzere aranmayacaktır.<sup>178</sup>

İİK'nın. 257.maddesine göre, gemi ihtiyati haczi kural olarak rehinle temin edilmemiş alacaklar için söz konusudur. Bununla beraber TTK'nın 1242/1. düzenleme sonucunda, rehin ile temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenemeyeceği yolundaki kural istisna olarak gemi alacaklısı hakkı sahipleri için uygulanmaz.<sup>179</sup>

Atamer'e göre, getirilen bu istisna yasa koyucunun bilinçli bir tercihidir. Rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenememesinden doğan sakıncalar, deniz hukuku literatüründe tespit edilmiş ve gemi alacaklıları bakımından eleştirilmiştir. Bu eleştirilere ve uygulamanın gereksinimlerine kulak veren yasa koyucu, TTK yürürlüğe girerken yaptığı iki düzenlemeyle yasağı delmiştir. Bir yandan TTK'nın 1242/1. maddesi uyarınca gemi alacaklılarının hakları bakımından ihtiyati haciz yolunun açık olduğu tespit edilmiş, diğer yandan İİK'nın 257/4. ve 257/5. maddelerinde hem gemi alacaklıları hem de yük alacaklıları için ihtiyati haciz istenebileceği tespit edilmiştir.<sup>180</sup>

<sup>177</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 300.

<sup>178</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 206-207.

<sup>179</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 483.

<sup>180</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 246.



Atamer, TTK'nın 1242. maddesi ile getirilen bu istisnanın ayrıca taşınmaz hükmündeki gemilerin, ihtiyaten ve icraen haczedilirken seferden men edilmesi gerektirdiğini de kanıtladığını söylemektedir.<sup>181</sup>

Barlas'a göre, gemilerin ihtiyati haczinde haciz konusu geminin sürekli hareket halinde olması, alacaklının icra takip prosedürünü sonuçlandırıcaya kadar borçlunun gemiyi kolaylıkla kaçırap alacaklının tasarruf alanından çıkarabilmesi ve geminin bir daha geri dönmeme tehlikesi mevcuttur. Bu yüzden bu tür alacaklar için rehinle temin edilmiş olmasına karşın ihtiyati haciz müessesesine başvurabilme imkanı sağlanmıştır.<sup>182</sup>

Özekes' e göre, gemi alacaklılarına böyle bir imkan tanınmasının sebebi, alacağın menkul ve gayrimenkullerdeki şekli ile güvence altına alınamamasıdır. Zira bu durumlarda gemi, menkul rehninde olduğu gibi teslim edilmemekte ve gemiler gayrimenkuller gibi sabit değerlerde olmadığından, tescil edilseler de yer değiştirilmeleri, kaçırmaları mümkün olduğundan yeterli güvence sağlanamamaktadır.<sup>183</sup>

İİK'nın 257/4. maddesi gemi alacaklısının ihtiyatî haciz yoluna başvurmasına izin verirken, bu imkanın kullanılması bakımından ikili bir ayrıma gitmektedir. Donatanın sınırlı aynî sorumluluğuna tâbi gemi alacakları için ancak deniz serveti (gemi, navlun, surogatlar) ihtiyaten haczedilebilir.<sup>184</sup> Gemi alacağından ötürü donatanın bütün malvarlığıyla sınırsız şekilde sorumlu olması durumunda da ihtiyatî haciz talep edilebilir. Ancak bu durumda, donatanın deniz servetinin dışında kara servetine de müracaat edilmesi mümkündür. Ayrıca, donatanın sınırlı şahsî sorumlu olduğu hallerde, gemi alacaklıları ancak bu miktar için donatanın malvarlığı değerlerini ihtiyaten haczettirebilir.<sup>185</sup>

Tasarıdaki düzenleme ile İİK'nın 257. maddesinde getirilen istisnanın oldukça genişletildiği ve rehinli deniz alacakları içinde ihtiyati haciz istenebileceği kabul edilmiştir.

<sup>181</sup> "İİK'nın 257/1. maddesi ile ihtiyati haciz yasağının, gemi alacaklılarının gemiyi seferden alıkoyabilmeleri için TTK'nın 1242/1 maddesi ile kaldırıldığını açıkça belirten yasa koyucu müseccel gemilerin İİK'nın 92. maddesi uyarınca seferden men edileceklerini de açıkça teyit etmiştir." ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 301.

<sup>182</sup> BARLAS, Nuray, Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi, C.61, İBD 1987, s. 328.

<sup>183</sup> ÖZEKES, s. 127.

<sup>184</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 207.

<sup>185</sup> TÜRKEL, s. 61.

Tasarının 1353/2. maddesine göre, sözleşmesel veya kanunî rehin hakkıyla temin edilmiş deniz alacaklarının güvence altına alınması için geminin ihtiyatî haczine karar verilebilir. Böylece, deniz alacağı kategorisine giren ve gemi rehni ile temin edilmiş alacaklar içinde geminin ihtiyaten haczedilmesi mümkün olacaktır.<sup>186</sup>

Tasarıda getirilen düzenlemeyle, gemi üzerindeki bütün rehinli alacaklar için ihtiyati haciz talep edilebilecektir. Özellikle gemiye el koymaları zorunlu hale gelebilecek olan gemi ipoteği alacakları,<sup>187</sup> kredi vermiş olan bankalar bu himayeden yararlanabilecektir.<sup>188</sup>

### 2.3.2.3 VADESİ GELMEMİŞ ALACAKLARDA

Kural olarak müeccel yani vadeli alacaklarda ihtiyati haciz istenemez. Buna karşın müeccel bir alacak için, alacaklının alacağını vadesinde alabilmesinin ciddi bir şekilde tehlikeye düştüğü veya düşmekte olduğuna ilişkin bir takım sebeplerin bulunması halinde ihtiyati haciz istenebilecektir.<sup>189</sup> Bu durumlarda alacaklının talep hakkı henüz doğmamasına karşın, kanun koyucu borçlunun henüz muaccel olmamış borcunu ödememe yönünde bir takım hareketlerde bulunma ihtimalini göz önünde bulundurmıştır.<sup>190</sup>

İİK'nın 257/2. maddesine göre, alacak muaccel olmamasına rağmen ihtiyatî haciz kararı verilebilecek durumlar şöyledir<sup>191</sup>:

- Borçlunun muayyen(belirli bir) ikametgâhı yoksa.
- Borçlu, taahhütlerinden kurtulmak maksadıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya kendisi kaçmaya hazırlanır yahut kaçar ya da bu maksatla alacaklının haklarını ihlâl eden hileli işlemlerde bulunursa.

<sup>186</sup>TÜRKEL, s. 62.

<sup>187</sup> Doktrinde kabul edilen genel görüş, İİK'nın 257. maddesinde öngörülen alacağının rehinle teminat altına alınmamış olması şeklindeki genel kuralın gemi ipoteği içinde geçerli olduğu ve bu alacaklar için ihtiyati haciz talebinde bulunulamayacağı şeklindedir. ÇETİNGİL, s. 7, "AKINCI, S., Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara 1958, s. 140" ÇETİNGİL s. 7'den naklen, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 72.vd, KALPSÜZ, Gemi Rehni, s. 151, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 483.

<sup>188</sup> Özellikle bu düzenleme gemi ipoteğinin kredi vasıtası olarak değerini artıracığından önemli bir yeniliktir. Bu durumda bir gemi ipoteği temin edilmişse bu bir deniz alacağı olarak kabul edilecek, o alacak için geminin ihtiyaten haczine gidilebilecektir" ALGANTÜRK, Light, Didem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi s. 10 2006/2 s. 123-145 <http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf> saat 21.15, 03.04.2010

<sup>189</sup> MUŞUL, s. 480.

<sup>190</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 449.

<sup>191</sup> YILMAZ, s. 1082, "Ayrıca kanunda sayılan bu durumların sınırlı olduğu ve sayılan bu durumlarda da ihtiyati haciz istenebilmesi için vadeli alacağın rehinle temin edilmemiş olması gerekir." KURU, El Kitabı, s. 884.

## 2.4. KANUNİ REHİN TESİSİ KARARLARI

Gemi ve yük alacaklıları için uygulamada başvuru olan diğer bir yöntemde kanuni rehin tesisi (kanuni hapis hakkı kararları) ile geminin seferden men edilmesidir.

Kanuni rehin ve hapis hakkı kararları konusunu en fazla inceleyen ve bu kararlara en sert eleştirileri yapan “Atamer” olmuştur.<sup>192</sup>

Uygulamada alacaklı ödediği maktu harç ile genelde geminin ve yükün bulunduğu yerdeki mahkemeye müracaat etmektedir. Daha sonra mahkemelerin değişik iş defterine kaydedilen bu başvurulara dosya üzerinde yapılan inceleme ile karar verilmektedir.<sup>193</sup> Mahkemelerce karşı tarafa tebligat dahi yapılmamakta, duruşma açılmamakta ve karşı tarafın yazılı sözlü savunmaları alınmamaktadır. Kararların mahkemelerce kaleme alınış tarzı da özdeş olup “dilekçenin kısa bir özetinden sonra, talepte bulunan tarafın dayandığı gemi alacaklısı hakkının bir kanuni rehin hakkı olarak doğduğu gerekçesi belirtilmekte, hüküm fıkrasında ise kanuni rehin hakkının tanınmasına karar verildiği açıklanarak, bu kararlar birlikte geminin seferden meni veya hapis hakkının tesisi doğrultusunda ek hukuksal himayeler verilmektedir.<sup>194</sup>

Atamer’ e göre, ihtiyati tedbir ya da ihtiyati haciz olarak değerlendirilemeyen bu kararlar özel hukukun hiç bir alanında düzenlenmemiştir. Uygulamaya deniz hukukunda da yaklaşık 60 yıl ihtiyaç hissedilmemiştir. Hukuka aykırı bu uygulamalar mahkemelerin ihtiyati hacze ilişkin başvuruları özellikle alacak yargılamayı gerektirir şeklinde reddetmeye başlamasından sonra bir tepki olarak ortaya çıkmıştır.<sup>195</sup>

<sup>192</sup>Ayrıntılı açıklama ve çok sayıda mahkeme kararı için bkz. ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 205-254.

<sup>193</sup> “İstanbul 5. Asliye Ticaret Mahkemesi, T.28.5.1992, E.1992/278, K.1992/555 sayılı kararı "Kanunî rehin hakkı tanınmasını talep eden vekilleri...müvekkili Dil Shipping Bunkering BV'nin Hollanda'da mukim dünyanın her limanında gemilerin yakıt ihtiyaçlarını karşılayan bir şirket olduğunu, Sönmez Denizcilik grubuna bağlı...Anadolu gemisine Pire Limanında yakıt teslim edildiğini, bu sebepten gemi ve teferruatı üzerinde kanunî rehin hakları bulunduğunu bildirerek Anadolu gemisi üzerinde, kanunî rehin hakkı tanınmasını talep etmiştir". Mahkemece, **dosya üzerinde yapılan inceleme sonunda, TTK 1235/6. maddesine göre**, M/V Anadolu gemisi ve teferruatı üzerine kanunî rehin hakkı tanınmasına, kararın infazı için bir örneğinin icra müdürlüğüne tevdiine karar verilmiştir." karar özeti için bkz. ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 258.

<sup>194</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 224-228.

<sup>195</sup> “Geminin ve yükün ihtiyati haciz altına alınması son derece önemli bir gereksinme şeklinde ortaya çıkarken, üstelik yasa koyucu bu gereksinmeye karşılık vermek için bilinçli olarak birçok açık yasal hüküm kabul etmişken, mahkemelerin ihtiyati haciz kararı vermemek konusunda neredeyse zimni bir dayanışma içinde bulunmaları nedeniyle, bu gereksinmeyi karşılayacak başka çıkış yolları aranmış ve kanuni rehin tesisi başlığı altında böyle bir çıkış yolu yaratılmıştır.” ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 253.

Atamer, Kanuni rehin tesisi kararlarını milletlerarası özel hukuk ve rehin hukuku açısından incelemiş ve kararların uygulanmasında özellikle yargılama usulü ile icrai kısmının hukuka aykırı olduğunu belirtmiştir.<sup>196</sup>

Kender/Çetingil'e göre, rehin hakkının tanınmasına dair verilen bu kararların deniz hukukunda kanuni rehin haklarının hukuki niteliğine aykırıdır. Alacağın mevcudiyeti ve miktarı dava sonucunda kesinlik kazanmadan, rehin hakkının tanınmasına karar verilmesi şeklindeki, yasaya yani kanuni rehin hakkının hukuki niteliğine aykırı olan bu uygulamadan vazgeçilmesi gerekir. Buna göre kanuni rehin hakkının hukuki niteliği gereği, davanın rehin hakkının tanınması talebiyle değil, bu hakkın doğuş nedenini teşkil eden alacağın tahsiline ilişkin dava yani eda davası olarak açılması gereklidir.<sup>197</sup>

Ekşi'ye göre, yasal bir dayanağı olmamasına rağmen böyle bir tedbir türünün ortaya çıkması pratik zaruretlerden kaynaklanmaktadır. İhtiyati haciz müessesinin yerinde ve amaca uygun bir şekilde işletilememesi başka çözümlerin aranmasına sebep olmuştur. İhtiyati haciz, bir tedbir türü olmasına rağmen, davacı tarafın bu imkânı kötüye kullanması ihtimali nedeniyle hâkimlerin ihtiyatlı davranmaları karar sürecini uzatmaktadır. Uygulamada tereddüt edilmesinin nedeni, geminin mahkeme kararı ile limanda tutulmasının donatanın işletmesi üzerinde ağır bir ticarî kayıp doğurması ve sigorta şirketi ile yük alacaklıları başta olmak üzere diğer ilgililerin menfaatlerinin bu durumdan etkilenmesidir. Karar verildiğinde ise, zaten yükleme veya boşaltma işlemi bitiren yabancı gemi Türk karasularını terk ettiği için kararın icrası gerçekleştirilememektedir.<sup>198</sup>

<sup>196</sup> "Mahkemelerin kanuni rehin hakkı tesisine ilişkin kararları İİK'nın 150/h hükmüne göre ilamlı icraya konulmaktadır. Uygulamada matbu ilam harcı ile taşınır rehininin ya da taşınmaz rehininin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takipler yapılmakta ve kararlar karşı taraf tebliğ edilmektedir. Görüldüğü üzere dosya üzerinde bir iki saatlik çalışma sonucunda verilen rehin kararı ile karar alan karşı tarafın hiçbir şekilde infazını engelleyemediği bir icra emrine kavuşulmaktadır. Zira karşı tarafın İcra Mahkemelerinde, mahkemelerin kendisine tebligat dahi yapmadan dosya üzerinden verdiği bu kararların İİK'nın 150 h hükümlerine göre bir ilam olmadığı şeklindeki itirazları yerleşik uygulamada ret edilmekte ve karşı taraf İİK'nın 72. maddesi uyarınca ancak alacağın gerçek olmadığına ve rehin hakkı vermediğine ilişkin menfi tespit davası açabilmektedir. Açılan bu davada ise iddia edilen alacağın %115 gibi bir teminat yatırılarak ilamın icrası ihtiyati tedbir yoluyla önlenmektedir." ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 228.

<sup>197</sup> "Deniz serveti (gemi ve navlun) üzerinde kanuni rehin hakkını ifade eden gemi alacaklısı hakkı TTK'nın 1235 maddesinde on bent halinde öngörülen alacaklardan birinin doğmasıyla birlikte, teslim veya gemi siciline tescile gerek olmaksızın, kendiliğinden ortaya çıkar. Hatta bu hususta gemi siciline tescil caiz değildir. Aynı şekilde TTK m. 1077/1 gereğince taşıyan TTK'nın 1069/1. maddesindeki alacakların gerçekleşmesiyle birlikte, zilyedi bulunduğu yük üzerinde kanuni rehin hakkına sahip olmaktadır. Halbuki akdi rehin haklarında hukuki durum böyle değildir. Akdi rehin hakları alacağın doğmasıyla birlikte kendiliğinden meydana gelmeyip, tasarrufi işlemi takip eden teslim veya tescille tesis edilirler. Şu hale göre, sadece rehin hakkının tespit edildiği bir ilam akdi rehinlerde söz konusu olabileceği halde, hukuki mahiyeti gereği kanuni rehinlerde buna imkan yoktur, meğer ki ihtilaf alacağına dair olmayıp, rehin hakkı ile ilgili bulunsun. Kanuni rehinlerde alacağına ve miktarına hükmedilmeden, rehin hakkının tanınmasına yani tespitine karar verilemez. Diğer bir ifade ile alacağın doğmuş olması kuvvetle muhtemel bulunsun bile, buna dair bir karar yoksa bu durum rehin hakkına tanınması için yeterli bir dayanak teşkil edemeyecektir. Zira rehin hakkı alacağın zorunlu sonucu olup, ondan soyutlanamaz." KENDER/ÇETİNGİL, s. 211-212.

<sup>198</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 68-69.

Atamer'e göre, kanunî rehin hakları alacağa bağlı feri haklardandır. Bu nedenle alacağın dayandığı borç ilişkisi hakkında bir yargılama yapılmadan talep konusu alacağın gerçek miktarı yargılama ile belirlenmeden sırf rehin hakkına ilişkin hüküm verilmesine olanak yoktur. Kanuni rehin hakkı kararları ve bu kararların ilamlı icraya konu yapılması tamamen hukuka aykırıdır.<sup>199</sup>

Doğrucu'ya göre, kanuni rehin hakkının tanınması/tesisi kararları somut ihtiyaçların dayattığı bir uygulama olduğu için söz konusu uygulamaya tamamıyla karşı çıkmak anlamsızdır. Deniz ihtilâflarının süratle halledilmesi gerekir. Çok acil durumlarda (geminin kalkması, geminin limanı terk etmesi, yükün devredilip taşınacağı gibi) karşı tarafa tebligat yapılması ve murafaa günü verilmesi ile zaman kaybedilmemesi gerekir. Zira ileri sürülen iddiaya göre talep edilen alacağın gemi ve yük alacağı olup olmadığını, rehin hakkının var olup olmadığını tespiti kolaydır. Rehin hakkı veren alacaklar kanunda açıkça sayılmıştır. Talep sahibinin bu konuda kanaat oluşturacak belgeleri ve yabancı dilde olanlarının tasdikli tercümelerini ekleyip mahkemeye sunması gerekir. Tüm eleştirilere rağmen bu kararlar zorlukları aşmak için bulunan bir yol olduğu için muhafaza edilmelidir. Bugünkü uygulama ve ihtilâfların çözümünde gerekli çabukluğun sağlanması bakımından kanunî rehin hakkının tanınması üzerine borçluya icra emri gönderilmesinde hukuka aykırı bir yön bulunmamaktadır. Özellikle duruşma yapılarak verilen rehin tesisi kararları açısından ilamlı takip yolunu reddetmenin hukukî dayanağı yoktur.<sup>200</sup>

Mahkeme kararlarına doktrin tarafından yapılan sert eleştiriler sonuç vermiş ve ihtiyati haciz müessesesi varken kanunî rehin/ tesisi gibi hiç bir yasal dayanağı bulunmayan uygulamanın biran önce değiştirilmesi gerektiği yönündeki baskılar, görüşler mahkeme kararlarına aktarılmaya başlanmıştır. Nitekim Yargıtay, 1996 yılından itibaren verdiği kararlarda,<sup>201</sup> kanunî rehin hakkının tanınmasına ilişkin hükümlerin tedbir niteliğinde bulunmadığını ve davanın hasımlı olarak açılması gerektiğini ifade etmiştir.<sup>202</sup>

<sup>199</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 227-228.

<sup>200</sup> DOĞRUCU, s. 220- 224.

<sup>201</sup> Yarg.11.HD, T.5.12.1996, E.1996/5715, K. 1996/8532 sayılı kararı "Mahkemece, yabancı bayraklı geminin Derince Limanı'ndan ayrıldığında...alacaklarının teminatsız kalacağı gerekçesiyle İzmit Derince Limanı'nda bulunan Litvanya bayraklı, Battai gemisi üzerine rehin ve hapis hakkı tanınmasına karar verilmiştir. Davalı taşıyana ait gemi üzerinde rehin hakkı tanınması ve tesisi istemi için karar verilebilmesinin ilk koşulu, gemi donatanının bu istemde hasım gösterilmesi ve dava dilekçesinin esas deftere kaydı ve en hızlı biçimde hasıma tebliğ edilmesidir. Dava dilekçesinin tebliği yapılmadan evrak üzerinde kanunî rehin hakkına karar verilemez. Açıklanan bu yönlerin gözden uzak tutularak karar verilmesi doğru görülmemiş ve hükmün bozulması gerekmiştir. Karar için bkz. ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 298-299.

<sup>202</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 66.

## 2.5 UYGULANMASI GEREKEN TEDBİR

Uluslararası sahada deniz hukuku uygulamalarında bir geminin mahkeme kararı ile veya yetkili makamlarca seferden men edilmesi anlamına gelen “arrest” (tutuklama) tabiri, Türk Hukukunda bir borçtan dolayı alacaklının talebi üzerine mahkemece verilen ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir yoluyla veya yetkili makamlar aracılığı ile geminin hareketine mani olunmasının karşılığını teşkil eder.<sup>203</sup>

Uygulamada gemi alacaklılarının alacağını güvence altına alabilmek için kullanılan koruma yöntemi, az sayıdaki bazı istisna kararlar hariç,<sup>204</sup> HUMK 101. maddesi uyarınca geminin tedbiren seferden men edilmesi şeklinde gelişmiştir.<sup>205</sup>

Uygulamada, gemilerin ihtiyati haczi yoluna daha çok donatı teminat göstermeğe zorlamak için başvurulmaktadır.<sup>206</sup> Buna karşın uygulamada alacaklı sözleşmeden doğan bir para borcunun güvence altına alınması için ihtiyati haciz talebinde bulunsa dahi Türk Mahkemeleri gemi hakkında ihtiyati tedbir kararı vermektedir.

Doktrinde kabul edilen görüşe göre ise gemi alacaklısı hakları da dahil olmak üzere geminin işletilmesinden doğan bütün alacaklar için teminat elde etme amacıyla başvurulacak koruma önlemi ihtiyati hacizdir.<sup>207</sup>

Donatana karşı ileri sürülen para alacaklarının güvence altına alınması için ihtiyati haciz yoluna, gemi üzerinde diğer aynî hak çekişmesinin bulunduğu hallerde ise ihtiyati tedbir önlemine başvurulacaktır. Diğer bir ifade ile geminin mülkiyetine ilişkin bir ihtilâf varsa

<sup>203</sup> TAŞ, Tolga, Han, Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü YLT, İzmir 1999, s. 3.

<sup>204</sup> Gemi alacaklılarının başvurusu esnasında tedbir talep ettiği durumlarda dahi uygulamada düzenli olarak ihtiyati haciz yolunu işleten mahkemelerde vardır. Antalya 1. Asliye Ticaret Mahkemesi 2009 yılında verdiği kararlarda bu açıkça gözükmektedir. Mahkeme 2009/80 D.İş sayılı kararında bu durumun gerekçesini şöyle özetlemiştir: “ihtiyati tedbir eden vekili dilekçesinde özetle müvekkilinin gemilere yağ ve yakıt tedarik eden bir şirket olduğunu, karşı tarafa ait geminin acentesinin talebi ile gemiye yakıt verildiğini, bu durumun kendisine TTK 1235/6. maddesi uyarınca kanuni rehin hakkı verdiğini, gemi kaptanın gemiye yakıt aldığına dair alındı kaşesine rağmen geminin yakıt borcunun hala ödenmediğini bu yüzden Antalya Limanına gelen M/V DNEPR 1 gemisinin seferden menini talep etmiştir. Dosya içerisindeki belge ve **talebin incelenmesi ile talep eden vekili i.tedbir olarak talep etmiş isede talebin aslında para alacağına yönelik olması sebebiyle talebin ihtiyati haciz olarak değerlendirilerek kabulü** ile alacak miktarının % 40 oranında teminatın yatırılması ve geminin mahkememiz yargı çevresinde bulunması durumunda geminin ihtiyaten haczine karar verildi”. Karar özeti dosyasından alınmıştır.

<sup>205</sup> Sadece İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nin 2009 yılı D.İş defterine kaydedilen 250 adet başvuru yapılmış olduğu, bu başvuruların içerisinde işlem mahiyeti icabı ihtiyati haciz talep edilen bir takım haller hariç olmak üzere, gemi ve yük alacaklılarının, TTK’nın 1235. maddesine göre kendilerine kanuni rehin hakkı veren alacakları için kullandığı yegane yolun tedbiren geminin seferden men ve takibinde 10 gün içerisinde kanuni rehin ve alacak davasının açılması şeklinde uygulandığı tespit edilmiştir.

<sup>206</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 339.

<sup>207</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 264-333, ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 282 vd, ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 247, ÇAĞA/KENDER, III, s. 124 vd, ÇETİNGİL, s. 1 vd, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 67-71, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 483-484, İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 401, UYAR, s. 283.

talep edilecek tedbir ihtiyati tedbirdir. Bu tedbir, mülkiyeti ihtilafli olan gemi üzerine konulur. Bunun dışında geminin deniz ticaretinde kullanılmasından doğan bütün alacak ve tazminat taleplerini teminat altına almak için istenecek koruyucu önlem ihtiyati hacizdir.<sup>208</sup>

Bir geminin işletilmesi neticesinde ortaya çıkan ve bir ilama ve ilam niteliğindeki belgeye bağlanmış olan, donatana karşı ileri sürülebilen bütün alacaklar için başvurulacak geçici koruma tedbiri ihtiyati haciz olmalıdır. Gemi üzerinde para alacaklarının korunması için başvurulacak koruma tedbiri ihtiyati hacizdir. Buna karşılık gemi üzerinde bir aynı hak çekişmesi varsa ihtiyati tedbir önlemine başvurulacaktır. Donatana karşı ileri sürülen alacakların güvence altına alınması için gemi takip edildiğinde ihtiyati haciz yolunun seçilmesi gerekmektedir.<sup>209</sup> Kaldı ki, ihtiyati haciz onu izleyen adli işlemler neticesinde icrai hacze dönüşerek (İİK m. 264/5), paraya çevirme prosedürü (İİK m. 106 vd.) bittiğinde alacağın tahsiline olanak tanır; oysa ihtiyati tedbir için aynı düzenleme öngörülmemiştir. Açıklanan bu nedenlerle uygulamacıların deniz hukukundan doğan bütün alacak haklarını ihtiyati haciz yoluyla öne sürmesi önerilmektedir.<sup>210</sup>

Coğrafi bakımdan uzaklarda yer alan elverişli bayrak ülkelerinde tek şirket-tek gemi (single ship company, one ship company) şeklindeki örgütlenme biçimi yaygındır. Bu şirketlerin kurulmasındaki amaç, gemi mülkiyeti ve yönetimidir. Tek gemi şirketleri esas olarak "tek kişi" şirketleridir. İstisnaî olarak bu şirketler bir grup tarafından da kurulabilir. Ancak bu durumda, genellikle, şirketi kuran kişiler arasında yakın arkadaşlık veya ailevî bağlar mevcuttur. Eğer tutuklanacak gemi elverişli bayrak ülkelerinde ikametgâhı olan tek şirkete ait ise, ilk limanda ve hemen ihtiyaten haczedilmesi zorunluluk teşkil etmektedir. Aksi halde geminin uzak sahillere kaçması buralarda gerçek sahibini gizleme olanağının bulunduğu yeni bir şirkete hemen satılması ve sonuçta tutuklanmaktan kurtarılması mümkün olacaktır.<sup>211</sup>

Yukarıda ifade edildiği üzere, gemi ve yük alacaklılarının başvuruları esnasında talep edeceği koruma tedbiri için uygulamada, doktrindeki hakim görüşten farklı olarak, ihtiyati tedbir yolu kullanılmaktadır. Bu durumda ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz kurumunun birbirinden farklarına değinmenin yararlı olacağı kanaatindeyim. Bu iki farklı koruma tedbirinin birbirinden kısaca farkları ise şöyledir:<sup>212</sup>

<sup>208</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 66-67.

<sup>209</sup> TAŞ, s. 104.

<sup>210</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 285.

<sup>211</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 66-67.

<sup>212</sup> Açıklamalar için bkz. PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 443-444, KURU, El Kitabı, s. 880-881,

- Öncelikle ihtiyati tedbirin konusu ve uygulama alanı ihtiyati hacze nazaran daha geniştir. İhtiyati tedbir haklara, taşınır ve taşınmaz mallara ilişkin davalarda alınır. İhtiyati haciz ise para alacaklarına ilişkin uyuşmazlıklarda borçlunun malvarlığı üzerindeki tasarrufunu sınırlamaktadır. Hatta bu sebeple ihtiyati haczin, ihtiyati tedbirin özel bir türü olduğu ifade edilmektedir.
- İhtiyati hacizde, taraflar arasındaki uyuşmazlık, geçici olarak haczedilen mallarla ilgili değildir. Para alacağının dava sonunda ödenmesini güvence altına almak için bu borçla ilgisi olmayan, fakat borçluya ait olan malvarlığına el konulmaktadır. Oysa üzerine ihtiyati tedbir konulan mallar çekişmeli olup bu mallar davacının açtığı veya açacağı bir davanın konusudur.
- İhtiyati tedbirle dava konusu üzerinde koruyucu ve önleyici nitelikte kararlar alınır. Buna karşılık ihtiyati hacizde borçlunun malvarlığına geçici olarak el konulmakta ve dava veya icra takibi sonunda alacağın elde edilmesi güvence altına alınmaktadır.
- Dava öncesi ihtiyati tedbir kararı alan kimse derhal bir dava açmak zorundadır. Başvurabileceği başka bir yol yoktur. İhtiyati haciz kararından sonra ise dava açabileceği gibi icra takibi de yapabilir. İhtiyati haciz ise onu izleyen adli işlemler sonunda icraî hacze dönüşerek alacağın tahsiline olanak tanır.

Yargıtay verdiği kararlarda, ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbir kurumunun yukarıda açıklanan farklarına değinmiştir.<sup>213</sup>

Kanaatimce, uygulamada şu anda rastlanmayan kanuni rehin tesisi kararları ihtiyati haciz kurumun düzgün işletilmemesinden doğduğuna göre,<sup>214</sup> donatana karşı ileri sürülen

---

EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 68-69, ÖZEKES, s. KURU, Hukuk Muhakemeleri Usulü, s. 4411-4412.

<sup>213</sup> Yarg.4. H.D T.17.10.1977, E. 1977/8891, K. 1977/9687 “Doktrinde ve uygulamada kabul edilen görüşe göre ihtiyati haciz İİK’ nın ihtiyati tedbir ise usul hukukunun bir kurumudur. Sorumluluk için ihtiyati tedbir ya da ihtiyati haciz koydurmanın kötü niyetli yada kusurlu olması şart değildir. Esas olan kusursuz sorumluluktur.” Karar için bkz. KURU, Hukuk Muhakemeleri Usulü, s. 3115.

“İhtiyati tedbirin konusu münazaalı bir şey olmasına karşın ihtiyati haczin konusu daima bir alacaktır” Yarg.12. HD. T.02.03.1984, E.83/4019,K.84/664. Karar özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)’dan alınmıştır.

“İhtiyati haciz sadece para alacaklarına ilişkin dava ve takiplerde söz konusu olduğu halde ihtiyati tedbir kural olarak paradan başka şeylere ilişkin davalarda aynı çekişmeli menkul ve gayrimenkul mallarla ilgilidir”. Yarg.11. H.D T.13.04.2004, E. 2004/1820, K. 2004/4014. Karar özeti için bkz. PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES,s.443.

“İhtiyati haciz kararının yapılacak icra takibinden veya açılacak davadan önce uygulanan ve HUMK’ nun 101. vd. maddelerinde düzenlenen ‘ihtiyati tedbir benzeri’ ancak ondan daha etkili bir tedbir işlemidir. İhtiyati haciz bir ‘takip işlemi’ niteliğinde değildir.” Yargıtay 12. HD. T.22.10.2007, E.2007/16042/ K.2007/19188. Karar özeti [www.talihuyar.com/upload/114\\_iik.258.rtf](http://www.talihuyar.com/upload/114_iik.258.rtf) den alınmıştır.

<sup>214</sup> “İhtiyati haciz kararı vermeye yanaşmayan mahkemeleri ikna etmek için bulunan kanunî rehin yolu ile



para alacakların güvence altına alınması için kullanılması gereken tek koruma tedbiri ihtiyati haciz olmalıdır. Kanun koyucunun, TTK'nın 1242/1 maddesi ile yasada özel bir istisna getirmiş olması, gemi ve yük alacaklılarının, gemi ve navlun üzerindeki haiz oldukları rehin hakkına rağmen ihtiyati haciz isteyebilmesi, gemi ve yük alacaklıları için kullanılması gereken koruma tedbirinin ihtiyati haciz olduğunun da göstergesidir.

Tasarı ile yukarıdaki tartışmalara son verilmiş ve deniz alacakları için yegâne geçici hukuki koruma yolunun ihtiyati haciz olduğu belirtilmiştir. Tasarı 1353/1. maddesindeki düzenleme ile uygulamada var olan ihtiyati tedbir veya başka herhangi bir yöntemle geminin seferden men edilmesine son verilerek, deniz alacakları için cebri icra işlemlerinin yeknesak biçimde ihtiyati hacizle başlatılması sağlanmıştır.<sup>215</sup>

Tasarının 1353. maddesindeki düzenleme, Atamer'in yukarıdaki görüşlerinden farklı olarak doktrinde eleştirilmektedir.

Tasarının 1353/1. maddesinde yer alan hüküm Türk Hukuk sistemiyle uyumlu değildir. Eğer bir şeyin aynına ilişkin bir ihtilaf mevcutsa HUMK' a göre ihtiyati haciz değil ihtiyati tedbir kararı verilmelidir. Kaldı ki, bazı hallerde ihtiyati tedbir daha uygun düşebilir. Bu nedenle gemi üzerindeki ihtiyati tedbir deyimine açıklık getirilmeli bununla sadece gemiye el konması ve seferden men kastedildiği belirtilmeli, bunun dışındaki ihtiyati tedbirler ise mümkün sayılmalıdır.<sup>216</sup>

Gemi malikinin sorumlu olduğu bir borç için kambiyo senedine ve kambiyo senetlerine mahsus takip yapma imkanına sahip alacaklı, geminin ihtiyati haczini talep edemeyecek midir? Tasarıdaki düzenleme, 1999 tarihli gemilerin seferden meni sözleşmesinin 2. maddesine dayanmaktadır. Oysa 1999 Tarihli Seferden Men Sözleşmesi'nde gemilerin ihtiyati haczi deniz alacakları için sınırlanırken, özel takip yollarına tabi bu belgeleri sınırlamadan muaf tutmuştur. Aynı sınırlama ise Tasarı'ya alınmamıştır. Dolayısıyla 1353. maddeye "kambiyo senetlerine dayanana alacaklar bakımından bu hüküm uygulanmaz" ibaresi eklenmelidir.<sup>217</sup>

---

mahkemelere başvurulmuş ve kanuni rehin hakkı tesisi kararlarına dayanarak gemi seferden men edilmiştir. Uygulamada, Yargıtay 11. H.D ilk verdiği kararlarda, "kanuni rehin tesisi uygulaması HUMK veya İİK hükümlerine değil TTK'nın özel hükümlerinden kaynaklanmaktadır" şeklinde açıklayarak bu yolun işletilmesini onaylamıştır."

ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 226-231.

<sup>215</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 280.vd.

<sup>216</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 274-275.

<sup>217</sup> KARAMAN/BEKTAŞOĞLU/AKSAKAL/DEMİR/KURT, TTK Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler, TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, İstanbul 2006, s. 374-375.

Kanaatimce, Tasarı 1353/1 maddesi ile deniz alacağı olarak kabul edilmeyen diğer bütün alacaklar için ihtiyati haciz yolu kapatılması oldukça yerinde bir düzenlemedir. Tasarının 1320. maddesinde deniz alacaklarının neler olduğu, sınırlı sayıda ve yoruma imkan bırakmayacak şekilde açıklanmıştır. Buna göre bir geminin ihtiyati haczini tartışmalara meydan vermeden sadece deniz alacaklıları talep edebilecektir. Fakat aynı maddedeki “deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyatî tedbir konulması veya herhangi bir yoldan geminin seferden men edilmesi talep olunamaz” şeklindeki düzenleme çelişkilere meydan verebilecek niteliktedir. Öğretide ifade edildiği üzere, bu düzenleme öncelikle Türk Hukuk sistemine uygun değildir. Gemi üzerinde para alacaklarının dışında aynı hak çekişmesinin olduğu hallerde ihtiyati haciz değil, HUMK ile düzenlenmiş ihtiyati tedbir kurumunun kullanılması gerekmektedir

### **3. GEMİ ALACAKLILARININ REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLU İLE TAKİPTE BULUNMASI**

#### **3.1 GENEL OLARAK**

Gemi alacaklısı hakkının, takip ve öncelik hakkı olmak üzere iki temel özelliği vardır.<sup>218</sup>

TTK'nın 1242. maddesi rehnin paraya çevrilmesi başlığı altında gemi alacaklılarının, gemi ve navlun üzerindeki haklarını İcra ve İflas Kanunu hükümlerine göre talep edebilecekleri düzenlemiştir.

TTK'nın 1242/1. maddesi ile rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenemeyeceği yolundaki genel kurala gemi alacaklısı hakkı sahipleri için bir istisna getirilmiştir. Aslında gemi alacaklısı hakkı sahiplerine tanınan bu istisna gemi alacaklısı hakkının takip ve öncelik hakkı dışında bir temel özelliğini daha ortaya koymuştur.

TTK'nın 1235. maddesinde sayılan alacaklardan birine sahip gemi alacaklısı hakkı sahipleri, kanuni rehin hakkının doğumuna sebep olan borcun ödenmemesi halinde cebri icra yoluna müracaat edecektir. İşte bu aşamada gemi alacaklıları, kendilerine tanınan bu yasal imkan ile rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunacaklardır.

---

<sup>218</sup> Takip hakkı, TTK'nın 1236/2. maddesinde düzenlenmiştir. Gemi alacağının üzerinde doğduğu gemi ve navlunu takip etmesi ve gemiyi devralan üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesini ifade eder. Öncelik hakkı ise TTK'nın 1257. maddesinde düzenlenmiştir. Gemi alacaklısının diğer bütün rehin haklarına ve her türlü alacak hakkına karşı önceliği (rüşhanı) bulunmasını ifade eder.

Gemi alacaklısı hakkının (borçlu konumunda bulunmasa dahi) geminin bütün zilyetlerine karşı ileri sürülebilmesi ve bu rehin hakkının sahip olduğu üstün öncelik hakkı, alacaklının cebri icra safhasındaki durumunu oldukça güçlendirmektedir. Bununla birlikte, gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesi yoluna başvurulması, alacaklı için bir imkân olduğu kadar; zorunluluk da teşkil etmektedir. İİK'nın 45. maddesine göre, gemi alacaklısının öncelikle rehnin paraya çevrilmesi yoluna başvurması gerekir. Gemi alacaklısı, bu takip yoluna başvurmadan ilâmlı veya ilâmsız haciz yoluna başvuramaz.<sup>219</sup>

Gemi alacaklılarının müracaat edecekleri normal takip yolu geminin ele geçirilmemesi, donatanın da aynı zamanda sınırlı ve sınırsız şahsi sorumluluğunun bulunması gibi istisnai hallerde başvurmak zorunda kalacakları (TTK m. 1242 /b. 1) iflas takibi dışında rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takiptir.<sup>220</sup>

Ticaret Kanunu'na göre gemi alacaklısı hakkı, deniz serveti üzerinde kanunî bir rehin hakkı bahşetmektedir. Buna göre, gemi, navlun ve bunların surrogatları gemi alacaklısı hakkının kapsamına dahildir. Gemi alacağının doğmasıyla birlikte, bu malvarlığı değerleri üzerinde de, kanunî rehin hakkı doğacaktır. Böylece, Türk Ticaret Kanunu açısından, gemi alacaklısı hakkı, bünyesinde farklı rehin haklarını barındırmaktadır. Buna göre, gemi (ve eklentisi üzerinde) üzerinde teslim bağli olmayan ve tescilsiz doğan bir taşınır rehni; navlun ve surrogatları üzerinde de alacak rehni tesis edilmektedir. Dolayısıyla, gemi alacağının takibinde de, bu alacağı temin eden bu farklı rehin haklarının ayrı ayrı paraya çevrilmesi gerekecektir. Ancak bu yolla, alacaklı deniz servetini paraya çevirerek alacağın tahsilini sağlayabilir.<sup>221</sup>

İİK hükümlerine göre, rehin hakkının paraya çevrilmesi yoluyla takip kendi içinde taşınır ve taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi olarak ikiye ayrılır. Taşınır ve taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi de kendi içinde, ilâmlı ve ilâmsız takip olarak ikiye ayrılmaktadır.

---

<sup>219</sup> Açıklamalar için bkz. TÜRKEL, s. 35, KURU, El Kitabı, s. 839-879, PEKCANITEZ/ATALAY/ÖZKAN/ÖZEKES, s. 418-439, KENDER/ÇETİNGİL, s. 210 vd, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 334.vd, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 478-479, ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku, III, İstanbul 1982, s. 89 vd.

<sup>220</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s.210.

<sup>221</sup> TÜRKEL, s. 66.

Alacak veya rehin hakkı bir ilama ya da ilam niteliğinde (İİK m.38) belgeye dayanmıyorsa izlenecek takip prosedürü ilamsız takip olacaktır. Alacak veya rehin hakkı ya da her ikisi bir ilama yada ilam dengi belgeye dayandığı takdirde, para alacağına ilişkin ilamların icrası prosedürü hükümleri kıyasen uygulanacaktır.<sup>222</sup>

İlamlı ya da ilamsız olsun rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takipte haciz aşaması yoktur. Çünkü haczin amacı paraya çevrilecek mal ya da haklara el koymaktır; oysa, rehinde paraya çevrilecek mal veya hak, takipten önce zaten güvence altına alınmıştır. Dolayısıyla rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipte takibin temel aşamalarından olan haciz aşaması bulunmayacak takip kesinleştikten sonra doğrudan satış aşamasına geçilecektir.<sup>223</sup>

İİK'nın 145-147. maddeleri, taşınır rehninin paraya çevrilmesine ilişkin hükümleri, İİK'nın 148-150 maddeleri ise taşınmaz rehninin paraya çevrilmesine ilişkin hükümleri düzenlemiştir. Gemilerin menkul ve gayrimenkul olarak ayrılması sonucunda gemi alacaklısının başvuracağı takip yolu da kendi içerisinde farklılık gösterecektir.<sup>224</sup>

Tasarının 1380. maddesinde getirilen yeni düzenleme ile menkul, gayrimenkul ayrımı kaldırılmıştır. Tasarının 1380. maddesi ile bayrağı ile sicile kayıtlı olup, olmadığına bakılmaksızın, gemi alacaklısı hakkının yalnızca taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip altına alınacağı kabul edilmiştir.

Bu bölümde rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip prosedürü bütünüyle incelenmeyecek, gemi alacaklıları açısından yapılacak takip şekline ilişkin genel bir değerlendirme yapılacaktır.

### **3.2 TAKİBİN TARAFLARI VE TEMSİL**

Gemi alacaklısı, gemi alacağı olarak anılan ve esas itibarıyla, sözleşmeden veya kanundan doğan bir para alacağının sahibidir. Gemi alacaklısının doğumuna neden olan

---

<sup>222</sup> MUŞUL, s. 384.

<sup>223</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 420, YILMAZ, s.1080.

<sup>224</sup> “Bu çerçevede, deniz serveti üzerindeki kanunî rehin hakkında her bir rehin hakkı için şu takip yolunun izlenmelidir: a-Gemi ve eklentisi üzerindeki rehin hakkı açısından,  
(i ) Türk gemi sicilinde kayıtlı gemi (ve eklentisi) üzerindeki rehin hakkı taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi yoluyla,  
(ii) Türk gemi sicilinde kayıtlı olmayan gemi (ve eklentisi) üzerindeki rehin hakkı taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla,  
b. Navlun üzerindeki rehin hakkı, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla,  
c. Gemi ve navlunun sürrogatlar üzerindeki rehin hakkı, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla, takip edilecektir.”  
TÜRKEL, s. 67, ÇAĞA, s. 98.

borç ilişkisi çeşitli sebeplerden kaynaklanabilir. TTK'nın 1235. maddesinde sayılan hukukî ilişkilerde, gemi alacağına sahip olan kişiler, ayrıca alacakları temin eden gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesinde alacaklı tarafta yer alacaktır.<sup>225</sup>

Gemi alacaklısı hakkının takibinin karşı tarafını, yani borçlusunu kural olarak donatan oluşturur. Ancak sadece gemi alacaklısı hakkına dayanılarak yapılan takiplerde gemi bağlama limanında bulunsa bile, donatan yerine kaptana da takip yapılabilir ve kesinleşen takip kaptan için değil, donatan için geçerli olacaktır.<sup>226</sup> İstisnai olarak takip üçüncü kişilere karşı donatan sayılan gemi işletme müteahhidine karşı da yapılabilir.<sup>227</sup>

TTK'nın 119/2 maddesi, acentenin, aracılıkta bulunduğu veya (bunun ötesinde) akdettiği sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda, müvekkili adına dava açabileceği gibi aynı sıfatla kendisine karşı da dava açabileceğini düzenlemiştir. Buna göre acentenin aracılıkta bulunduğu işlerde izafeten kendisine tebligat yapılabilecektir. Örneğin, geminin yakıt almasına aracılık eden gemi acentesine karşı husumeten icra takibi yapılabilir fakat acentenin takip talebinde doğrudan borçlu sıfatı bulunmadığı unutulmamalıdır.<sup>228</sup>

Deniz hukukunda donatma iştiraklerinin durumu özellikle arz etmektedir. Donatma iştirakinde müşterek donatanların isimleri zikredilmeksizin ticaret unvanı belirtilmek suretiyle, gemi müdürüne karşı icra takibi yapılabilir.<sup>229</sup> (TTK m. 955/2)

#### **4.3 REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMSIZ TAKİP**

Gemi ve yük alacaklısının rehin hakkı, bir ilama veya ilam niteliğinde bir belgeye bağlı değilse veya ipotek akit tablosu kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarını içermiyorsa, alacaklının başvurabileceği yol rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takiptir.

Tasarı 1377. maddesine göre, alacaklının elinde hem alacağa hem de rehne ilişkin kesinleşmiş bir ilam bulunmuyorsa, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip başlatılabilecektir.

---

<sup>225</sup> TÜRKEL, s. 72.

<sup>226</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 478.

<sup>227</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 209.

<sup>228</sup> Acentenin husumeten taraf gösterilmesi, mahkeme kararları ve konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 130.vd.

<sup>229</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 478, KENDER/ÇETİNGİL, s. 210.

Rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip rehin konusu geminin, menkul ve gayrimenkul kabul edilmesine göre farklılık gösterecektir.

### 3.3.1. MENKUL REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMSIZ TAKİP

Menkul rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip İİK'nın 145-147. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu takibe, yük alacakları ve sicile kayıtlı olmayan gemilere ilişkin gemi alacakları için başvurulur.<sup>230</sup>

Takip talebinin (örnek no:1) doldurulduğu, genel haciz yolundakine benzer fakat daha ayrıntılıdır.<sup>231</sup>

Atamer, gemilere ilişkin takiplerde, takip talebinde ayrıntılı ve uzun bilgiye yer verilmesi gerektiğinden, Tasarının kanunlaşmasından sonra, İcra ve İflas Kanunu yönetmeliğinde yapılacak değişiklikle, takip talebi formunun yeniden hazırlanmasının daha uygun olacağını belirtmektedir.<sup>232</sup>

Takip talebinin doldurulduğunda, özellikle 5. nolu bölümüne alacak ve rehin hakkı bir belgeye dayanıyorsa bu belgenin ne olduğu, rehinli menkul malın (geminin ismi ve IMO nosunun) yazılması ve 9. numaralı bölümüne ise rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip şeklinin seçildiğinin belirtilmesi ayrıca önemlidir.<sup>233</sup>

Takip talebini alan icra dairesi, borçluya ve varsa rehin maliki, üçüncü kişiye rehin hakkı bir ödeme emri (örnek no: 8) gönderir. İİK'nın 146.maddesine göre, ödeme emrine şunlar yazılır.<sup>234</sup>

- takip talebindeki kayıtlar, rehinli mal üçüncü kişi tarafından verilmiş veya mülkiyeti üçüncü kişiye geçmiş ise üçüncü kişiye ilişkin kayıtlar,

<sup>230</sup> TÜRKEL, s. 128 vd, ÇAĞA/KENDER, III, s. 113, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 349 vd, KENDER/ÇETİNGİL, s. 210 vd.

<sup>231</sup> Takip talebinde İİK'nın 58. maddesinde belirtilmiş kayıtlar vardır. Buna göre takip talebinde alacaklıya ilişkin kayıtlar, Borçlu veya borçlulara ilişkin kayıtlar, Takip terekeye karşı açılmışsa mirasçılara ilişkin kayıtlar, Takip alacağının miktarı, alacak ve rehin hakkı bir belgeye dayanıyorsa bu belgenin ne olduğu, Rehin hakkına (gemi alacaklısı hakkına) ilişkin kayıtlar ve alacaklının takip yollarından hangisini seçtiğine ilişkin bölümler bulunur.

<sup>232</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 348.

<sup>233</sup> "Alacak bir senede dayanıyorsa, bu senede ilişkin bilgiler, alacak senede dayanmıyorsa, takip talebinde gemi alacağının doğumuna sebep olan hukukî ilişki genel olarak belirtilmelidir. Örneğin, gemi alacağının müşterek avaryadan, donatanla akdedilen iş sözleşmesinden ya da kurtarma ve yardım faaliyetinden, navlun veya yolcu taşıma sözleşmesinden doğduğu belirtilmelidir." ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 348-349.

<sup>234</sup> Ayrıntılar için bkz. KURU, El Kitabı, s. 846, PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 421, MUŞUL, s. 385, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 349, DOĞRUCU, s. 227.

- itiraz süresinin 7 gün, ödeme süresinin ise 15 gün olduğu, yedi gün içinde itiraz olunmaz ve onbeş gün içinde borç ödenmezse rehnin satılacağı,
- borçlu yedi gün içinde rehin hakkına açıkça itiraz etmezse, artık bu takipte rehin hakkının kabul edilmiş sayılacağı, borçlunun yalnız rehin hakkına itiraz ederse, alacaklının, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipten vazgeçerek, takibin haciz yoluyla devamını isteyebileceği,
- Takibin dayandığı senet altındaki imza borçluya ait değilse, yedi günlük itiraz süresi içerisinde bu durumun ayrıca ve açıkça bildirilmesi, aksi halde icra takibindeki imzanın borçluya ait olacağı kabul edilmiş sayılacağı ihtarında yer verilir.
- Buna karşın bu takip yolunda genel haciz yolundaki gibi borçlunun mal beyanında bulunmasına ilişkin herhangi bir kayıt konulmaz.

Alacaklı menkul rehninin paraya çevrilmesi için yaptığı ilamsız takipte düzenlediği ödeme emrine herhangi bir belge eklemek zorunda değildir. Uygulamada gemi alacaklılarının icra dairelerinde takip yolu esnasında en sık karşılaştığı problemde zaten bu konudur.<sup>235</sup>

Ödeme emri, ödeme emrine itiraz ve itirazın incelenmesinde, ilamsız takipte ödeme emrine ilişkin genel hükümler uygulanır. Ek olarak şu özellikler mevcuttur,<sup>236</sup>

<sup>235</sup> Konuya ilişkin Beyoğlu İcra Hukuk Mahkemesi Hakimliği, T.22.12.1992 E.1992/1357 K.1992/2140 sayılı kararında bu hususa açıkça değinildiğini görüyoruz. “Davacı vekilleri, Beyoğlu 3. İcra Müdürlüğü’nün 1992/4391 esas sayılı dosyası ile yapılan takibe itiraz ile alacaklı tarafından menkul rehninin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibine girildiğini ve ödeme emrinin kendilerine tebliğ edildiğini, İcra İflas Yasası’nın 145. maddesi amir hükmü gereğince alacağı menkul rehni ile sağlanmış bulunan alacaklının menkul rehninin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibine girebileceğini, karşı tarafın ise takip talebine faturadan başka bir belge eklemeksizin takibe giriştiğini, menkul rehni gösterir herhangi bir belgenin takip talebi ekinde dosyaya ibraz edilmemiş olması nedeniyle ve takip talebinde faturadan başka rehin hakkının varlığına dair hiçbir kanuni delilin ibraz edilmemiş olması nedeniyle takibin iptalini istemiştir. Menkul rehninin paraya çevrilmesi için yapılan ilamsız takiplerde, Alacaklı rehni tevsik eden bir belge sunmak zorunda değildir, celbedilen ve incelenen icra dosyasına ve yapılan murafaada takibin ilamsız olması sebebiyle borçlunun itirazını doğrudan icra dosyasına yapması gerektiğinden ve **ayrıca belirtildiği şekilde menkul rehninin varlığına dayalı takip için yazılı belge gerekmemesine ve keza buna rağmen rehin konusu menkullerle ilgili belge de eklendiği anlaşılmasına nazaran talebin reddine karar vermek gerekmiştir.”**

Beyoğlu İcra Hukuk Mahkemesi Hâkimliği, T.11.2.1993 E.1993/189 K.1993/135 sayılı diğer bir kararında da bu hususa açıkça değinildiğini görüyoruz. “Davacının belirttiği ve ibraz ettiği fatura belgesiyle **TTK’nın 1235/6 ve 1236. maddesi gereğince gemi alacağı dolayısıyla söz konusu gemi üzerinde kanuni rehin hakkı bulunduğu kabulü gerektiğinden ve ayrıca bunun mahkemeden alınmış rehin hakkı belgesi aranması gerektirmediğine göre talep gibi ilamsız olarak karşı tarafa örnek 50 no.lu ödeme emrinin gönderilmesi gerektiğinden bu hususa ilişkin talebin reddi doğru değildir.** Bu nedenle gereği yapılmak üzere İcra Müdürlüğü kararının iptaline karar vermek gerekmiştir.” Karar özetleri AYBAY, Notlandırılmış Yargıtay Kararları, s. 677-679’dan alınmıştır.

<sup>236</sup> Açıklamalar için bkz. KURU, El Kitabı, s. 846-847, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 349-350, ÇAĞA/KENDER, III, s. 115, TÜRKEL, s. 143-150, DOĞRUCU, s. 228-232.

- Borçlu, yedi gün içerisinde ödeme emrine itiraz etmez ve onbeş gün içinde de borcunu ödemezse veya itiraz eder ve itirazı mahkemece iptal edilir veya İcra Mahkemesince itirazı kaldırılırsa, alacaklı rehinin satılmasını ödeme emrinin tebliğinden itibaren bir yıl içinde isteyebilir (İİK m. 150-e )
- Borçlu yedi gün içinde ödeme emrine itiraz ederse icra takibi durur.(İİK m.66/1). Buna karşın yalnızca ödeme emrine itiraz etmiş olan borçlu alacaklının rehin hakkına ayıca ve açıkça itiraz etmemişse, İİK'nın 147/1. maddesine göre alacaklının rehin hakkını kabul etmiş sayılır.
- Borçlu yalnız rehin hakkına itiraz ederse bununla ödeme emri ile istenen alacağı kabul etmiş sayılır ve takibe haciz yoluyla devam edilebilir.<sup>237</sup>

### 3.3.2. TAŞINMAZ REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMSIZ TAKİP

Taşınmaz rehininin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takibe gemi ipoteği ile güvenceye bağlanmış alacaklar ve sicile kayıtlı bir gemi üzerindeki gemi alacakları için başvurulur.<sup>238</sup>

İpotek akit tablosu kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarını içeriyorsa bu halde gidilecek yol özel ilamlı takip yoludur. Buna karşılık ipotek akit tablosu kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarına havi değilse o zaman gidilecek yol ilamsız takip yolu olacaktır. İlamsız takip; özellikle ipoteğin bir cari hesap, kredi ve bunun gibi bir sözleşmenin güvencesi olarak verildiği hallerde söz konusu olur.<sup>239</sup>

<sup>237</sup> “Gemi maliki kendi gemisi üzerinde tesis edildiği iddia edilen kanuni rehin hakkına itiraz edebileceği gibi alacağın kendisine de itiraz etme hakkına sahiptir.” ÇAĞA/KENDER, III, s. 115.

“Sadece gemi alacağına itiraz edilmesi hâlinde, gemi alacaklısı hakkı takip içerisinde tartışma konusu yapılamaz. Bu durumda, takip sürecinde rehin hakkı kesinleşmekte; ancak, bu hakkın kullanılması, asıl alacak (gemi alacağı) için yapılmış itirazın hükümden düşürülmesine kadar ertelenmektedir. Takibe devam edilebilmesi için sadece gemi alacağı için itirazın iptali davası açılması ya da sadece bu alacak için itirazın kaldırılması yoluna gidilmesi yeterli olacaktır. Artık bu süreç içinde takibe konulan para alacağından ötürü asıl takip borçlusunun sorumluluğu olup olmadığının tespit edilmesi yeterlidir. Yoksa, bunun yanında alacağın gemi alacağı listesine dahil olup olmadığının (yani bu alacağın gemi alacaklısı hakkıyla temin edildiğinin) hüküm altına alınmasına gerek yoktur.”TÜRKEL, s. 148.

“Eğer sırf rehne itiraz edilirse, İİK'nın147/c-2. maddesi uyarınca takibe haciz yoluyla devam edilecektir. Ancak sınırlı aynı sorumluluk hallerinde borç geminin ve yükün değerini aşarsa alacaklı bu seçeneğe pek itibar etmeyecektir.” ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 249.

<sup>238</sup> Konu hakkında açıklamalar için bkz. ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 250.vd, TÜRKEL, s. 128 vd, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, s. 349-350, DOĞRUCU, s. 234-238, KENDER/ÇETİNGİL, s. 210 vd. ÇAĞA, s. 102-108, KURU, El Kitabı, s. 848-859.

<sup>239</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 423.



Sicile kayıtlı gemiler gayrimenkul hükmünde olduklarından, bu gemiler üzerinde tesis edilen ipotekler ile bu gemiler üzerindeki gemi alacaklarının sağladığı rehin hakkı, İİK 148 vd. maddelerince takip edilecektir.<sup>240</sup>

İİK'nın 148. maddesi ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin takip talebini düzenlemiştir. Buna göre, gayrimenkul ipotek alacaklısı, yetkili veya gayrimenkulün bulunduğu yer icra dairesine müracaatla, elindeki ipotek belgesi veya akit tablosunun tapu idaresince verilmiş resmî bir örneğini ibraz ederek takip talebinde bulunacaktır.

İİK'nın 148. vd maddeleri, hem sözü (ipotek alacaklısı, ipotek akit tablosu) hem de ruhu itibariyle, MK 22. maddesindeki gerçek taşınmaz rehinleri için düzenlenmiştir. Bu taşınmaz rehinleri, MK 771/1. maddesi uyarınca tapu siciline tescil ile kurulurlar. Dolayısıyla İİK'nın kuralları, devlet eliyle tutulan bir sicile kayıtlı ipoteğin paraya çevrilmesini hedef tutmaktadır. Buna karşılık teslim ve tescil gerektirmeyen gizli bir kanuni rehin hakkı olan gemi alacaklısı hakkı için söz konusu hükümler elverişli değildir. Böyle bir durumda İİK'nın 148. maddesinin öngördüğü belgeleri, gemi alacaklısı hakkına sahip alacaklı ibraz edemeyecektir.<sup>241</sup>

Atamer, ayrıca taşınmaz hükmündeki Türk gemileri içinde, gemi alacaklısı hakkına dayanan takiplerinin, İİK'nın 145-147. maddeleri arasında düzenlenmiş menkul rehininin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip hükümlerine göre yürütülmesi gerektiğini, böylece takip talebinin ve ödeme emrinin düzenlenmesinde ortaya çıkan sayısız sorunun önüne geçilebileceğini, fakat İİK'nın 23/4.c-1 maddesinin tümüyle ihmal edilmemesi için ödeme emrine itiraz süresinin İİK'nın 149/b maddesi doğrultusunda otuz gün olarak kabul edilmesi gerektiğini söylemektedir.<sup>242</sup>

Gayrimenkul rehininin paraya çevrilmesinde takip talebini düzenleyen, İİK'nın 148 maddesi deniz hukukunun özellikleri üzerinde durulmadan sadece gayrimenkul ipoteği göz önüne alınarak kabul edilmiştir. Takipte bulunan gemi alacaklısı için bu hükmün gereğini yerine getirmek mümkün değildir. Zira gemi alacaklısı hakkı kanunda öngörülen belirli alacakların doğması ile birlikte sicil dışında, kendiliğinden ortaya çıkar. İİK'nın 148. maddesinde ibrazı öngörülen rehin belgesi, akit tablosu ve rehin mukavelesi bu haklarda mevcut değildir. Bir taraftan gemi üzerinde kanuni rehin

---

<sup>240</sup> DOĞRUCU, s. 235.

<sup>241</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 250-251.

<sup>242</sup> ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 251.

hakkının doğduğu kabul edilirken, diğer taraftan gayrimenkul rehninin paraya çevrilmesi yolu ile takibi imkansız hale getirmek söz konusu olamayacağından, gemi alacaklısının alacak miktarı ile rehin konusu gemiyi beyan etmek suretiyle, İİK'nın m.58'e göre yapacağı takip talebini yeterli ve geçerli kabul etmekten başka çare yoktur.<sup>243</sup>

Takip talebi ve doldurulduğu genel haciz yolundaki ilamsız ilamsız takibe benzer. Takip talebi, yukarıda menkul rehninin paraya çevrilmesi hususunda belirtildiği üzere, İİK'nın 58. maddesinde belirtilen hususları içerir. Özellikle şu hususların takip talebinde ayrıntılı bulunması gerekir:<sup>244</sup>

- Alacaklı ve borçlunun kimliği ile alacak ve faiz ile ilgili yerler,
- Merhunun ne olduğu, özellikle geminin ismi ve gemi ipoteğinin paraya çevrilmesinde ipotek belgesi (şerhli gemi sicil Tasdiknamesi) ile ipotek sözleşmesi,
- Merhun üçüncü şahıs tarafından verilmiş veya mülkiyeti üçüncü şahsa geçmişse üçüncü şahsın adı, soyadı, adresi gemi alacağında gemi ile rehin konusu diğer deniz servetini (navlun, sürrogatlar) bildirmek yeterlidir.

Ödeme emri olarak, örnek no:9 kullanılır ve İİK'nın 60. maddesine göre düzenlenir. Ayrıca şu hususlarında özellikle ödeme emrine yazılması gerekir.<sup>245</sup>

- Ödeme süresinin 30 gün olduğu,
- Yedi gün içinde borca itiraz olunmaz ve 30 gün içinde borç ödenmezse alacaklının taşınmazın satışını isteyebileceği ihtarı,
- İpotek hakkına itiraz edilemeyeceği.

Ödeme emrine itiraz, itirazın süresi, şekli, sebepleri ve hükmü ilamsız haciz oluyla takipteki gibidir. Yedi gün içinde icra dairesine başvurarak ödeme emrine itiraz edilebilir. Yalnız burada itiraz sebepleri açısından bir sınırlama getirilmiş ve borçlunun alacaklının ipotek hakkına itiraz edemeyeceği kabul edilmiştir. Bunun nedeni ise ipotek hakkının daha önce bir resmi senetle belirlenmiş olmasıdır.<sup>246</sup>

<sup>243</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 211, ÇAĞA, s. 103-104.

<sup>244</sup> DOĞRUCU, s. 235-236, KURU, El Kitabı, s. 849-851.

<sup>245</sup> MUŞUL, s. 390, PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 426, KURU, El Kitabı, s. 853.

<sup>246</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 427-428, MUŞUL, s. 400, KURU, El Kitabı, s. 855-858.

Taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takibine ilişkin, İİK'nın 150/b maddesinin ve İİK'nın 150/c maddesinin iki ayrıntılı özelliği de gemi alacaklısının başvuracağı bu takip yolunda göz önünde tutulacaktır.<sup>247</sup>

- İİK'nın 150/b maddesi kıyasen uygulanması suretiyle, Türk gemi siciline kayıtlı gemiler üzerindeki gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesinde, başlanan takibin geminin kiracısı, navlun ve sürrogat borçlularına icra dairesi tarafından bildirilmesi gerekir. Buna göre, gemi alacaklısının talebi üzerine, icra dairesi, gemi alacaklısı hakkının kapsamına giren navlun ve sürrogatların icra dairesine ödenmesini emredecektir.
- İİK'nın 150-c maddesine göre, Türk gemi siciline kayıtlı gemi üzerindeki gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesi için takibe başlandığında, icra memuru takibi geminin kayıtlı olduğu sicil dairesine bildirecektir. Bunun üzerine, sicil memuru durumu gemi siciline şerh edecektir. Ayrıca, gemiyi şerh tarihinden sonra iktisap edenlere karşı icra veya ödeme emri gönderilmeyecektir.

### 3.4. REHNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMLI TAKİP

Gemi alacağı ve/veya gemi alacaklısı hakkı genel olarak sulh hukuk veya denizcilik ihtisas mahkemelerinin ilâmlarında hüküm altına alınacaktır. Örneğin, parasal değeri görev sınırının altında kalan gemi alacağı ve/veya gemi alacaklısı hakkına ilişkin davalar (genel olarak) sulh hukuk mahkemesinde görüleceğinden, bu hakların sulh hukuk mahkemelerinin ilamlarına konu olabilmesi mümkündür. Diğer yandan, görev sınırının üzerinde açılacak davalarda, denizcilik ihtisas mahkemeleri görevli olduğu için gemi alacağı ve/veya gemi alacaklısı hakkının genel olarak bu mahkemenin ilâmlarına dayanması gerekir. Bunun dışında, gemi adamlar lehine doğan gemi alacaklar da, iş mahkemelerinin ilâmına dayanabilir.<sup>248</sup>

Alacak veya rehin hakkı veya her ikisi bir ilamda veya ilam özelliğine sahip bir belgede tespit edilmiş ise rehin alacaklısı, rehnin paraya çevrilmesi yolu ile ilamlı takip yapabilir.<sup>249</sup>

<sup>247</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 121, KENDER/ÇETİNGİL, s. 214, ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, s. 253, TÜRKEL, s. 140, DOĞRUCU, s. 237.

<sup>248</sup> TÜRKEL, s. 140.

<sup>249</sup> KURU, El Kitabı, s. 860.

Tasarıda kanuni rehin hakkı tesisinin ilamlı icraya konulabilmesinin önüne geçebilmek için 1377. madde ile bir düzenleme yapılmıştır.

Tasarının 1377. maddesinde getirilen yeni düzenlemeyle, deniz hukukunda kabul edilen bütün rehin haklarının alacağa bağlı ve ferî nitelikte olduğu, bu sebepten alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama ve icra konusu yapılamayacakları kabul edilmiştir.<sup>250</sup>

### **3.4.1. MENKUL REHNİNİN PARAYA ÇEVİRİLMESİ YOLUYLA İLAMLI TAKİP**

Rehlin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip yapabilen yük alacaklıları ve gemi alacaklılarının, alacağının ya da rehin hakkının veya her ikisinin (mahkemece tanınan kanuni rehin hakkının) ilam ya da ilam niteliğindeki bir belgede tespit edilmiş olması halinde başvurabileceği bir takip şeklidir.

Uygulamada gemi alacaklıları özellikle yabancı bayraklı gemiler üzerinde alacak ve kanuni rehin hakkı tanınmasına ilişkin ilamların icrasını bu yoldan infaz ederler.

Menkul rehlinin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipte anlatılan takip talebi ve takip talebinin doldurulduğu aynen bu takip yolunda da geçerlidir. Yalnızca farklı olarak altı no.lu bölüme ilam, ilam hükmündeki belge, bunu veren makamın adı, tarihi ve sayısı yazılır.<sup>251</sup>

Gönderilecek icra emri ile borçlu yedi gün içinde borcu ödemez ve icranın geri bırakılması için bir kararda getirmez ise rehlin satılacağı ihtar yapılır. İcra emrini alan borçlu bunun gereğini yerine getirmez yani yedi gün içinde borcu ödemez ve icranın geri bırakılması hakkında bir kararda getirmezse, alacaklı rehinli menkulün satılmasını isteyebilecektir.<sup>252</sup>

<sup>250</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 335.

<sup>251</sup> TÜRKEL, s. 140, DOĞRUCU, s. 237.

<sup>252</sup> MUŞUL, s. 385, KURU, El Kitabı, s. 860.

### 3.4.2 İPOTEĞİN PARAYA ÇEVRİLMESİ YOLUYLA İLAMLI TAKİP

Alacak veya rehin hakkının ya da her ikisinin ilam veya ilam niteliğindeki bir belgede (İİK m. 38) tespit edilmiş olması ve alacağın muaccel olduğunun anlaşılması halinde, gemi alacağının veya ipoteye konu geminin paraya çevrilmesi için gayrimenkul rehininin paraya çevrilmesi yoluyla ilamli takibe ilişkin İİK'nın 148. vd. maddeleri uygulanacaktır.<sup>253</sup>

Uygulamada gemi alacaklıları sicile kayıtlı taşınmaz hükmündeki gemiler üzerinde alacak ve kanuni rehin hakkı tanınmasına ilişkin ilamların icrasını bu yoldan infaz ederler. Bu takip yoluna özellikle şu hallerde başvurulur;<sup>254</sup>

- Alacak veya ipotek hakkı veya her ikisi bir ilam ya da ilam niteliğinde bir belgeye dayanması durumunda ipotek alacaklısı ipotegin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilecektir. (İİK m. 150h)<sup>255</sup>
- İpotek akit tablosunun kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarını içermesi halinde. (İİK m.149-149a).<sup>256</sup>
- Alacağın muaccel bulunması ve İİK'nın 149. maddesine göre sunulan akit tablosunun kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarını içermesi halinde, icra memuru borçluya ve 3. şahıs rehin malikine birer icra emri gönderir. Gemi ipotek mukavelesinin yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce tasdik edilmiş olması lazımdır.

İcra emrinin tebliği üzerine, borçlu veya rehin maliki üçüncü şahıs İcra Mahkemesi'nden icranın geri bırakılmasını isteyebilir. İİK'nın 149-150/f maddelerine göre, burada borçlu ve rehin sahibi üçüncü şahsın rehin hakkına itiraz hakkı yoktur.

<sup>253</sup> PEKCANİTEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 429.

<sup>254</sup> Açıklamalar için bkz PEKCANİTEZ/ATALAY/ÖZKAN/ÖZEKES, s. 430, KURU, El Kitabı, s. 860vd, MUŞUL, s. 393, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 365vd, KENDER/ÇETİNGİL, s. 213-215, TÜRKEL, s. 140, DOĞRUCU, s. 237.

<sup>255</sup> "Alacaklı İİK'nın 38. maddesi uyarınca istediği icra dairesinde takip başlatabilir. Alacaklı takip talebi ile birlikte elindeki ilam veya ilam niteliğindeki belgeyi icra dairesine sunmalıdır. İlamli takip talebini alan icra memuru borçluya ve varsa taşınmaz sahibi üçüncü kişiye yedi günlük bir icra emri gönderir. Bu icra emri ile borçlu yedi gün içinde borcu ödemez ve icranın geri bırakılmasına ilişkin bir karar getirmezse ipotekli taşınmazın satılacağı ihtar edilir. Borçlu icra emrindeki yedi günlük süre içinde borcu ödemez ve icranın geri bırakılması içinde bir karar getirmez ise ipotek hakkına sahip olan alacaklı söz konusu taşınmazın satılmasını isteyebilecektir."KURU, El Kitabı, s. 860-861.

<sup>256</sup> "Burada özel bir ilamli takip yolu söz konusu olduğundan açık bir hüküm olmadıkça ilamli icra hakkındaki genel hükümlere başvurulamayacaktır. Takip talebi ipotegin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipteki gibidir. Ancak takip talebine ipotek akit tablosunun tapu dairesince verilmiş resmi bir örneği eklenecektir. İcra memuru ipotek akit tablosunun kayıtsız şartsız bir para borcu ihtiva ettiğini ve alacağın muaccel olduğunu görürse borçluya ve varsa taşınmaz sahibi üçüncü kişiye bir icra emri gönderecektir" KURU, El Kitabı, s. 860-861.

Tasarı 1377/2 maddesine göre, gemi ipoteği kanununun 1015/2 ve 1055/1-3 maddelerine uygun olarak gemi sicil müdürü önünde yapılmışsa, bu ipotek sözleşmesi ilamlı icra yolunun işletilmesine olanak tanır. Böyle bir sözleşme, ilam niteliğinde bir belge sayılmıştır.<sup>257</sup>

Tasarıda getirilen yeni düzenleme ile şekil şartlarına uyulmak kaydıyla, gemi ipotekleri için ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı icra başlatılabilecektir.

### **3.5 DENİZ HUKUKUNA ÖZEL DURUMLAR**

#### **3.5.1 TAKİBİN GEMİ SİCİLİNE BİLDİRİLMESİ**

Taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takipte takibin sicile bildirilmesi safhası bulunmaktadır.

İİK'nın 150/C maddesine göre, icra memuru sicile kayıtlı gemilerde rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takibin başladığını gemi sicil memurluğuna bildirmek zorundadır.

Gemi sicil memuru keyfiyeti geminin siciline şerh verir. Böylece takibin aleniyeti sağlanmış olmakla, gemiyi şerh tarihinden sonra iktisap edenlere icra veya ödeme emri tebliğ edilmez. Söz konusu şerhin gemi alacaklıları bakımından da yararı vardır. Gemi alacaklıları gemi sicilini incelemek suretiyle üzerinde kanuni rehin hakkına sahip oldukları geminin takip konusu yapıldığını zamanında öğrenerek, haklarını korumak için harekete geçmek imkanına kavuşmuş olacaklardır.<sup>258</sup>

#### **3.5.2 İCRA MEMURUNUN REHİNLİ MALI ELE GEÇİRMESİ**

Rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte haciz safhası olmadığı gibi merhunun takip talebi ile birlikte icraya teslimi de şart değildir. Fakat icranın satış talebi üzerine, ihaleyi takiben memurun teslim görevini yerine getirebilmesi için artık rehinli malı ele geçirmesi zorunludur.<sup>259</sup>

İİK'nın 92/3 maddesine göre, icra dairesi haciz ile birlikte taşınmazın idare ve işletilmesi için lüzumlu tedbirleri alır. Buna gerektiğinde borçlunun taşınmazdan uzaklaştırılması

<sup>257</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 365.

<sup>258</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 121, KENDER/ÇETİNGİL, s. 213.

<sup>259</sup> PEKCANİTEZ/ATALAY/ÖZKAN/ÖZEKES, s. 435, KURU, El Kitabı, s. 872.

da dâhildir. İİK 150/g ve 92/3 maddelerine göre, taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takipte ise icra dairesi bu yetkiyi ancak satış talebi üzerine elde eder. Genel haciz yoluyla takibin kesinleşmesi üzerine icra müdürlüğü borçlunun mallarını haczeder ve muhafaza altına alır. Ancak deniz ticareti hukukundan kaynaklanan kanuni ve akdi rehinlerde durum tamamen farklıdır.<sup>260</sup>

İcra dairesi ancak satış talebi üzerine taşınmaza yani sicile kayıtlı gemiye el koyma yetkisine sahip olacaktır. Menkul ve taşınmaz rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takibinde icra dairesinin, alacaklının satış, talebinden önce rehne el koyabilmesi hukuken mümkün değildir.

Bu durum deniz hukukunun özelliklerine ve ihtiyaçlarına uygun değildir. Takip sırasında gemi bir daha dönmek üzere yurt dışına çıkabilecektir. Yeni yolculuklarda doğacak gemi alacaklısı hakları takip konusu alacaktan önce gelecekleri için, maddi kötülemeden başka hukuki kötüleşmenin ortaya çıkmasıyla alacaklının hakkını alabilmesi imkansız hale gelebilecektir. Bu durumu önlemenin tek yolu, gemi alacaklısının merhun gemiyi takipten önce ihtiyaten haczettirmesidir.<sup>261</sup>

#### **4. GEMİLERDE HACZİN SINIRLANDIRILMASI**

##### **4.1 GENEL OLARAK**

Bazı hallerde gemilerin icrai ve ihtiyati hacizleri mümkün değildir. Bunlar geminin hacizden muaf olduğu halleri meydana getirir.

TTK'nın 892. maddesi ile düzenlenmiş yola hazır geminin haciz muafiyeti bu hallerden birini oluşturur. Yabancı devletin karasularından zararsız geçiş yapan ve transit geçen gemiler, seyrüsefer serbestisinin bir gereği olarak, haciz muafiyetine sahiptirler. Devlet gemilerinin bazı nedenlerle muafiyet imtiyazından yararlanmaları da, haczin konusunu sınırlayan başka bir hali meydana getirir.<sup>262</sup>

Görüldüğü üzere gemilerin haczi konusundaki sınırlamaların bir kısmı iç hukuktan bir kısmı ise devletler hukukunun örf ve adetlerinden ve uluslararası konvansiyonlardan kaynaklanmaktadır.

<sup>260</sup> ÇAĞA, s. 107, KENDER/ÇETİNGİL, s. 214.

<sup>261</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 213.

<sup>262</sup> ÇETİNGİL, s. 67.

Bu bölümde özellikle TTK'nın 892. maddesinde düzenlenmiş yola hazır geminin haciz muafiyeti konusu hakkında detaylı bilgi verilecektir. Zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından transit geçen yabancı gemilerinin haciz muafiyeti hakkında ise genel bilgiler verilecektir.

## 4.2 YOLA HAZIR GEMİNİN HACİZ MUAFİYETİ

### 4.2.1 GENEL OLARAK

TTK'nın 892. maddesine göre, “yola çıkmaya hazır bir gemi cebri icra yoluyla satılmayacağı gibi ihtiyaten haciz de edilemez. Şu kadar ki; cebri satış veya haczi icap ettiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmışsa, bu hükümler tatbik olunmaz.

Bu madde hükmü 867. maddede yazılı gemiler hakkında da tatbik olunur.”

Yola hazır geminin haczedilmeyeceğine ilişkin kural eski bir yasama hükmü olup, menşei eski devirlerde, deniz hukukunun örf ve adet safhasında aranmalıdır.<sup>263</sup> Gerek Türk Hukukunda gerekse yabancı hukukta bu hükmün kabul edilmesi ve uzun zaman uygulanmasının nedeni, geminin yolculuğu ile ilgili olanların menfaatlerinin, alacaklıların menfaatlerinden üstün tutulması sebebiyle açıklanabilir.<sup>264</sup>

Gerçekten de bir yolculuğun yapılmasında yükü ilgili kimselerin, yolcuların ve en az onlar kadar donatanında menfaati vardır. Bu halde yola hazır geminin alacaklı tarafından haciz edilmesi ve seferden alıkonulması birçok kimsenin zararına sebep olabilir. Hatta evvelki donatanın borcu için gemi alacaklısının yaptığı takipte geminin şimdiki donatanı borçlu olmadığı halde, ihtiyati hacizden etkilenecektir. İşte bu ve benzeri nedenlerle yolculuğun yapılması ile ilgili değişik kimselerin menfaatleri alacaklının menfaatinden üstün tutulmaktadır.<sup>265</sup>

Deniz ve İcra Hukukunun bilinçli olarak kesiştikleri seyrek kurallardan biri olan, TTK'nın 892. maddesi hukukumuzda Almanya'dan gelmiştir.<sup>266</sup> Ayrıca TTK'nın 892. maddesi yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı pek çok ülkenin ticaret kanunda kabul edilmiştir.<sup>267</sup>

<sup>263</sup> ÇETİNGİL, s. 67.

<sup>264</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 125, ÖZEKES, s. 281.

<sup>265</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 333.

<sup>266</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 291.

<sup>267</sup> Belçika 237.m., Yunanistan 215. m., İspanya 548.m., İtalya 881.m., Portekiz 491.m., Arjantin 870.m Romanya 904.m., Meksika 655.m., Şili 843.m., Brezilya 482.m. ÇETİNGİL, (dn.2)'den naklen, s. 67.



Yola çıkmaya hazır gemilerin ihtiyaten haciz edilemeyeceğine ilişkin kural emredici nitelik olup sözleşme ile aksi kararlaştırılmaz.<sup>268</sup>

Yola hazır geminin haczedilmezliğine ilişkin hüküm, ister şahsi olsun, isterse akdi rehin hakkı veya gemi alacaklısı hakkında olduğu gibi kanuni bir rehin hakkı ile temin edilmiş bulunsun, her türlü alacak için yapılan takiplerde uygulanır.<sup>269</sup>

Alacağın geminin işletilmesi sonucunda doğmuş olup olmamasının herhangi bir önemi yoktur.<sup>270</sup> Muafiyet yalnızca özel hukuktan doğan alacakların takibinde değil aynı zamanda kamu alacaklarının takibi için yapılacak icra takiplerinde de uygulanacaktır. Yani kamu alacaklarının tahsili için yola hazır gemi üzerine haciz konulamaz. Buna karşın kamu hukuku kuralları gereğince resmi makamlarca alacak takibi dışında yapılacak el koyma ve seferden men bu hükmün kapsamına girmez.<sup>271</sup>

Haciz muafiyeti kapsamında yola hazır geminin teferruatı (örneğin filikaları, can simitleri), kumanyası, yakıtı gibi yolculuğa özgü malzemeleri de haczedilemez.<sup>272</sup>

## **4.2.2 HACİZ YASAĞININ ŞARTLARI**

### **4.2.2.1 GEMİ BİR TÜRK GEMİSİ OLMALIDIR**

TTK'nın 892/2. maddesine göre, haciz muafiyetine ilişkin kural TTTK'nın 867. maddesinde sayılan gemiler hakkında uygulanacaktır

TTK'nın 866 maddesi ise, kanunda aksine bir hüküm olmadıkça, dördüncü kısım hükümlerinin sadece Türk gemi sicilinde kayıtlı bulunan gemiler hakkında uygulanacağı düzenlemiştir. Yola hazır geminin haciz muafiyetini öngören hüküm bu kısımda yer almaktadır. Buna göre dördüncü kısımda düzenlenmiş hükümler yalnızca Türk gemileri için uygulanacağından, yabancı gemiler bu düzenleme dışında kalmaktadır.

Açıklanan bu nedenle doktrinde haciz muafiyetinden sicile kayıtlı olsun yada olmasın sadece Türk gemilerinin faydalanabileceği ifade edilmiştir.<sup>273</sup>

<sup>268</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 330, 333, ÇETİNGİL, s. 64-65, ÇAĞA/KENDER, III, s. 125.

<sup>269</sup> EKŞİ, Nuray, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, Epsilon Yayıncılık, İstanbul 2001, s. 35.

<sup>270</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 127, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 331, KENDER/ÇETİNGİL, s. 219.

<sup>271</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 150, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 331, ÇAĞA/KENDER, III, s. 127, DOĞRUCU, s. 247.

<sup>272</sup> ATAMER, Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 292, ÇETİNGİL, s. 69, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s.331.

<sup>273</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 219, ÇETİNGİL, s. 70-71, ÇAĞA/KENDER, III, s. 125, ATAMER, Seferden Men

ÇETİNGİL' e göre, TTK'nın 892. maddesindeki düzenlenmiş “haciz muafiyeti kuralı” yelkenli gemi devrinden kalma bir kural olup, deniz ticaretindeki gelişmeler karşısında işlevini yitirmiştir. Bu durumda Türk ve yabancı gemiler arasında gerçekte, bu bakımdan büyük bir fark söz konusu olmamalıdır. Kanun Koyucu, haciz muafiyetini Türk gemileri için koyarken, farkında olmadan, zamanımızın gereklerine uygun hareket etmiş ve eskimekte olan bir prensibin kapsamını, yabancı gemileri çıkartmak suretiyle, daraltmıştır. Yabancı geminin, bir daha ele geçirilmesindeki zorluk düşünülürse bu sonucun isabeti daha iyi anlaşılır.<sup>274</sup>

Türkel'e göre, TTK'nın 892. maddesinde yer alan hüküm içerisinde barındırdığı menfaatler dengesi bakımından hala önemini korumaktadır. Bu hüküm, gemiler üzerindeki cebri icra uygulamaları zorlaştırması sebebiyle uygulamacılar tarafından sıcak görülmemeyebilir. Fakat tek bir gemiyle birçok kişinin yükünün taşınabildiği günümüzde, yola hazır gemi üzerindeki el koyma tehditlerine karşı belli bir düzeyde tavır almak gerekir. Buna karşın yola hazır geminin haciz muafiyetine ilişkin hükmün sadece Türk gemilerine uygulanmasını kabul etmenin hükmün gerçek amacıyla örtüştüğünü söylemek güçtür. Öncelikle eski Ticaret Kanunu'nda bu hükme karşılık gelen 1023. madde yabancı gemiler hakkında da uygulanmaktaydı. Yine, hükmün kaynağını teşkil eden Alman Ticaret Kanunu'nda da, haciz muafiyeti yabancı gemiler hakkında da uygulanmaktadır. Diğer yandan, yola hazır geminin tek bir alacaklının müdahalesine açık olması, yolculukla ilgili çok sayıdaki kişinin menfaatini ihlâl etmesi bu hükmün amacını ortaya koyuyorsa; bunu sadece Türk gemilerine özgülemenin de büyük bir anlamı yoktur. Zira bu hüküm kamu düzenini ilgilendirdiği kabul ediliyorsa; bu düzen sadece yolculukla ilgili Türk gerçek veya tüzel kişilerden oluşmamalıdır.<sup>275</sup>

Yargıtay konuya ilişkin verdiği kararlarda, TTK'nın 892. maddesinde düzenlenmiş haciz muafiyetinden sadece Türk gemilerinin yararlanabileceğini, yabancı bayraklı gemilerin haciz muafiyeti dışında kaldıklarını ve her zaman haczedilebilip, seferden men edilebileceğini ifade etmiştir.<sup>276</sup>

---

Önleminin Uygulanması, s. 293, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 151, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 332-333, DOĞRUCU, s. 250, TÜRKEL, s. 222.

<sup>274</sup> ÇETİNGİL, s. 72.

<sup>275</sup> TÜRKEL, s. 222, 223.

<sup>276</sup> Yarg. 12.H.D, T. 09.02.1973, E. 1973/1338, K. 1973/1188 “Türk Ticaret kanununun 4. Kısımında yer alan 892. Madde hükmü Türk gemi siciline kayıtlı gemilere münhasır olup yabancı gemiler hakkında uygulanmaz.” Karar özeti [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)'dan alınmıştır.

Yarg. 12.H.D, T. 23.06.1988, E. 1987/10822, K. 1988/8478, “TTK'da bu konunun 892. maddesinde yazılı cebri icra yasağının Türk gemi siciline kayıtlı gemiler hakkında uygulanamayacağına dair bir hüküm mevcut değildir. Bilakis anılan maddenin son fıkrasına göre, sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında dahi yola hazır olma durumu mevcut ise cebri icra yasağı caridir”. Karar özeti, TÜRKEL, s.222'den alınmıştır.

#### 4.2.2.2 GEMİ “YOLA HAZIR” OLMALIDIR

Geminin haciz muafiyetinden istifa edilebilmesi yola hazır olması şarttır.

TTK'nın 817/2. maddesine göre, “Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımlarından yapacağı yolculuğun (anormal tehlikeler hariç) tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde gemi yola elverişli sayılır.”

TTK'nın 817/2 maddesi yola elverişlilik konusunda son derece genel bir ölçüt getirmekte olup, geminin ne zaman yola hazır sayılacağını ise detaylı olarak açıklamamaktadır.<sup>277</sup>

Bir gemi fiilen veya hukuken yola çıkabilecek durumda ise yola hazır sayılır.<sup>278</sup> Buna karşın geminin ne zaman hukuki ve fiili olarak yola çıkmaya hazır olduğunun saptanması her zaman kolay olmamaktadır.<sup>279</sup>

Gemi adamlarının yeterlilik ve sayı bakımından tam olması, mevzuata göre gemide gerekli donatanın bulunması, liman ve gümrükle ilgili formalitelerin tamamlanmış olup bütün belgelerin temin edilmiş ve izin kağıdı içinde liman makamlarına müracaat edilmiş olması halinde, geminin yola çıkmaya hazır hale geldiği kabul edilmelidir.<sup>280</sup>

Doktrinde, geminin yola hazır kabul edilebilmesi için daha fazla şartı yerine getirmesi gerektiğini ifade edenler vardır. Geminin yola hazır sayılabilmesi için yükün yüklenmiş olması, gümrük ve liman işlemlerinin tamamlanması, gemi evraklarının (borda evrakının) gemide olması, kılavuz kaptan alınması gereken durumlarda, kılavuz kaptanın gemide olması, gemi adamlarının tamam, geminin denize ve yola elverişli olması gerekir.<sup>281</sup>

Gemi fiilen ve hukuken yola hazır duruma geldiğinde, yani gümrük ve liman idaresi, deniz polisi ile ilgili formaliteleri tamamladığı durumlarda, gemi zaten hareket etmiş

<sup>277</sup> İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 174.

<sup>278</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 219.

<sup>279</sup> Geminin ne zaman yola hazır sayılacağı ile ilgili mukayeseli hukukla birlikte geniş değerlendirme için bkz. ÇETİNGİL, s. 72-77.

<sup>280</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 328, ÇAĞA, s. 111.

<sup>281</sup> DOĞRUCU, s. 250, İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s. 403.

olacağından TTK m. 892 ile sağlanmak istenen sonuç büyük ölçüde sınırlanmış olacaktır. Oysa amaç bu işlemler tamamlanmadan geminin haciz muafiyetinden istifade ettirilmesi olmalıdır. Fakat böyle bir durumda da hangi safhanın ölçü olarak kabul edileceği sorunu ortaya çıkar. Şayet ölçü geniş tutulursa gemiler üzerindeki ihtiyatî haciz ve cebrî icra hemen hemen imkânsız hale gelecektir.<sup>282</sup> Bu sebepten haciz muafiyetinin tespit edilebilmesi için, geminin hukuken yola hazır olması durumunu, hukukumuzda takdire yer bırakmayacak sabit esaslara bağlamakta fayda vardır.<sup>283</sup>

Geminin yola hazır kabul edilmesi için yüklü olmasının önem taşıyıp taşımadığı ise tartışmalıdır.

TTK'nın 892. maddesi sefere hazır gemiden bahsetmektedir. Kanunda yüklü gemi, yüklü olmayan gemi şeklinde bir ayırım yapılmamıştır. Buna karşın yüklü olmayan bir geminin (örneğin navlun aramak için yola çıkmış bir gemi) boş olarak yola çıkmaya hazır olması durumunda, haciz muafiyetinden yararlanamayacağı kabul edilmelidir.<sup>284</sup>

Gemi yüklü değilse haciz muafiyetinden yararlanamaz. Aksine bir düşünce kanun maksadını aşar ve yalnızca donatanın menfaatleri korunmuş olur. Oysa hükmün asıl gayesi sadece donatanı değil, onunla birlikte geminin işletilmesinde menfaati olan diğer kimseleri de korumaktır. Donatana böyle bir imkan tanınacak olursa, gemi her zaman yola hazır duruma getirilerek, alacaklıların takibinden kurtarılabilir.<sup>285</sup>

Geminin boş olarak fakat daha önceden bağışlanmış bir taşıma akdinin ifasını sağlamak için yük almaya gitmesi halinde ise haciz muafiyetinden yararlanması gerekecektir. Ancak bu durumun donatan tarafından kötüye kullanıldığı hallerde uygulanması düşünülemez. Örneğin, borçlarını ödememesi neticesinde haciz tehdidi altında olan donatan, üçüncü bir kişi ile anlaşarak, sanki bir taşıma sözleşmesi varmış ve yük alamaya gidiyormuş gibi davranarak haciz muafiyetinden yararlanmak isteyebilir.<sup>286</sup>

Gemi fiilen yola hazır hale geldikten sonra kötü hava şartlarının oluşması, sis basması, diğer gemilerin çatışması sebebiyle yolun kapalı olması gibi durumlar geminin yola hazır hale gelmesini engellemez.<sup>287</sup>

---

<sup>282</sup> ÇETİNGİL, s. 74.

<sup>283</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 335.

<sup>284</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 125, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 328 vd

<sup>285</sup> ÇETİNGİL, s. 76.

<sup>286</sup> TAŞ, s. 44.

<sup>287</sup> ÇETİNGİL, s. 76.

Gemi yola çıktıktan sonra haciz yasağı yolculuğun son bulmasına kadar ara limanlar ve barınma limanlarında devam eder.<sup>288</sup>

TTK'nın 892. maddesi ile getirilen haciz muafiyetinin, yani geminin yola hazır olup olmadığının tespitinin, kimin tarafından yapılacağı kanun maddesinde açıklanmamıştır.

Çetingil'e göre, geminin yola hazır olup olmadığı, yani haczedilmezlik durumunun tespiti, ihtiyati haczin uygulanması sırasında araştırılmalıdır. Mahkemece ihtiyati hacze karar verilirken ayrıca bu hususun incelenmesi gerekli değildir. Bir geminin yola hazır olup olmadığına ve bunun neticesinde ihtiyati haciz kararının uygulanıp uygulanmayacağına icra memuru karar verecektir.<sup>289</sup>

Doğrucu'ya göre, geminin yola çıkmaya hazır olup olmadığının, ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir talebinin yapıldığı mahkemece tespiti zordur. Bunu icra memurunun özellikle dikkate alması gerekir. İcra memurunun bazı hallerde uzman bilirkişilerden görüş alması gerekir.

Barlas'a göre, mahkemenin ihtiyati haciz kararında geminin yola hazır olmadığı belirtilmiş olsa dahi, icra memuru kararın icrası sırasında re'sen geminin yola hazır olup olmadığının tespiti için bilirkişi incelemesi yaptırabilir. İcra memurunun bu işlemine karşı, donatan ya da kanuni temsilcisi olarak kaptan şikayet yolu ile İcra Mahkemesi'ne başvurabilir.<sup>290</sup>

Özekes'e göre, geminin yola çıkmaya hazır olup olmadığına ve ihtiyaten haczedilip haczedilemeyeceğine deniz ticareti hukuku ilkeleri de göz önünde tutularak icra memurunca karar verilecektir. Fakat Özekes, mahkemenin ihtiyati haciz kararında geminin yola hazır olmadığı belirtilmiş olsa dahi mahkeme kararının icra memurunu bağlamayacağı, icra memurunun geminin durumunu re'sen tespit edip ihtiyati haczi uygulamayabileceği yolundaki görüşe katılmamaktadır. Zira mahkeme geminin durumunun özellikle yola hazır olduğunu tespit ederse zaten gemi hakkında ihtiyati haciz kararı vermemeli şartları varsa başka mallar hakkında ihtiyati haciz kararı vermelidir. Gemi yola hazır değilse bu konuda zaten bir karar vermesine gerek yoktur. Ancak bazı durumlarda hakim ihtiyati haciz kararını sınırlayabilir ve yola hazır olmasa

---

<sup>288</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 127.

<sup>289</sup> "Alman hukukunda bu durumlarda icra memurunun bilirkişiye ve hatta Liman Makamlarına danışması lazımdır. Böyle güç durumlarda bizim icra memurlarının da tek başına karar vermesi beklenmemelidir" ÇETİNGİL, s. 78.

<sup>290</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 328 vd.

dahi geminin haczedilmeyip başka malların haczine karar verebilir. İcra memuru artık re'sen davranarak bu kararın dışına çıkamaz.<sup>291</sup>

#### **4.2.2.3 CEBRİ İCRA VEYA HACZİ GEREKTİREN BORÇ AYNI YOLCULUKTAN DOĞMAMIŞ OLMALIDIR**

TTK'nın 892/2. maddesi “Şu kadar ki; cebri satış veya haczi icap ettiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmışsa, bu hükümler tatbik olunmaz” demek suretiyle haciz yasağına önemli bir istisna getirmiştir.

TTK'nın 892/2. maddesine göre, gemiye el konulması talebinin dayanağı olan borç geminin aynı yolculuğundan kaynaklanıyorsa, haciz muafiyeti uygulanmayacaktır. Bu durumda gemi yola hazır olsa bile icraen satılabileceği gibi ihtiyaten haczedilebilecektir.<sup>292</sup> Örneğin; gemiye o yolculuk için satılan yiyecek, yakıt bedellerinden, yapılan hizmetlerin bedellerinden dolayı gemi yola hazır veya yola çıkmış dahi olsa, haciz edilebilir.<sup>293</sup>

Böyle bir muafiyetin öngörülmesinin temelinde yatan gerçek neden ise gemi yola hazır sayılmadığı zaman takip imkânına sahip bulunmayan alacaklıları korumaktır.<sup>294</sup> Gerçekten eğer böyle bir istisna kabul edilmese idi, geminin yola hazırlanması için mal verme şeklinde veya başka bir surette hizmette bulunan bütün alacaklılar, donatana karşı, onu borcunu ödemeye zorlayan bir vasıttan mahrum kalacaklardı. Aynı zamanda o yolculuğun rizikolarına katlanmak ve bazı hallerde yabancı bir limanda takip yapmak zorunda kalabileceklerdi.<sup>295</sup>

TTK'nın 892/2. maddesi ile getirilen istisnanın isabetli ve gerekli olduğunu belirtmek gerekir. Zira bazı masraflar geminin yola çıkmasından hemen önce veya yola çıkacağı sırada yapılır. Örneğin; yakıt, kumanya, liman hizmetleri gibi nedenlerle doğan alacaklar talep edilebilir hale geldiğinde gemi yola çıkmaya hazır veya yola çıkmış sayılır. Bu durumda gemiye el konulabilmesi için böyle bir istisna hükme kuvvetle ihtiyaç vardır.<sup>296</sup>

---

<sup>291</sup> ÖZEKES, s.281-282.

<sup>292</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 220.

<sup>293</sup> ÇETİNGİL, s. 80, ÇAĞA, s. 112.

<sup>294</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 337, KENDER/ÇETİNGİL, s. 220.

<sup>295</sup> ÇETİNGİL, s. 80.

<sup>296</sup> DOĞRUCU, s. 249.

Haciz muafiyeti istisnası ile ön planda gözetilen alacaklar doğrudan doğruya geminin söz konusu yolculuğuna hazırlanması veya bu yolculuğun icrası için yapılmış olanlardır. Bundan dolayı sefer sırasında da o seferin icrası için yapılan borçlarda, istisna kapsamına dâhil edilmelidir.<sup>297</sup>

Geminin yolculuğu nedeni ile yapılan borçların başında gemiye satılan yakıt, kumanya, teçhizat giderleri, gemiye sunulan gemi ile ilgili hizmetler gelmektedir.<sup>298</sup> Ancak bütün bu borçlarda bir kredi işlemi söz konusu olmamalıdır. Örneğin; bir ara veya barınma limanında kredi ile olmaksızın geminin tamiri sebebiyle meydana gelen alacak için takip yasağı kabul edilemez.<sup>299</sup>

#### **4.2.2.4 GEMİ BİR TİCARET GEMİSİ OLMALIDIR**

TTK'nın 892. maddesinde ticaret gemisi kavramına yer verilmemiştir. Buna karşın doktrinde haciz muafiyetinin sadece ticaret gemileri için konulmuş olup olmadığı tartışmalıdır.

Çetingil'e göre, TTK'nın 892. maddesinde geminin işletilmesi ile ilgili elde edilecek iktisadi menfaatlerin korunması göz önünde bulundurulduğundan, muafiyetin sadece ticaret gemilerine uygulanması gerekir. Zira donatan ve yolculukla ilgili kimselerin söz konusu olmadığı hallerde geminin ihtiyati haciz muafiyetinden yararlandırılması için inandırıcı bir gerekçe bulunmamaktadır.<sup>300</sup>

Barlas, maddenin konuluş amacından yola çıkarak hükmün ticari olmayan gemileri de kapsamı gerektiği düşüncesine katılmamaktadır. Muafiyet hükmünün günümüz ihtiyaçlarına uygun olmadığını birçok ülkede de bu hükmün ya kaldırıldığını ya da muafiyet hükmünün istisnasının genişletilerek uygulandığını belirtmekte ve muafiyetin ticari olmayan gemilere uygulanmaması gerektiği savunmaktadır.<sup>301</sup>

<sup>297</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 128, KENDER/ÇETİNGİL, s. 220.

<sup>298</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 331, ÇETİNGİL, s. 80.

<sup>299</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 221.

<sup>300</sup> ÇETİNGİL, s. 80.

<sup>301</sup> BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 332.

Çağa-Kender ise bu hükmün ticari olmayan gemilere de uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Çağa-Kender, TTK'nın 822/1 maddesindeki atfın TTK'nın 892. maddesin kapsadığını ve muafiyetin ticari olmayan gemiler içinde geçerli olduğu sonucunu benimsemektedir. Ayrıca yolculukla ilgili olanların menfaatlerinin üstün tutulması ilkesinden hareketle hükmün sadece ticaret gemileri bakımından uygulanmaması gerektiği düşüncesini de savunulabilir bulmaktadır.<sup>302</sup>

Göknül, bu hükmün ticari olmayan gemilere de uygulanması gerektiğini savunmakta hatta yola hazır bir yatın bile haczedilemeyeceğini söylemektedir.<sup>303</sup>

Yola hazır gemiler için öngörülen haciz muafiyeti deniz ticareti alanındaki gelişmelere uygun düşmemektedir.<sup>304</sup> Bu uyumsuzluk yasal düzenlemelerde dahi etkisini göstermiş ve muafiyet yeni kanunlarda terk edilmeye başlanmıştır. 1952 Brüksel Sözleşmesi'nde, yola hazır geminin muafiyeti esası benimsenmemiştir. 1952 Brüksel Sözleşmesi'nde yabancı gemilerin ihtiyati haciz yoluyla durdurulması ve teminata bağlanmak şartıyla serbest bırakılması kabul edilmiştir. 1999 Cenevre Sözleşmesi'nde Brüksel Sözleşmesi'ne paralel olarak haciz muafiyetine ilişkin bir düzenleme yoktur.<sup>305</sup>

Tasarı, haciz muafiyetine ilişkin doğrudan bir düzenleme yapmamıştır. Buna karşın Tasarının 1367. maddesi ile Türk Bayraklı gemiler için seferden men edilmeden önce güvence verilmesinin istenmesi benimsenmiştir.

Tasarı 1367/1-a maddesine göre, Türk Bayraklı gemiler haciz ve seferden men edilirken, gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa, ihtiyati haciz kararı malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu olan kişiye tebliğ edilir ve deniz alacağı için on gün içinde güvence verilmesi, aksi halde geminin müteakip ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur, geminin teslim edilmemesi halinde İİK m. 336/a maddesindeki ceza uygulanır. Yabancı bayraklı gemiler açısından ise, ihtiyati haciz kararı, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak, gemi Türk karasularını terkedinceye kadar uygulanabilir.<sup>306</sup>

<sup>302</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 125.

<sup>303</sup> GÖKNİL, M.Nedim, Deniz Ticaret Hukuku, 3.B, İstanbul 1946, İÜHF Yayınları, s. 353.

<sup>304</sup> ÇETİNGİL, s. 80, ÇAĞA/KENDER, III, s. 126, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s. 334, ATAMER, „Seferden Men Önleminin Uygulanması, s. 293, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 151.

<sup>305</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 151.

<sup>306</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 306.



Atamer'e göre, 1367. madde ile tasarının ihtiyati hacizde yetkiyi düzenleyen 1354. ve 1355. maddeleri ile birlikte değerlendirilmelidir. Tasarının 1354. maddesi ile ihtiyati haciz başvurusu sicil veya yerleşim yeri mahkemelerinden birine yapılabilecektir. Başvurunun yapıldığı veya kararın verildiği anda gemi seferde bulunabilir. Bu durumda gemi seferine ara vermiş ise 1355. maddeki durma yeri mahkemesi yetki kazanacaktır. Kararın uygulanması için gemiye gidilene kadar geçilecek sürede gemi yola çıkarsa burada yetki açısından bir sorun bulunmamasına rağmen, kararın uygulanabilmesi için 1367. madde kabul edilmiştir. 1367. maddeye göre sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak yabancı bayraklı geminin Türk kara sularını terk edinceye kadar durdurulabileceği ve emniyetli bir yere demirleme talimatının verilebileceği kabul edilmiştir. Bu açık ve net düzenleme karşısında zararsız geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczi sorunu için ayrıca kural konulmasına gerek kalmamıştır.<sup>307</sup>

Doktrinde ise Tasarıda getirilen düzenleme eleştirilmektedir.

Tasarının 1367/a maddesi ile Türk bayraklı gemiler açısından bir nevi haciz muafiyeti kabul edilmektedir. Madde ile güvence vermesinden bahsedilse de birçok halde güvence verilmesi tercih edilmeyecektir. Zira geminin Türkiye'ye tekrar dönmesi geciktirilebilir. Böylece devam eden ilk sefer uzun süre söz konusu olamaz. Sefer tamamlanmasına karşın geminin teslim edilmemesi için öngörülen ceza da (İİK m.336) geçerli değildir. Bu nedenle tasarıdaki bu hükmün kaldırılması yararlı olacaktır.<sup>308</sup>

Tasarının 1367/b maddesine göre müracaat yapıldıktan ve karar verildikten sonra yabancı bayraklı gemi sefere başlamış olursa Türk kara sularından çıkıncaya kadar Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın müdahalesi olabilecektir. Bu düzenleme uygulamada büyük sıkıntılara yol açacaktır. Düzenleme ile yabancı bayraklı bir gemi için ihtiyati haciz başvurusunda bulunanlar, ayrıca geminin müracaat anında seferine ara vermiş durumda olduğunu mahkemeye ispat etmek zorunda kalacaklardır.<sup>309</sup>

---

<sup>307</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 306-307.

<sup>308</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 279-280.

<sup>309</sup> ERTAN, Kerem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, TTK Tasarısının Bazı Maddeleri Hakkında Yazılı Görüş, DHD, İstanbul 2006, s. 414-415.

### 4.3 ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKINI KULLANAN GEMİLERİN İHTİYATİ HACİZ MUAFİYETİ

Devletler hukukunda eskiden beri geçerli olan bir örf ve adet hukuku kuralı da yabancı gemilere devletin karasularında zararsız geçiş hakkı (Right Of Innocent Passage) tanınmasıdır.<sup>310</sup>

Zararsız geçiş hakkı önce 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ile daha sonra 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu hükümleri ile yazılı hukuk kuralı haline getirilmiştir. Bu düzenleme ile yabancı ticaret gemileri ya da yabancı harp gemileri bir devletin kara sularından zararsız geçiş hakkına sahip olmuşlardır.<sup>311</sup>

Karasuları devletin iç sularına ek olarak deniz ülkesini oluşturur ve karasularında devletin egemenlik hakkı vardır. Ancak deniz yoluyla ulaşımın uluslararası alanda özgürce yürütülmesi ilkesi ile kıyı devletinin kara sularındaki egemenliği ilkesini bağdaştırmak gerekmiş ve gemilerin zararsız geçiş hakkı kabul edilmiştir.<sup>312</sup>

Başka bir ifadeyle zararsız geçiş hakkı deniz yoluyla ulaştırmadan istifade edilmesi ve uluslararası ticaretin kolayca yapılabilmesi amaçlarını gerçekleştirebilmek için ortaya çıkmıştır.<sup>313</sup>

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonunda ise uluslararası hukuk alanında ilk kez boğazlarda “transit geçiş” rejimi (transit rejimi) kabul edilmiştir. Transit rejimi zararsız geçişe göre gemilere daha geniş haklar tanıyan, yükümlülüklerini daha daraltan, dolayısıyla kıyı devletinin yetkilerini biraz daha kısıtlayan bir seyir normudur. Transit geçiş hakkı savaş gemilerini de kapsayan yani bütün gemiler için geçerli olan bir haktır.<sup>314</sup>

1958 Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nda yabancı gemiler için sahil devletinin yargı yetkisi getirilmiştir. Türkiye her iki konvansiyona da taraf olmamıştır.<sup>315</sup>

<sup>310</sup> Açıklama ve ayrıntılar için bkz. ÖZMAN, s. 310-332.

<sup>311</sup> TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 291.

<sup>312</sup> AYBAY, Gündüz, Deniz Hukuku, İstanbul 1998, s. 863.

<sup>313</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 221.

<sup>314</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 174.

<sup>315</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 158, ÇETİNGİL, s. 87, DOĞRUCU, s. 254.

Devletler yabancı geminin karasularından geçmesine müsaade etmek zorundadırlar. Ancak bu geçişin devlete zarar verici bir niteliği olmamalıdır. Zararsız geçiş, kıyı devletinin güvenliğini, huzurunu, yerleşik düzenini ihlal etmeyen geçiştir. Aksi takdirde, yabancı gemi söz konusu muafiyetten faydalanamaz.<sup>316</sup>

Karasuları ve Bitişik Bölge Hakkında 1958 tarihli Cenevre Konvansiyonundan önce, zararsız geçiş hakkının kapsamı açık bir şekilde ortaya konulmamıştı. Bu sebeple zararsız geçiş hakkının kıyı devletinin yargı yetkisinden muafiyeti gerektirip gerektirmediği sorunu ortaya çıkmıştı. Diğer bir ifade ile kıyı devletinin karasularından geçişe izin vermekle yükümlü olması, ihtiyati veya icraî haciz şeklindeki takip yollarına başvurmasını engelleyip engellemeyeceği hususu tereddütlere yol açıyordu.<sup>317</sup>

1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 14-23 maddeleri arasında yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkı açıkça teyit edilmiş ve bu hakkın kapsamı net olarak belirlenmiştir.<sup>318</sup>

1958 Cenevre Konvansiyonu 20. maddesi ve bu maddeyi tekrar eden 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 28. maddesi ile karasularından geçen gemilerin haciz muafiyetine sahip olduklarını kabul edilmiştir. Böyle bir muafiyetten zararsız geçiş halindeki gemilerin faydalanacağını belirtmiştir.<sup>319</sup>

Zararsız geçiş hakkının istisnaları 1958 Cenevre Konvansiyonu 20. maddesinde belirlenmiştir. Bu istisnalardan ilki, karasularından geçiş amacıyla yapılan borçlar veya yolculuk sırasında bir sorumluluk doğması halidir.<sup>320</sup>

Geçişin, masum geçişteki gibi zararsız ve kesintisiz yani ara vermeyecek şekilde hızlıca yapılması gerekir. Aksi halde kıyı devletinin karasularından geçen gemiyi haciz etme yetkisi vardır.<sup>321</sup>

---

<sup>316</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 500.

<sup>317</sup> EKŞİ, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, s. 63.

<sup>318</sup> ÇETİNGİL, s. 86, KENDER/ÇETİNGİL, s. 221.

<sup>319</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 156, ÇETİNGİL, s. 86, ÇAĞA/KENDER, s. 129.

<sup>320</sup> ÇETİNGİL, s. 86, KENDER/ÇETİNGİL, s. 222.

<sup>321</sup> AYBAY, Deniz Hukuku, s. 863.

Haciz muafiyetinden yararlanabilmek için borç veya sorumluluk doğuran olayın karasularında meydana gelmiş olmalıdır. Örneğin, açık denizde meydana gelen bir çatma sebebiyle kara sularında seyreden geminin haczine imkan tanınmaz.<sup>322</sup>

Ayrıca bir diğer önemli unsurda borç veya sorumluluk hangi gemi için doğmuşsa, sadece o gemi haczedilebilir. Şu halde A gemisinin sözleşmenin 20. maddesinde öngörülen bir sorumluluğa sebep olması halinde aynı donatana ait B gemisi takip edilemez.<sup>323</sup>

Karasularında yatan veya iç sulardan karasularına (karasularının iç suları ile kara ülkesi arasında kalan kısım) geçen gemiler ise ihtiyaten haczedilebilir. Burada yukarıdaki istisnanın aksine, sorumluluğun hangi sebepten ve nerede doğduğuna bakılmaksızın gemi ihtiyaten haczedilebilecektir.<sup>324</sup>

1958 Cenevre Konvansiyonu 20/3 maddesine göre, durma veya iç denizden gelme şeklinde iki ayrı durumda sahil devletinin yargı yetkisi vardır.<sup>325</sup>

1958 Konvansiyon'un 14/3. maddesine göre, seferin normal gereği olan veya zorunlu nedenlerle veya tehlike durumundaki durma veya demirlemeler, geçişe dahil sayıldığı için haciz uygulanmaz. Nihayet iç sulardan karasularına gemiler üzerinde de kıyı devletinin ihtiyati ve icrai haciz bakımından yetkisi vardır Bu durumda limanın hukuki rejimi bu duruma mahsus karasularına kadar uzatılmaktadır.<sup>326</sup>

1958 Konvansiyonu'nun hükümleri ticari amaçla kullanılan devlet gemileri için de geçerlidir. Yukarıda bahsedilen istisnai hallerde bu gemiler de kıyı devletlerince haczedilebilirler.<sup>327</sup>

Doktrinde, 1958 ve 1982 Konvansiyonu'nun uluslararası teamül kuralı haline gelip, gelmediği tartışılmıştır.

---

<sup>322</sup> ÇETİNGİL, s. 87.

<sup>323</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 130, KENDER/ÇETİNGİL, s. 222.

<sup>324</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 161, ÇAĞA/KENDER, III, s. 130.

<sup>325</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 222.

<sup>326</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 223.

<sup>327</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 130.

Bazı görüştekilere göre, konvansiyon hükümleri sadece sözleşmenin taraflarını ve katılanları bağlar. TTK'nın 892. maddesinde öngörülen haciz ve el koyma yasağından yabancı gemiler yararlanamaz. Türkiye, 1958 ve 1982 Konvansiyonu'na taraf olmamıştır. Bu durumda Türkiye açısından bu konvansiyonlar onaylanmadığı için, karasularında zararsız geçiş yapmakta olan gemiler için kıyı devletine getirilen yargısal kısıtlamalar geçerli olmayacaktır. Çünkü kural olarak milletlerarası anlaşmalar, taraf olmayan devletler için hak ve borç doğurmaz. Ancak sözleşme hükümlerinin örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeleri durumunda üçüncü kişilerin antlaşmaları imzalanmış olup olmamasına bakılmaksızın onları da bağlayacaktır. Karasularımızdan geçmekte olan yabancı gemilerin haczedilmesi ve seferden men edilmesi mümkündür.<sup>328</sup>

Aksi yönde görüştekilere göre, konvansiyon hükümleri zaten var olan Devletler Hukuku'nun örf ve adet kurallarını tespit etmişlerdir. Bu yüzden konvansiyon kuralları herkes için geçerlidir.<sup>329</sup>

Uygulamada ise konu tartışmadan uzaktır. Mahkemelerimiz yabancı gemiler için yapılan ihtiyati haciz başvurusunun şartlarını değerlendirirken zararsız geçiş hakkını ya da Konvansiyon hükümlerini incelememektedir.<sup>330</sup>

---

<sup>328</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s.161, TEKİL, Deniz Hukuku, s.85, DOĞRUCU, s.254-255.

<sup>329</sup> "Türkiye, her iki sözleşmeye de taraf değildir. 1982 sözleşmesine taraf olmamasının başlıca nedeni sözleşmenin 3. maddesidir. Sözleşmenin 3. maddesine göre, Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez. Türkiye 1986 yılında, sözleşmede öngörülen esaslar çerçevesinde, Karadeniz'de münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir. Bu durumda sözleşme ile getirilen düzenlemelerden, Türkiye tarafından itiraz edilmeyenlerin, diğer şartlar da mevcut ise, Türkiye için birer örf ve adet kaidesi olarak kabul edilebileceğini ve uygulanabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır." ÖZMAN, s. 54-55.

"Zamanla Sözleşmedeki prensiplerin Devletler Hukuku teamülleri şeklini alarak akit olmayan devletleri de bağlayan bir niteliğe sahip olması mümkündür." ÇETİNGİL, s. 89.

Toluner'e göre, "statüleri bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirleyen milletlerarası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağında örf ve adet hukuku olan bu kurallar, bunlara yazılı biçim vermek ve hukuku geliştirmek amacıyla akdedilmiş bulunan 1958 ve 1982 tarihli konvansiyonlarda yer almaktadır." TOLUNER, Sevin, Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Mahmut Belik ve Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul 1994, s. 13.

<sup>330</sup> Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi önüne gelen bir uyuşmazlıkta verdiği bir karar konumuzla ilgili olması açısından önemlidir. Yerel Mahkeme, verdiği ihtiyati haciz kararına yapılan itirazdan sonra yapılan itiraz yargılaması sonucunda, Montreux Konvansiyonu hükümlerini şu şekilde değerlendirmiş ve Romen bandıralı M/V Neptün gemisi üzerine konulan ihtiyati haciz kararının kaldırılması için açılan davada şu sonuca varmıştır:

"Montreux Konvansiyonu'nda mahkemelerin yargı yetkisini ve ihtiyati haciz kararı verilmesini engelleyen bir hüküm bulunmaması, Cenevre Konvansiyonu İle Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun Türkiye tarafından imzalanmamış olması ve talimat mahkemesince de İstanbul hudutları içinde bulunduğu uygulanmak üzere tedbir kararı verilmiş olması nedenleri ile istemin reddine karar verildi" Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi T. 9.12.1994, E.1993/588, K.1994/852 sayılı kararı özeti için bkz. EKŞİ, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, s. 74.

#### 4.4 ÇANAKKALE VE İSTANBUL BOĞAZLARINDAN TRANSİT GEÇMEKTE OLAN YABANCI GEMİLERİN DURUMU

Türk Boğazları; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda bütünleşen, yaygın uluslararası deniz trafiğine konu bir deniz geçididir. Türk Boğazları, Karadeniz'i Ege Denizi'ne, bu yolla da Akdeniz'e bağlayan uluslararası geçittir. Üstelik Türk Boğazları uluslararası deniz trafiğine açık en önemli suyollarından biridir. Dünyada Malaca Boğazı'ndan sonra en yoğun deniz trafiğine sahip ikinci suyoludur.<sup>331</sup>

Türk Boğazlarında seyir ve sefer serbestisini düzenleyen yürürlükteki hukuk rejimi 20 Temmuz 1936 yılında, Montreux'ta imzalanan, Montreux (Montrö) sözleşmesidir. Sözleşmeyi Avusturalya, Bulgaristan, Fransa, Japonya, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Türkiye, Britanya, Sovyetler Birliği imzalamıştır.<sup>332</sup>

Türk Boğazlarından hem ticaret hem savaş gemilerinin duraksız geçişi, 29 madde ve 4 ayrı ekten oluşan Montreux Konvansiyonu öngördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir.<sup>333</sup>

Montreux Konvansiyonunun 2. maddesine göre, yabancı ticaret gemileri gündüz ve gece, üçüncü madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiç bir merasime bağlı olmadan boğazlardan geçiş ve seyrüsefer serbestisine sahip olacaklardır.

Konvansiyonun 2. maddesinde saklı tutulan 3. maddeki hüküm sağlık kontrolü ile ilgilidir. Bu hüküm, Türkiye'nin geçen gemiler üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve milletlerarası deniz hukukunun bütün kıyı devletlerine tanıdığı yetkileri ihraç edecek biçimde yorumlanmaktadır.<sup>334</sup>

Sözleşmedeki düzenlemelere paralel olarak doktrinde tartışılan bir başka konu ise, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ilgili Marmara Deniz'inden transit geçiş yapan yabancı gemilerin seyir halinde iken haczedilip, haczedilemeyeceğidir.

<sup>331</sup> AKTEN, Necmettin, Türk Boğazları ve Geleceği, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağını, Çizgi Basım, İstanbul 2007, s. 246.

<sup>332</sup> TEKİL, Deniz Hukuku, s. 500.

<sup>333</sup> DEMİRKIRAN, H.Murat, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün, E. 2001/4955, 2001/1073 K. Sayılı Kararı, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağını, Çizgi Basım, İstanbul 2007, s. 246.

<sup>334</sup> ÜNAN, Samim, Türk Boğazları'na ilişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağını, Çizgi Basım, İstanbul 2007, s. 1169.

Doktrinde azınlıkta kalan görüşe göre, bu gemiler haciz muafiyetinden yararlanır.<sup>335</sup>

Doktrinde ağırlıklı olan görüşe göre, Boğazlara ilişkin 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi'nde, yabancı gemilere boğazlardan geçiş serbestisi tanınmakla beraber, Türkiye'nin yargı yetkisini düzenleyici veya kısıtlayıcı hiçbir hükme yer verilmemiştir. Dolayısı ile Boğazlardan zararsız ya da transit geçiş yapan yabancı gemiler de haciz şartları gerçekleşmişse tutuklanabilir.<sup>336</sup>

<sup>335</sup> “Montreux Konvansiyonunda, Türkiye'nin boğazlardaki yargı yetkisini düzenleyici veya sınırlayıcı herhangi bir hüküm bulunmaması sebebiyle oluşan boşluğun 1958 Cenevre ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonları hükümlerinin uygulanması ile giderilmesi gerekir. Bu durumda boğazlardan geçen masum gemilerin haciz muafiyetine ilişkin hükümlere tabii olması gerekir.” BEKTAŞOĞLU, Dilek, Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin İhtiyatı Haciz Muafiyeti Var mıdır? DHD, Yıl 5, S. 1-4, İstanbul 2000, s. 199-214.

“Türkiye 1958 ve 1982 Konvansiyonlarına taraf değildir. Anılan sözleşme hükümlerinin teamül kuralı haline geldiği ve bu sebeple bağlayıcı olduğu iddiası ise kanımca uygulama sırasında sorun yaratabilecek nieliktedir. Zira Türk Boğazları statüsü . Montreux Sözleşmesi ile belirlenmiş boğazlardandır. O halde Montreux Sözleşmesi'ndeki boşluklar yorum yoluyla doldurulmalıdır. Yorumda metod, akdin müzakereleri sırasındaki taraf iradeleri olmalıdır. Bir başka deyişle boğazlardan zararsız yada transit geçiş yapan yabancı gemilerin tutuklanıp tutuklanamayacağı meselesi, Montreux Sözleşmesi'nin müzakeresi sırasındaki taraf iradeleri ile yorumlanmalıdır. Kanımca, sözleşmedeki taraf iradeleri kural olarak zararsız geçiş yapan gemiye müdahale edilemeyeceği yönünde oluşmuştur.” DEMİRKIRAN, H.Murat, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, İstanbul 2007, s. 246.

<sup>336</sup> “Türk boğazlarından transit geçiş ile zararsız geçiş kavramlarının birbirine karıştırılması sorun yaratmaktadır. Transite geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine nazaran kıyı devletinin taktir hakkına daha fazla sınırlama getiren bir rejimdir. Geçişin transit olması ile transit geçiş rejimine tabi olmak kavramları birbirinden farklıdır. Türk Boğazlarından herhangi bir Limana uğramaksızın geçen yabancı gemilerin sürekli ve kesintisiz geçişi transittir. Geçişin transit olması bu geçişe 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyon'un transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerin uygulanması anlamına gelmez. Montreux Sözleşmesi, 1958 Cenevre ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonlarından önce yapılmış olup halen yürürlüktedir. 1982 Konvansiyonu'nun 35/c maddeleri nedeniyle Montreux rejimi öncelikli olarak uygulanacaktır. Diğer bir ifadeyle, Türk boğazlarının statüsü Montreux ile belirlendiğinden 1958 ve 1982 Konvansiyonlarında yer alan zararsız geçişe ilişkin hükümler uygulama alanı bulmayacaktır. Çünkü söz konusu Konvansiyonlardaki kurallar statüsü bir sözleşmeyle düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirlemektedir. Montreux'un feshedilmesi halinde veya boşluklarının doldurulmasında 1958 ve 1982 Konvansiyonlarında kurallar uygulanacaktır. Montreux Konvansiyonunda, Türkiye'nin boğazlardaki yargı yetkisini düzenleyici veya sınırlayıcı herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. O halde boğazlardan zararsız yada transit geçiş yapan yabancı gemiler haciz şartları gerçekleşmiş ise tutuklanabilirler.” EKŞİ, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, s. 100-101.

Tekil, “Meltem adlı Türk hücum botu ve Xacah isimli Sovyet harp gemisi arasında Kınalıada açıklarında meydana gelen çatma olayını değerlendirirken görüşlerini şöyle ifade etmiştir: Olay Türk sularında cereyan ettiği için davaya bakmaya Türk Mahkemeler'i yetkilidir. Türk Mahkeme'lerinin yargılama yapmasını engelleyen bir sözleşme Türkiye ile SSCB arasında mevcut değildir. Montreux Sözleşmesi yalnızca boğazlardan geçişi düzenlemektedir. Olaya Türk hukukunun uygulanmasını engellemez” TEKİL, Deniz Hukuku, s. 85.

“Montreux Sözleşmesinin Türkiye'nin yargı yetkisini kaldırmadığı tartışmasıdır. Türkiye gerektiği zaman Boğazlar bölgesinde geçiş yapan gemiler üzerindeki yargı yetkisini kullanabilir. Boğazlardan zararsız yada transit geçiş yapan yabancı gemiler şartları gerçekleşmişse tutuklanabilir” ÜNAN, Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi, s. 1168.

“Boğazlara ilişkin 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi yabancı gemilere boğazlardan geçiş serbestisi tanımakla beraber Türkiye 'nin yargı yetkisini düzenleyici veya kısıtlayıcı hiçbir hükme yer vermemiştir”ÇAĞA/KENDER III, s. 130.vd

“Montreux Sözleşmesi'nde Türk makamlarının yargı yetkisini kapsayacak şekilde boğazlardan geçmekte olan gemilerin durdurulamayacağına dair açık bir hüküm yoktur. Türkiye'nin katıldığı bir milletlerarası sözleşmede ve iç hukukta da boğazlardan geçmekte olan yabancı geminin ihtiyatı haciz kararıyla durdurulmasını yasaklayan bir hüküm de bulunmamaktadır. Bununla beraber İstanbul Liman Tüzüğü'ne göre, Boğazlar bölgesi içsudur. Boğazlardan geçiş yapan yabancı gemiler daima içsuların karasularına girmek durumunda olduklarından bunlar için zararsız ve transit geçiş muafiyeti söz konusu olamaz.” DOĞRUCU, s. 258.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE KARAR ALINMASI

İhtiyati haczin özellikleri, ihtiyati haczin şartları, hangi borçlardan dolayı ihtiyati haciz istenebileceği, gemi alacaklılarına tanınan ihtiyati haciz isteyebilme hakkı, ihtiyati haczin diğer koruma tedbirlerinden farkları ve gemilerin ihtiyati haczine ilişkin genel bilgiler ikinci bölümde anlatılmıştır.

Tez konumuzun üçüncü bölümünde ise gemilerin ihtiyati haczine karar vermeye yetkili, görevli mahkeme, teminat ve gemilerin ihtiyati haciz kararı yargılaması anlatılacaktır.

Tasarı ile özellikle gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkeme ve teminat konularında yeni düzenlemeler getirilmektedir. Bu bakımdan konular hakkında bilgi verilirken tasarıdaki düzenlemeler aktarılmaya çalışılmıştır.

Türk hukukunda ihtiyati hacze ilişkin hükümler şüphesiz bu bölümde anlatılanlarla sınırlı bulunmamaktadır. İİK'nın 265-268 maddeleri arasında düzenlenmiş, ihtiyati hacizde borçlunun ve üçüncü kişilerin korunması ile ilgili hükümler, ihtiyati haciz kararına itiraz, teminat karşılığında haciz konulmasının engellenmesi ve ihtiyati haczin kaldırılması, haksız alınan ihtiyati haciz kararına karşı açılacak tazminat davası gibi borçluya tanınmış olanaklar mevcuttur. Tüm bu düzenlemeler tez konumuzun kapsamını aşacağından bu konulara çalışmamızda değinilmeyecektir.

#### 4.1 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNDE YETKİLİ MAHKEME

Yürürlükteki düzenleme açısından, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yetki kuralları, ihtiyati hacze ilişkin genel yetki kurallarından herhangi bir farklılık arz etmemektedir.

Alacaklı, alacağının tahsili için dava açmadan önce veya dava açarken ya da dava açtıktan sonra ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyebilir.



Davadan önce ihtiyati hacze karar vermeye yetkili mahkeme, takibe yetkili icra dairesinin bulunduğu yer mahkemesidir. Bu husus İİK'nın 258/I. maddesinden, İİK'nın 50. maddesine yapılan atıftan anlaşılmaktadır. İhtiyati haciz için yetkili mahkeme İİK'nın 50. maddesindeki atıf nedeniyle, HUMK'nun yetkiye ilişkin genel hükümlerine göre belirlenir.<sup>337</sup>

Buna göre dava açılmadan önce ihtiyati hacizde yetkili mahkemeler şöyledir.<sup>338</sup>

- İhtiyati haciz istemlerinde genel yetkili mahkeme, davalı borçlunun ikametgahı sayılan yerdeki mahkemedir.
- Sözleşmeden doğan para alacakları için ana yetki kuralı uyarınca davalın yerleşim yerinin bulunduğu yer mahkemesinden ihtiyati haciz kararı alınabileceği gibi İİK'nın 50. maddesine göre davacının seçimine göre sözleşmenin yerine getirileceği (icra edileceği) yer mahkemesinden ve HUMK. 10 maddesindeki takip (istem) tarihinde, borçlunun ya da vekilinin orada bulunması koşulu aranmaksızın, sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesinden ihtiyati haciz kararı alınabilecektir.
- BK'nın 73. maddesine göre, para borçlarının, aksi kararlaştırılmış olmadıkça alacaklının ikametgâhında ödenmesi gerektiğinden, alacaklı, sözleşmeden doğan para alacağı hakkında, kendi ikametgâhının bulunduğu yerdeki mahkemeden de ihtiyati haciz isteyebilir. BK'nın 73/I maddesi, sadece götürülecek yani alacaklının ikametgahında ödenecek borçlar için uygulanabilir. Aranacak borçlarda, bu hüküm uygulanmaz, bu borçlar borçlunun ikametgahında ödenir.
- Kambiyo senetlerine bağlı alacaklarda durum farklıdır. Bunlar aranacak borçlar (alacaklar) olduğundan borçlunun ikametgâhında ya da kambiyo senedinde yazılı ödeme yerinde ödenir.
- Alacak bir ilama dayanıyor ise, İİK'nın 34. maddesine göre her mahkemeden ihtiyati haciz kararı istenebilir.

Alacaklı dava açarken, dava dilekçesinde ihtiyati haciz kararı verilmesini istiyorsa, alacak davasının görüleceği mahkemenin yetkisi, ihtiyati hacze karar verecek mahkemenin de yetkisini belirlemiş olur.<sup>339</sup> Buna göre, alacak davasına hangi mahkeme bakacak ise ihtiyati haciz talebine de aynı mahkeme karar verecektir.

<sup>337</sup> KURU, El Kitabı, s. 885, MUŞUL, s. 481-482, ÇETİNGİL, s. 20-21, KENDER/ÇETİNGİL, s. 208-209.

<sup>338</sup> KURU, El Kitabı, s. 885, MUŞUL, s. 481-482, ÇETİNGİL, s. 20-21, KENDER/ÇETİNGİL, s. 208, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 253.

<sup>339</sup> KURU, El Kitabı, s. 885.

Dava açıldıktan sonra, dava konusu alacak için yalnız davaya bakan Mahkeme'den ihtiyati haciz kararı istenebilir. Her ne kadar ihtiyati hacizde yetkiyi düzenleyen İİK 258. maddesinde bu konuda bir açıklık yok ise de, HUMK 104/2 maddesinin kıyasen uygulanması sonucunda davaya bakan mahkemeden başka bir mahkeme ihtiyati haciz kararı veremez.<sup>340</sup>

İcra hukukunda, usul hukukunda olduğu gibi, yetki kural olarak kamu düzeni ile ilgili değildir. Bu nedenle, ihtiyati haciz istemi ile başvuru mahkeme, yetkili olup olmadığını kendiliğinden araştırılmaz.<sup>341</sup>

İİK 265. maddesinde ihtiyati hacze itiraz sebepleri teker teker sayılmıştır. İtiraz sebepleri olarak ihtiyati haczin dayandığı sebepler, yetki, görev ve teminat belirtilmiştir. Bu yasal düzenlemeye rağmen uygulamada mahkemeler yetkili olup , olmadıklarını resen araştırmışlar, yetkisiz iseler ihtiyati haciz talebini reddetmişlerdir. Bu uygulamanın İİK' nın 265/1. maddesine aykırı olduğu açıkça ortadır.<sup>342</sup>

Yargıtay verdiği kararlarda, ihtiyati haciz isteminde bulunulan yerel mahkemenin resen yetkisiz olduğunu belirterek, ihtiyati haciz istemin yetki yönünden reddine karar veremeyeceğini ifade etmiştir.<sup>343</sup>

Bir geminin ihtiyati haczine ilişkin yapılacak başvuruda yetkili mahkemenin belirlenmesine ilişkin yukarıda bahsedilen hükümler bazen yetersiz kalabilmektedir. İşte bu durumlarda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin olarak, TTK'nın yetkiye ilişkin hükümlerinin de dikkate alınması gerekmektedir.<sup>344</sup>

TTK'nın 950. maddesine göre, donatana karşı bu sıfatı sebebiyle herhangi bir alacaktan dolayı, şahsen veya yalnız gemi ve navlunla sorumlu olduğuna bakılmaksızın geminin bağlama limanı mahkemesinde de dava açılabilir.

---

<sup>340</sup> MUŞUL, s. 482, ÖZEKES, s185.

<sup>341</sup> ÖZEKES, s. 187, UYAR, s. 43.

<sup>342</sup> UYAR, Talih, "İİK'nın 258. Maddesi Üzerine Bir İnceleme", <http://www.talihuyar.com/upload/114.iik.258.rtf>, 01.04.2010, saat 19.05.

<sup>343</sup> "Yargıtay 11. H.D, T. 17.05.2005, E. 2005/5004, K.2005/5273, Yarg. 19. HD, T. 27.1.2005 E. 2005/13305, K. 2005/315, Yarg. 19. HD, T. 7.10.2004, 2004/ 7992 K. 2004//9773, 19. HD. T 16.10.2003, E. 2003/ 8822, K. 2003/10013, sayılı kararları. Kararların özetleri için bkz "Uygulamadan Notlar", İBD,C.80, S.4, 2006, s. 2029-2032.

<sup>344</sup> ÇETİNGİL, s. 22-23.

Kanun her ne kadar sadece “dava”dan söz ediyorsa da, donatan ve donatma iştirakinde müşterek donatanlar aleyhine bu sıfatla yapılacak ilamsız takiplerde bağlama limanı icra dairesi de yetkili olmalı, dolayısı ile bağlama limanı icra dairesinden ihtiyati haciz de talep edilebilmelidir.<sup>345</sup>

TTK'nın 950. ve HUMK 9. vd. maddelerinde öngörülen mahkemelere, donatanın davalı olması halinde yetkili bir mahkeme daha ilave edilmiştir.<sup>346</sup> Ancak bu hüküm yabancı gemilerde uygulanmaz. Çünkü yabancı gemilerin Türkiye'de bağlama limanı bulunmayacağından bu maddeye göre yetki tesisi imkânsızdır.<sup>347</sup>

TTK'nın 950. maddesinde getirilen düzenleme, gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyacı karşılamaya yeterli değildir. İhtiyati haciz talep edildiğinde, gemi HUMK 9-27. maddelerinde düzenlenmiş yerlerden birinde değilse kural olarak geminin bulunduğu yer mahkemesinden ihtiyati haciz talebinde bulunulamayacaktır.<sup>348</sup> İşte bu duruma özel olmak üzere, yabancı gemilerin ihtiyati haczinde HUMK 16. maddesindeki düzenleme dikkate alınacaktır.<sup>349</sup>

HUMK'un 16. maddesinde sayılan yetki esasları şunlardır:

- Türkiye'de sakin olunan yer,
- Malların bulunduğu yer,
- Çekişmeli malların bulunduğu yer,
- Teminatın bulunduğu yer,

Bir Türk limanına uğramış yabancı geminin ihtiyati haczinde yararlanılacak en önemli hüküm HUMK'un 16. maddesidir. İİK'nın 258 ve 50. maddelerindeki yollama sonucu, HUMK 16. maddede yer alan hüküm ihtiyati haciz bakımından da geçerlidir. HUMK'un 16. maddesinde sayılan yerlerde dava açılabilmesi için davanın Türkiye dahilinde belirli bir ikametgâhı olmayan kişiye karşı açılmış olması gerekir. Bu kişi Türk vatandaşı olabileceği gibi yabancı da olabilir. Aleyhine dava açılan kişinin yabancı ülkede ikametgâh sahibi olup olmaması önem taşımamaktadır.<sup>350</sup>

<sup>345</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 208, ÇAĞA/KENDER, III, s. 108-109. ÇETİNGİL, s. 25.

<sup>346</sup> ÇETİNGİL, s. 26.

<sup>347</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 84.

<sup>348</sup> KENDER/ÇETİNGİL, s. 209.

<sup>349</sup> ÇAĞA/KENDER, III, s. 108.

<sup>350</sup> ÇETİNGİL, s. 23, KENDER/ÇETİNGİL, s. 209.

Buna göre, yabancı gemiler bakımından, HUMK 16. maddesinin uygulanması ile Türkiye’de ikametgahı bulunmayan borçlulara ait gemilerin ihtiyati haczi açısından, geminin Türkiye’de bulunduğu yer mahkemesi de yetkili olmaktadır.<sup>351</sup>

#### 4.1.1 YETKİYE İLİŞKİN TASARI DÜZENLEMESİ

Uygulamada mahkemelerin ihtiyati haciz kararı vermesinde çekingen davranması sebebiyle bu kararları en hızlı veren mahkemeler alacaklılar tarafından tercih edilir olmuştur. Bunun sonucunda HUMK 104/1 maddesinde öngörülen, tedbirin en az masrafla ve en çabuk nerede ifası mümkünse tedbire o yerdeki mahkeme tarafından karar verileceğine ilişkin kural işletilmez olmuştur. Tasarıda ise 1354-1357. maddeleri arasında hem alacaklıların hem de gemi malikinin çıkarları dikkate alınarak gemi ihtiyati hacizlerinde yetkili mahkemeler sınırlı sayıda belirlenmiştir. Burada düzenlenmiş olan yetkili mahkemelerden başka hiçbir mahkeme gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı veremez.<sup>352</sup>

Uyuşmazlığın esası hakkında yargı yoluna gidilmeden önce, geminin ihtiyati haciz için başvurulacak mahkemeler tasarıda geminin bayrağına göre farklı düzenlenmiştir.<sup>353</sup>

- Tasarı 1354/1. maddesine göre, Türk bayraklı gemiler açısından alacaklıya seçimlilik yetki tanınmıştır. Buna göre, ihtiyati haciz kararı sadece geminin demir attığı, şamandıraya ve tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi yahut Türk Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerde, sicil yeri mahkemesi, sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi, 941. maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi yetkili kılınmıştır.
- Tasarı 1355/1. maddesine göre, Yabancı Bayraklı Gemiler Hakkında Türkiye’ de ihtiyati haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi ile geminin yakıt, kumanya, yedek parça almak, gemi adamı değiştirmek veya malzeme indirmek gibi iş ve işlemler için kısa süreli de olsa durduğu yer mahkemesi tarafından verilecektir.

<sup>351</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 83, ÇETİNGİL, s. 23.

<sup>352</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 283-284.

<sup>353</sup> Açıklamalar için bkz ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 275-276, İNCE, s. 1330, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 284, ALP, s. 70.

Tasarının 1354/1 maddesi ile geminin demir attığı, şamandıraya ve tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi yetkili kılınarak değişken mahkemeler kabul edilmiştir. Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi ve 941. maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde, kiracının yerleşim yeri mahkemesi yetkili kılınarak ise sabit mahkemeler kabul edilmiştir. Kabul edilmiş bu yetki kuralları ile mahkeme ile geminin maliki arasında bir hukuksal bağ kurulmasına özen gösterilmiştir.<sup>354</sup>

Tasarı 1354. maddesine getirilen eleştiri ile mahkemenin yetkisinin tek taraflı olarak daraltıldığı ve yoruma açık kavramların kullanıldığı ifade edilmiştir.<sup>355</sup>

Tasarı 1356/1. maddesine göre, ilgili sözleşmeye konulmuş bir yetki yahut tahkim kaydına veya ayrıca yapılmış bir yetki yahut tahkim sözleşmesine göre, hakkında ihtiyati haciz kararı uygulanacak olan deniz alacağının esas hakkında hüküm vermeye bir hakem heyeti yada yabancı mahkeme yetkili yahut deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulanacak olsa da, 1354-1355. maddelerdeki yetkili mahkemeler, bir deniz alacağı için güvence elde edilmesini sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir.<sup>356</sup>

Tasarıda uyuşmazlığın esas hakkında takip veya dava açılmasından sonra gemilerin ihtiyati haczi için başvurulacak mahkemeler şöyle düzenlenmiştir:<sup>357</sup>

- Alacaklı, deniz alacağının takibi için ilamsız veya rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip başlattıktan sonra fakat itirazın iptali veya alacaklı davası açmadan önce, 1354 ve 1355. maddelere göre yetkili olan mahkemelere müracaat ederek, geminin ihtiyati haczini talep edebilir.
- Tasarının 1357/1 maddesine göre, bir deniz alacağı hakkında yurtiçinde bir mahkemede dava açıldıktan sonra, ihtiyati haciz kararı yalnızca davayı gören mahkemeden istenebilir.

<sup>354</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 284-286.

<sup>355</sup> "Tasarının 1354. maddesi ile tek taraflı olarak mahkemenin yetkisi daraltılmıştır. Meri uygulamada ihtiyati, tedbir şeklinde yapılan bir taleple Türkiye'de herhangi bir Mahkemeden karar alınabiliyordu. Bağlama noktası olarak seçilen kavramlar yoruma açık ve tartışmalara meydan verebilir niteliktedir. Mesela, demir atmadan kasıt ne olacaktır? KURU, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Değerlendirmeler, s. 390-391.

<sup>356</sup> "Bu düzenlemeye, taraflar yetkiye, tahkime veya esasa uygulanacak kayıtları kabul etmiş yahut uygulanacak hukuku başka bir anlaşma ile seçmiş olsalar bile, Türk bayraklı gemiler bakımından 1354. ve yabancı gemiler bakımından 1355. maddelerde gösterilen mahkemelerin yetkisi ihtiyati haciz kararı bakımından sürecektir. ALP, s. 72.

<sup>357</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 284, ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 276.

Tasarı 1357/2. maddesine göre, bir deniz alacağı hakkında, yurt dışında dava açılmış yada Yurt dışında veya Türkiye’de tahkim başlatılmış olsa bile kesin hüküm verilmeye kadar ihtiyati haciz kararı, münhasıran 1354 ve 1355. maddelere göre, yetkili mahkemeden istenebilir.

Tasarının 1358. maddesinde ihtiyati haciz kararına karşı yapılacak itirazlarda yetkili mahkemenin düzenlenmiş olması önemli bir yeniliktir. Tasarının 1358. maddesinin gerekçesinde hükmün 1999 Cenevre Sözleşmesi ve İİK hükümlerinin bir araya getirilmesi ile düzenlendiği açıklanmıştır.<sup>358</sup>

Tasarının 1358. maddesine göre, yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye şu mahkemeler yetkilidir:<sup>359</sup>

- a) Esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme,
- b) Esas hakkında Türkiye’de dava açılmışsa, bu mahkeme,
- c) Esas hakkında hakem huzurunda veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa ihtiyati haciz kararın veren mahkeme,

Tasarının 1358/a maddesindeki yetki düzenlenmesi, doktrinde bu maddeye gelen uyarı ve talepler üzerine Tasarı’ya sonradan eklenmiştir.<sup>360</sup>

## 4.2 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNDE GÖREVLİ MAHKEME

İhtiyati hacze karar vermek için hangi mahkemenin görevli olacağı İİK’nın 258. maddesinde açıkça belirtilmemiştir. Bu konuda kanunda özel bir düzenleme olmadığına göre ihtiyati haciz kararını vermeye görevli mahkeme, HUMK 1-8 maddeleri arasındaki genel kurallara göre belirlenecektir.<sup>361</sup>

<sup>358</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 291.

<sup>359</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 275.

<sup>360</sup> “Tasarının 1358. maddesinde itirazları görmeye yetkili mahkeme sadece esas dava açıldıktan sonraki kısımlar düşünülerek düzenlenmiştir. Bu durum uygulamada itirazların görülmesi için esas davanın görülmesi gerektiği şeklinde anlaşılabilir. Böyle bir tereddüde yer verilmemesi için a bendine esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme ibaresi eklenmelidir.”KARAMAN/BEKTAŞOĞLU/AKSAKAL/DEMİR/KURT, s. 380-381.

<sup>361</sup> KURU, El Kitabı, s. 886, MUŞUL, s.483, ÇETİNGİL, s. 22-23.

İhtiyati haciz kararı para alacakları için kabul edilmiş bir ihtiyati tedbir olduğundan, ihtiyati haciz kararı vermeye görevli mahkeme para alacağın miktarına göre belirlenecektir. Buna göre, ihtiyati hacze, alacağın miktarına göre, Sulh hukuk veya Asliye hukuk (yerine göre Asliye Ticaret) mahkemesi tarafından karar verilir.<sup>362</sup>

Davaya bakmaya asliye veya sulh hukuk mahkemesinin görevli olmasına ya da TTK'nın 5. maddesine göre, davanın ticaret mahkemesi iş bölümü sahasına girmesi halinde ihtiyati haciz kararının da bu mahkemece verileceği söylenebilir.<sup>363</sup>

Uygulamada ihtiyati haciz dilekçesinde geçmiş günler için istenen işlemiş faiz dilekçede belirtilmemektedir. Bu durumda alacaklılar, takip talebinde bulunurken faizi asıl alacakla birlikte talep ederek borçluya ödeme emri göndermektedirler. Oysa ihtiyati haciz istemi ile Mahkemeye başvuru esnasında faiz isteniyorsa bu husus dilekçede belirtilmeli ve mahkeme bu isteği dikkate alarak olumlu ya da olumsuz bir karar vermelidir.<sup>364</sup>

Mahkemenin görevi kamu düzenine ilişkin olduğundan görevsizlik mahkemece re'sen dikkate alınır. Borçlu ve hatta alacaklı mahkemenin görevsiz olduğunu da ileri sürebilir.<sup>365</sup> Bu bakımından asliye ticaret mahkemesinden istenmesi gereken bir ihtiyati haciz asliye hukuk mahkemesinden istenmişse veya tersi olursa mahkeme re'sen görevsizlik kararı verecektir.<sup>366</sup>

Hakemler ihtiyati hacze karar veremezler. Hakemlerde görülen veya görülecek olan davalara ilişkin ihtiyati haciz kararı verme yetkisi, mahkemelere aittir. Hakemler ihtiyati hacze karar veremedikleri için, gemilerin ihtiyati haczine dair kararlar veremeyeceklerdir.<sup>367</sup>

Özekes'e göre, ihtiyati haczin koruma amacı dikkate alındığında hakemlere bu yetkinin verilmesi uygulama bakımından güçlükler yol açacaktır. Hakemlerden ihtiyati haciz isteyebilmek için öncelikle HUMK'un 520. maddesine göre hakem heyetinin oluşması beklenmelidir. Hakem heyetinin oluşması ise belirli bir zaman alacak ve karşı tarafın

---

<sup>362</sup> MUŞUL, s. 483, ÇETİNGİL, s.27.

<sup>363</sup> KURU, El Kitabı, s. 886, MUŞUL, s. 483.

<sup>364</sup> UYAR, s. 44-45.

<sup>365</sup> MUŞUL, s. 483, KURU, El Kitabı, s. 886.

<sup>366</sup> PEKCANİTEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 451, KURU, El Kitabı, s. 886.

<sup>367</sup> ÖZEKES, s.181, KURU, El Kitabı, s. 886, İNCE, s. 1332.

haberdar olmasına yol açabilecektir. Böyle bir durumda ihtiyati haczin amacından uzaklaşılacak ve mümkün olduğunca çabuk elde edilmesi gereken ihtiyati haciz kararı bir anlam ifade etmeyecektir.<sup>368</sup>

Tasarıda ihtiyati hacizde görevli mahkeme için yetki konusundaki gibi ayrıntılı düzenlemeler yapılmamış ve deniz alacakları için yapılacak ihtiyati haciz başvuruları bakımından görev kurallarının genel hükümlere göre belirleneceği kabul edilmiştir.

Tasarının 4. ve 5. maddelerinde getirilen düzenlemede bir yerde asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçının deniz ticaretine ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilmişse, deniz alacakları için geminin ihtiyati haczi başvurusu bu mahkemeye yapılacaktır.<sup>369</sup>

### 4.3. TEMİNAT

İİK'nın 259/1. maddesine göre, ihtiyati haciz kararı isteyen alacaklı, hacizde haksız çıktığı takdirde, borçlunun ve üçüncü kişinin bu yüzden uğrayacakları bütün zararlardan sorumlu olup, HUMK 96. maddesinde belirtilen teminatı vermeye mecburdur.

İİK'nın 259/1. maddesine göre, gösterilecek teminatın türü HUMK 96. maddesine göre tespit edilir. HUMK'un 96. maddesine göre, para, hisse senetleri, tahviller, gayrimenkul rehni, geçerli bir banka kefaleti, noterden onaylı bir kefalet sözleşmesi ile belirlenen kefil teminat olarak gösterebilir.<sup>370</sup> Mahkemeler bunlardan başka bir şeyi teminat olarak kabul edemezler. Ancak bunlar arasında seçim hakkına sahiptir.<sup>371</sup>

Teminat miktarının ve cinsini saptamada mahkemeler serbesttir.. Teminat, ileride alacaklının haksızlığının anlaşılması halinde, alacaklının ihtiyati haciz kararı aldırıp uygulaması sebebiyle borçlunun ve üçüncü kişinin bu yüzden uğrayacağı zararların karşılanmasını garanti altına almak için alınır. Bu sebepten mahkemeler teminatın cins ve miktarını tayin ederken, borçlu ve üçüncü kişinin muhtemel zararlarını düşünerek teminatı belirlemelidir.<sup>372</sup>

<sup>368</sup> ÖZEKES, s.182-183.

<sup>369</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 283.

<sup>370</sup> MUŞUL, s. 483, KURU, El Kitabı, s. 886, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 110.

<sup>371</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 454.

<sup>372</sup> MUŞUL, s. 484, KURU, El Kitabı, s. 886, EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 110.



İİK teminat alınması bakımından alacakları üç gruba ayırmıştır. İİK'nın 259/2. maddesine göre, alacağın bir ilama dayandığı durumlarda teminat gösterilmesi aranmaz. Ayrıca ilamın kesinleşmesi beklenmeyecektir.<sup>373</sup>

İİK'nın 259/3. maddesine göre, alacağın ilam niteliğinde bir belgeye dayanması halinde ise alacaklının teminat gösterip göstermeyeceğini mahkeme takdir edecektir.<sup>374</sup> Alacak ilam veya ilam niteliğinde bir belgeye dayanmıyorsa mutlaka teminat alınmasına karar verilir.<sup>375</sup>

İİK'nın 261. maddesine göre, ihtiyati haciz talep eden gösterilen teminatı vezneye yatırmadıkça ihtiyati haciz kararı kendisine verilemez.<sup>376</sup>

Uygulamada teminat miktarı olarak talep edilen alacağın %15'inin teminat alınması şeklinde gelişmiştir. Sözelimi, kambiyo senetleri için talep edilen ihtiyati haciz kararlarında farklı bir uygulamaya rastlanmak pek mümkün değildir. Buna karşın aynı şartlar altında yapılan bir geminin ihtiyati haczi talebi için farklı yargı yerlerindeki mahkemelerin birbirlerinden farklı olarak tayin ettiği teminat miktarına rastlanmaktadır.

Mahkeme bir geminin ihtiyati haciz talebini değerlendirirken alacak miktarı ile haciz objesinin, yani geminin değerini dikkate almak zorundadır. İhtiyati haciz talebinde alacak miktarı geminin değerinden fazla ise teminata esas olmak üzere geminin değeri esas alınmalıdır.<sup>377</sup> Örneğin, alacak miktarı 10.000-TL ise %10 teminatla yatırılacak 1000-TL bir geminin on dakikalık masrafını dahi karşılamayabilir. Alacağın tutarının 10.000.000-TL olması durumunda ise %40 esasıyla alınabilecek 400.000-TL teminatla ise küçük bir gemi satın alınması mümkündür. Dolayısıyla bu durumlarda güvencenin alacak miktarı ile belirlenmesi, bu güvencenin haksız ihtiyati haciz halinde borçlunun zararını karşılama amacıyla hiçbir şekilde bağdaşmamaktadır.<sup>378</sup>

---

<sup>373</sup> MUŞUL, s. 484.UYAR, s. 44-45.

<sup>374</sup> "Alacağın ilam niteliğinde bir belgeye dayanması halinde hakim belgenin niteliği ve içeriğini dikkate alarak alacağın varlığı konusunda ayrıca dayanılan ihtiyati haciz sebebi ile varacağı kanaate göre teminat alınıp alınmamasına karar vermelidir. Örneğin, dayanılan ilam niteliğindeki belgede borç ilişkisinin mevcut olduğu anlaşılma ile birlikte borcun miktarı ve vadesi çok açık değilse, ancak başka belgelerle tamamlanarak anlaşılıyorsa teminat alınmasına karar verilmelidir." ÖZEKES, s. 244.

<sup>375</sup> PEKCANITEZ/ATALAY/SUNGURTEKİN/ÖZEKES, s. 453.

<sup>376</sup> KURU, El Kitabı, s. 886.

<sup>377</sup> ÇAĞA/KENDER s. 153, ÇETİNGİL, s.143.

<sup>378</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 294.

#### 4.3.1 TEMİNATA İLİŞKİN TASARI DÜZENLEMESİ

Tasarının 1363. maddesi ile gemilerin ihtiyati haczinde teminat, güvence gösterilmesi konusu yeniden düzenlenmiştir.<sup>379</sup>

Tasarının gerekçesinde alacağın belirli bir yüzdesi şeklinde uygulanan teminatın deniz ticaretinin ihtiyaçlarına cevap vermediği, alacağın az olması durumlarında yüzdenin geminin atıl kalmasındaki kararları karşılamadığı, yüksek olması durumunda ise alacaklı açısından büyük yük getirdiği ve adaletli olmadığı belirtilmiştir.

Tasarı 1363/1. maddesine göre, deniz alacağını teminen onbin özel Çekme Hakkı tutarında bir güvenceyi yatırma zorunluluğu getirilmiştir.

Tasarının 1363/1 maddesi ile getirilen güvence, başvuru tarihinde Merkez Bankası tarafından resmi gazetede ilan edilen parite üzerinden Yeni Türk Lirasına çevrilerek bulunur. Uygulamada, alacaklı bu güvenceyi nakit veya banka teminat mektubu şeklinde verebilecektir. Ayrıca yeni getirilen yenilikle güvencenin ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte yatırılması şartı getirilmiştir. Bu güvence verilmeden mahkeme ihtiyati haciz başvurusunu incelemeyecektir.<sup>380</sup>

Tasarının 1363/2 ve 1362/4. maddesi ile getirilen düzenlemeler ile teminatın artırılması veya azaltılmasına imkan tanınmıştır. Tasarının 1362/2 maddesine göre, karşı taraf aynı mahkemeden her aşamada teminatın miktarının artırılmasını isteyebilir. Tasarının 1362/4. maddesine göre, alacaklı da alacak miktarının düşük olması gibi sebeplerden mahkemeye müracaatla, mahkemeden güvence miktarının azaltılmasını isteyebilir.<sup>381</sup>

Tasarının 1363./1 maddesi ile teminatın indirilmesi ve sabitlenmesi sayesinde güvence yatırma işlemleri bir standart kazanacak ve kolaylaşacaktır.<sup>382</sup>

Tasarı 1363/3. maddesi ile gemi adamlarına muafiyet tanınmış ve gemi adamlarının alacakları için yapacağı başvurularda teminattan muaf tutulması düzenlenmiştir.

<sup>379</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s 278, ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 294.vd

<sup>380</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 295.

<sup>381</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 296.

<sup>382</sup> KURU, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Değerlendirmeler, s. 395.

#### 4.4 GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ YARGILAMASI

İhtiyati haciz bir dava değildir. İhtiyati haciz yargılamasında taraflar, ihtiyati haciz talep eden alacaklı ve karşı taraf olarak gösterilen borçludur.<sup>383</sup>

Alacaklının, borçlunun malları üzerine ihtiyati haciz konulmasını karar verilmesini bir dilekçe ile talep ederek başvurması üzerine, yetkili ve görevli mahkeme, İİK'nın 258/2. maddesine göre, iki tarafı dinleyip dinlememekte serbesttir.<sup>384</sup>

Mahkeme borçluya tebligat yapılması ve borçlunun dinlenmesi için gerekli zaman içerisinde borçlunun mallarını kaçırmaması ihtimali varsa, borçluyu dinlemeden ihtiyati haciz kararı verir.<sup>385</sup>

İhtiyati haciz yargılamasında basit yargılama usulü uygulanır. İİK'nın 258. maddesine göre, ihtiyati haciz kararının verilebilmesi için, alacaklının alacağı ve ihtiyati haciz sebeplerinin varlığı hakkında mahkemeye kanaat getirecek delillerini göstermesi gerekir. Ancak burada esas davada olduğu gibi usul kurallarına göre tam bir ispat aranmaz. Mahkemenin alacağı ve ihtiyati haciz sebeplerinin varlığına kanaat getirmesi yeterlidir.<sup>386</sup>

Mahkeme ihtiyati haciz isteyen alacağının rehinle temin edilmemiş ve muaccel olduğuna veya alacağın müccel olması halinde, İİK'nın 257/2. maddesinde sayılmış şartlardan birinin mevcut olduğu kanısına varırsa, ihtiyati haciz talebini kabul eder. İhtiyati haczin şartları mevcut değilse, borçlunun malları üzerine ihtiyati haciz konulması talebini reddeder.

İİK'nın 258/3. maddesine göre, ihtiyati haciz kararının reddi halinde alacaklının kanun yoluna başvurabileceği belirtilmiştir. İİK'nın 258/3. maddesine göre, başvurulacak tek kanun yolu temyizdir. Buna karşın ihtiyati haciz kararının reddi kesin hüküm doğuran bir karar olmadığından, bu karardan sonra özellikle ihtiyati haciz şartlarında ve delillerde değişiklik olmuşsa yeniden ihtiyati haciz istenebilir.<sup>387</sup>

<sup>383</sup> PEKCANİTEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 451.

<sup>384</sup> MUŞUL, s. 486.

<sup>385</sup> ÖZEKES, s. 203

<sup>386</sup> KURU, El Kitabı, s. 886, MUŞUL, s. 487, PEKCANİTEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 452.

<sup>387</sup> “ Bu konuda tereddüt olmasının sebebi, İİK 265. maddesine göre, ihtiyati haciz yoluna itirazdan sonra bu kararın kesin olduğunun belirtilmiş olmasıdır. Oysa, İİK 258. maddesine 4949 sayılı yasanın 60 maddesi ile eklenen İİK 258. maddesi çerçevesinde ihtiyati haciz talebinin reddi halinde alacaklının kanun yoluna başvurabileceği hükme

Gemilerin ihtiyati haczi yargılamasının genel bir ihtiyati haciz yargılamasından farkı yoktur. Kural olarak ihtiyati haciz için gerekli bütün şartlar burada da aranır. Ancak daha öncede değinildiği üzere, önce rehne başvurma zorunluluğunu düzenleyen, İİK'nın 257. maddesinin istisnalarından biride gemi ve yük alacaklılarının kendilerine tanınan kanuni rehin hakkına rağmen ihtiyati haciz isteyebilmesidir. TTK'nın 1242/1 maddesi ile gemi ve yük alacaklıları için getirilen bu istisna gereğince, gemi ve yük alacaklılarının ihtiyati haciz talebi değerlendirilirken alacağın rehinle temin edilmemiş olması şartı aranmaz.

Mahkeme bir gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verirken tarafları dinleyip dinlememekte serbesttir. Özellikle borçlunun, gemisini uzaklaştırması muhtemel olan bütün hallerde mahkeme, borçluyu dinlemeden ihtiyati haciz kararı verecektir.<sup>388</sup>

Çetingil'e göre, gemiler için verilen ihtiyati haciz kararında geminin ayırt edici unsurları mutlaka belirtilmelidir. Gemi alacaklısı haklarına dayanan takiplerde borçlu ve donatanın farklı kişiler olması mümkündür. Bundan başka donatanın sınırlı aynı sorumlu olduğu hallerde ihtiyati haciz ancak o alacağın doğumuna sebep olan gemi, o seferin navlunu ve surrogatları üzerinde verilecektir. İşte bu nedenlerle uygulamada kullanılan "borçlunun elinde ve üçüncü kişilerdeki menkul ve gayrimenkul malları ile hak ve alacaklarının borca yetecek miktarının ihtiyaten haczine" şeklindeki genel formül gemilerin ihtiyati haciz için uygun değildir.<sup>389</sup>

Ekşi'ye göre, yabancı gemiler için verilecek ihtiyati haciz kararlarında geminin ayırt edici unsurlarının mutlaka belirtilmiş olması gerekir. Uygulamada ise ihtiyaten hacedilmesi talep edilen yabancı gemiler isim olarak bildirilmekte ve mahkeme de ihtiyati haciz kararını ismi verilen gemiye yönelik olarak vermektedir. Oysa İİK'nın 260/3. maddesine göre, gemi ayırıcı nitelikleriyle belirtilmelidir. Bu bakımdan sahibi yabancı olan gemilerin belirlenmesi (personification) önem taşımaktadır. Gemi ismi ile belirlenmeden önce ağaç ve demirden oluşan bir yapıdır. Bu yapının faaliyetlerini belirli bir kimlik altında yapması kaçınılmazdır. Özellikle gemi alacaklısı haklarına ilişkin takiplerde gemi, sahibinden soyutlanmakta, tek başına ayrı bir kimlik olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>390</sup>

---

bağlanmıştır. Yargıtay 19.H.D T. 16.10.2003, E. 2003/8822, K. 2003/10013 sayılı kararı ile bu konudaki temyize başvurulabileceğine karar vermiştir" PEKCANITEZ/ATALAY/ ÖZKAN/ÖZEKES, s. 451.

<sup>388</sup> ÇETİNGİL, s. 27.

<sup>389</sup> ÇETİNGİL, s. 28.

<sup>390</sup> EKŞİ, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, s. 110-111.

Tasarının 1362. maddesinde gemiler için ihtiyati haciz sebebinin ispatı düzenlenmiştir. Tasarının 1362 /1 maddesine göre, ihtiyati haciz başvurusunda alacaklının, alacağının 1352. madde sayılan deniz alacaklarından olduğunu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delilleri göstermesi yeterlidir.

Tasarıda ihtiyati haciz sebebinin ispatı ile ilgili olarak kabul edilen 1362. madde, İİK 258/1'maddesine göre düzenlenmiş özel hüküm niteliğindedir. Buna göre, bir deniz alacağı için ihtiyati haciz başvurusu yapan alacaklı, Mahkeme'ye uyuşmazlık konusunun parasal değeri ve alacağın 1352. maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu hakkında delil sunacaktır. Tasarı 1353/4 maddesine göre, alacağın bir deniz alacağı olması başlı başına bir ihtiyati haciz sebebidir.<sup>391</sup>

---

<sup>391</sup> ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 293.

## SONUÇ

Üç bölümden oluşan çalışmamızda vardığımız sonuçları şu şekilde özetlemek mümkündür:

Günümüzde deniz ticareti alanındaki gelişmeler karşısında, devletlerin bu sektörden daha fazla kazanç sağlayabilmesi için uluslararası örgütler kurulmuş, uluslararası hukuk kuralları benimsenmiş ve bu kurallar hızlı bir şekilde ülkelerin iç hukuklarına girmiştir. Bu kapsamda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1952 Brüksel Sözleşmesi ve henüz yürürlüğe girmemiş 1999 Cenevre Sözleşmesi ile dünyanın birçok limanında geçerli olmak üzere gemilerin ihtiyati haczi konusunda ortak bir düzenleme yapılmıştır.

Bir deniz ülkesi olan fakat bu potansiyelini tam anlamıyla kullanamamış Türkiye ise her iki sözleşmeye taraf olmamıştır. Türkiye'nin kanunlarında gemilerin ihtiyati haczi konusunda özel bir düzenleme bulunmaması, diğer bir ifadeyle sadece İİK hükümleri ile gemilerin ihtiyati haczinin düzenlenmeye çalışılması, gemilerin ihtiyati haczi konusunu problemlili bir hale getirmiştir.

Tasarı ile özellikle deniz alacakları ve gemilerin ihtiyati haczi konularında 1999 Cenevre Sözleşmesi'ne paralel düzenlemeler getirilmesi bu sorunların giderilmesi açısından oldukça önemlidir. Tasarıdaki düzenlemeler ile 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin bazı maddelerinin bir iç hukuk kuralı haline getirilmeye çalışıldığını söyleyebiliriz.

TTK 816. Maddesinde düzenlenmiş "gemi" tanımının deniz ticareti alanındaki gelişmelere cevap vermediği açıktır. Deniz ticaretinin merkezi unsurunu teşkil eden gemilerin tanımının Tasarı ile tekrardan düzenlenmesi önemli bir yeniliktir.

Tasarının 931/1 maddesi gemiyi, "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi olanağı bulunmasa da, bu kanun bakımından gemi sayılır" şeklinde tanımlamıştır. Tasarıdaki düzenleme ile gemi kavramı geniş tutulmaya çalışılmış ve bu alandaki tartışmalara son verilmek istenmiştir. Ancak doktrinde haklı olarak ifade edildiği üzere,<sup>392</sup>tasarıdaki gemi tanımında, denizde hareket yerine suda hareket ifadesinin kullanılmış olması, hem taşımacılığa elverişli nehir bulunmayan ülkemiz

<sup>392</sup>ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s.8-9.

hukukuna, hem de tasarının 5. kitabının “deniz ticareti” başlığına uygun değildir.

Donatanın sorumluluğu gemi alacaklıları ve gemilerin ihtiyati haciz açısından son derece önemlidir. TTK sisteminde donatanın sorumluluğu karma bir yapıdadır.

Donatan, TTK 948 ve 993. maddelerindeki hallerde sınırlı ayni olarak, TTK 1252 ve 1255 maddelerindeki hallerde sınırlı şahsi olarak, TTK 949. maddesindeki hallerde ise sınırsız olarak sorumludur.

Donatanın sorumluluğunun sınırlı ayni sorumluluk olarak sınırlandırılması sonucunda, alacaklılar esas itibariyle donatanın deniz servetine başvurabilecekler fakat kara servetine müdahale edemeyeceklerdir. İşte alacaklılar aleyhine bozulan bu dengenin yeniden sağlanması için TTK 1235. maddesinde sayılmış gemi alacaklıları kabul edilmiştir.

Gemi alacaklısı hakkı sahiplerine alacaklarını herkesten önce ve imtiyazlı olarak almalarını sağlayan haklar ve buna bağlı olarak gemi veya yük üzerinde kanuni rehin hakları tanınmıştır.

Gemi alacaklısı hakkının bu temel özellikleri dışında, Ticaret Kanunu ile tanınmış ayrıcalıkları da vardır. TTK 1242. maddesinde yer alan düzenleme ile gemi ve yük alacaklılarına, alacakları kanuni bir rehin hakkı ile güvence altına alınmış olmasına rağmen ihtiyati haciz isteme hakkı tanınmıştır. Düzenleme sonucunda rehin ile temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenemeyeceği yolundaki genel kurala, (İİK m.257/1) kanun koyucu önemli bir istisna getirmiştir.

Gemi alacaklısı hakkı doğuran alacaklar da esas itibariyle donatanın sınırlı ayni sorumluluğunu doğuran alacaklardır. İşte bu sebepten, TTK 1242/1 maddesi ile gemi alacaklılarına tanınan ihtiyati haciz isteme hakkı İİK 257/4 maddesi ile sınırlandırılmıştır. İİK 257/4. maddesine göre, donatanın, sadece sınırlı ayni sorumlu olduğu hallerde, alacaklı ancak deniz servetine giren, gemi, navlun ve sürrogotlar üzerine ihtiyati haciz koydurabilecektir. Donatanın şahsen sorumlu olduğu hallerde ise diğer malvarlığı unsurları da ihtiyati haczin konusunu teşkil edebilecektir.

Tasarının 1353/1 maddesi ile TTK 1242/1 maddesine benzer bir düzenleme yapılmış ve deniz alacaklarına ihtiyati haciz isteme yetkisi tanınmıştır. Tasarının 1353/1 maddesine göre, yalnızca kanunda sınırlı sayıda sayılmış deniz alacakları için gemilerin ihtiyati haczinin istenebileceği hükme bağlanmıştır. Tasarının 1353/3. maddesi ile deniz alacağı olarak kabul edilmeyen diğer bütün alacaklar için ihtiyati haciz yolu kapatılmıştır.

Uygulamada Türk Limanlarında bulunan bir geminin alacağın güvencesi olarak seferden men edilmesi için kullanılan koruma yöntemi HUMK 101. maddesinde düzenlenmiş ihtiyati tedbirdir. Az sayıdaki istisna kararlar hariç olmak üzere, Türk gemileri veya yabancı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verilmemektedir. Hatta alacaklının sözleşmeden doğan bir para borcunun güvence altına alınması ihtiyati haciz talep ettiği durumlarda dahi Türk Mahkemeleri ihtiyati tedbir kararları vermektedirler.

Oysa doktrinde ağırlıklı olarak kabul edilen görüşe göre, para alacaklarının korunması için ihtiyati haciz yolunun seçilmesi ve İİK' nın 257. vd maddelerinde düzenlenmiş ihtiyati haciz yoluyla geminin seferden men edilmesi gerekir.

Kanun koyucu bu tartışmaları dikkate alarak Tasarı'nın 1353/1 maddesinde geminin seferden men edilirken kullanılması gereken koruma tedbirini açıkça düzenlemiştir. Tasarı'nın 1353/1 maddesi ile "deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyatî tedbir konulması veya herhangi bir yoldan geminin seferden men edilmesi talep olunamaz" düzenlemesi getirilmiştir. Tasarıdaki bu düzenleme ile gemilerin şartları varsa yalnızca ihtiyaten haczedilip seferden men edilebileceği açıklığa kavuşturulmuştur.

Kanaatimce, Tasarı 1353/1 maddesi ile deniz alacağı olarak kabul edilmeyen diğer bütün alacaklar için ihtiyati haciz yolunun kapatılması oldukça yerinde bir düzenlemedir. Fakat aynı maddedeki "deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyatî tedbir konulması veya herhangi bir yoldan geminin seferden men edilmesi talep olunamaz" şeklindeki düzenleme çelişkilere meydan verebilecek niteliktedir.



Öğretide ifade edildiği üzere, bu düzenleme öncelikle Türk Hukuk sistemine uygun değildir.<sup>393</sup> Gemi üzerinde para alacaklarının dışında aynı hak çekişmesinin olduğu hallerde ihtiyati haciz değil, HUMK ile düzenlenmiş ihtiyati tedbir kurumunun kullanılması gerekmektedir.

İİK'nın 23/4. maddesine göre, gemilerin menkul ve gayrimenkul olarak ayrıma tabi tutulması da Türk Hukuk sistemine uygun bir düzenleme değildir.

İİK 23/4. maddesine göre, gemilerin menkul ve gayrimenkul olarak ayrılması, ihtiyati haciz kararının gemilere uygulanmasında, gemi alacaklılarına tanınan kanunî rehin hakkının paraya çevrilmesinde, ilâmların icrasında ve gemilerin cebri icra yolu ile satışından sonra sıra cetvelinin düzenlenmesinde, farklı prosedürlerin oluşmasına sebebiyet vermiştir.

Kanundaki bu düzenleme öncelikle aslen taşınır bir eşya olan geminin bünyesine uymamaktadır. Taşınmazlardan farklı olarak gemi niteliği itibarıyla her zaman hareket ederek, kolayca yer değiştirebilir.

Özellikle gemi siciline kayıtlı gemilere ihtiyati haciz kararının infazı esnasında, gayrimenkul ihtiyati hacze göre hareket edilmesi bir takım problemleri de beraberinde getirmektedir. Bu gemiler hakkında ihtiyati haciz kararlarının infazında icra daireleri, İİK'nın 261/1. maddesine göre bir haciz tutanağı düzenlemekle yetinmektedirler. Diğer bir deyişle menkul hükmüne tabi gemiler seferden men edilirken, gayrimenkul hükmündeki gemiler seferden men edilmemekte ve bu gemiler için yalnızca İİK'nın 91/1-c/2. maddesi uyarınca sicile bildirimde bulunmaktadır.

Taşınmaz hacizlerinde muhafaza tedbiri olarak sicile şerh verilmesinin nedeni gayrimenkulün sabit olup icra makamlarınca ele geçirilmesinin her zaman mümkün olmasıdır. Gemilerin gayrimenkul olarak kabul edilmiş olması, fiilen geminin taşınır gibi işletildiği gerçeğini ortadan kaldırmaz. Gemi seferden men edilmez ise bir limandan başka bir limana kolayca hareket edebilecektir. Dolayısıyla gayrimenkul hükmündeki gemilere muhafaza tedbiri olarak sicile şerh verilmesinin pratikte hiçbir önemi yoktur.

---

<sup>393</sup> Eleştiriler için bkz. ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s.274-275.

Tasarı ile gemilerin menkul, gayrimenkul olarak kabul edilmesi ve gemilere ihtiyati haczin uygulanması konusunda iki önemli düzenleme kabul edilmiştir.

Tasarının 936/1 maddesine göre, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın, tüm gemiler menkul hükmünde kabul edilmiştir. Tasarının 1366. maddesine göre, bayrağı ve bir sicile kayıtlı olup olmadıkları dikkate alınmaksızın bütün gemiler ihtiyaten haczedilirken, icra müdürlüğünce seferden men edileceği hükme bağlanmıştır.

Tasarıda kanun koyucu uygulamadaki tereddütleri gidermek için açık bir düzenleme yapmıştır. Düzenleme ile gemiler menkul hükmünde kabul edilmiştir. Yine düzenleme ile gemilere ihtiyati haciz kararının uygulanmasında, sicile şerh ile yetinilmeyerek, gemilerin seferden men edilerek alıkonması gerektiği ortaya konmuştur.

TTK'nın 1235. maddesinde sayılan alacaklardan birine sahip gemi alacaklısı hakkı sahipleri, kanuni rehin hakkının doğumuna sebep olan borcun ödenmemesi halinde cebri icra yoluna müracaat edecektir. İşte bu aşamada gemi alacaklısı hakkı sahipleri TTK 1242/1 maddesi ile kendilerine tanınan yasal imkan ile rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunacaklardır.

Gemi alacaklıları menkul rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipte düzenledikleri ödeme emrine herhangi bir belge eklemek zorunda değildirler. Gemi alacaklılarının icra dairelerinde en sık karşılaştıkları problemlerden biri bu konu olmuştur. Uygulamada bu konuda verilmiş birçok İcra Mahkemesi kararı olmasına rağmen gemi alacaklılarının takipleri icra dairelerinde ayrı bir incelemeye tabi tutulmaktadır.

Gemi alacaklılarının gayrimenkul rehninin paraya çevrilmesi yoluyla başlatacakları takipte, takip talebini düzenleyen İİK'nın 148 maddesi, deniz hukukunun özellikleri üzerinde durulmadan, sadece gayrimenkul ipoteği göz önüne alınarak kabul edilmiştir. Takipte bulunacak gemi alacaklıları için bu hükmün gereğini yerine getirmek mümkün olmayacaktır. Zira gemi alacaklısı hakkı kanunda öngörülen belirli alacakların doğması ile birlikte sicil dışında, kendiliğinden ortaya çıkar. İİK'nın 148. maddesinde ibrazı öngörülen rehin belgesi, akit tablosu ve rehin mukavelesi bu haklarda mevcut değildir.

Deniz Hukuku'nun cebri icra alanında, gemi alacaklılarının başlatacakları takiplerde izah edilen bu problemlerin önüne geçebilmek için özellikle gemilerin paraya çevrilmesinde, ihtiyaçlara cevap verebilecek yasal düzenlemelerin yapılması yerinde olacaktır.

TTK 892. maddesine göre "yola hazır gemiler" ihtiyaten haczedilemezler. TTK 892. maddesi ile öngörülen haciz muafiyetinden yararlanabilmek için, geminin bir Türk gemisi ve ticaret gemisi olması, yola hazır olması, cebri icra veya haczi gerektiren borcun ise geminin aynı yolculuğundan doğmamış olması gereklidir.

Haciz muafiyeti için sayılan şartlar basit ve net görünmekle birlikte, uygulamada muafiyet şartlarının tespiti her zaman kolay olmamaktadır. Söz gelimi geminin ne zaman yola hazır sayılacağı konusu TTK'da ayrıntılı açıklanmamıştır. Geminin ne zaman yola hazır sayılacağını tespit etmekte her zaman kolay olmamaktadır.

Geminin yola hazır olması şartları eğer geniş tutulursa gemiler üzerindeki ihtiyatî haciz ve cebri icra hemen hemen imkânsız hale gelecektir.

Gemi adamlarının yeterlilik ve sayı bakımından tam olması, mevzuata göre gemide gerekli donatanın bulunması, liman ve gümrükle ilgili formalitelerin tamamlanmış olup bütün belgelerin temin edilmiş ve izin kağıdı içinde liman makamlarına müracaat edilmiş olması halinde, geminin yola çıkmaya hazır hale geldiği kabul edilmelidir.

TTK'nın 892.maddesi sefere hazır gemiden bahsetmektedir. Haciz muafiyetine ilişkin düzenleme ile yüklü gemi, yüklü olmayan gemi şeklinde bir ayırım yapılmamıştır. Buna karşın öğretilerde ifade edildiği üzere,<sup>394</sup> yüklü olmayan bir geminin (örneğin navlun aramak için yola çıkmış bir gemi) boş olarak yola çıkmaya hazır olması durumunda, haciz muafiyetinden yararlanamayacağı kabul edilmelidir. Aksine bir düşünce kabul edilir ve donatana böyle bir imkan tanınacak olursa, gemi her zaman yola hazır duruma getirilerek, alacaklıların takibinden kurtarılabilir.

---

<sup>394</sup>ÇETİNGİL, s.80, KENDER7ÇETİNGİL,s.220, BARLAS, Yola Hazır Gemiler, s.337, TAŞ, s.44

TTK 892. maddesinde yola hazır gemiler için öngörülen, haciz muafiyeti deniz ticareti alanındaki gelişmelere uygun düşmemektedir. Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1952 Brüksel ve 1999 Cenevre Sözleşmesi'nde yola hazır geminin muafiyetine ilişkin bir düzenleme yoktur.

Tasarıda haciz muafiyetine ilişkin doğrudan bir düzenleme yapılmamıştır. Buna karşın Tasarının 1367/2 maddesi ile Türk Bayraklı gemilerde, ihtiyati haciz kararı, malike, donatana, borçtan şahsen sorumlu olan kişiye tebliğ edilerek, seferden men edilmeden önce güvence verilmesinin istenmesi esası benimsemiştir.

Kanaatimce, Tasarının 1367. maddesindeki düzenleme ile ihtiyati haciz kararının uygulanmasında gemiyi bir Türk gemisi yada yabancı bayraklı gemi olarak ayırma tabii tutmak yanlıştır. Bu ayırım ile öğretide de haklı olarak ifade edildiği üzere<sup>395</sup>, Türk Bayraklı gemiler açısından bir haciz muafiyeti kabul edilmiştir. Üstelik Tasarıdaki bu düzenleme birçok durumda geminin donatanı tarafından kötüye kullanılabilir. Donatan tasarıda getirilmiş güvenceyi vermemek için devam eden ilk seferi yapmaktan kaçınabileceği gibi yurt dışından Türkiye'ye yapacağı seferi erteleyebilecektir.<sup>396</sup>

---

<sup>395</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 280.

<sup>396</sup> ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 280-281.

## KAYNAKÇA

### GENEL KAYNAKLAR

- AKTEN, Necmettin, Türk Boğazları ve Geleceği, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, İstanbul 2007
- ATAERGİN, Selim, Türk Uluslararası Gemi Sicili, Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003
- ATAMER, Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, Arıkan Yayınevi, İstanbul 2006
- ATAMER, Kerim, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, XIV Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1997
- ATAMER, Kerim, Gemilerin İhtiyati Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması, Türkan Rado'ya Armağan, İHFM, Cilt LV , S.3, 1997
- AYBAY, Gündüz, Deniz Hukuku, İstanbul 1998
- AYBAY, Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2000
- BARLAS, Nuray, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, İstanbul 2000
- BARLAS, Nuray, Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi, İBD, 1987/4-6
- BEKTAŞOĞLU, Dilek, Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin İhtiyatî Haciz Muafiyeti Var mıdır? DHD, Yıl 5, S. 1-4, İstanbul 2000
- CAN, Mertol, Deniz Ticareti Hukuku, İmaj Yayınları, Ankara 2001
- ÇAĞA Tahir/ KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku I, Beta Yayınları B. 11, İstanbul 2000
- ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi), Beta Yayınları, B. 6, İstanbul 2001

- ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegân Deniz Ticareti Hukuku III, Beta Yayınları B. 4, İstanbul 2005
- ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku, III, İstanbul 1982
- ÇETİNGİL, Ergon Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi, İstanbul 1972
- ÇETİNGİL, Ergon/ KENDER, Rayegân /Ünan Samim /Emine Yazıcıoğlu, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, DHD, Ocak 2006
- DEMİRKIRAN, İhsan-Murat, TTK Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı , DHD, Ocak 2006
- DEMİRKIRAN, Murat, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün, E. 2001/4955, 2001/1073 K. Sayılı Kararı, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, İstanbul 2007
- DOĞRUCU, Muhittin, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997
- EKŞİ, Nuray, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, 2. bası, İstanbul 2004
- EKŞİ, Nuray, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi, Epsilon Yayınevi, İstanbul 2006
- ERTAN, Kerem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, TTK Tasarısının Bazı Maddeleri Hakkında Yazılı Görüş, Özel Sayı , DHD, Ocak 2006
- FARUK, Ö.Alp, 1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyati Haczi, Yüksek lisans Tezi, İstanbul 2007
- GÖKNİL, M.Nedim, Deniz Ticaret Hukuku, 3.B, , İÜHF Yayınları İstanbul 1946

- GÜNAY, M.Barış, Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2009
- İNCE, Faysal, Gemilerin İhtiyati Haczi, İstanbul Barosu Dergisi, C.82, S.3, Şubat 2009
- İZVEREN, FRANKO, ÇALIK, Deniz Ticareti Hukuku (40 yıl), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbası, Ankara 1994
- KALPSÜZ, Turgut, Gemi Rehni, Turhan Yayınevi, 5. bası, Ankara 2005
- KALPSÜZ, Turgut, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Karayalçın'a 65.Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988
- KALPSÜZ, Turgut, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler Tartışmalar, Ankara 1983
- KARAMAN/BEKTAŞOĞLU/AKSAKAL/DEMİR/KURT, TTK Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler, TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı , DHD, Ocak 2006
- KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Atilla Ergon, Deniz Ticareti Hukuku, Beta Yayınları B. 7, İstanbul 2003,
- KURU, Bâki İcra ve İflâs Hukuk El Kitabı, Türkmen Kitapevi, 2. bası Ankara 2006
- KURU, Bâki Hukuk Muhakemeleri Usulü C. I, 6. bası, İstanbul 2001
- KURU, Sevilay, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Değerlendirmeler, Özel Sayı , DHD, Ocak 2006
- KOYUNCU, Serdar, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, TTK Tasarısı Hakkından Değerlendirmeler, Özel Sayı , DHD, Ocak 2006
- MUŞUL, Timuçin, İcra ve İflas Hukuku Bilgisi, Yetkin Yayınları, Ankara 2008

- OĞUZMAN, M.Kemal, SELİÇİ, Özer, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul 2002
- ÖZEKES, Muhammet, İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz, Seçkin Yayınları, Ankara 1999
- ÖZMAN, Aydoğan, Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi, Ankara 2006
- PEKCANITEZ /ATALAY/SUNGURTEKİN /ÖZEKES, İcra ve İflas Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 2009
- TAŞ, Han Tolga, Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi, Yüksek lisans Tezi, İzmir 1999
- TAYLAN, Doğuş Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir 2008
- TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku I, Alkım Yayınları B.6, İstanbul 2001
- TEKİL, Fahiman, Uluslararası Konvansiyonlar, Neşriyat Yayınları, İstanbul 1987
- TOLUNER, Sevin, Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Mahmut Belik ve Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İÜHF Yayınları, İstanbul 1994
- UYAR, Talih İcra Hukukunda Haciz, Manisa 1990
- ÜLGENER, Fehmi, Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (International Convention On Arrest Of Ships 1999), DHD, Eylül-Aralık 1998,
- ÜNAN, Samim, Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı Hakkında Bazı Düşünceler, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağını, Çizgi Basım, İstanbul 2007
- ÜNAN, Samim, Türk Boğazları'na ilişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkında Düzenlenmesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağını, Çizgi Basım, İstanbul 2007
- ÜSTÜNDAĞ, Saim İhtiyati Tedbirler-Geçici Hukukî Himaye (Koruma) Önlemleri, İstanbul 1981 (İhtiyati Tedbirler)
- YILMAZ, Ejder, Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri, C. II, Yetkin Yayınları, Ankara 2001



## ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- ALGANTÜRK, Light, Didem, TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi, S.10, 2006, s.123-145  
<http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf>
- AYBAY, Rona, Türk Hukukunda Gemilerin Uyraklığı, Gündüz Ökçün'e Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi, C. 47, S.1-2, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/454/5123.pdf>
- 1952 Brüksel Sözleşmesi:  
<http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru12.html>
- 1999 Cenevre Sözleşmesi:  
<http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni08.html>
- TTK Tasarısı:  
<http://www.kgm.adalet.gov.tr/tbmmgk/ttk.pdf>
- Yargıtay Kararları ve Kazancı İçtihat Bilgi Bankası  
[www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)
- ÜLGENER, Fehmi: Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle İlgili Bir Değerlendirme, [http://www.ulgener.com/upload/lib/01\\_TUGS.doc](http://www.ulgener.com/upload/lib/01_TUGS.doc),
- ÜLGENER, Fehmi, Kanuni Rehin Hakkı Sigortası,  
[www.ulgener.com/default.asp?id=2&sid=4&lng=EN](http://www.ulgener.com/default.asp?id=2&sid=4&lng=EN)
- UYAR, Talih, "İİK.nun 258. Maddesi Üzerine Bir İnceleme"  
[www.talihuyar.com/upload/114\\_iik.258.rtf](http://www.talihuyar.com/upload/114_iik.258.rtf)

