

T.C.
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ

DOKTORA TEZİ

ONUR YILMAZ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez

ŞUBAT 2023

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora programı kapsamında, doktora tezi olarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda tezde, gemilerin ihtiyati haczi kurumu, bu alandaki uluslararası düzenlemeler de dikkate alınmak suretiyle detaylı olarak ele alınmaya çalışılmıştır.

Şüphesiz her çalışmanın arkasında ciddi bir emek vardır. Bu tez de ciddi bir emeğin ürünüdür. Tezin oluşturulma süreci geminin bir limandan diğerine seyrüsefer yapmasına benzetilebilir. Bazen çetin hava koşulları nedeniyle yol katetmek güçleşir, bazen açık denizde alabildiğince yol alınır. İşte bu süreçte de bazen bir konu üzerinde haftalarca düşünmek gerekmiş, bazen de yelkeni dolduran rüzgârla ulaşılan sonuçlar teze büyük bir hevesle işlenmiştir.

İnsan ürünü olması nedeniyle her çalışmada az veya çok kusur, eksiklik bulunabilir. Bu çalışmada da olabilecek hata ve eksiklikler tümüyle yazarına aittir; varılan doğru sonuçlara ise, şüphesiz değerli hocalarımın desteği ve yönlendirmeleriyle ulaşılmıştır. Bu nedenle tezin hazırlanması sürecinde desteğini her zaman hissettiği değerli hocalarıma teşekkürü borç bilirim. Bu kapsamda hukuk fakültesi sıralarından beri kitapları ile her zaman önümü aydınlatan, ne yazık ki ancak lisansüstü dönemde tanışma onuruna eriştiğim saygıdeğer hocam, eşsiz hukuk insanı Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e sonsuz şükranlarımı sunarım. Yine tezin oluşması sürecinde yardımlarını ve desteğini esirgemeyen, değerli fikirleri ile çalışmama katkı sağlayan Prof. Dr. Güray Erdönmez ve Prof. Dr. Vural Seven hocalarıma da müteşekkirim.

Bu çalışmanın önemli bir kısmını, Londra'da bulunan "*King's College London*" ile "*Institute of Advanced Legal Studies*" kurumlarında yapılan araştırmalar oluşturmaktadır. Bu eşsiz kurumların değerli kaynaklarına ulaşma imkânını sağlayan, tezimle ilgili aklıma takılan her türlü soruyu büyük bir ilgi ve sabırla cevaplayan, değerli görüşleriyle tezimin oluşmasında emeği geçen Sayın hocam Prof. Dr. Özlem Gürses'e sağladığı katkılarından dolayı teşekkürü borç bilirim.

İş hayatının yoğunluğuna rağmen kendinden fedakârlık ederek tezin oluşması sürecinde her türlü desteği sunan, eşsiz kütüphanesinden faydalanma imkânı sağlayarak çalışmanın zenginleşmesine katkı sağlayan, değerli fikirleriyle ufkumu açan Sayın Av. Mahmut Karaman'a, avukatlık mesleğimde yoğun iş yükümü paylaşan, tezin huzur ortamında yazılmasını sağlayan mesai arkadaşım Av. Ceren Keçeci'ye teşekkürü borç bilirim. Bunun gibi tezin oluşturulması sürecinde karşılaştığım her türlü zorluğu aşmamda yardımcı olan diğer mesai arkadaşlarım Av. Serhan Büyükdoğan, Av. Simla Turgutlugil, Av. Ferdi Gül, Av. Buse Sezer Tırnaviş, Av. Eylül Ersev ve Stj. Av. Gündeniz Güney'e de müteşekkirim. Ayrıca çalışmanın tashihi ve kaynak temini konusunda yardımlarını esirgemeyen değerli arkadaşım Ar. Gör. Rıdvan Abdurrahman Demirtaş ile Ar. Gör. Dr. Mehmet Emin Alpaslan'ı anmadan geçemem.

Tezimin oluşturulması sürecinde gösterdiği anlayış ve verdiği destekten dolayı sevgili annem Neziye Yılmaz, babam İsmail Yılmaz, ablam Meltem Küçükturhan ve eniştem Murat Küçükturhan'a teşekkür ederim.

Son olarak gerek Türkiye'de gerekse de İngiltere'de çalışmamı sürdürebilmem için 2211-E Doğrudan Yurt İçi Doktora Burs Programı ile 2214-A Doktora Öğrencileri için Yurt Dışı Araştırma Burs Programı kapsamında burs imkânı sağlayan Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'na da müteşekkirim.

Onur Yılmaz

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
KISALTMALAR	xvii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM: GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER, GEÇİCİ HUKUKİ KORUMA OLARAK GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ VE ŞARTLARI	6
I. İHTİYATİ HACZE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER	6
A. Tarihi Arka Plan.....	6
1. Genel Olarak	6
2. Kıta Avrupası Hukuku	7
a. Kanunlaşma Öncesi.....	7
b. Kanunlaşma Hareketleri	9
3. Ortak Hukuk.....	11
a. Kanunlaşma Öncesi.....	11
b. Kanunlaşma Hareketleri	16
B. Kaynaklar	17
1. Milletlerarası Konvansiyonlar.....	17
a. 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu	17
aa. Hazırlık Süreci	17
bb. Gemilerin İhtiyati Haczi Konvansiyon Taslağına İlişkin Uluslararası Düzeyde Yapılan Çalışmalar	19
b. 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu	23
aa. CMI Çalışması	23
bb. Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği ile İlgili Konular Üzerine Ortak Hükümetler Arası Uzmanlar Grubu (JIGE)	24
aaa. 5-9 Aralık 1994 Toplantısı (JIGE 7. Oturumu)	25
bbb. 7 ve 8 Ekim 1995 Toplantısı (JIGE 8. Oturumu).....	25
ccc. 2-6 Aralık 1996 Toplantısı (JIGE 9. Oturumu)	26
aaaa. Madde 1 - Tanımlar	26
bbbb. Madde 2 – İhtiyati haciz yetkisi	28

cccc. Madde 3 – İhtiyati haciz hakkının kullanılması	30
dddd. Madde 4 – Geminin serbest bırakılması.....	30
eeee. Madde 5 – Yeniden ve birden çok ihtiyati haciz hakkı.....	31
ffff. Madde 6 – İhtiyaten haczedilen gemilerin maliklerinin ve kiracılarının korunması.....	31
gggg. Madde 7 – Davanın esası hakkında yetki	31
hhhh. Madde 8 – Uygulama alanı	32
ddd. Cenevre Diplomatik Konferansı (1-12 Mart 1999).....	32
2. Ulusal Düzenlemeler	32
a. 6267 Sayılı Kanun Dönemi.....	32
aa. Genel Olarak	32
bb. Deniz icra hukukuna ilişkin düzenlemeler	33
cc. Özel olarak gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemeler	34
b. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Dönemi	34
c. Türkiye’nin 1999 Cenevre Konvansiyonu’na Taraf Olmasından Sonraki Dönem.....	36
C. Gemilerin İhtiyati Haczi Kavramı.....	37
1. Uluslararası Konvansiyonlar	37
2. İngiliz Hukuku	46
a. Genel Olarak Geçici Hukuki Koruma.....	46
aa. “Mareva” Tedbiri (= “The Mareva Injunction”).....	46
bb. “Anton Piller” Tedbiri (= “The Anton Piller Injunction”)	54
cc. Malvarlığını Dondurma Tedbiri (= “Freezing Injunction”).....	55
b. Gemilerin İhtiyati Haczi	57
3. Türk Hukuku	62
D. İhtiyati Haczin Deniz Hukuku Bakımından Önemi	64
E. Gemilerin İhtiyati Haczi Kurumunun Anayasal Dayanakları	68
F. Gemilerin İhtiyati Haczi Kurumunun Hukuki Niteliği.....	71
II. GEMİLER HAKKINDA GEÇİCİ HUKUKİ KORUMALAR VE ÖZEL OLARAK İHTİYATİ HACİZ.....	76
A. Genel Olarak	76
B. İhtiyati Haciz.....	77

C. İhtiyati Tedbir.....	78
D. Kanunî (Kanuna Aykırı) Rehin Tesisi	81
III. GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ ŞARTLARI.....	85
A. Genel Olarak	85
B. Alacağa İlişkin Şartlar	86
1. Gemilerin İhtiyati Haczinde Alacağın Niteliği: Deniz Alacağı	86
a. Kavram ve Tarihi Arka Plan	86
aa. Milletlerarası Hukuk Açısından Deniz Alacağı Kavramı	86
bb. Türk Hukuku Açısından Deniz Alacağı Kavramı	89
b. Deniz Alacaklarının Vasıflandırılması	101
c. Deniz Alacaklarının Özellikleri	106
aa. Gemiye İlişkin Olması	106
bb. Sınırlı Sayı İlkesi	108
d. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklarla İlişkisi	110
e. Deniz Alacağı Hakkı Veren Alacaklar.....	113
aa. Genel Olarak	113
bb. Alacakların Listesi.....	114
2. Alacağın İspatı	125
a. Genel Olarak	125
b. Gemilerin İhtiyati Haczinde İspat Yüğü	126
c. Gemilerin İhtiyati Haczinde İspatın Konusu	127
d. Gemilerin İhtiyati Haczinde İspat Ölçüsü	133
aa. Genel Olarak	133
bb. Yaklaşık İspat	134
e. Deliller	140
3. Rehinle Teminat Altına Alınmış Deniz Alacaklarında İhtiyati Haciz	143
a. Genel Olarak	143
b. Rehinli Deniz Alacakları	146
aa. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar	146
bb. Diğer Rehinli Deniz Alacakları	148
cc. Hapis Hakkı	150

C. İhtiyatı Haciz Sebepleri.....	152
1. Genel Olarak	152
2. Vadesi Gelmiş Deniz Alacaklarında	154
3. Vadesi Gelmemiş Deniz Alacaklarında	157
a. Genel Olarak	157
b. Vadesi Gelmemiş Deniz Alacağı	160
c. Borçlunun Belirli Bir Yerleşim Yerinin (İkametgâhının) Olmaması .	164
d. Borçlunun Taahhütlerinden Kurtulmak Amacıyla İşlemler Yapması	167
aa. Genel Olarak	167
bb. Sübjektif Unsur.....	167
cc. Objektif Unsur	170
aaa. Borçlunun Kaçması veya Kaçma Hazırlığı İçerisinde Olması	170
bbb. Borçlunun Mallarını Kaçırması, Gizlemesi ya da Hileli İşlemlerde Bulunması.....	172
İKİNCİ BÖLÜM: İHTİYATİ HACİZ KARARI	175
I. GÖREV	175
A. Genel Olarak	175
B. Deniz Ticareti ile Deniz Sigortalarına İlişkin Hukuk Davalarına Bakmakla Görevli Mahkeme	176
C. Esas Hakkında Takip veya Dava Açılmadan Önce Görevli Mahkeme	178
D. Esas Hakkında Takip veya Dava Açıldıktan Sonra Görevli Mahkeme	181
1. İcra Takibi Bakımından.....	181
2. Dava Bakımından.....	182
II. YETKİ	184
A. Genel Olarak	184
B. Esas Hakkında Takip veya Dava Açılmadan Önce Yetkili Mahkeme	186
1. Yetki Kuralı.....	186
2. Geminin Bulunduğu Yer Mahkemesi	187
3. Türk Bayraklı Gemilerin İhtiyatı Haczinde Alternatif Yetkili Mahkemeler	192
a. Sicil Yeri Mahkemesi.....	192
b. Malikin Yerleşim Yeri Mahkemesi	193

c. Kiracının Yerleşim Yeri Mahkemesi	194
C. Esas Hakkında Takip veya Dava Açıldıktan Sonra Yetkili Mahkeme	195
1. İcra Takibi Yapılması.....	195
2. Dava Açılması.....	196
a. Türk Mahkemelerinde Dava Açılması.....	196
b. Yabancı Hakem Önünde ya da Mahkemede Dava Açılması.....	197
D. Yetki Kurallarının Hukuki Niteliği	199
1. Genel Olarak	199
2. Yetki, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk Kayıtlarının Etkisi.....	201
E. Boğazlardan Geçiş Rejimi Açısından Türk Mahkemelerinin Yargı Yetkisi	204
1. Boğazlardan Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Yargı Yetkisine İlişkin Milletlerarası Düzenlemeler.....	204
a. Genel Olarak Boğazlar.....	204
b. Tarihsel Süreç	206
c. Zararsız Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Haciz Yetkisi	208
aa. Genel Olarak	208
bb. Geçiş Sırasında Doğan veya Geçiş Nedeniyle Üstlenilen Yükümlülükler.....	211
cc. Geminin Karasularında Durması ve İç Sulardan Karasularına Geçmesi	212
d. Transit Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Haciz Yetkisi.....	213
aa. Genel Olarak	213
bb. Yargı Yetkisi	215
2. Türk Boğazlarından Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Türk Mahkemelerinin İhtiyati Haciz Yetkisi.....	216
a. Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi.....	216
b. İhtiyati Haciz Yetkisi	218
aa. Genel Olarak	218
bb. Uğraksız Geçiş Yapan Gemiler	226
cc. Uğraklı Geçiş Yapan Gemiler.....	230
III. YARGILAMANIN TARAFLARI	232
A. Genel Olarak	232

B. İhtiyati Haciz Talep Edebilecekler Alacaklılar	233
1. Gemi Adamları.....	233
2. Kredi Kurumları (Bankalar).....	234
3. Tedarikçiler ve Hizmet Sunanlar	236
4. Sigortacılar	237
5. Yük İlgilileri.....	238
6. Yolcular ve Diğer Kişiler	239
7. Aracılar.....	239
8. Tersane, Tekne İmal ve Çekmek Yeri Sahipleri	240
9. Kurtaranlar	241
10. Kamu ve Liman İşletmeleri.....	242
11. Diğer Alacaklılar	244
C. Aleyhine İhtiyati Haciz Talep Edilebilecek Borçlular	244
1. Genel Olarak	244
2. Borçlu İle Gemi Arasındaki Hukuki İlişki	246
a. Genel Olarak	246
b. Gemi Maliki.....	249
c. Geminin Kiracısı	251
aa. Kural	251
bb. İstisna.....	254
aaa. Genel Olarak	254
bbb. Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması	255
aaaa. Kavram	255
bbbb. Kurumun Kiracı Bakımından Uygulanması.....	258
d. Yönetici.....	265
e. Zaman Çartereri	267
f. Devlet Geminin İhtiyaten Haczi	268
aa. Genel Olarak	268
bb. Türk Devleti Aleyhine İhtiyati Haciz	269
cc. Yabancı Devlet Aleyhine İhtiyati Haciz	273
IV. İHTİYATİ HACİZ YARGILAMASI	277

A. İhtiyati Haciz Talebi	277
B. İhtiyati Haciz Talebinde Bulunma Zamanı	281
C. İhtiyati Haciz Başvurusunda Bulunmanın Hukuki Sonuçları	282
1. İhtiyati Haciz Başvurusunun Maddi Hukuk Bakımından Sonuçları.....	282
2. İhtiyati Haciz Başvurusunun Usul Hukuku Bakımından Sonuçları.....	283
D. Gemilerin ihtiyati Haczinde Arabuluculuk	287
E. Yargılama Usulü.....	288
1. Genel Olarak	288
2. Gemilerin İhtiyati Haczinde Uygulanacak Yargılama Usulü	289
3. Gemilerin İhtiyati Haczinde Hukuki Dinlenilme Hakkı	295
a. Genel Olarak	295
b. İhtiyati Haciz Yargılamasında Hukuki Dinlenilme Hakkı	299
c. Gemilerin İhtiyati Haczinde Hukuki Dinlenilme Hakkının Temini ...	302
F. İhtiyati Haciz Kararı ve İçeriği	308
1. İhtiyati Haciz Talebi Üzerine Verilecek Karar	308
2. İhtiyati Haciz Kararının İçeriği	311
V. İHTİYATİ HACİZ TALEBİNDE TEMİNAT	314
A. Genel Olarak	314
B. Teminatın Miktarı ve Türü.....	317
1. Genel Olarak	317
2. Teminat Gösterilmesi Gerekmeyen Haller.....	321
a. Gemi Adamı Alacağı Bakımından İhtiyati Haciz	321
b. İlam ya da İlam Niteliğinde Belgeye Dayanan Deniz Alacakları Bakımından İhtiyati Haciz	323
B. Teminatın Yatırılacağı Aşama	326
C. Teminatta Değişiklik.....	328
1. Teminatın Artırılması.....	328
2. Teminatın Azaltılması.....	333
3. Teminatın Türünün Değiştirilmesi.....	333
4. Teminatın Yatırılması Süreci	334
5. Yetkili Mahkeme.....	334

D. Teminatın İadesi.....	336
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: İHTİYATİ HACİZ KARARININ İCRASI, KARARA KARŞI KONULMASI VE İHTİYATİ HACİZİ TAMAMLAYAN İŞLEMLER	
.....	340
I. İHTİYATİ HACİZ KARARININ İCRASI	340
A. Genel Olarak	340
B. Yetkili İcra Dairesi	342
C. Kararın İcrasını Talep Süresi	343
D. Kararın Derhal İcrası.....	347
E. Gemiye El Konulması ve Diğer Muhafaza Tedbirleri	348
1. TTK Öncesi Dönem	348
a. Sicile Kayıtlı Olmayan Gemilerde	348
b. Sicile Kayıtlı Gemilerde	349
c. Yabancı Bayraklı Gemilerde.....	351
2. TTK Çerçevesinde Gemiye El Konulması ve Diğer Muhafaza Tedbirleri	352
a. Genel Olarak	352
b. Geminin Seferden Men Edilmesi.....	352
c. Resmi Makamlara Bildirim.....	361
d. İhtiyati Haciz Tutanağının Düzenlenmesi	362
aa. Genel Olarak	362
bb. Gemi Değerinin Mahkemece Tespiti.....	363
cc. İhtiyati Haciz Tutanağının Tebliği.....	364
e. Sefere Çıkmış Gemiler Hakkında Muhafaza Tedbirleri	366
aa. Genel Olarak	366
bb. Yola Hazır Geminin Haciz Muafiyeti	367
cc. Türk Bayraklı Gemiler	369
dd. Yabancı Bayraklı Gemiler	371
f. İhtiyati Haciz Konusu Geminin Muhafaza ve İdaresi	372
II. İHTİYATİ HACİZİN KAPSAMI.....	378
A. Genel Olarak	378

B. Gemilerin İhtiyati Hacinde İhtiyati Haczin Kapsamı.....	379
1. Gemi.....	379
2. Bütünleyici Parça ve Eklentiler.....	381
a. Genel Olarak	381
b. Bütünleyici Parça.....	382
c. Eklenti	383
3. Geminin İşletilmesinden Elde Edilen Gelir ve Menfaat	385
4. Kardeş Geminin İhtiyati Hacı.....	386
a. Genel Olarak	386
b. Kardeş Gemi Haczinin Şartları	388
aa. Deniz Alacağının Doğduğu Gemi Bakımından	388
bb. İhtiyaten Haczedilen (Kardeş) Gemi Bakımından	390
c. İhtiyati Haczin Kardeş Gemi Üzerinde İcrası	392
d. Kardeş Gemi Haczinin Mümkün Olmadığı Haller	397
aa. Mülkiyet ve Zilyetlikten Doğan Uyuşmazlıklar	397
bb. TTK m. 1352/1(v) Bendi Kapsamındaki Talepler	399
e. Tüzel Kişilik Perdesinin Çapraz Aralanması	401
aa. Genel Olarak	401
bb. Teorinin Uygulanması	405
III. İHTİYATİ HACİZ KARARININ HÜKMÜ	411
A. Geçici Hukuki Koruma Olması	411
B. Alacağın Muaccel Hale Gelmesi.....	412
C. Haciz Yeri Mahkemesinin veya İcra Dairesinin Yetkili Kabul Edilmesi (“Forum Arresti”)	413
D. Hacze İştirak	414
1. Genel Olarak	414
2. Gemilerin İhtiyati Hacinde Hacze İştirak.....	416
a. Hacze İştirak Şartları.....	416
b. Hacze İştirak Usulü.....	421
IV. YENİDEN YA DA AYNI ALACAK İÇİN İHTİYATİ HACİZ	422
A. Kural: Yeniden ya da Aynı Alacak İçin Haciz Yasağı	422

1. Genel Olarak	422
2. Yasağın Uygulanma Şartları	424
a. Alacağın Takibinin Güvence Altına Alınmış Olması	424
b. Aynı Alacak İçin Talepte Bulunulması	426
c. Borçlunun Gemisinin ya da Kardeş Geminin Haczedilmesi	427
3. Yasağın Kapsamı	428
B. İstisna: Yeniden ya da Aynı Alacak İçin İhtiyati Haciz.....	429
1. Tarihi Arka Plan.....	429
2. Üzerinde Deniz Alacağı Doğan Gemi Bakımından	432
a. Teminatın Türü ve Miktarının Yetersiz Olması.....	432
b. Teminat Veren Aczi.....	434
c. Geminin veya Teminatın Serbest Kalması.....	435
aa. Makul Sebeplere Dayanarak Hareket Eden Alacaklının İstemiyle veya Onayıyla Serbest Kalması.....	435
bb. Alacaklının Makul Önlemleri Alamaması Nedeniyle Serbest Kalması	436
3. Kardeş Gemi Bakımından	437
4. Geminin Hukuka Aykırı Yollarla Serbest Kalması	438
V. İHTİYATİ HACİZ KARARINA KARŞI KONULMASI	439
A. Genel Olarak	439
B. İhtiyati Haciz Kararına Karşı İtiraz.....	441
1. İtirazın Hukuki Niteliği	441
2. İtiraz Sebepleri	443
a. Yasal Düzenleme	443
b. Sebepler	444
aa. Görev ve Yetki İtirazı	444
bb. İhtiyati Haciz Sebeplerine İtiraz.....	446
cc. Teminatın Miktarına İtiraz.....	452
c. İstihkak Prosedürü.....	454
3. İtiraz Yargılaması.....	456
a. Görevli ve Yetkili Mahkeme.....	456

aa. Dava Açılmadan Önce	456
bb. Dava Açıldıktan Sonra	457
aaa. Türkiye’de Mahkemede Dava Açılmışsa	457
aaaa. İtirazdan Önce Dava Açılması	457
bbbb. İtirazdan Sonra Dava Açılması.....	457
bbb. Hakem Önünde veya Yurt Dışındaki Bir Mahkemede Dava Açılmışsa.....	459
b. Taraflar.....	460
c. İtiraz Süresi	461
d. İtiraz Usulü	463
e. İtirazın İncelenmesi.....	465
f. İtiraz Hakkında Verilen Karar	468
C. Durum ve Şartların Değişmesi Sebebiyle İhtiyati Haczin Kaldırılması	473
1. Genel Olarak	473
2. Gemilerin İhtiyati Haczi Bakımından Yasal Durum.....	475
3. Niteliği ve Şartları	476
4. Yargılama Usulü	479
D. Teminat Karşılığı Geminin Serbest Bırakılması.....	480
1. Genel Olarak	480
2. Gemi Değerinin Depo Edilmesi Yoluyla Geminin Serbest Bırakılması.	483
a. Yasal Düzenleme	483
b. Gemi Değerini Karşılamanın Teminatın Depo Edilmesi.....	483
c. Fon Tesisi.....	487
aa. Kavram.....	487
bb. Fon Tesisi Suretiyle Geminin Serbest Bırakılması	488
3. Teminat Karşılığı İhtiyati Haczin Kaldırılması.....	489
a. Yasal Düzenleme	489
b. Deniz Alacağını Karşılamanın Teminatın Depo Edilmesi.....	490
4. Teminatın Miktarı ve Belirlenmesi	493
5. Teminatın Değiştirilmesi.....	495
VI. İHTİYATİ HACZİ TAMAMLAYAN İŞLEMLER	496

A. Genel Olarak	496
B. Dava ve Takipten Önce Konulan İhtiyati Haczin Tamamlanması.....	497
1. Genel Olarak	497
2. Takip Yapılması	499
a. Yetki.....	499
b. Süre	502
aa. Yasal Düzenleme	502
bb. Sürenin Uygulanması	503
c. Başlatılabilecek Takip Türleri.....	504
aa. Genel Olarak	504
bb. Genel Haciz Yoluyla Takip	505
cc. Rehnin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip	508
aaa. Genel Olarak	508
bbb. Taşınır Rehninin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip	509
ccc. İpoteğin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip	511
dd. İflas Yoluyla Takip.....	512
ee. Kambiyo Senetlerine Mahsus Haciz veya İflas Yoluyla Takip	514
d. Takip Yapılmasının Sonuçları	516
3. Dava Açılması.....	517
a. Yetkili ve Görevli Mahkeme.....	517
b. Süre	524
c. İhtiyati Haczi Tamamlayan Dava	525
d. Dava Açılmasının Sonuçları	527
C. Dava ve Takipten Sonra Konulan İhtiyati Haczin Tamamlanması.....	528
1. Genel Olarak	528
2. Takip Talebinden Sonra İhtiyati Haciz Konulması.....	528
a. İcra Takibinden Sonra.....	528
b. İflas Takibinden Sonra.....	530
3. Dava Açıldıktan Sonra İhtiyati Haciz Konulması.....	531
D. İlamlı İcrada İhtiyati Haczin Tamamlanması	532
1. Yetki.....	532

2. Süre	533
3. Takip Türleri	534
a. Rehnin Paraya Çevrilmesi Yoluyla İlamlı Takip.....	534
aa. Gemi İpoteğinin Paraya Çevrilmesi.....	534
bb. Tersane Sahibinin Kanunî İpoteğinin Paraya Çevrilmesi	535
cc. Hapis Hakkının Paraya Çevrilmesi.....	536
b. Adi Deniz Alacaklarına İlişkin İlamlı Takip	536
aa. Konusu Para Olan Adi Deniz Alacakları Bakımından	536
bb. Konusu Para Olmayan Adi Deniz Alacakları Bakımından	537
SONUÇ.....	538
KAYNAKÇA	557

KISALTMALAR

All E.R.	All England Law Reports
aşa.	Aşağı
AÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	bent
BAM	Bölge Adliye Mahkemesi
BAM	Bölge Adliye Mahkemesi
BATİDER	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	Bakınız
C.	Cilt
c.	Cümle
C.A.	Court of Appeal
Ch.	Chancery Division
CMI	Comité Maritime International
Çev.	Çeviren
DEÜHFD	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
DHD	Deniz Hukuku Dergisi
DİK	854 sayılı Deniz İş Kanunu
dn.	Dipnot
E.	Esas
eTK	6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
HD	Hukuk Dairesi
H.L.	House of Lords (Lordlar Kamarası)
HMK	6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IMO	International Maritime Organization
İBD	İstanbul Barosu Dergisi
İİK	2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
İMK	7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası

JIGE	Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects
K.	Karar
kn.	Kenar notu
Lim. Yön.	Limanlar Yönetmeliği
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
m.	Madde
MİHDER	Medenî Usûl ve İcra – İflâs Hukuku Dergisi
MÖHUK	5178 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
M.S.	Milattan sonra
MTK	4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu
No.	Numara
ÖÇH	Özel çekme hakkı (Special drawing right)
P & I	Protection and Indemnity
Para.	Paragraf
Q.B.	Queen's Bench Division
RG.	Resmi Gazete
S.	Sayı
s.	Sayfa
SCA 1981	Supreme Court Act 1981
T.	Tarih
TBB	Türkiye Barolar Birliği
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCK	5237 sayılı Türk Ceza Kanunu
TMK	4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili

UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
vd.	Ve devamı
Vol.	Volume
W.L.R.	Weekly Law Reports
Yaz. İş. Yön.	Bölge Adliye ve Adlî Yargı İlk Derece Mahkemeleri İle Cumhuriyet Başsavcılıkları İdarî ve Yazı İşleri Hizmetlerinin Yürütülmesine Dair Yönetmelik
yuk.	Yukarı
yy.	Yüzyıl

RÉSUMÉ

Dans cette étude, l'institution de la saisie conservatoire des navires est adressée en détail dans le cadre des réglementations spéciales établies en vertu du Code de Commerce Turc ("CCT"), en tenant compte des dispositions des conventions internationales, du droit comparé et des problèmes rencontrés dans ce domaine, dans la mesure nécessaire.

Les dispositions concernant la saisie des navires stipulées dans le Huitième Chapitre du Cinquième Livre du CCT numéroté 6102, qui réglementent les "Dispositions Spéciales Concernant L'application Obligatoire" ont été essentiellement reprises des règlements de la Convention de Genève de 1999. Ainsi, conformément à l'article 1352/1 du CCT, le groupe de créances dénommées "créances maritimes" permettant la saisie d'un navire sont répertoriés et selon l'article 1353/2 du CCT, il est indiqué que la saisie des navires n'est autorisée qu'en ce qui concerne les créances de nature maritime et qu'une mesure conservatoire ne peut être imposée au navire et que les navires ne peuvent être interdits de naviguer de toute autre manière en ce qui concerne ces créances.

Selon l'article 1362 du CCT, il suffit au créancier d'apporter la preuve que sa créance a le caractère de créances maritimes et qui permettra au tribunal de se forger une opinion sur sa valeur pécuniaire. Ici, la preuve que la créance est de la nature des créances maritimes n'est pas considérée comme adéquate, et il devrait être approximativement prouvé que la créance elle-même existe.

Même si la créance maritime est garantie par un privilège légal ou contractuel, rien ne s'oppose à ce que le créancier demande une injonction provisoire. Cela dit, à notre avis, il ne sera pas possible pour le créancier titulaire du droit de privilège qui a exercé ce droit de demander qu'une injonction provisoire soit ordonnée sur le navire.

Les principes de la loi d'exécution générale sont adoptés quant aux raisons de saisie des navires. Par ailleurs, si la créance maritime est arrivée à maturité et que la créance n'a pas été satisfaite par le débiteur, il peut être demandé qu'une décision de saisie soit ordonnée sur le navire sans rechercher d'autre raison. Pour les créances

maritimes non arrivées à maturité, la saisie de navire peut être demandée au sens de l'article 1353/5 du CCT, sous réserve que les conditions prévues à l'article 257/2 du Code de l'Exécution et de la Faillite ("CEF") sont remplies.

Avant que l'engagement des procédures au fond, la saisie des navires doit être demandée de la tribunal compétente qui doit être déterminé selon la deuxième phrase de l'article 5/2 du CCT. Quand les procédures au fond sont engagées, la saisie ne peut être demandée qu'au tribunal qui juge le litige. Le tribunal compétent pour la saisie des navires selon le pavillon du navire est réglé par les dispositions suivant l'article 1354 du CCT. La règle de compétence à appliquer ici, est une compétence exclusive. La question de savoir si les tribunaux Turcs ont le pouvoir d'ordonner la saisie des navires étrangers traversant le Bosphore est soumise aux dispositions de l'article 1354 du CCT.

La limitation prévue à l'article 1369 du CCT oblige à identifier le lien juridique entre le débiteur et le navire. Selon l'article 1369/1/(a) du CCT, les navires ne peuvent être saisi pour la dette de l'affrètement. Ceci dit, si le navire est dans la même union économique avec l'propriétaire et si la structure de la personne morale est maltraitée, le voile corporatif peut être percé. Les navires appartenant à une entité gouvernementale peuvent être saisis, à l'exception des navires exclusivement destinés au service public.

Dans le Huitième Chapitre du Cinquième livre du CCT, qui énonce des règles spéciales concernant la saisie des navires, une règle de procédure spéciale n'est pas déterminée. Cela dit, selon l'article 1363 du CCT, il est obligatoire pour le créancier de constituer une sûreté d'un montant de 10.000 DTS. Sur demande, il sera décidé si la requête et ses annexes seront envoyées au débiteur et si une audience aura lieu. Pour cette raison, il est possible pour une personne qui pense qu'une demande d'injonction préliminaire sera faite contre elle d'empêcher l'ordonnance d'injonction préliminaire d'être rendue en s'adressant avec les documents et explications au tribunal compétent pour l'injonction préliminaire avant que la demande ne soit prise à son encontre d'une manière qui peut être définie comme une "mesure de protection préventive" en vertu du droit allemand. Une méthode similaire est également mise en œuvre dans les pays ayant adopté le système de droit commun, en termes de mesures dites "*anti-suit*

injunctions”. Par conséquent, en termes de garantie du droit du débiteur d’être entendu lors de la saisie des navires, il n’y a aucun obstacle juridique à l’imposition d’une mesure conservatoire à l’encontre d’une décision de saisie qui peut être ordonné sur le navire.

Pour l’exécution de la saisie, une demande doit être introduite auprès “du bureau d’exécution du ressort du tribunal qui ordonné la saisie” ou “du bureau d’exécution du lieu où se trouve le navire” dans un délai de trois jours commençant de la date sur laquelle la décision de saisie est ordonnée. Quant à l’exécution de la saisie, outre la mesure d’interdiction de la navigation, conformément à l’article 1366 du CCT, les autorités compétentes doivent être informées et un procès-verbal d’arrestation doit être établi.

Il n’y a pas de réglementation spéciale dans le cadre du CCT concernant la partie responsable des frais d’entretien des navires saisis. A notre avis, l’article 88/2 du CEF doit être pris en compte.

Dans la saisie de navires, l’étendu de la saisie comprend le navire, ses accessoires et parties intégrantes, ainsi que les revenus et avantages tirés de l’exploitation du navire.

Selon l’article 1369/2 du CCT, la saisie peut être exécutée sur le navire jumeau ("sister-ship"). A cet effet, la personne qui est la propriétaire du navire jumeau doit être la propriétaire, affréteur en dévolution, affréteur à temps ou affréteur au voyage du navire à l’égard duquel la créance maritime est née au moment de la naissance de la créance, ainsi que le redevable de la demande doit être le propriétaire du navire jumeau au moment où la décision de saisie est pratiquée.

Dans le cas où la personne morale n’est utilisée qu’aux seules fins de nuire au créancier et d’empêcher la décision de saisie, le tribunal peut décider de percer le voile corporatif. Cela dit, il n’est pas possible d’arrêter les navires jumeaux en raison des différends liés à la propriété ou à la possession.

L'effet de la décision de saisie est que le navire soit temporairement retenu, que la créance devienne exigible et que les autorités judiciaires obtiennent l'autorité pour les mesures à prendre pour l'exécution de la saisie à condition qu'il n'y ait un contrat d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale.

Un navire ou un navire jumeau ne peut être saisi de nouveau pour la même créance. Mais, selon l'article 1375 du CCT, à condition que le montant total de la sûreté ne dépasse pas la valeur du navire, le navire particulier à l'égard duquel la créance maritime est née peut être saisi à nouveau dans le cas où le type ou le montant du surement initial est insuffisant, ou que la partie qui a fourni le sûreté initial manque ou est incapable d'honorer partiellement ou totalement ses dettes, ou que le navire saisi ou le sûreté initial déposé; est libérée à la demande ou avec l'approbation du créancier agissant pour des motifs raisonnables, ou parce que le créancier n'a pas pris de mesures raisonnables pour empêcher la libération du navire ou du sûreté. De même, un autre navire susceptible de faire l'objet d'une saisie pour la même créance maritime peut être saisi si la nature ou le montant de la sûreté initial est insuffisant, ou si les dispositions de l'article 1375/1 (a) ou (c) s'appliquent. De même, si le navire est libéré par des moyens illégaux, il n'y a aucun obstacle à redemander une décision de saisie.

Afin de garantir le droit du débiteur d'être entendu, il existe des moyens légaux de s'opposer à la saisie, tels que l'opposition à former contre la saisie, la demande à formuler par le débiteur et les tiers dont les intérêts ont été violés pour la modification ou la levée de la saisie au cas où les circonstances et les conditions rendraient injuste la poursuite de l'exécution de la saisie, et enfin, la libération du navire contre constitution de sûreté.

Étant donné que la compétence a ce domaine est réglementé comme une compétence exclusive, le débiteur et le tiers dont les intérêts sont violés peuvent émettre une objection contre la compétence du tribunal. Le fait que les conditions prévues à l'article 1369 du CCT ne soient pas remplies peut également être invoqué comme raison d'objection. Les parties peuvent émettre une objection contre la sûreté (augmentation, diminution, changement de nature ou annulation) qui sera déterminée par le tribunal. Sur les objections à soulever par les parties en l'absence desquelles une

saisie a été ordonnée; avant engager les procédures, la juridiction compétente est celle qui a ordonnée la saisie; si l'action est intentée en Turquie, le tribunal compétent est le tribunal qui jugera le litige, si les procédures sont engagées devant l'arbitrage ou devant un tribunal à l'étranger, le tribunal compétent est le tribunal qui a ordonné la saisie. Quant au délai et à la procédure pour l'objection contre la saisie des navires et l'examen de l'objection, l'article 265 du CEF s'applique. Mais, selon l'article 1363/2 et 4 du CCT, une objection peut toujours être formée contre la sûreté. En outre, l'article 1369 du CCT devrait être pris comme base pour déterminer quand les conditions de la saisie doivent exister.

Bien qu'il n'y ait pas de clarté dans la loi, il devrait être possible de soulever une objection contre la saisie en raison du changement des circonstances et des conditions. D'autre part, il est également possible que le navire soit libéré quand la sûreté est constituée. Il est réglementé par le législateur que la libération du navire sur la sécurité est possible dans deux possibilités. La première d'entre elles est la libération du navire par dépôt de la valeur du navire (article 1370 du CCT). En fait, la saisie ordonnée sur le navire n'est pas techniquement levée ici, compte tenu du fait que la sûreté est constituée pour un montant égal à la valeur du navire, le navire est libéré malgré le fait que la saisie sur le navire se poursuit (article 1370/2 du CCT). La deuxième possibilité est de lever la saisie sur le navire par le dépôt d'une sûreté (article 1371 du CCT). Dans ce cas, la protection juridique temporaire sur le navire est complètement terminée et la saisie est transférée à la sûreté.

Il est stipulé que les décisions de saisie prononcées parallèlement aux ordonnances d'injonction préalable générale doivent être exécutées dans un délai bref. Quant à l'exécution des saisies, il y a différentes possibilités selon l'étape à laquelle la décision de saisie est ordonnée. Ces possibilités peuvent être abordées sous des rubriques distinctes selon que la décision de saisie est ordonnée avant et après l'engagement des procédures et pendant la procédure d'exécution avec jugement. Bien que les principes relatifs à l'injonction provisoire générale s'appliquent également aux décisions de saisie, l'office d'exécution qui exécute la saisie prononcée sur la base d'une créance maritime au sens de l'article 1354 et article 1355 du CCT est compétent pour

la procédure d'exécution engagée en tant qu'acte qui complète la décision de saisie. Il en va de même pour le tribunal qui a fait droit à la demande de saisie. Cependant, pour cela, les parties ne doivent pas avoir convenu un contrat d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale quant au fond de la créance maritime. La règle de compétence énoncée ici est la règle de compétence optionnelle.

Par contre, par la disposition spéciale prévue à l'article 1376 du CCT, les délais prévus à l'article 264/1 et 2 du CEF seront appliqués comme un mois pour la saisie des navires. Selon la nature de la créance maritime, le créancier peut engager une procédure d'exécution forcée, une procédure de forclusion, une procédure de faillite, une procédure d'exécution ou de faillite portant sur une créance fondée sur des titres négociables. Ainsi, contrairement à la procédure d'exécution ordinaire, rien ne s'oppose à ce que le créancier complète la procédure de saisie par la procédure de forclusion (article 153/(a) du CEF ; article 1381 du CCT).

Dans le cas où la décision de saisie est complétée par le litige, le tribunal compétent est, en règle générale, le tribunal prévu à la deuxième phrase de l'article 5/2 du CCT. Cependant, à notre avis, les tribunaux du travail devraient être le tribunal compétent pour les actions découlant du Code du Travail Maritime ou d'un contrat de services entre les marins autres que le capitaine et leurs employeurs ou leurs représentants. De même, les tribunaux de la consommation devraient être compétents pour les actions à intenter dans les cas où l'une des parties est un consommateur conformément à l'article 83/2 de la Code de la Consommateur.

Si une décision de saisie est ordonnée sur le navire avant ou pendant l'action au fond de la créance maritime, en vue de l'exécution du jugement à rendre à la suite de cette action, il est obligatoire de respecter le délai d'un mois prévu à l'article 264/3 du CEF.

ABSTRACT

In this study, the institution of the arrest of ships is addressed in detail within the scope of special regulations set under the Turkish Commercial Code ("TCC"), taking into account the provisions of international conventions, comparative law, and the problems encountered in this field, to the extent necessary.

The provisions regarding the arrest of ships stipulated under the Eighth Chapter of the Fifth Book of the TCC numbered 6102, which regulate the "Special Provisions Regarding Compulsory Enforcement", were substantially adopted from the 1999 Geneva Convention regulations. Accordingly, as per art. 1352 para. 1 of the TCC, the groups of claims referred to as "maritime claims" allowing a ship to be arrested are listed and as per art. 1353 para. 2 of the TCC it is indicated that the arrest of ships is only permitted in respect of claims of a maritime nature and that an interim injunction cannot be imposed on the ship and that the ships cannot be prevented from sailing in any other manner in respect of such claims.

Pursuant to art. 1362 of the TCC, it is sufficient for the claimant to furnish evidence that its claim is in the nature of maritime claims and that will enable the court to form an opinion as to its monetary value. Here, the proof that the claim is in the nature of marine claims is not considered adequate, and it should be approximately proven that the claim itself exists.

Even if the maritime claim is secured by a legal or contractual lien, there is no obstacle for the claimant to request a preliminary injunction order. This being said, in our opinion, it shall not be possible for the claimant holding the right of lien who exercised this right to request a preliminary injunction to be granted on the ship.

The principles of general enforcement law are adopted as to the reasons of arrest of ships. Accordingly, if the maritime claim has become due and the claim has not been fulfilled by the debtor, it may be requested that an arrest order to be awarded over the ship without seeking any other reason. In terms of the maritime claims that have not fallen due, a request may be made for the arrest of ships as per art. 1353 para.

5 of the TCC, provided that the conditions set out under art. 257 para. 2 of the Code of Enforcement and Bankruptcy (“CEB”) are fulfilled.

Prior to bringing an action or initiating an enforcement proceeding on merits, the arrest of ships should be requested from the competent court to be determined as per the second sentence of art. 5 para. 2 of the TCC. Once the proceedings on the merits have been brought, the arrest order may only be requested from the court that is hearing the case. The competent court for the arrest of ships depending on the flag of the vessel is regulated under the provisions following art. 1354 of the TCC. The rule of jurisdiction to be applied here, is an exclusive jurisdiction. The issue of whether the Turkish Courts have the authority to arrest the foreign ships passing through the bosphorus is subject to the provisions following art. 1354 of the TCC.

The limitation set out under art. 1369 of the TCC obliges the identification of the legal relationship between the debtor and the ship. Pursuant to art. 1369 para. 1 subpara. (a) of the TCC a ship cannot be arrested for the charterer’s debt. This being said, if the ship is in the same economic union with the owner and if the structure of the legal entity is being abused, the corporate veil may be pierced. The ships owned by a governmental entity may be arrested, except for the ships exclusively designated for governmental service.

In the Eighth Chapter of the Fifth Book of the TCC, which sets forth special regulations as to the arrest of ships, a special rule of procedure is not determined. However, as per art. 1363 of the TCC, it is obligatory for the claimant to deposit security amounting to 10.000 SDR. Upon request, it will be decided whether the petition and its attachments will be served on the debtor and whether a hearing will be held. For this reason, a person who thinks that an application of preliminary injunction order will be made against him can prevent the preliminary injunction order to be awarded by applying together with the documents and explanations to the court authorized for the preliminary injunction prior to the application being made against him in a manner that can be defined as “preventive protection measure” under German law. A similar method is also implemented in the countries that have adopted the common law system, in terms of measures known as “*anti-suit injunctions*”.

Therefore, in terms of ensuring the debtor's right to be heard in the arrest of ships, there is no legal obstacle to imposing a precautionary measure against an arrest order which may be awarded over the ship.

For the enforcement of the arrest, an application must be made before “the enforcement office in the territory of the court awarding the order” or to “the enforcement office in the place where the vessel is located” within three working days as of the date on which the arrest order is awarded. As to the enforcement of the arrest, in addition to the measure of prevention from the sailing, as per article 1366 of the TCC, the relevant authorities must be informed and the minutes of arrest must be issued.

There is no special regulation under the TCC regarding the liable party for the maintenance costs of the arrested ships. In our opinion, art. 88 para. 2 of the CEB should be taken into account.

In the arrest of ships, the scope of arrest includes the ship, its attachments and integral parts, and the income and benefits derived from the operation of the ship.

As per art. 1369 para. 2 of the TCC, the arrest can be enforced on the sister ship. For this, the person is who the owner of the sister ship shall be the owner, the demise charterer, time charterer or voyage charterer of the ship in respect of which the maritime claim arose when the claim arose, and also the party liable for the maritime claim shall be the owner of the sister ship when the arrest order is enforced.

In the event that the legal entity is being used only for the purpose of harming the claimant and preventing the arrest order, the court may decide to pierce the corporate veil. This being said, it is not possible to arrest the sister ships due to the disputes arising from ownership or possession.

The effect of the arrest order is the ship to be temporarily seized, the claim to become due, and the judicial authorities to gain authority for the actions to be taken for the completion of the arrest order provided that there is an agreement concerning jurisdiction or arbitration made regarding the merits of the maritime claim is not made.

A ship or a sister ship cannot be re-arrested for the same claim. However, as per art. 1375 of the TCC, provided that the total quantum of security does not exceed the value of the ship, the particular ship in respect of which the maritime claim arose may be re-arrested in the event that the type or amount of the initial security is insufficient, or that the party who has provided the initial security fails or is incapable of fulfilling its debts partially or completely, or that the arrested ship or the deposited first security; is released at the request or approval of the claimant acting on reasonable grounds, or because the claimant failed to take reasonable measures to f the release of the ship or the security. Similarly, another ship that may be subject to arrest for the same maritime claim may be arrested if the type or amount of the previously deposited security is insufficient, or if the provisions of art. 1375 para. 1 subpara. (a) or subpara. (c) shall apply. Likewise, if the ship is released by unlawful means, there is no obstacle to re-apply for an arrest order.

In order to ensure the debtor's right to be heard, there are legal ways to oppose the arrest order, such as the objection to be made against the arrest order, the request to be made by the debtor, and the third parties whose interests have been violated for the amendment or lifting of the arrest order in case the circumstances and conditions make the continuation of the enforcement of the arrest unfair, and finally, the release of the ship upon depositing security.

Since the jurisdiction as to the arrest of ships is regulated as an exclusive jurisdiction, the debtor and the third party whose interests are violated can raise an objection against the competence of the court. The fact that the conditions set out under art. 1369 of the TCC are not being fulfilled can also be asserted as a reason for the objection. The parties can raise an objection against the security (increase, decrease, type change, or cancellation) which will be determined by the court. In terms of the objections to be raised by the parties in whose absence an arrest order was awarded; prior to the action being filed, the competent court is the court that awarded the arrest; if the action is brought in Turkey, the competent court is the court that will review this file, if the action is brought before the arbitration or in a court abroad, the competent court is the court that awarded the arrest order. In terms of the period and procedure

for the objection against the arrest of ships and the review of the objection, art. 265 of the CEB shall apply. However, pursuant to art. 1363 para. 2 and para. 4 of the TCC, an objection can always be made against the security. Also, art. 1369 of the TCC should be taken as a basis for determining when the conditions of arrest should exist.

Although there is no clarity in the law, it should be possible to raise an objection against the arrest order due to the change in the circumstances and conditions. On the other hand, it is also possible that the ship to be released upon security being furnished. It is regulated by the lawmaker that the release of the ship upon security is possible in two possibilities. The first of these is the release of the ship by depositing the value of the ship (TCC art. 1370). In fact, the arrest order awarded on the ship is not being technically lifted here, taking into account that security is deposited for an amount equal to the value of the ship, the ship will be physically released despite the fact that the arrest on the ship continues (TCC art. 1370/2). The second possibility is to lift the arrest order on the ship by depositing security (TCC art. 1371). In this case, the temporary legal protection on the ship is completely terminated and the arrest order is shifted to security.

It is stipulated that the arrest orders awarded in parallel with the general preliminary injunction orders must be completed within a short period of time. As to the completion of the arrest orders, different possibilities come into question depending on the stage at which the arrest order is awarded. These possibilities can be addressed under separate headings depending on the arrest order being awarded before and after the action and enforcement proceedings and during the enforcement proceeding with judgement. Although the principles regarding the general preliminary injunction order will be applied for the arrest orders as well, the enforcement office that executes the arrest order which was awarded based on a maritime claim pursuant to art. 1354 and art. 1355 of the TCC is competent for the enforcement proceeding initiated as a process that completes the arrest order. The same is valid for the court that granted the arrest application. However, for this, the parties must not have agreed upon a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract as to the merits

of the maritime claim. The rule of jurisdiction set forth here is the optional jurisdiction rule.

On the other hand, by the special provision set forth under art. 1376 of the TCC, the periods stipulated under art. 264 para. 1 and para. 2 of the CEB, shall be applied as one month for the arrest of ships. Depending on the nature of the maritime claim, the claimant may initiate ordinary enforcement proceedings, foreclosure proceedings, bankruptcy proceedings, or execution or bankruptcy proceedings involving a receivable based on negotiable instruments. Therefore, unlike the ordinary enforcement proceedings, there is no obstacle for the claimant to complete the arrest procedure with the foreclosure proceedings (art. 153 para. (a) of the CEB; art. 1381 of the TCC).

In the event that the arrest order is completed through litigation, the competent court, as a rule, is the court prescribed in the second sentence of art. 5 para. 2 of the TCC. However, in our opinion, labor courts should be the competent court for actions arising from the Code of Maritime Labor or contract of services between the seafarers other than the master and their employers or employers' representatives. Likewise, consumer courts should be the competent court for the actions to be brought in cases where one of the parties is a consumer pursuant to art. 83 para. 2 of the Law on the Protection of the Consumer.

If an arrest order is awarded over the ship before or during the action regarding the merits of the maritime claim, in terms of the enforcement of the judgement to be given as a result of that action, it is obligatory to comply with the one-month period stipulated in art. 264 para. 3 of the CEB.

ÖZET

Çalışmamızda gemilerin ihtiyati haczi kurumu, TTK'da yer alan bu özel düzenlemeler çerçevesinde, gerektiği ölçüde milletlerarası sözleşme hükümleri, karşılaştırmalı hukuk ve bu alanda karşılaşılan sorunlar da göz önünde bulundurularak detaylı olarak ele alınmaktadır.

6102 sayılı Kanun ile “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler”i düzenleyen TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında yer alan gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler, büyük oranda, 1999 Cenevre Konvansiyonu düzenlemeleri esas alınmak suretiyle kabul edilmiştir. Bu çerçevede TTK m. 1352/1 hükmünde zikredilen ve deniz alacakları (“*maritime claims*”) olarak ifade edilen belli alacak grupları bakımından geminin ihtiyati haczine imkân tanınmış, TTK m. 1353/2 hükmünde de deniz alacakları için geminin ihtiyati haczinden başka, gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka surette geminin seferden menedilmesinin istenemeyeceği ifade edilmiştir.

Deniz alacaklarının ispatında ispat konusu olarak TTK m. 1362 hükmü çerçevesinde, alacağın deniz alacaklarından olduğunun ve bu alacağın parasal değerinin ispatı aranmıştır. Burada alacağın deniz alacağı kategorisinde yer aldığının ispatı yeterli görülmeyip, bizatihi alacağın kendisinin var olduğu yaklaşık olarak ispat edilmelidir.

Deniz alacağı kanunî ya da sözleşmesel rehinle teminat altına alınmış olsa dahi, ihtiyati haciz talep edebilmesinde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bununla birlikte, kanaatimizce hapis hakkı sahibi alacaklının, bu hakkı kullanması halinde gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesi mümkün değildir.

Gemilerin ihtiyati sebepleri bakımından genel icra hukukundaki esaslar benimsenir. Buna göre deniz alacağının vadesi gelmiş ve alacak borçlu tarafından ifa edilmemişse, başkaca hiçbir sebep aranmaksızın gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilir. Vadesi gelmemiş deniz alacakları bakımından ise, TTK m. 1353/5 çerçevesinde İİK m. 257/2 hükmündeki şartların gerçekleşmesi halinde ihtiyati haciz talep edilebilmesine imkân tanınmıştır.

Esas hakkında takip ya da dava açılmadan önce gemilerin ihtiyati haczi, TTK m. 5/2, c. 2 hükmü çerçevesinde belirlenen görevli mahkemeden talep edilmelidir. Esas hakkında dava açıldıktan sonra ise bu konuda görevli mahkeme davayı gören mahkemedir (TTK m. 1357). Gemilerin ihtiyati haczi bakımından yetkili mahkeme, geminin bayrağı göz önünde bulundurularak TTK m. 1354 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Buradaki yetki kuralı münhasır yetkidir. Türk Mahkemelerinin boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerindeki ihtiyati haciz yetkisinin olup olmadığı konusunu yetkiye ilişkin TTK m. 1354 vd. hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir.

Gemilerin ihtiyati haczinin icrası bakımından TTK m. 1369 hükmünde getirilen sınırlama borçlu ile gemi arasındaki hukuki ilişkinin tespitini zorunlu kılmaktadır. TTK m. 1369/1(a)'ya göre kiracının borcu için geminin ihtiyati haczi mümkün değildir. Bununla birlikte gemi maliki ile aynı iktisadi birlik içerisinde yer alıyorsa ve tüzel kişilik yapısı kötüye kullanılıyorsa tüzel kişilik perdesinin aralanması yoluna başvurulabilir. Münhasıran kamu hizmetine tayin edilmiş gemiler dışında devlet gemilerinin ihtiyati haczi mümkündür.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından özel düzenleme yapan TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında, özel bir yargılama usulü öngörülmemiştir. Bununla birlikte TTK m. 1363 hükmü çerçevesinde alacaklının 10.000 ÖÇH tutarında teminat yatırması zorunludur. Talep üzerine ihtiyati haciz talep dilekçesi ile eklerinin borçluya tebliğ edilip edilmeyeceğine ve duruşma yapılıp yapılmayacağına karar verilecektir. Bu nedenle özellikle Alman hukukunda “önleyici koruma tedbiri” olarak ifade edilebilecek bir yolla, kendisine karşı ihtiyati haciz kararı alınacağını düşünen bir kimse, henüz kendisine karşı ihtiyati haciz talebinde bulunulmadan, ihtiyati haciz için yetkili olan mahkemeye başvurarak, sunacağı belgeler ve yapacağı açıklamalarla ihtiyati hacze engel olabilmektedir. Benzer durum Ortak hukuk sistemini benimsemiş ülkelerde de, davalar bakımından, “*anti-suit injunctions*” olarak bilinen tedbir bakımından da söz konusudur. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini açısından, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini engelleyici eda amaçlı ihtiyati tedbir kararı verilebilmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczi kararının icrası, kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içerisinde, “kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesi” ve “geminin bulunduğu yer icra dairesi”nden istenebilir. İhtiyati haczin icrası bakımından seferden men tedbiri yanında, TTK m. 1366 hükmü çerçevesinde ilgili makamlara bildirimde bulunulması ve haciz tutanağının düzenlenmesi gerekir.

Gemilerin ihtiyati haczinde geminin muhafaza masraflarından kimin sorumlu olduğu konusunda TTK’da özel düzenleme bulunmamaktadır. Kanaatimizce geminin muhafazasına ilişkin masraflarda İİK m. 88/2 hükmü dikkate alınmalıdır.

Gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haczin kapsamına gemi, geminin eklentileri ve bütünleyici parçaları ile geminin işletilmesinden elde edilen gelir ve menfaatler girmektedir.

TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde ihtiyati haczin kardeş gemi üzerinde icrası mümkündür. Bunun için kardeş geminin maliki olan kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı veya tahsis olunanı ya da taşıtanı olması ve ayrıca deniz alacağından sorumlu kişinin, ihtiyati haczin icrası sırasında kardeş geminin maliki olması gerekir. Tüzel kişiliğin sırf alacaklıya zarar vermek ve ihtiyati hacze engel olmak amacıyla kullanması halinde, mahkemece tüzel kişilik perdesinin aralanmasına karar verilebilir. Bununla birlikte hiçbir durumda mülkiyet ya da zilyetlikten doğan uyuşmazlıklar bakımından kardeş gemilerin ihtiyati haczi mümkün değildir.

İhtiyati haciz kararının hükmü; geçici olarak gemiye el konulması, alacağın muaccel hale gelmesi ve deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere yapılacak işlemlerde yargı makamlarının yetki kazanmasıdır.

Bir geminin ya da kardeş geminin aynı alacak için veya yeniden haczi mümkün değildir. Bununla birlikte TTK m. 1375 hükmünde toplam teminat miktarının, geminin değerini aşmaması şartıyla, ilk teminatın tür veya miktarı yetersiz olması ya da ilk teminatı vermiş olan kişinin, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmez veya yerine getirmekten âciz olması veya ihtiyaten haczedilen gemi veya ilk teminatın;

makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla yahut alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest bırakılmış olması hallerinde üzerinde deniz alacağı doğan geminin yeniden ihtiyati haczi mümkün kılınmıştır. Bunun gibi aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi, daha önce verilmiş olan teminatın tür veya miktarı yetersizse veya TTK m. 1375/1(a) veya (c) bentleri uygulama alanı buluyorsa ihtiyaten haczedilebilir. Bunun gibi geminin hukuka aykırı yollarla serbest bırakılması halinde, yeniden ihtiyati haczi yoluna başvurulabilmesine engel yoktur.

Borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini için, kanunda, verilen ihtiyati haciz kararına karşı itiraz; durum ve şartların değişmesi ihtiyati haczin icrasının devamını haksız hale getiriyorsa, borçlu ile menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi veya kaldırılmasını talep edebilmesi ve nihayet teminat karşılığı geminin serbest bırakılması gibi ihtiyati hacze karşı koyma yolları tanınmıştır.

Gemilerin ihtiyati haczinde yetki, kesin yetki olarak düzenlendiği için, borçlu ve menfaati ihlal edilen üçüncü kişi mahkemenin yetkisine itiraz edebilir. TTK m. 1369 hükmündeki şartların gerçekleşmediği hususu da itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir. Tarafların itirazı üzerine mahkemece takdir edilecek (artırılan, azaltılan, türü değiştirilen veya iptal edilen) teminata karşı itiraz mümkündür. Yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye, esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme, esas hakkında Türkiye’de dava açılmışsa, bu mahkeme, esas hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme yetkilidir. Gemilerin ihtiyati haczinde itiraz süresi, usulü ve itirazın incelenmesi bakımından İİK m. 265 hükmü uygulama alanı bulur. Bununla birlikte TTK m. 1363/2 ve 4 hükmü çerçevesinde teminata her zaman itiraz edilebilir. Yine burada ihtiyati haciz şartlarının ne zaman mevcut olması gerektiği konusunda TTK m. 1369 hükmü esas alınmalıdır.

Her ne kadar kanunda açıklık olmasa da, durum ve şartların değişikliği nedeniyle de ihtiyati hacze itiraz imkânı tanınmalıdır. Diğer yandan teminat karşılığı geminin

serbest bırakılması da mümkündür. Kanun koyucu geminin teminat üzerine serbest bırakılmasını iki ihtimalde düzenlemiştir. Bunlardan birincisi, gemi değerinin depo edilmesi yoluyla geminin serbest bırakılmasıdır (TTK m. 1370). Esasen burada gemi üzerindeki ihtiyati haciz teknik anlamda kaldırılmamakta, gemi değeri üzerinden yatırılan teminat dikkate alınarak, gemi üzerinde ihtiyati haciz devam etmesine rağmen (TTK m. 1370/2), gemi serbest bırakılmaktadır. İkincisi ise, teminat karşılığında gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırılmasıdır (TTK m. 1371). Bu ihtimalde gemi üzerindeki geçici hukuki koruma tümüyle sona ermekte, ihtiyati haczin teminat üzerine konulmasına karar verilmektedir.

Gemilerin ihtiyati haczinde de genel ihtiyati hacze paralel olarak verilen ihtiyati haciz kararının kısa süre içerisinde tamamlanması öngörülmüştür. İhtiyati haciz kararının tamamlanmasında, ihtiyati haciz kararının verildiği aşamaya göre farklı ihtimaller gündeme gelir. Bu ihtimallerin, dava ve takipten önce, sonra ve ilamlı icra aşamasında ihtiyati haciz kararı verilmesine göre ayrı başlıklar altında ele alınması mümkündür. Burada da genel ihtiyati haciz hukukuna ilişkin esaslar uygulanacaksa da, TTK 1354 ve 1355 inci maddeleri uyarınca deniz alacakları hakkında verilen ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi, ihtiyati haczi tamamlayan işlem olarak başlatılan icra takibi hakkında yetkilidir. Aynı husus ihtiyati haciz kararı veren mahkeme bakımından da geçerlidir. Ancak bunun için taraflar arasında, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yapılmamış olması gerekir. Burada öngörülen yetki kuralı seçimlik yetki kuralıdır.

Öte yandan TTK m. 1376 hükmü ile özel düzenleme yapılarak, İİK m. 264/1 ve 2’de öngörülen süreler, gemilerin ihtiyati haczinde bir ay olarak belirlenmiştir. Alacaklı bu süre içerisinde deniz alacağının niteliğine bağlı olarak genel haciz yoluyla takip, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip, iflas yoluyla takip ya da kambiyo senetlerine mahsus haciz veya iflas yoluyla takip yoluyla takip yapabilir. Dolayısıyla genel haciz yolundan farklı olarak alacaklının rehinli takipli ile ihtiyati haczi tamamlayabilmesine herhangi bir engel bulunmamaktadır (İİK m. 153/a; TTK m. 1381).

İhtiyati haczin dava yoluyla tamamlanması halinde, görevli mahkeme kural olarak TTK m. 5/2, c. 2’de öngörülen mahkemedir. Bununla birlikte kanaatimizce kaptan dışındaki diğer gemi adamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında DİK’ten veya hizmet sözleşmesinden doğan davalar bakımından görevli mahkeme iş mahkemeleri olmalıdır. Bunun gibi TKHK’nın 83/2 hükmü çerçevesinde taraflardan birinin tüketici olduğu hallerde açılacak davalar bakımından tüketici mahkemeleri görevli olmalıdır.

Deniz alacağının esasına ilişkin dava açılmadan önce ya da dava sırasında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmişse, o dava sonucunda verilecek kararın icrası bakımından İİK m. 264/3 hükmündeki bir aylık süreye uyulması zorunludur.

GİRİŞ

Deniz ticaretinin kapital unsurunu teşkil eden gemilerin seyrüsefer özgürlüğü çerçevesinde içsular, açık deniz ya da yabancı ülke sularında seferler yapması (deniz ticaretinde kullanılması), birçok kişinin hak iktisap etmesi ya da borç altına girmesine yol açar. Bu ilişkiler çerçevesinde ideal olanı, borçlunun borcunu ödemesidir. Ne var ki günlük hayat tecrübeleri, ilişkilerin çok kere bu şekilde işlemediğini, borçlunun isteyerek ya da ekonomik gücü olmaması gibi zorlayıcı sebeplerle borcunu ödemediğini göstermektedir. Bu nedenle birçok durumda alacaklılar, alacağını yargı yolları ile tahsil etmeye çalışmaktadır.

Bu ihtimalde alacaklının alacağını tahsil edebilmesi için, borçluya ait malvarlığı üzerinde kesin haciz kararı alması ve bu malvarlığını paraya çevirmesi gerekmektedir. Alacaklının elinde ilam ya da ilam niteliğinde belge yoksa, alacağına yargısal süreç vasıtasıyla kavuşması için, ya ilamsız icra takibi başlatması ya da alacağının tahsili talepli olarak dava açmasına ihtiyaç vardır. İcra takibi başlatılması ihtimalinde, borçlu tarafından bu takibe itiraz edilmesi üzerine, alacaklının itirazın iptali davası açması ya da itirazın kaldırılması yoluna başvurması suretiyle, borçlunun itirazını hükümden düşürmesi gerekmektedir. Gerek bu sürecin işletilmesi, gerekse de borçlu aleyhine dava açılması ve nihayetinde ilamlı icra takibi başlatılması ihtimallerinde, alacaklının kesin haciz yetkisine sahip olması az veya çok bir sürenin geçmesini gerektirecektir. Zira şekli bir hukuk dalı olan yargılama hukukunda belirli prosedürlere belirli süreler içinde uyulması gerekmektedir. Bu süreç işletilirken arada geçen zamanda borçlunun kesin hacizden kurtulmak için mallarını kaçırmaması her zaman ihtimal dahilindedir. Gerçekten de gelecekte haciz riskiyle karşılaşacağını öngören kötüniyetli borçlular, bu şekilde mallarını devrederek yargısal süreç sonucunda alacaklının alacağını elde etmesine engel olabilmektedir. Böyle bir durumda alacaklının yargısal süreç sonucunda haklı olduğu sonucuna ulaşılması halinde dahi, borçlu tarafından malvarlığı devredilmiş olacağı için, alacağını elde etmesi söz konusu olamayacaktır. İşte bu tür durumların önlenmesi için, alacaklının kesin haciz isteme yetkisine sahip olmadığı bir aşamada, verilecek bir ihtiyati haciz kararı ile borçlunun malvarlığına el konulması imkânı büyük önem taşımaktadır.

Deniz icra hukukunda alacaklının alacağına kavuşması için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi, genel ihtiyati haciz hukukuna göre çok daha büyük önem taşır. Gerçekten de birçok halde borçlu donatanın malvarlığının en önemli unsurunun ve hatta günümüzde gittikçe yaygınlık kazanan bir gemi – bir şirket (= “*one ship – one company*”) olarak anılan şirket modellerinde “yegâne” malvarlığı unsurunun gemi olduğu düşünüldüğünde, alacaklının alacağını güvence altına alabilmek için başvuracağı tek çare, gemilerin ihtiyati haczi olacaktır. Öte yandan geminin niteliği itibariyle hareket eden bir eşya olması ve üstelik iç suları kolayca aşırp uzak seferlere çıkabilme imkânı, ihtiyati haczin kısa sürede ve etkili bir biçimde uygulanmasını da zorunlu kılmaktadır. Aksi halde geminin sefer sırasında üçüncü kişilerin tazminat yükümlülüğü doğmaksızın batması, parçalanması, rüçhanlı alacakların ortaya çıkması ya da ihtiyati haciz imkânı olmayan ülkelere girmesi durumu, alacaklının alacağını güvence altına alabilmesini imkânsız kılabilir. Geminin hareket kabiliyetine bağlı olarak ihtiyati hacizde farklı hukukların uygulanabilmesi yanında, gemi milliyeti, alacaklının bulunduğu ülke ile donatanın bulunduğu ülkelerin farklı olması da, geminin alacaklının hâkimiyet sahasından uzaklaşmasına ve ihtiyati haciz imkânının ortadan kalmasına yol açabilir. İşte bu gibi riskler nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararının kısa sürede ve etkili bir şekilde alınabilmesinin alacaklı açısından büyük önemi bulunmaktadır.

Buna karşılık gemilerin yüksek değerli malvarlığı olması ve genellikle borçlunun yegâne gelir kaynağının gemi olması nedeniyle, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi, borçlunun ticari hayatına ağır bir müdahale teşkil eder. Gerçekten de gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilip gemi seferden men edildiğinde borçlu, gelir getiren temel bir kaynaktan mahrum bırakılmış olur. Üstelik ihtiyati haciz kurumunun niteliği gereği çok kere borçluya tebligat yapılmadan karar verilmesi nedeniyle, borçlunun ticari faaliyetine yönelik müdahaleye karşı önlem alma, ticari ilişkilerini buna göre belirleme imkânı da bulunmaz.

Bunun gibi, geminin ihtiyaten haczedilmesi halinde, bundan donatan dışında birçok kişinin etkilenmesi de söz konusu olabilmektedir. Gerçekten de başta geminin sorumluluk sigortacısı (P&I Kulübü), yük ilgilileri olmak üzere, kredi kuruluşları,

yolcular ve gemi adamları gibi birçok kişi, geminin ihtiyati haczinden etkilenecektir. Nitekim uygulamada sık rastlandığı üzere, yük hasarı, deniz kirliliği gibi taleplere konu alacaklarda, alacaklının alacağını güvence altına alınması için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiğinde ve bu karar çerçevesinde gemi seferden men edildiğinde, geminin sefere müsaadesini sağlayabilmek için, borçlu donatan lehine P&I Kulübü devreye girmekte ve çok kere P&I sigortası kapsamında kulüp teminat mektubu temin edilerek olası yargılama neticesinde elde edilecek hükümde öngörülen alacağın ödenmesi donatan adına üstlenilmektedir. Benzer şekilde geminin seferi sırasında ihtiyati haciz kararı verilerek geminin seferi engellendiğinde, yükün kendisine zamanında ulaştırılamaması nedeniyle varma limanındaki yük alıcısının ticari faaliyetleri etkilenmekte, sözgelimi hammadde ihtiyacı giderilmediği için üretim faaliyetlerine devam edememekte, üçüncü kişilere karşı sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirememektedir. Bu ve benzeri örneklerden de açıkça görüldüğü üzere, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilip geminin seferden men'i sağlandığında, bu karardan sadece donatan değil, geminin sorumluluk sigortacısı, ilgilileri, kredi kuruluşları, yolcular başta olmak üzere birçok kişi etkilenmektedir. Bu yönüyle borçlu ve ilgililere karşı geminin ihtiyati haczi son derece etkili bir araç olarak kullanılmaktadır.

İşte gemilerin ihtiyati haczi kurumunun bu derece güçlü bir silah olması, bu yola hangi hallerde başvurulabileceği, ihtiyati haczin hangi şartlara bağlı olacağı konusunda bir düzenleme yapılmasını zorunlu kılar. Nitekim bu sebeple birçok hukuk sisteminde gemilerin ihtiyati haczi, genel ihtiyati hacizden farklı şartlara tabi kılınmış, bu konuda özel düzenlemeler yapılmıştır.

Ne var ki ülkeler arasında ihtiyati haciz konusundaki farklılıklar, geminin seferine hangi şartlarda müdahale edilebileceğini belirsiz hale getirmektedir. Sözgelimi Ortak Hukuk ("*Common Law*") sistemini benimseyen ülkelerden Birleşik Krallık'ta, geminin ihtiyati haczi ancak belli alacak grupları bakımından mümkün iken, Kıta Avrupası hukuk sistemini benimseyen birçok ülkede bu konuda bir sınırlama yapılmamış, her türlü alacak için gemi üzerinde ihtiyati haciz yolu açılmıştır. Bunun gibi bazı hukuk sistemlerine sadece üzerinde ihtiyati haciz hakkı doğan

geminin ihtiyati haczi mümkün iken, bazılarında borçluya ait diğer gemilerin (ve hatta gemi dışındaki diğer malvarlıkların) da ihtiyati haczine imkân tanınmıştır. Dolayısıyla ülkeler sahip oldukları egemenlik hakları doğrultusunda, kendi hukuk kültürlerine bağlı olarak, gemilerin ihtiyati haczinin şartlarını farklı esaslar çerçevesinde düzenlemiştir.

Bu durum, gerek donatan ve ilgililer, gerekse de alacaklılar açısından ihtiyati haciz rejimini önceden kesin olarak tahmin edip bu doğrultuda aksiyon alınmasını imkânsız kılmaktadır. Zaman içinde, hukuk sistemleri çerçevesinde ortaya çıkan bu farklılığın giderilmesi ve uluslararası yeknesaklığın temini ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç doğrultusunda önce 1952 Brüksel Konvansiyonu kabul edilmiş, yetmişen fazla ülkenin taraf olduğu bu Konvansiyonla, gemilerin ihtiyati haczi uluslararası alanda kapsamlı bir şekilde düzenlenmiş, Kıta Avrupası hukuku ile Ortak Hukuk sistemindeki farklılıkların bağdaştırılması amaçlanmıştır. Akabinde bu konvansiyondaki eksikliklerin giderilmesi amacıyla 1999 Cenevre Konvansiyonu kabul edilmiş, her ne kadar yoğun bir katılım sağlanmamışsa da, ihtiyati haciz konusunda uluslararası birlik açısından önemli adımlar atılmıştır. Böylelikle geminin işletilmesinde menfaati olan birçok kişinin adeta korkulu rüyası olabilecek ihtiyati haczin uluslararası alanda yeknasak bir sisteme oturtulması hedeflenmiştir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹muyla, uluslararası alanda yaratılmak istenen bu birlikle uyum sağlamak amacıyla, büyük oranda 1999 Cenevre Konvansiyonu hükümleri esas alınmak suretiyle gemilerin ihtiyati haczi konusu özel olarak düzenlenmiştir. Ne var ki uluslararası düzenlemeler, bu düzenlemeler esas alınmak suretiyle benimsenen TTK'da hükümleri ile cebri icra hukukunun hâkim olan “*lex fori*” ilkesi çerçevesinde uygulama alanı bulan Türk icra hukuku arasındaki farklılıklar nedeniyle bu konuda yeterince uyum sağlanamamış olması, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerin uygulanması ve yorumlanmasında güçlüklerle yol açmakta, hükümlerin uygulanması bazı hallerde adil olmayan sonuçlar doğurmaktadır. Öte yandan gemilerin ihtiyati haczi kurumunun ve hatta deniz icra hukukunun hak ettiği

¹ RG. T. 14.2.2011, S. 27846.

ölçüde akademik çalışmaya konu olmaması da, gemilerin ihtiyati haczi hukukunun ayrı bir çalışmada ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu kapsamda çalışmamızda, gemilerin ihtiyati haczi kurumu, TTK'da yer alan bu özel düzenlemeler çerçevesinde, gerektiği ölçüde karşılaştırmalı hukuk ve milletlerarası konvansiyon hükümleri dikkate alınmak suretiyle, uygulamada karşılaşılan sorunlar da göz önünde bulundurularak detaylı olarak irdelenmiştir. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özel düzenlemeler ele alınırken, daima ve olması gerektiği gibi 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu² hükümleri de çalışmanın merkezinde olmuş, değerlendirmeler, İİK hükümlerinden kopuk bir şekilde ya da anılan hükümlere atıf yapılmakla yetinilecek şekilde olmamıştır. Böylelikle TTK m. 1351 hükmünün kurduğu bağlantı da göz önüne bulundurularak, gemilerin ihtiyati haczi hukuku disiplinlerarası yaklaşımla irdelenmiştir. Gemilerin ihtiyati haczi kurumunu ilgilendiren düzenlemeler tümüyle eleştirel bir gözle ve ihtiyaç görülmesi halinde çözüm önerisi getirmek gayretiyle incelenmiştir. Bununla birlikte çalışmanın kapsamı dikkate alınarak, başlı başına bir tez konusu olabilecek gemilerin haksız ihtiyati haciz konusu kapsam dışında bırakılmıştır.

² RG. T. 19.6.1932, S. 2128.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER, GEÇİCİ HUKUKİ KORUMA OLARAK GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ VE ŞARTLARI

I. İHTİYATİ HACZE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

A. Tarihi Arka Plan

1. Genel Olarak

Derin tarihsel köklere sahip olan deniz hukukunun, geçmişten bu yana en önemli inceleme konularından birini, hiç şüphesiz gemilerin ihtiyati haczi kurumu oluşturmaktadır. Bu kurumun tarihi gelişimini de, deniz hukukunun tarihine³ paralel olarak 3 aşamada ele almak mümkündür. Bu aşamalardan ilki, 17. yy. ikinci yarısına kadar devam eden kanunlaşma öncesi örf ve adet hukuku; ikincisi, 17. yy. ikinci yarısından 19 yy. sonuna kadar devam eden kanunlaşma hareketi ve nihayet üçüncüsü ise, deniz hukukunda yeknesaklaşma çabalarının bir eseri olarak, kanunların yanı sıra milletlerarası sözleşmelerin ortaya çıkış aşamasıdır⁴.

Gemilerin ihtiyati haczinin kökeni ve tarihsel süreci bakımından yukarıdaki ilk iki evre, Kıta Avrupası hukuku ile Ortak Hukuk sisteminde farklılık arz etmektedir. Dolayısıyla temelinde keskin ayrımlar olması nedeniyle bu aşamaları her iki hukuk sistemi açısından ayrı ayrı ele almak gerekir.

³ Bu konuda detaylı gibi için bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 3. Bası, İstanbul 1970, s. 14 vd; Tahir Çağa / Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku C. I**, 15. Baskı, İstanbul 2009, s. 9 vd.; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 5. Bası, İstanbul 1998, s. 12 vd.

⁴ Okay, **C. I**, s. 14.

2. Kıta Avrupası Hukuku

a. Kanunlaşma Öncesi

İhtiyati haczin temelini, alacaklının kendiliğinden hak almak amacıyla haciz uygulamasına dayandığı kabul edilmektedir. Nitekim *Wach* tarafından 1868 yılında yayınlanan ve ihtiyati haczin kökenine ilişkin önemli çalışmalar içeren tezde⁵, ihtiyati haciz kurumunun kökeninin, orta çağ İtalyan / “Lombardiya” hukukuna uzanan alacaklının kendiliğinden haciz uygulamasına dayandığı savunulmaktadır⁶.

Bununla birlikte tarihsel süreç içerisinde, alacaklının kendiliğinden haciz uygulama yetkisinin yumuşatıldığı görülmektedir. Gerçekten de 1200 tarihli Piacenza Ticaret Kanunu (Bölüm 612) hükmüne göre, borçlunun ekonomik açıdan güvenilir olmadığı veya böyle bir niyete sahip olduğu birden fazla tanık ile ispat edilirse, ticaret odası başkanının kararı çerçevesinde, alacak muaccel olmadan borçlunun kişiliği ya da malları üzerinde ihtiyati haciz uygulanabiliyordu⁷. Görüldüğü üzere tehlike olgusu ve bu tehlike olgusuna karşı alacaklının korunması ihtiyacının ortaya çıkması durumunda ihtiyati hacze imkân tanınmıştır⁸.

Öte yandan zaman içerisinde ispat konusundaki zorluklara bağlı olarak meydana gelen gecikmeler nedeniyle, ihtiyati hacizden beklenen faydayı sağlamaktan uzaklaşmıştır. Gerçekten de ihtiyati haciz için alacak ve sebebin ispatı az veya çok bir zaman almakta, bu da ihtiyati hacizden beklenen faydayı ortadan kaldırmaktadır. İşte bu sakıncalar nedeniyle yargılama içinde alacağın tam olmasa da yaklaşık olarak ispat edilmesi yeterli görülmüştür⁹.

⁵ Doğuş Taylan Türkel, **Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2017, s. 13, 14’ten naklen Adolph Wach, **Der Arrestprocess in seiner geschichtlichen Entwicklung, Erster Teil: Der Italienische Arrestprocess**, Verlag von H. Haessel, Leipzig, 1868, s. 1.

⁶ Buna karşılık deniz hukukuna ilişkin toplu olarak günümüze ulaşan ilk kurallar, Rodos hukukuna dayanmaktadır. Bkz. William Tetley, **Maritime Liens and Claims**, 2. Bası, Canada 1998, s. 7, 8; Okay, **C. I.**, s. 16; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 12.

⁷ Türkel, s. 14, 15.

⁸ Bu şekilde koruma amacı taşıyan ihtiyati haczin tüm orta çağ İtalyasına yayıldığı hakkında bkz. Türkel, s. 15.

⁹ Türkel, s. 15.

Bunun yanında deniz hukuku ve ayrıca gemilerin ihtiyati haczi bakımından önem arz eden derlemelerin başında gelen bir diğer kaynak da, Akdeniz çevresindeki zamanın deniz adetlerini ve mahkeme kararlarını ihtiva eden “*Consolato del Mare*” adını taşıyan ünlü derlemedir¹⁰. 11. yy.’ın sonlarında oluşturulduğu düşünülen¹¹ ve 252 maddeden oluşan bu derlemede, gemi inşası, navlun, müşterek avarya konularına ait kapsamlı hükümler yer almaktadır¹².

Eserin gemilerin ihtiyati haczi açısından önem arz eden hükmü, “Bir Gemiye El Konulduğunda Teminat Talep Edilmesi” başlığını taşıyan 42 numaralı düzenlemedir. Gerçekten de ilgili düzenleme çerçevesinde gemiye veya yüke teminat olarak el konulmasına imkân tanınmıştır¹³. Ayrıca “Hükmün İcrasını Güvence Altına Almak Üzere Teminat Sağlanması” başlıklı 30 numaralı kural ile de bu düzenleme tamamlanmıştır¹⁴. Söz konusu düzenleme uyarınca, talep üzerine gemiye teminat sağlamak amacıyla el konulabilmesi için davalının yabancı olması aranmıştır. Dolayısıyla denilebilir ki, ilgili hüküm çerçevesinde sadece yabancı davalıya teminat gösterme yükümlülüğü getirmiştir. Davalının yabancı olması alacağın elde edilememe riski bakımından başlı başına bir sebep olarak görülmüştür. Böylelikle davalının

¹⁰ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 13; Çağa / Kender, **C. I**, s. 9; Adil İzveren / Nisim Franko / Ahmet Çalık, **Deniz Ticaret Hukuku**, 3. Bası, Ankara 1994, s. 7; Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku C. I**, Ankara 1971, s. 36; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku C. I**, 1. Bası, İstanbul 2017, s. 141; Türkel, s. 16; Veronica Ruiz Abou –Nigm, **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford University Press, New York, 2011, s. 26. Yola hazır geminin haciz muafiyetinin bu düzenlemeye dayandığı yönünde bkz. Tahir Çağa / Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku C. III**, 4. Bası, İstanbul 2005, s. 125, dn. 5. Bu konuda ayrıca bkz. Rayegân Kender / Ergon Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku (Takip ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler**, Gözden Geçirilmiş 12. Bası, İstanbul 2010, s. 237 vd.; Ergon Çetingil, **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, 1. Bası, İstanbul 1972, s. 66. Bu düzenlemeden önce, 1508 ve 1561’de Danimarka’da, 1559 ve 1563’te Hollanda’da ve 1552’de İspanya’da deniz hukuku ile ilgili az çok genel kanunlar yayımlanmışsa da, hiçbirisi bu düzenleme kadar kapsamlı olmamıştır. Bkz. Okay, **C. I**, s. 15.

¹¹ Bu eserin oluşturulma tarihi konusunda belirsizlikler söz konusudur. Bu konuda bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 21, 22; Okay, **C. I**, s. 17; Türkel, s. 17, dn. 27; John G. O’Connor, **The Law Civil and Maritime: Quebec Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure**, Canada 2019, s. 53.

¹² Bu eseri derleyen kişinin Roma ve Rodos hukuku kurallarını bildiği anlaşılmaktadır. Bu yönüyle eser, dönemin en başarılı ve kapsamlı yapıtlarından sayılmaktadır. Düzenlemenin bütün Batı Akdeniz ülkelerinde uygulandığı yönünde bkz. Okay, **C. I**, s. 27.

¹³ Ruiz Abou –Nigm, s. 27, dn. 33; Türkel, s. 17.

¹⁴ Ruiz Abou –Nigm, s. 27, dn. 33.

yabancı olmasının söz konusu korumanın meşruluğu bakımından yeterli kabul edildiği anlaşılmaktadır¹⁵.

Görüldüğü üzere modern hukuklarda kabul edilen ihtiyati haciz düzenlemelerinin yasal temelleri 11. yüzyıla dayanmaktadır. Dolayısıyla ilgili düzenlemeler gemilerin ihtiyati haczinin bir prototipi niteliğindedir.

b. Kanunlaşma Hareketleri

Deniz hukukunun kanunlaşma hareketi öncelikle Fransa'da görülmektedir¹⁶. Dünyada deniz hukukuna ilişkin ilk önemli kanun, XIV. Louis döneminin “*Ordonnance de la marine*” (Denizcilik ordinosu ya da Denizcilik ordonansı) olup, Fransız limanlarındaki çeşitli yerel hukukları bir arada toplamak amacıyla¹⁷ 1681 yılında çıkarılmıştır¹⁸. Bir Kanun olarak yazılan ve 5 kitaba ayrılan düzenleme, deniz ticaretinin neredeyse her alanını kapsamaktadır. Ordinin ilk kitabı, gemilerin alıkonulması ve satışı ile ilgili 14. başlığı içermektedir. Burada gemilere yargı kararı çerçevesinde alıkonulması¹⁹ ve açık artırma ile satılması yasa hükmüne bağlanmıştır²⁰.

1952 tarihli Konvansiyonun benimsenmesi sonrasında, Fransa'da, gemilerin ihtiyati haczi konusunda Konvansiyonun uygulanacağı uluslararası yolculuklar bakımından özel düzenlemelere gidilmiş, ulusal hukuk bakımından 1955 tarihli düzenlemenin uygulaması devam etmiştir²¹. 1955 yılında yapılan düzenlemeden sonra

¹⁵ Türkel, s. 18.

¹⁶ Okay, **C. I**, s. 19.

¹⁷ Tetley, **Liens and Claims**, s. 24.

¹⁸ Okay, **C. I**, s. 19; Çağa / Kender, **C. I**, s. 10; Franko / İzveren / Çalık, s. 7. Bu kanun hükümleri daha sonra 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanununa aktarılmıştır. Bkz. Çağa / Kender, **C. I**, s. 10. İlgili düzenleme hakkında detaylı bilgi için bkz. O'Connor, s. 65 vd.

¹⁹ Görüldüğü üzere o dönemde de gemiye alıkonulması için mahkeme kararına ihtiyaç bulunmaktaydı.

²⁰ 1681'e kadar gemilerin bu şekilde alıkonulması ve satılması, Fransız icra daireleri tarafından çeşitli şekillerde uygulanmıştır. Bugün Fransa'da “*saisie conservatoire*” olarak adlandırılan ve nadiren uygulama alanı bulan ara tedbir, mahkeme kararı olmadan da icra edilebilmektedir. Ancak sadece deniz hukukuna özgü olmamakla birlikte, 1955 yılında yapılan değişiklikle birlikte bu uygulamaya, yalnızca acil durumlarda ve alacaklı tarafından yeterli teminatın verilmesi halinde imkân tanınmaktadır. Bkz. O'Connor, s. 73. Ayrıca bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 22.

²¹ Fransız hukukunda gemilerin ihtiyati haczi bakımından; 1952 Brüksel Konvansiyonu kapsamında gemilerin ihtiyati haczi rejimi ile Fransız gemilerinin Fransa'da yerleşik kişiler bakımından Fransız limanlarında ihtiyati haczine ilişkin rejim olmak üzere iki rejimin söz konusu olduğu yönünde bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 964.

sırasıyla 1967, 1991, 2010 ve 2016 yıllarında yapılan değişikliklerle Fransız uygulaması bugünkü şeklini almıştır.

Türk hukukunda ise, gemilerin ihtiyati haczi konusunda ulusal düzenlemeye, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile kavuşulduğu söylenebilir. Gerçekten de ihtiyati haciz bakımından 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda yola hazır geminin haczedilemeyeceğine ilişkin 892. maddeye yer verilmiş, diğer hususlar bakımından ihtiyati haciz konusunda İİK hükümleri tatbik edilmiştir²². Bununla birlikte 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile birlikte 1350, 1352 ilâ 1376 hükümleri arasında kapsamlı düzenlemeler yapılmış, uluslararası konvansiyonların örnek alınması amaçlanmıştır. Nitekim Kanun Koyucu yapılan değişiklikleri ve esas alınan düzenlemeleri “Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler” kısmının genel gerekçesinde şu şekilde ifade etmiştir: *“2004 sayılı Kanunun, gemilerle ilgili borçların tahsilinde ilgililere tanıdığı başlıca olanak ihtiyati hacizdir. Milletlerarası hukukta da bu tür borçların Türk hukukunda olduğu gibi ihtiyati haciz yoluyla teminat altına alınması yoluna gidilmiş ve bu husus iki milletlerarası sözleşmeyle düzenlenmiştir. Türkiye, 1952 tarihli Sözleşmeye “ihtiyati haciz hakkının sınırlandırıldığı” gerekçesiyle katılmamıştır. Oysa, gemilerde ihtiyati haczin sınırlandırılması, bilinçli bir tercihe ve Türkiye bakımından da korunması gereken çıkarlar dengesine dayanmaktadır. 2004 sayılı Kanunun 257 nci maddesinde borçlunun bütün taşınır ve taşınmaz mallarını ihtiyaten haczettirmede alacaklıya tanınan sınırsız olanak, deniz ticaretinin gelişmesini engelleyen niteliktedir. Bir gemi yalnızca, o gemi veya o geminin işletilmesi vesilesiyle ortaya çıkan borçlardan dolayı ihtiyaten haczettirilebilmelidir. Alacaklıların ve geminin seferiyle ilgili kimselerin çıkarlarını dengelemeye yönelik bu çözüm, 12/03/1999 tarihinde Cenevre’de kabul edilmiş olan “Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”de benimsenmiştir. Üstelik bu Sözleşme, Tasarıya işlenmiş olan “Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası*

²² Önceki dönemde gemilerin ihtiyati haczi hakkında bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 5 vd.; Nuray Ekşi, **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, 2. Bası, İstanbul 2004, Kerim Atamer, “Gemilerin İhtiyati Hacinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23 f.4 ve m. 92’nin tarihsel kökleriyle Deniz Takip Hukuku’ndaki anlamları üstüne)”, **İÜHF**, C. LV, S. 3, 1997, 279 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458; Vural Seven, “Alacağı Gemi İpoteği ile Teminat Altına Alınmış Olan Alacaklının İhtiyati Haciz Talep Edememesi Sorunu”, **DEÜHFD** 2005, C.7, S.1, s. 223 vd. Bu dönemde yaşanan sorunlara ilişkin değerlendirmeler bakımından bkz. Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku C. IV, Deniz İcra Hukuku**, 2. Bası, İstanbul 2019, s. 165.

Sözleşme”yi tamamlamak üzere ve o Sözleşmeyle uyumun sağlanması amacıyla kabul edilmiştir.” Bu konu aşağıda ayrıca ele alınacaktır²³.

3. Ortak Hukuk

a. Kanunlaşma Öncesi

Ortak Hukuk bakımından gemilerin ihtiyati haczinin tarihi geçmişi tümüyle belirlilik kazanmış değildir²⁴. Bununla birlikte özellikle İngiliz hukukunda gemilerin ihtiyati haczinin köken itibariyle “*action in rem*”²⁵ (“aynî dava”) prosedürüne dayandığı kabul edilmektedir²⁶.

“*Action in rem*” prosedürünün doğuş yeri esas itibariyle İngiliz hukuku olmakla birlikte²⁷, bu prosedür Ortak Hukuka tabi diğer ülkeler tarafından da kabul edilmiştir²⁸. “*Action in rem*”, karar öncesi ihtiyati haciz ve karar sonrası, kararın icra edilebilmesi için alacaklıların dayandıkları temel prosedür olarak görülmektedir²⁹. Bu prosedürde ihtiyati haciz talebinde bulunulurken yargılamanın pasif süjesi olarak borçlu tarafta

²³ Bkz. aşağıda Birinci Bölüm I. B.2.b.

²⁴ F. L. Wiswall, **The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800**, Cambridge At The University Press, 1970, s. 183; Ruiz Abou –Nigm, s. 23. Genel olarak İngiliz deniz hukukuna ilişkin ilk yazılı kaynaklar ise, 1190 ve 1216 tarihleri arasında oluşturulduğu düşünülen Oleron Kurallarına dayanmaktadır. Tetley, **Liens and Claims**, s. 27.

²⁵ “*The Civil Procedure Rules 1999*” çerçevesinde güncel adıyla “*in rem claim*”.

²⁶ W. Robert Lynn, “A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships, 1999” **University of Miami Law Review**, Vol. 55 No. 3, Art. 15, s. 453. David C. Jackson, **Enforcement of Maritime Claim**, 4. Bası 2005, kn. 0.5, 1.10, 15.5, 15.40, 15.68. Yazar, ihtiyati haczin “*action in rem*” prosedürünün tamamlayıcı bir parçası (“*a component part*”) olduğunu ifade etmektedir. Benzer açıklamalar için bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 67; Jonatan Echebarria Fernández, **Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts for the Carriage of Goods by Sea Limitations on Party Autonomy**, Informa 2021, s. 117; Nadiya Isikova, **The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999 International and Ukrainian Perspectives**, Ukraine 2012, s. 6. “*Action in rem*” prosedürünün her türlü denizcilik iddiasının (“*all types of maritime claims*”) karakteristiği olduğu hakkında bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 977.

²⁷ “*Action in rem*” prosedürünün İngiliz hukukunda gelişme süreci hakkında bkz. The Deichland (C.A.) (1989) 2 Lloyd’s Rep 113-129. Bu konuda ayrıca bkz. Aleka Mandaraka-Sheppard, **Modern Maritime Law Volume 1: Jurisdiction and Risks**, 3. Bası, Informa Law from Routledge 2013, s. 9 – 11.

²⁸ Alexander Gordon Jeffrey, **The Nature of Actio in Rem**, Durban 1986, s. 1; Nigel Meeson / John A. Kimbell, **Admiralty Jurisdiction and Practice**, 5. Bası, 2017, kn. 3.1; Simon Baughen, **Shipping Law**, Informa 2019, s. 355; Yvonne Baatz, **Maritime Law**, 5. Bası, Informa 2020, s. 531. Amerikan Hukuku bakımından kapsamlı değerlendirmeler için bkz. Grant Gilmore / Charles L. Black, Jr., **The Law of Admiralty**, Foundation Press, 1975, s. 1 vd.

²⁹ William Tetley, “Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures”, **Tulane Law Rev.** C. 73, 1985, 1898 (1999) s.1898.

gemi (daha geniş anlamı ile bir malvarlığı) gösterilmekte, davalının yargısal süreçte dahil olmaması halinde³⁰, ihtiyati haciz kararı gemi aleyhine verilmektedir³¹. Dolayısıyla burada borçlu gemi donatanı ya da işleteni taraf gösterilmeden de gemi üzerinde³² ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir³³.

Ortak Hukukta gemilerin ihtiyati haczine temel teşkil eden bu prosedürün kökeninin nereye dayandığı konusunda bugün hala tartışmaların devam ettiği görülmektedir³⁴. Gerçekten de ihtiyati haciz bakımından uygulama alanı bulan “*action in rem*” nereye dayanmaktadır?

“*Action in rem*” kurumunun kökeni konusunda son dönemlerde ses getiren çalışmaların başında yer alan Cambridge Üniversitesi Profesörleri *M.J. Prichard* ve *D.E.C. Yale* tarafından kaleme alınan “*Hale and Fleetwood on Admiralty Jurisdiction*”³⁵ isimli eserde, Ortak Hukuk anlamında “*action in rem*” prosedürünün

³⁰ Esasen davalı gemi sahibinin, kendisine bildirimde bulunmaksızın ve iddiasını mahkeme huzurunda ispat etmeksizin malını kullanmaktan mahrum bırakılması, kural olarak davalının savunma haklarının sınırlandırılması anlamına gelir. İngiliz hukukunda bu husus, bazı özel talepler için davalının gemi olduğu varsayımıyla çözülmeye çalışılmıştır. Davalı geminin limanda olması durumunda, davalı gemiye karşı dava açılabilir ve böylece yabancı davalı gemi sahibine karşı yargı yetkisi tesis etme ihtiyacı ortadan kalkar. Bu durumda gemi sahibi, gemiyi alacaklılarına terk etme ya da mahkeme huzurunda savunma yapma ve mahkemenin yargı yetkisini kabul etme yolunu seçebilir. Geminin terk edilmesi, sorumluluğu sınırlamanın pratik bir yolunu sağlarken, “*maritime claims*” olarak anılan deniz alacakları için geminin seferden men edilmesi, “*in rem*” prosedürünün ve geminin ihtiyaten haczinin kökenini teşkil etmektedir. Bu konuda bkz. Baatz, s. 531.

³¹ Wiswall, s. 157; Christopher Hill, **Maritime Law**, Lloyd’s Practical Shipping Guides, 6. Bası, London Hong Kong 2003, s. 89. Ortak hukukta “*action in rem*” prosedürüne dayalı ihtiyati haciz kararı sadece deniz malvarlığı üzerinde verilirken, Kıta Avrupası hukukunu benimseyen ülke düzenlemeleri çerçevesinde bu karar, özellikle 1952 Brüksel Konvansiyonu öncesine kadar, gemi dâhil borçlunun tüm malvarlığı üzerinde verilmektedir. Tetley, **Arrest**, s. 1898; N. Gaskell / R. Shaw, “The Arrest Convention 1999” [1999] **LMCLQ**, s. 471; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174; Turgut Kalpsüz, “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Ankara 2006, s. 71; Didem Algantürk Light, “1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **DHD Y.** 9, S. 1-4, Şubat 2008, s. 35. Amerika Birleşik Devletleri ile Kanada hukukundaki durum için ayrıca bkz. Tetley, **Arrest**, s.1899, 1900. Amerikan hukukunda davacının aleyhine yargısal süreç işletilecek davalı konusunda seçim imkânı bulunmaktadır. Buna göre ihtiyati haciz talep eden, karşı taraf olarak gemiyi yargılamanın pasif süjesi şeklinde gösterebileceği gibi, süje olarak gemiyi göstermeden de gemi üzerinde ihtiyati haciz imkânına sahiptir. Bkz. Lynn, s. 456.

³² İhtiyati haciz kararı gemi üzerinde verilebileceği gibi yük ve navlun üzerinde de verilebilmektedir. Gilmore / Black, s. 622; Lynn, 457, dn. 39; O’Connor, s. 27.

³³ O’Connor, s. 15, 27. Bu usul sadece “Admiralty (Amirallik) Mahkemeleri” denen deniz mahkemelerinde uygulanmaktadır. Bu konuda detaylı açıklama için bkz. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.1.

³⁴ Bu konuda değerlendirmeler için bkz. O’Connor, s. 24 ve özellikle 53.

³⁵ M.J. Prichard / D.E.C. Yale, **Hale and Fleetwood on Admiralty Jurisdiction**, Selden Society, Vol. 108, London 1992. Çalışma, on yedinci yüzyıl İngiliz yargıç Matthew Hale ve on altıncı yüzyıl hukukçu

Roma hukukuna dayandığına yönelik herhangi bir kanıta rastlanmadığı sonucuna ulaşılmaktadır³⁶. Prichard / Yale, “*action in rem*” prosedürünün Roma hukukuna dayandığı varsayımında, Admiralty mahkemelerinde uygulanan *action in rem*” prosedürünün 16. yy.’da herhangi bir mülkiyet iddiası taşımayan talepler bakımından da gündeme gelmesi gerçeğinin açıklanmasının mümkün olamayacağını belirtmektedir³⁷.

Yazarlar bu prosedürün kökeni konusunda sonuca varabilmek için, on dördüncü veya on beşinci yy. İtalyan medeni usul rehberi olan ve anonim bir yazar tarafından oluşturulan “*Ordo Judiciorum*”³⁸’dan alıntı yaparak, temerrüde düşen davalının bulunmaması halinde, “*contra contumacem*” prosedürüne başvurulacağına ve bu durumun da, davacı lehine davalıya ait olan bir mülkün zilyetliğine el koyabilmesine ilişkin geçici bir “*primum decretum*” verilmesiyle sonuçlanacağına işaret etmektedir³⁹. Buna göre davalının yargısal süreçte davaya dâhil olması halinde, yargısal süreç sonunda davanın davacı lehine sonuçlanması üzerine, karar davalı aleyhine icra edilerek, sırasıyla önce davalının taşınırları, ardından taşınmazları, ardından cismâni olmayan değerleri, bunların da yetersiz olması halinde kamu gelirlerine el konulmaktaydı⁴⁰. Davalının ortaya çıkmaması halinde ise, “*contra contumacem*” prosedürü işletilmekteydi. İngiliz hukukunda 16. yy.’de uygulanan “*Ordo Judiciorum*” kapsamında işletilen bu süreç, temelde üç aşamaya ayrılmaktadır: İlki, “*Admiralty Marshall*” ya da başka bir yetkili tarafından borçlunun malvarlığının alıkonulması ve eş zamanlı olarak borçluya ve alıkonulan malvarlığı ile ilgili kişilere bildirim yapılması; ikincisi, toplamda dört adet olmak üzere davalıya seri davetler gönderilmesi; üçüncü aşama ise, borçlunun borcunu ödememesi halinde borçlu hakkında ara hüküm ya da “*primum decretum*” verilmesidir⁴¹. Admiralty Mahkemesi,

William Fleetwood'un amirallik yargılama yetkisine ilişkin tezlerinin bir kopyasını içerir.

³⁶ Prichard / Yale, s. xxxix, xl. Aynı yönde değerlendirme için bkz. O’Connor, s. 7; Isıkova, s. 7. Türkel, s. 19.

³⁷ Prichard / Yale, s. xxxviii.

³⁸ Bu husus, ilgili düzenlemenin 20. maddesi kapsamında ele alınmaktadır. “*Contra contumacem*” başlığı altında yapılan açıklamalar için bkz. Tetley, *Arrest*, III, B.

³⁹ Prichard / Yale, s. xl, xli. Söz konusu süreç, “*processus contra contumacem*” olarak anılmaktadır. Tetley, *Arrest*, s. 1901.

⁴⁰ Prichard / Yale, s. xl.

⁴¹ Prichard / Yale, s. xli.

“ilk kararnamede” (*primum decretum*), davalının gelmemesi halinde davacı lehine alıkonulan mülkün zilyetliğine hükmetmektedir. Ancak bu süreç davalının ortaya çıkmaması durumunda gündeme gelmektedir.

Prichard / Yale, gemi dâhil herhangi bir mülkün ihtiyaten haczi sürecinin “*action in rem*” kavramına değil, daha ziyade deniz mahkemelerinin yargı yetkisine boyun eğmeyi reddetmesi nedeniyle davalının cezalandırması fikrine dayandığını öne sürmektedir. *Yazarlar*’a göre, “*action in rem*”’de davacı dava konusu edilen malın mülkiyetini talep konusu etmekte, yargılamada malın mülkiyeti tartışma konusu edilmektedir. Buna karşılık “*action in personam*” denilen şahsî davada şeyin zilyetliği geçici olarak davacıya verilmekte, davacıya mülkiyet hakkı tanınmamaktadır⁴².

Öte yandan *Tetley* de bu konuyu incelediği eserinde, İngiliz hukukunda kabul edilen “*action in rem*” kurumunun kaynağının Roma hukuku olmadığı sonucuna ulaşmıştır⁴³. *Yazar*’a göre, *Prichard / Yale*’e paralel şekilde, İngiliz hukukundaki “*action in rem*” prosedürü, Ortaçağ Avrupası’nda geliştirilen ve on beşinci yy.’da İngiltere’de kesin bir şekilde kurulmuş bir prosedür olarak, davalının ortaya çıkmasını zorlamak için mülkiyetin tutuklanması sürecinden doğmuştur⁴⁴.

Kurumun tarihsel köklerini irdeleyen *Tetley*, gemilerin ihtiyati haczi konusunda İngiliz hukukunda bilinen en eski uygulamanın “*contra contumacem*” olduğu sonucuna ulaşmıştır^{45, 46}. *Yazar*’a göre, söz konusu uygulama, İngiliz hukukunda gemilerin ihtiyati haczinin ve bunun ayrılmaz bir parçası olan “*action in rem*” prosedürünün tarihsel kökenini oluşturmaktadır⁴⁷. *Tetley* tarafından gemilerin ihtiyati haczine temel oluşturduğu belirtilen “*contra contumacem*” uygulamasında amaçlanan,

⁴² *Prichard / Yale*, s. xl.

⁴³ *Tetley, Arrest*, s. 1900, 1901.

⁴⁴ *Tetley, Arrest*, s. 1900, 1901; *Tetley, Liens and Claims*, s. 974, 1029. Buna karşılık *Rogers*, “*action in rem*” prosedürünün geçmişinin 1300’lü yıllara kadar uzandığını belirtmektedir. Bkz. David N. Rogers, “The Action in rem and “Mareva” Injunction: The Need for a Coherent Whole” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 14, No. 4 Ekim 1983, s. 514.

⁴⁵ *Tetley, Arrest*, s. 1902. Aynı yönde bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 25; Türkel, s. 20.

⁴⁶ Esasen bu uygulama İngiliz hukukundaki “*interim remedy*” olarak bilinen geçici hukuki korumaların da kökenini teşkil etmektedir. Zira Kıta Avrupası hukukundan farklı olarak İngiliz hukukunda geçici hukuki korumaların temelini gemilerin ihtiyati haczi oluşturmaktadır.

⁴⁷ Bu yaklaşım ayrıca İngiliz deniz hukukunun Kıta Avrupası hukuku prensiplerinden beslendiği gerçeği ile de uyumludur.

yukarıda da belirtildiği üzere borçlunun ve malvarlığının ortaya çıkarılmasıdır^{48, 49}. Böylelikle borçlunun ortaya çıkarılması ile yargılamanın başlatılması temin edilirken, aynı zamanda borçlunun malvarlığına el konulması ve temerrüdüne bağlı olarak alacaklıya verilmesi ile de icrai bir koruma sağlanmaktaydı⁵⁰.

Dolayısıyla Ortak Hukukta kabul edilen ihtiyati haczin temelini oluşturan “*action in rem*” kavramının kökeninin Roma hukukuyla ilişkili olmadığı, ihtiyati haczin “*contra contumacem*” prosedürüne dayandığı kabul edilmektedir.

Kanaatimizce de Roma hukukunda kabul edilen “*actio(n) in rem*” prosedürünü, İngiliz hukukunda “*action in rem*” prosedürünün kökeni olarak kabul edilen “*contra contumacem*” ile ilişkilendirebilmek güçtür⁵¹.

Gerçekten de 12 Levha Kanunlarından M.S. 2 yy.’ın ortalarına kadar, Roma hukukunda yasal taleplerin çeşitli formlarda ileri sürüldüğü görülmektedir⁵². Bu

⁴⁸ Tetley, **Arrest**, s. 1901.

⁴⁹ Bugün itibarıyla İngiliz hukukunda “prosedürel teori” (= “*the procedural theory*”) olarak kabul edilen bu görüş için bkz. Hill, **Maritime Law**, s. 89, 100; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 10; Ruiz Abou –Nigm, s. 36. Ayrıca bkz. “The Dictator” olarak da bilinen “Daniel Harmer v William Errington Bell and Others” [1851] VII Moore, P.C. 267 13 E.R. 884; “India v India Steamship Co Ltd (The Indian Endurance and The Indian Grace) (No.2)” [1998] 1 Lloyd’s Rep. 1. Tetley bu prosedürün, davalının ortaya çıkmasını güvence altına aldığını belirtmektedir. Tetley, **Liens and Claims**, s. 978. Buna karşılık Wiswall, “*action in rem*” yargılamasının borçlunun ortaya çıkmasından ziyade geminin taraf olarak gösterilmesi amacına hizmet ettiği, “*action in rem*” yargılamasının prosedürel bir araç olarak değil, gemiye karşı başlatılmış özgün bir yargılama olduğu görüşündedir. Wiswall, s. 157. Ayrıca bkz.. “Harmer v. Bell—Bold Buccleugh” [1851] VII Moore, P.C. 267 13 E.R. 884. Bu teori de “kişileştirme teorisi” (= “*the personification theory*”) olarak anılmaktadır. Değerlendirme için ayrıca Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 106. Kişileştirme teorisinin Amerika Birleşik Devletlerinde daha yaygın olduğu yönünde bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 977, dn. 191. Benzer şekilde “*action in rem*” prosedürünün malikin ortaya çıkma amacına hizmet etmenin ötesinde bir fonksiyona sahip olduğu, bu prosedürün bizzat geminin kendisine karşı açılmış bir dava olduğu değerlendirmeleri için bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 90, 91. Yazarlar, talebin “*truly in rem claims*” niteliğinde olması halinde kararın gemi aleyhine verileceğine, ancak bu durumda dahi bunun gemi malikini etkileyeceğine işaret etmektedir. “*Truly in rem claims*” ve “*non-truly in rem claims*” kavramları için bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 89 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 10.

⁵⁰ Tetley, **Arrest**, s. 1901.

⁵¹ Bununla birlikte deniz hukukunun temellerine ilişkin ilk çağa ait birkaç kurum bir kenara bırakılırsa, esasen deniz hukukuna ait kaynakların Roma hukukuna dayandığı bilinen bir gerçektir. Yakın tarihe kadar Roma hukuku hakkındaki bilgilerimiz sınırlı olmakla birlikte, 1816’da, Verona’da Gaius Enstitülerinin beşinci yy. nüshasının keşfi, hukuk tarihçilerinin Digesta’nın pasajlarını daha iyi açıklamalarına ve ilk kez Roma medeni hukukunun erken dönemini kavramalarına imkân tanımıştır. O’Connor, s. 54. Bu konuda ayrıca bkz. Kerim Atamer, “Sources of Roman Maritime Law in the Digest”, **BATİDER** 2010, Cilt: XXVI, Sayı: 4, s. 63-132.

⁵² Bülent Tahirioğlu / Belgin Erdoğan, **Roma Hukuku Dersleri, Tarihi Giriş, Hukuk Tarihi, Genel Kavramlar, Usul Hukuku**, 6. Bası, İstanbul 2010, s. 231; O’Connor, s. 54.

formlardan en eski olanı “*legis actio*” (kanunî dava) adı verilen şekillerdir. Bu formlar hem kanunla tespit edilmiş olmaları, hem de kanun gibi değiştirilmeyecek şekillerde ileri sürülmeleri nedeniyle “*legis actio*” adını almışlardır⁵³. Öyle ki, talebin bu formlarda öngörülen şeklin dışında ileri sürülmesi, başlı başına davanın kaybedilmesi sonucunu doğurmaktaydı⁵⁴. Beş çeşit olarak karşımıza çıkan kanunî davaların en yaygın türünü “*legis actio sacramento*” teşkil etmektedir⁵⁵. “*Legis actio sacramento*” da aynî bir talep ileri sürülüp sürülmemesine göre kendi içerisinde “*legis actio sacramento in rem*” ve “*legis actio sacramento in personam*” olarak ikiye ayrılmakta idi⁵⁶.

Aynî haklar ve aile hukukuna ilişkin mutlak haklara dayanılarak açılan davalar “*legis actio sacramento in rem*” şeklinde görülmekteydi⁵⁷. Dolayısıyla Roma hukukunda “*actio(n) in rem*”, yukarıdaki prosedürden ziyade aynî talepler bakımından kullanılan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır⁵⁸.

b. Kanunlaşma Hareketleri

İngiliz hukukunda yerel Amirallik yargı yetkisi, 19. yy.’dan bu yana, kısmen yargı kararları kapsamında bir çerçevenin oluşturulmasına ve kısmen de kanuna bağlı olmuştur. Modern yargı yetkisi, 1840 ve 1861 tarihli Amirallik Mahkemesi Kanunlarına ve 1925 Yüksek Adliye Mahkemesi (Konsolide) Kanunun (*Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*) yasalaşmış uzantısına dayanmaktadır⁵⁹. 1952 tarihli Konvansiyonun kabul edilmesi sonrasında 1956 tarihli Kanun ile bu

⁵³ Tahiroğlu / Erdoğan, s. 231.

⁵⁴ Ancak ilerleyen dönemlerde kabul edilen “*formula*” usulünde bu sıkı şekilcilik büyük oranda ortadan kalkmıştır. Tahiroğlu / Erdoğan s. 237 vd.

⁵⁵ Bunların diğer dördü ise, “*legis actio per iudicis postulationem*”, “*legis actio per conditionem*”, “*legis actio per manus iniunctionem*” ve “*legis actio per pignoris capionem*” dir. Gerçekten de Roma hukukunda bir hak ile bu hakkın korunmasını sağlayan dava arasında sıkı bir ilişki mevcuttur. Roma hukukunda bir hakkın varlığı, onun dava edilebilir olmasına bağlıdır. Bu nedenledir ki, Roma hukukunda genel itibarıyla tek bir “*actio*” yoktur, çeşitli “*actio*” lar vardır.

⁵⁶ Tahiroğlu / Erdoğan, s. 233; O’Connor, s. 55.

⁵⁷ Bu davada ihtilaf konusu edilen mal veya parçası “*magistra*” önünde davacı tarafından hak sahibi iddiası ile sahiplenilir, davalı istihkak iddiasını dile getirir ya da iddiayı ikrar ederdi. Bu dava hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Tahiroğlu / Erdoğan, s. 233.

⁵⁸ İngiliz hukukundaki “*action in rem*” prosedürünün, mülkiyet ile ilişkilendirilmeyen talepler bakımından da uygulanması nedeniyle, Roma hukukunda sadece aynî talepler bakımından başvuru olan “*actio(n) in rem*” kavramı ile örtüşmediği yönünde bkz. Prichard / Yale, s. xxxviii.

⁵⁹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 0.24.

konvansiyona paralel düzenleme yapılması amaçlanmışsa da, bu tam anlamıyla gerçekleştirilememiştir⁶⁰.

1956 tarihli Kanunun değiştirilmesi hususu 1981 yılında “*Supreme Court Act 1981*” (“*SCA 1981*”) ile yeniden gündeme gelmişse de, gemi malikleri ile onların sigortacılarının da etkisi ile istenen sonuç elde edilememiştir⁶¹.

B. Kaynaklar

1. Milletlerarası Konvansiyonlar

a. 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu

aa. Hazırlık Süreci

Gemilerin uluslararası karakteri ve uğradığı her limanda birbirinden farklı ihtiyati haciz rejimlerine tabi olması, gerek donatan gerekse de alacaklılar açısından ihtiyati haciz rejiminin önceden kesin olarak tahmin edilmesini ve bu doğrultuda aksiyon alınmasını imkânsız kılmaktadır⁶². Zaman içinde gelişen hukuk sistemleri çerçevesinde bu belirsizliğin giderilmesi ve uluslararası yeknesaklığın temini ihtiyacı ortaya çıkmıştır⁶³.

⁶⁰ Bu konuda eleştiriler için bkz. Gaskell / Shaw, s. 472. Nitekim kanunda ihtiyati haciz ile esas yargılama arasında bir ayrım yapılmaması, mahiyetini tanımlamadığı gemi alacağının yargısal bir dayanak olarak kullanılmaya devam edilmesi, Konvansiyonlardaki taleplere ek olarak Admiralty Mahkemesinin tarihsel olarak kabul ettiği tüm taleplere yer verilmesi, Kanunun konvansiyondan ayrıldığı noktalara verilen örneklerdendir. Bkz. Jackson, **Maritime Claims**, 0.25.

⁶¹ Jackson, **Maritime Claims**, 0.27. Bu konuda ayrıca bkz. Baatz, s. 532 vd.; Hill, **Maritime Law**, s. 90.

⁶² Gerçekten de hangi şartlarla gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verileceğinin alacaklı tarafından önceden bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Zira ancak bu halde alacaklı, alacağının takibinin güvence altına alınıp alınmayacağını tespit edebilir. Bunun gibi hangi şartlarla ve hangi alacaklar için geminin ihtiyaten haczedileceğinin de borçlu tarafından bilinmesi gerekir. Borçlu da ancak bu halde gemisinin seferine devam edip edemeyeceğini anlayabilir. Bu şartlar bakımından her bir hukuk sistemindeki farklılık, geminin ihtiyaten haczedilip haczedilmeyeceğini önceden kestirmeyi güçleştirir. Bu nedenle farklı hukuk sistemlerinde farklı olan bu şartların yeknesaklaştırılması, ortaya çıkan belirsizliğin giderilmesi bakımından zorunludur. Benzer açıklamalar için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 162.

⁶³ Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 36.

İşte bu ihtiyacın giderilmesine yönelik sözleşmesel çalışmalar, 1930 yılının öncelerine dayanmaktadır. Comité Maritime International⁶⁴’ın (“CMI”) Ağustos 1930’da Anvers’te yapılacak Konferansına hazırlık sırasında ulusal katılımcılar, CMI’nin incelemesi için yeni konular önermek üzere CMI Daimi Bürosu tarafından davet edilmiştir. Fransız, Alman ve İtalyanlardan oluşan 3 ulusal katılımcı, gemilerin ihtiyati haczini yeni bir konu olarak önermişlerdir⁶⁵. Fransız ve Alman katılımcılar, ihtiyati haciz konusunu, çatma halinde yargı yetkisiyle bağlantılı olarak ele almışlar ve Alman grubu, çatma iddialarının teminatı olarak gemilerin ihtiyaten haczine ilişkin hükümlerin yer aldığı, çatma durumunda medeni yargı yetkisine ilişkin bir ön sözleşme taslağı hazırlamıştır. Ayrıca, Alman grubu, ihtiyati haczin sadece çatma ile değil, aynı zamanda gemi alacakları ve ipoteklerle de yakından bağlantılı olduğuna dikkat çekmiş, şu dört sorunun tartışılmasını önermiştir:

1. İhtiyati haciz hakkına kim sahip olacaktır?
2. Hangi gemiler ihtiyaten haczedilebilecektir?
3. Gemi nerede haczedilebilecektir?
4. İhtiyaten hacizden sonra gemi nasıl serbest kalabilecektir?

Konferans sırasında İtalyan grubu adına *Prof. Dr. Francesco Berlingieri*, haksız ihtiyati haciz halinde sorumluluk sorununu gündeme getirirken, Alman grubu adına *Dr. Sieveking*, gemilerin ihtiyati haczi konusunda tek tip bir düzenleme olmaması nedeniyle ülkesinin 1926 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nu onaylamakta tereddüt

⁶⁴ CMI, 1897’de Belçika’nın Anvers şehrinde kurulmuş, amacı deniz hukukunun bütün yönleriyle birleştirilmesine katkıda bulunmak olan, kar amacı gütmeyen uluslararası bir sivil toplum örgütüdür. Bu örgüt, ulusal deniz hukuku birliklerinin kurulmasını teşvik etmeyi ve diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmayı amaçlamaktadır. Kuruluş, 9 Kasım 2003 tarihli Kraliyet Kararnamesi ile tüzel kişilik kazanmıştır. Bu konuda bkz. <https://comitemaritime.org/about-us/> Erişim tarihi: 26.06.2021. Örgüt hakkında kapsamlı bilgi için ayrıca bkz. Okay, C.I, s. 30; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 58; Çağa / Kender, C. I, s. 17; Kalpsüz C. I, s. 20; Emine Yazıcıoğlu, **Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, 17. Tıpkı Bası, İstanbul 2022, s. 9; Atamer, C. I, s. 147; Nigel H. Frawley, “A Brief History”, **The CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations**, (<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawley.pdf>) Erişim tarihi: 26.06.2021.

⁶⁵ Francesco Berlingieri, **Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. I, A Commentary on the 1952 Arrest Convention**, 6. Bası, Londra 2017, s. 1. Ayrıca bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 162; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 35.

yaşadığına işaret etmiştir⁶⁶. Gemilerin ihtiyati haczi konusunun ele alınması önerisi İsveç ve Japon grupları tarafından desteklenmiş ve başkanın önerisi üzerine, Daimi Büro'dan soruna ilişkin ön hazırlık yapılmasını talep etmek konusunda mutabakat sağlanmıştır.

bb. Gemilerin İhtiyati Haczi Konvansiyon Taslağına İlişkin Uluslararası Düzeyde Yapılan Çalışmalar

Daimi Büro tarafından, ihtiyati haciz hakkı, gemilerin cebri satışı ve son olarak gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemelerin birleştirilmesi hakkında sorular içeren bir soru listesi hazırlanmış, bu listeye Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İsveç, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Yugoslavya ülke temsilcileri tarafından cevaplar verilmiştir.

Bu arada Daimi Büro tarafından oluşturulan Uluslararası Alt Komite, 19 Kasım 1932'de Anvers'te yapılan toplantıda, *Leopold Dor*'dan bir ön konvansiyon taslağı hazırlamasını istemiştir⁶⁷. Bu taslak, açıklayıcı bir raporla birlikte 16 Mayıs 1933'te Londra'da yapılan müteakip toplantıda Uluslararası Alt Komite'ye sunulmuştur⁶⁸. Daha sonra *Leopold Dor* tarafından, Ağustos 1933'te Oslo'da yapılacak olan CMI konferansında değerlendirilmek üzere, ihtiyati hacze ilişkin bazı konuları içeren revize taslak hazırlanmıştır⁶⁹. Söz konusu taslak hakkında katılımcı devletler tarafından ileri sürülen yoğun eleştiriler neticesinde, ortak bir metin üzerinde mutabakat sağlanamamıştır⁷⁰.

⁶⁶ Berlingieri, C. I, s. 1, 2.

⁶⁷ Francesco Berlingieri, **The Travaux Préparatoires of the International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision Between Vessels 23 September 1910 And of The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships**, 10 May 1952, Comité Maritime International, s. 234. (<https://comitemaritime.org/publications-documents/travaux-preparatoires/>) Erişim tarihi 26.05.2021; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 162.

⁶⁸ Berlingieri, C.I, s. 2; Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s.234.

⁶⁹ Fransızca taslak metin için bkz. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s.234 vd.

⁷⁰ Ayrıca, sırasıyla Alman Deniz Hukuku Derneği adına *Dr. Sieveking* ve Fransız Denizcilik Derneği adına *Lesueur* tarafından hazırlanan iki taslak daha Konferansa sunulmuş olmakla birlikte, bu taslaklar Konferansta tartışılmamıştır. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s.234.

1933 yılında yapılan Oslo Konferansı'nda⁷¹ çeşitli devlet katılımcılarının değerlendirme ve önerileri çerçevesinde, daha fazla değerlendirmesi için taslağın Uluslararası Alt Komite'ye yeniden sunulması önerilmiştir⁷². Uluslararası Alt Komite, 2 Haziran 1936'da Paris'te yapılan bir toplantıda taslağı yeniden gözden geçirmiş, bu kapsamda tüm katılımcı devletler tarafından kabul edilebilir bir çözüm bulmak için Konvansiyonu'nu kapsamında güvence altına alınan taleplerin, 1926 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda yer alan alacaklarla sınırlandırılmasına karar vermiştir. Oslo Konferansı'na sunulan taslağın 1. maddesi buna göre değiştirilirken, haksız ihtiyati haciz nedeniyle tazminat taleplerini düzenleyen ve Oslo'da birçok itiraza yol açan 5. madde de dâhil olmak üzere diğer tüm hükümler değiştirilmeden bırakılmıştır. Ne var ki bu yeni taslak da, ulusal katılımcılar tarafından olumlu karşılanmamıştır⁷³.

Bunun üzerine Alman Delegatesi *Brandt*, bir sonuca varmak için, sözleşme taslağının kapsamının bir çatmaya karışan gemilerin ihtiyati haczi ile sınırlandırılmasını ve ayrıca kardeş gemilerin ihtiyaten haczinin ("*sister arrest*") kapsam dışında bırakılmasını önermiş, bu öneri oy birliği ile kabul edilmiştir. Bunun gibi haksız ihtiyati hacizden doğan sorumlulukta geminin serbest bırakılması için yapılan masraflar dışındaki zararlar bakımından hükmedilecek tazminat konusunun

⁷¹ Bu toplantı sırasında, Kıta Avrupası hukuku ile Ortak hukuk sistemleri arasında iki temel fark ortaya çıkmıştır: Birincisi, Kıta Avrupası hukukunu benimseyen ülkelerde bir gemi, denizcilikle ilgili olsun veya olmasın herhangi bir borç ("*a maritime or non-maritime debt*") için teminat olarak ihtiyaten haczedilebilirken, Ortak hukuk sistemini benimseyen ülkelerde (özellikle İngiltere'de) bir gemi ancak sınırlı durumlarda "*actio in rem*" prosedürü çerçevesinde talepte bulunan alacaklı tarafından ihtiyaten haczedilebilmektedir. İkinci fark ise, Kıta Avrupası hukukunu benimseyen ülkelerde haksız ihtiyati haciz durumunda alacaklı, gemi malikinin uğradığı zararlardan sorumlu tutulabilirken, Ortak hukuk sistemini benimseyen ülkelerde gemi maliki, yeterli teminat sağlayarak gemiyi her zaman serbest bırakma hakkına sahip olduğu gerekçesiyle yalnızca teminat tutarını talep edebilmektedir. Bu konuda detaylı açıklama için bkz. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 242-243; Gaskell / Shaw, s. 471, 472; Ruiz Abou -Nigm, s. 47. Asser'in açıklamaları için bkz. CMI Bülteni No. 104, s. 531. Ayrıca bkz. Berlingieri, **C.I.**, s. 80. Birinci fark açısından ayrıca bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1030; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s.18, 164, 165; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 71; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 35; Nuray Ekşi, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısının "Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler"e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", **Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan**, İstanbul 2006, s. 120, 121. Konvansiyonun iki hukuk sistemi arasındaki farklılıkların uzlaştırılmasının bir yansıması olduğu hakkında Baatz, s. 531.

⁷² Berlingieri, **C.I.**, s. 2; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 162.

⁷³ Berlingieri, **C.I.**, s. 5.

ihtiyati hacze karar veren mahkemenin hukuku çerçevesinde belirlenmesi önerisi de Konferansta kabul görmüştür⁷⁴.

Konvansiyonun hazırlık çalışmaları 2. Dünya Savaşı sebebiyle bir süre kesintiye uğradıktan sonra⁷⁵, çalışmalara 1947 yılında Anvers'te yapılan toplantıda devam edilmiştir. Söz konusu toplantıda Daimi Büro, Paris'te kabul edilen Taslak metnin çok sınırlı olması nedeniyle Diplomatik Konferans tarafından dikkate almaya değer olmadığı görüşü ile iki üyesine (*Jan Asser* ve *Cyril Miller*), yeni bir soru listesi taslağı hazırlaması için görev vermiştir⁷⁶. *Jan Asser* 1949 Amsterdam Konferansı'nda yaptığı konuşmada, Taslağın İngiliz katılımcıların beklentilerine uygun olarak belli alacaklar bakımından ihtiyati haciz imkânı tanıyacak şekilde oluşturulduğuna işaret ederken, *Cyril Miller* Taslak çerçevesinde ihtiyati haczin bir koruma tedbiri ("*saisie exécutoire*") olarak düzenlendiğine vurgu yaparak, kesin hacze bağlı icra tedbirlerin Konvansiyonun uygulama alanının dışında bırakıldığını dile getirmiştir⁷⁷. Bu iki değerlendirmeye yöneltilen itirazlar sonrasında Fransız grubu adına *Jean de Grandmaison* söz alarak, Ortak Hukuka uygun olarak ihtiyati haciz imkânı tanıyan alacaklarda bir sınırlama getirilmesi⁷⁸, buna karşılık Kıta Avrupası hukukuna uygun olarak da alacağın doğumuna yol açan gemi dışında kardeş gemilerin ("*sister arrest*") ihtiyaten haczine imkân tanıyan bir düzenleme yapılması konusunda uzlaştırmacı bir öneri sunmuştur⁷⁹. 1949 Amsterdam Konferansı'ndaki bu uzlaştırmacı bu öneriye göre, gemilerin ihtiyati haczi, yalnızca 1. maddede açıklanan "deniz alacakları" ("*maritime claims*") bakımından söz konusu olabilir ve üzerinde deniz alacağı ileri sürülen gemiye ek olarak, aynı donatana ait herhangi başka bir geminin ihtiyati haczi de mümkündür⁸⁰.

⁷⁴ Berlingieri, *C.I.*, s. 5.

⁷⁵ Nitekim *Çetingil* bu kesintiye bağlı olarak Konvansiyon için yapılan hazırlık çalışmalarının iki devreye ayrıldığından söz etmektedir. *Çetingil*, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 162.

⁷⁶ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 247; Berlingieri, *C. I.*, s. 5 – 6. Kıta Avrupası hukuku ile Ortak hukuk arasında uzlaşma zeminin oluşturulması açısından üyelerden biri İngiliz temsilcisi olup, diğeri de Kıta Avrupası hukuk sistemini benimseyen Hollanda'dan seçilmiştir. *Çetingil*, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 163.

⁷⁷ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 248 – 249; Berlingieri, *C. I.*, s. 6; CMI Bülten No. 104, s. 531, 535 - 536.

⁷⁸ Bu konuda bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 73.

⁷⁹ Söz konusu konuşmanın Fransızca tam metni için bkz. CMI Bülten No. 104, s. 549-550.

⁸⁰ Gaskell / Shaw, s. 471. Öte yandan Taslakta ayrıca alacağın esasına ilişkin geçerli olacak uluslararası yargı yetkisi hakkında bir hüküm de yer almaktadır. Hükümün orijinal metninde, geminin ihtiyaten haczedildiği devletin mahkemelerinin her zaman uyuşmazlığın esasını çözme yetkisine sahip olduğu

Bu öneri sonrasında Konferans, Daimi Büro'dan bir Uluslararası Komisyon atamasını talep etmiş ve bu Komisyonun, gemilerin ihtiyati haczi konusu ile ortak bir düzen sağlayacak şekilde, bu konu ile doğrudan veya dolaylı bağlantılı tüm sorunlar üzerinde inceleme yapması istenmiştir⁸¹. Bu kapsamda Daimi Büro tarafından tayin edilen Uluslararası Alt Komite, 8 ve 9 Aralık 1950 tarihinde “*Asser / Miller Taslağı*”nı Paris’te yaptıkları toplantıda değerlendirmişlerdir. Toplantı sonucunda *Asser / Miller* tarafından ikinci bir taslak hazırlanmış ve bu taslak, Uluslararası Alt Komite’nin 13 ve 14 Nisan 1951’de Anvers’te yapılan müteakip toplantısında ele alınmıştır. *Asser / Miller* daha sonra üçüncü bir taslak hazırlamış ve bu taslak da Eylül 1951’de Napoli’de düzenlenen CMI Konferansına sunulmuştur⁸². Sözleşme taslağı Konferansta tartışılmış, tartışmalar neticesinde haksız ihtiyati haciz sorumluluğuna ve alacağın esası hakkında yargı yetkisine ilişkin hükümler revize edilmiş ve Konferans sırasında onaylanmıştır⁸³.

Daha sonra 2-10 Mayıs 1952 tarihleri arasında Brüksel’de yapılan Diplomatik Konferansta haksız ihtiyati haciz (“*wrongful arrest*”) sorumluluğu konusu da tartışılmış ve bu husus, ulusal hukukların düzenlemelerine bırakılmıştır⁸⁴. Bununla birlikte söz konusu toplantıda mutabakat sağlamak açısından, Napoli’de kabul edilen metne, mahkemenin veya ihtiyati haczin ya da başvurusunun yapıldığı ülkenin diğer uygun adli makamlarının, davacının iç hukuka göre haksız ihtiyati hacizden sorumluluk için yeterli kefalet veya başka bir teminat vermesine hükmedebileceğine ilişkin madde eklemişse de, bu eklemeye karşı İngiliz delegesi tarafından güçlü muhalefet ileri sürülmüştür⁸⁵. Nihayetinde Avusturya, Almanya ve İskandinav ülkeleri çekimser kalsa da, İngiliz delegesinin yaklaşımı doğrultusunda Napoli’deki metin üzerinde mutabakat sağlanmıştır. Söz konusu taslak daha sonra Belçika, Brezilya,

kabul edilmişken, daha sonra Fransız delegenin güçlü muhalefetine ardından ihtiyati haciz yeri mahkemesinin yalnızca (1) alacaklının yerleşim yerinin veya iş yerinin bu devlette bulunması, (2) deniz alacağının bu devlette doğması, (3) deniz alacağının geminin ihtiyaten haczedildiği sefer sırasında doğması (4) talebin çatmaya veya (5) kurtarmaya ilişkin olması halinde uyuşmazlığın esasını çözme yetkisine sahip olacağı kabul edilmiştir. Berlingieri, **C.I.**, s. 7.

⁸¹ Berlingieri, **C.I.**, s. 6.

⁸² Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 250 – 251.

⁸³ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 251.

⁸⁴ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 253.

⁸⁵ Bu ekleme ayrıca, haksız ihtiyati haciz durumunda tazminat talep hakkının açıkça tanındığı farklı bir metin sunan İskandinav delegesini de tatmin etmemiştir. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 254.

Mısır, Yunanistan, İtalya, Japonya, Lübnan, Monako, Vatikan, Hollanda, Tayland, Birleşik Krallık ve Yugoslavya tarafından onaylanmış, sadece haksız tutuklama sorununu düzenleyen 6. madde oy çokluğu ile kabul edilmiş, diğer tüm maddeler oybirliği ile benimsenmiştir⁸⁶.

Sonuç olarak yetmişten fazla ülkenin taraf olduğu bu Konvansiyon, uluslararası alanda gemilerin ihtiyati haczini tüm yönleri ile düzenlemek bakımından oldukça önemli bir rol üstlenmiştir⁸⁷.

b. 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu

aa. CMI Çalışması

1952 Brüksel Konvansiyonu'ndan farklı olarak, 1999 Cenevre Konvansiyonu IMO işbirliğiyle UNCTAD öncülüğünde oluşturulmuş olmakla birlikte, sürecin başında CMI tarafından da büyük destek sağlanmıştır⁸⁸. Gerçekten de IMO ve UNCTAD, gemilerin ihtiyati haczi konusundaki çalışmalarda CMI tarafından oluşturulan 1952 Brüksel Konvansiyonunun revizyonunu değerlendirme kararı almıştır. Bu kapsamda 1952 Brüksel Konvansiyonu ile ilgili olarak CMI Yürütme Konseyi tarafından atanan CMI Uluslararası Alt Komitesi, özellikle (1) deniz alacakları listesine yapılması gereken eklemeler, (2) donatan dışındaki kişilere yönelik talepler bakımından bir geminin ihtiyaten haczedilip haczedilemeyeceği ve (3) ihtiyati haczin her koşulda yargı yetkisini doğurup doğurmayacağı hususları konusunda değerlendirme yapmıştır. Yapılan bu değerlendirme çerçevesinde Uluslararası Alt Komite tarafından, yapılacak değişikliklerin niteliği ve niceliği göz önünde bulundurularak 1952 Brüksel Konvansiyonundaki değişikliklerin bir protokol çerçevesinde yapılması yerine, yeni bir konvansiyonun kabul edilmesinin daha verimli olacağı sonucuna ulaşılmıştır. Bu çerçevede 1985 yılında Lizbon Taslağı⁸⁹ olarak

⁸⁶ Berlingieri, *Travaux Préparatoires*, s. 255; Berlingieri, *C.I.*, s. 7.

⁸⁷ Tetley, *Arrest*, s. 1899; Tetley, *Liens and Claims*, s. 958.

⁸⁸ Buna ilişkin bkz. Isıkova, s. 2; Gaskell / Shaw, s. 470.

⁸⁹ “*The Draft Revision of the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952*”

bilinen yeni bir taslak hazırlanmış ve oy çokluğu ile kabul edilmiştir⁹⁰. Söz konusu Taslak, 1967 Cenevre Konvansiyonu'nun revize edilmiş taslağı ile birlikte IMO ve UNCTAD'a sunulmuş ve böylelikle 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun hazırlığına ilişkin temeller atılmıştır.

bb. Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği ile İlgili Konular Üzerine Ortak Hükümetler Arası Uzmanlar Grubu (JIGE)

CMI tarafından sunulan taslak sonrasında IMO Hukuk Komitesinin önerisi ve UNCTAD Uluslararası Denizcilik Mevzuatı Çalışma Grubu 6(XI) Kararı çerçevesinde, gemi rehni ve gemilerin ihtiyati haczi konularında çalışmak üzere “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği ile İlgili Konular Üzerine Ortak Hükümetler Arası Uzmanlar Grubu”⁹¹ (=“JIGE”) kurulmuştur⁹². Bu Uzmanlar Grubunun çalışma konuları, (1) Gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipotekleri hakkında konvansiyonlar ve ihtiyati haciz gibi icra prosedürlerinin revize edilmesi, (2) bunlar hakkında model kanun ya da kılavuzlar hazırlanması ve (3) gemi alacaklısı hakkı ile gemi ipoteğinin uluslararası tescilinin uygulanabilirliğini belirleme şeklinde tespit edilmiştir⁹³. Gemi Alacaklılarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Sözleşmenin Taslak maddelerinin onaylanmasından sonra, IMO-UNCTAD Ortak Hükümetlerarası Uzmanlar Grubu, IMO ve UNCTAD Sekreterlikleri tarafından hazırlanan bir not temelinde, bu konuda nihai metnin bir diplomatik konferans tarafından kabul edilmesi sonrasına kadar, gemilerin ihtiyati haczi konusunun değerlendirilmemesi yönündeki tavsiyeyi kabul etmiştir. Böylelikle 1993 Cenevre Konvansiyonu⁹⁴ kabul edilene kadar gemilerin

⁹⁰ Francesco Berlingieri, **Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. II, A Commentary on the 1999 Arrest Convention**, 6. Bası, Londra 2017, s. 1. Söz konusu taslak metnine <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> linkinden ulaşabilmek mümkündür. Ayrıca bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 70; Gaskell / Shaw, s. 470.

⁹¹ “Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects”

⁹² Gaskell / Shaw, s. 471.

⁹³ Berlingieri, C. II, s. 2.

⁹⁴ “International Convention on Maritime Liens and Mortgages” (Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme) TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 392 (1320 ilâ 1327 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar). 1993 Cenevre Konvansiyonu'nun İngilizce aslı ve Türkçe tercümesi için bkz. Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I**, 1. Bası, İstanbul 2013, s. 52 vd. Konvansiyon hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Francesco Berlingieri, “The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 - An Analysis of its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires,” **CMI Yearbook 1996**, I (Antwerp), s. 225; Francesco Berlingieri, “The 1993 Convention on Maritime

ihtiyati haczine ilişkin yeni bir sözleşme çalışması yapılmamıştır. Mayıs 1993’de, 1993 Cenevre Konvansiyonunun uygun bulunması sonrasında, 1952 Brüksel Konvansiyonunun gözden geçirilmesi için yeniden çalışmalara başlanması önerisi kabul edilmiştir⁹⁵.

aaa. 5-9 Aralık 1994 Toplantısı (JIGE 7. Oturumu)

Cenevre’de gerçekleştirilen ve ihtiyati haciz konusuna ilişkin ilk toplantı olan JIGE 7. toplantısında, IMO ve UNCTAD Sekreterlikleri, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin çalışmalarında 1985 Lizbon Taslağının esas alınmasına karar vermiştir⁹⁶. Bu tarihler arasında 2 resmî, 5 gayri resmî olmak üzere toplam 7 toplantı yapılmış ve toplantılarda esas alınan Lizbon taslağının 1., 3. ve 5. maddeleri başta olmak üzere taslak maddelerinin çoğu müzakere edilmiştir⁹⁷.

Bu müzakereler çerçevesinde, IMO ve UNCTAD Sekreterlikleri tarafından 7 ve 8 Ekim 1995’te yapılması kararlaştırılan 8. oturumda değerlendirilmek üzere “Birinci Taslak Maddeleri” olarak anılan “Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin bir konvansiyon taslağı” hazırlanmıştır⁹⁸.

bbb. 7 ve 8 Ekim 1995 Toplantısı (JIGE 8. Oturumu)

Londra’da gerçekleştirilen toplantıda, Alman delegesi tarafından, hazırlanacak konvansiyonda deniz alacağının sınırlı sayıda (“*numerus clausus*”) olmayacak şekilde örnekseme sayılması hususu tartışmaya açılmıştır⁹⁹. Bu tartışmayı, bazı delegelerin, önceki oturumda herhangi bir karar alınmadığı ve özellikle de Lizbon Taslağı’nın gelecekteki çalışmaların temeli olarak kabul edilmesi konusunda bir fikir birliğine

Liens and Mortgages”, **LMCLQ** 1995, s. 57; David, C. Jackson, “International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993” **LMCLQ** 1994, s. 12-15; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – II Ders Kitabı**, 1. Bası, İstanbul 2016, s. 613; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 65 vd.; Cüneyt Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, 1. Bası, İstanbul 2012. Konvansiyonun tercümesi için bkz. Didem Algantürk, “1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme”, **AÜHFD**, C. VI, S. 1-4 (2002), s. 391 – 399.

⁹⁵ Berlingieri, **C. II**, s. 3.

⁹⁶ Berlingieri, **C. II**, s. 3, 182.

⁹⁷ Berlingieri, **C. II**, s. 3.

⁹⁸ Berlingieri, **C. II**, s. 3.

⁹⁹ Berlingieri, **C. II**, s. 3.

varılmadığı görüşünü ifade ederek, Almanya'nın tutumunu desteklediği bir tartışma izlemiştir¹⁰⁰.

Bu tartışmalardan sonra Uzmanlar Grubu, müzakereler için bir temel olarak Birinci Taslak Maddelerini kullanmaya ve ayrıca çalışmanın sonucunun bir protokol yerine yeni bir konvansiyonda somutlaştırılmasına karar vermiştir¹⁰¹. Müzakere özellikle 1952 Brüksel Konvansiyonu m. 3/4'ün yerini alması amaçlanan 3. madde etrafında devam etmiştir. Bu kapsamda Amerika Birleşik Devletleri delegesi, *lex fori* tarafından tanınan gemi alacaklısı haklarının da ihtiyati haciz hakkı vermesi önerisini sunmuştur¹⁰².

ccc. 2-6 Aralık 1996 Toplantısı (JIGE 9. Oturumu)

Cenevre'de gerçekleştirilen toplantıda¹⁰³, gemilerin ihtiyati hacze ilişkin en temel hususlar müzakere edilmiştir. Bu toplantıda JIGE tarafından hazırlanan gemilerin ihtiyati haczi ile ilgili taslak maddeler dikkate alınmıştır¹⁰⁴. Konvansiyonun temelini oluşturan bu toplantıda dikkate alınan madde hükümleri konusunda yapılan değerlendirmeler ile varılan sonuçları şu şekilde özetlemek mümkündür¹⁰⁵:

aaaa. Madde 1 - Tanımlar

Toplantıda, ihtiyati hacze konu alacakların (deniz alacaklarının) sınırlı sayıda olup olmayacağı konusu ile ilgili olarak, 1952 Brüksel Konvansiyonuna benzer bir yaklaşım benimsenip, kapsamlı bir deniz alacakları listesi sunulması mı yoksa kapsamlı olmayan bir listeyi koruyarak daha esnek bir yaklaşım benimsenmesi mi gerektiği konusu müzakere edilmiştir¹⁰⁶. Konuyla ilgili birçok delege sınırlı sayı yerine

¹⁰⁰ Berlingieri, C. II, s. 3.

¹⁰¹ Berlingieri, C. II, s. 3 – 4.

¹⁰² Berlingieri, C. II, s. 4.

¹⁰³ 6 Şubat 1997 tarihli toplantı tutanağının İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹⁰⁴ JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39 dokümanını da içeren Gemilerin İhtiyati Haczi Konvansiyonuna ilişkin Taslak Maddeler (“*Draft articles for a Convention on Arrest of Ships*”). Söz konusu metne erişmek için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹⁰⁵ Bu konuda daha kapsamlı bilgi için bkz. Lynn, s. 461 vd.

¹⁰⁶ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 9, alt para. 2. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021). Bunun

örnekseme yönteminin tercih edilmesi gerektiğini belirtirken, diğerleri deniz alacakları listesinde sınırlı sayı ilkesinin esas alınması gerektiğine işaret etmiştir. Bunun üzerine, konunun önemine dikkat çekilerek, bu hususun ilerleyen aşamada karara bağlanması sonucuna varılmıştır¹⁰⁷.

Diğer yandan CMI gözlemcisi bu fıkra bakımından, “deniz alacakları” ve “gemi alacaklısı hakkı” arasındaki ilişkiyle ilgili olarak, 1993 Cenevre Konvansiyonunda tanınan gemi alacaklısı hakkının, “deniz alacakları” tanımının kapsadığı durumlarda, “gemi alacaklısı haklarının” doğası gereği “deniz alacakları”ndan daha kısıtlayıcı olduğundan söz ederek, yapılacak konvansiyonda “gemi alacaklısı hakkı” ifadesine yer verilmemesi gerektiğini belirtmiştir¹⁰⁸.

Bu kapsamda yorumların Grup raporuna yansıtılması, Gayri Resmî Çalışma Grubu yazısının rapora eklenmesi ve Madde 1/1 dahil olmak üzere tüm taslak maddelerin temiz bir metnin oluşturulması konusunda mutabakata varılmıştır¹⁰⁹.

İhtiyati haczin tanımına ilişkin olarak Japon ve İngiliz delegeleri başta olmak üzere birçok delege tarafından görüş bildirilmiştir. Uzmanlar Grubu, bu fıkra için yeni bir metin önerisinde bulunmuş ve bu öneri metni üzerinde çeşitli değişiklikler göz önünde bulundurarak mutabakat sağlanmıştır¹¹⁰. Bununla birlikte, konunun önemi nedeniyle önerilen tanımın daha fazla dikkate alınması gerekebileceği hususu da Uzmanlar Grubu tarafından vurgulanmıştır.

yanında bir delege, her bir deniz alacağının genel terimlerle açıklanması ve madde 3(1)'in, alacağın bir gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınıp alınmadığına ve donatanın borçtan şahsen sorumlu olup olmadığına bakılmaksızın ihtiyati hacze izin vermesi koşuluyla kapalı bir listenin kabul edilmesini önermiştir.

¹⁰⁷ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 9, alt para. 3. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021); Berlingieri, C.II, s. 4.

¹⁰⁸ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 9, alt para. 5. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021). Bu konuda ayrıca bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 70, 71.

¹⁰⁹ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 11, alt para. 15. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹⁰ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 11, alt para. 19. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021); Berlingieri, C.II, s. 4.

Taslak metnin birinci maddesinin üçüncü fıkrasında öngörülen “kişi” tanımının İngiltere’nin önerisi doğrultusunda değiştirilmesi konusunda mutabakat sağlanmıştır¹¹¹.

Taslak metnin birinci maddesinin dördüncü fıkrası ile ilgili olarak, bir delege, ihtiyati hacze ancak iddia konusu talebin karşılanmama riski varsa izin verilmesi gerektiği görüşünü bildirmiş, ancak bu görüş, Uzmanlar Grubu tarafından kabul edilmemiştir. Bu bağlamda, tanımlar kısmında Konvansiyonun diğer maddelerinde ele alınması gereken esasa ilişkin hususlara yer verilmemesi gerektiğine dikkat çekilmiştir¹¹².

Taslak metnin birinci maddesinin beşinci fıkrası ile ilgili olarak herhangi bir değerlendirme yapılmamış, Uzmanlar Grubu bu fıkranın mevcut halinin korunmasını kabul etmiştir¹¹³.

bbbb. Madde 2 – İhtiyati haciz yetkisi

İhtiyati haciz kararı verme ve geminin serbest bırakılmasına ilişkin birinci fıkra bakımından çeşitli delegeler tarafından birtakım öneriler¹¹⁴ ileri sürülmüşse de, 1952 Konvansiyonun 4. maddesinde olduğu gibi, “Akit Devlet”e yapılan atfın dahil edilmesine ilişkin Birleşik Krallık tarafından yapılan öneri kabul edilmiştir¹¹⁵.

¹¹¹ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 12, alt para. 23. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹² 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 12, alt para. 24. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹³ Bununla birlikte bazı ülke delegeleri, bu maddenin İspanyolca metninin, İngilizce metnine uygun olarak, hükmün ifade şeklinin olumsuz bir ifade yerine olumlu olacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerektiğini önermiştir. 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 12, alt para. 26. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹⁴ Bu öneriler için bkz. 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 12, 13, alt para. 27 – 29. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹⁵ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 13, alt para. 30. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

Hükmün ikinci fıkrasına, hüküm “*Bir gemi yalnızca ... ile ilgili olarak ihtiyaten haczedilebilir*” şeklini alması için “*Bir gemi*” ifadesinden sonra “*yalnızca*” ifadesinin eklenmesine karar verilmiştir¹¹⁶.

Hükmün üçüncü fıkrasına ilişkin olarak, yola hazır geminin haciz muafiyeti konusunda uzun tartışmalar yaşanmış¹¹⁷ ve “*ya da sefere başlamış*” (“*or is sailing*”) ifadesinin parantez içerisinde kalması gerektiği yönünde karar verilmiştir¹¹⁸.

Hükmün dördüncü fıkrasına ilişkin olarak “*teminat elde etmek amacıyla*” (“*for the purpose of obtaining security*”) ifadesinin silinmesi önerisi dışında İngiltere’nin teklifi olduğu gibi kabul edilmiştir¹¹⁹.

Hükmün beşinci fıkrasına ilişkin olarak, İngiliz delegesinin önerisi doğrultusunda, hükümde geçen “*talep edildiği veya icra edildiği*” (“*is demanded or has been effected*”) ifadesi “*yapıldığı veya başvurulduğu*” (“*was made or applied for*”) olarak değiştirilmiştir¹²⁰.

¹¹⁶ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 13, alt para. 31. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹⁷ Gerçekten de Uluslararası Deniz Ticareti Odası gözlemcileri “*or is sailing*” ifadesinin metinden çıkarılmasını önermişler, bazı delegeler de bu ifadenin metinde kalması gerekliliğine işaret etmişlerdir. Bu delegelere göre, bu ifadenin çıkarılması, Devletin yabancı bir gemiyi alıkoyma yetkisine bir sınırlama getirdiği şeklinde yorumlanabilir. Öte yandan toplantıda bu konudaki müzakerelerde taraf devletin yargı yetkisinin sınırlarının belirlenmesi gerekliliğine de vurgu yapılmıştır. Bu konuda tartışmalar için bkz. 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 13-14, alt para. 32-37. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹¹⁸ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 14, alt para. 38. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021). Bu konuda mutabakat sağlanamadığı yönündeki değerlendirme için bkz. Berlingieri, C.II, s. 4, dn. 17.

¹¹⁹ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 14, alt para. 39. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁰ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 14, alt para. 42. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

cccc. Madde 3 – İhtiyati haciz hakkının kullanılması

Bu madde bakımından toplantıda çeşitli öneriler sunulmuştur¹²¹. Nihayetinde Amerika Birleşik Devletleri delegesinin önerisi doğrultusunda madde metninde aşağıdaki değişiklikler yapılmıştır¹²²:

(1) (a) bendine 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 4. maddesindeki “*Geminin donatanı, çıplak gemi kiracısı, yöneticisi veya işleteni aleyhine talepler*” (“*claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel*”) ifadesinin eklenmesi,

(2) (b) bendine, 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 6. maddesindeki benzer sözcüklerin eklenmesi ve parantez içine alınması,

(3) (c) bendinde “*gemi rehni, gemi ipoteği ya da gemi üzerindeki aynı nitelikteki bir tescil edilebilir (aynî) yükümlülük*” (“*a mortgage or an 'hypothèque' or registrable charge of the same nature*”) ifadelerine yer verilmesi,

(4) Uzmanlar Grubu Taslağının (“JIGE(IX)”) (d) (ii) alt paragrafı ile 2 (b) paragrafının parantez içine alınması,

(5) “*fiziksel kayıp ve zararlar*” (“*physical loss or damage*”)’dan sonra “*haksız fiile dayanan*” (“*based on tort*”) ibaresine parantez içinde yer verilmesi.

dddd. Madde 4 – Geminin serbest bırakılması

Maddenin birinci fıkrası bakımından Japon delegesinin, geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda geminin ihtiyaten haczedilmesi durumunda, teminat vasıtasıyla geminin zorunlu olarak serbest bırakılması durumu dışında 1952 Konvansiyonuna dönülmesi önerisi kabul edilmiş, ikinci fıkrası bakımından ise, İngiltere’nin “*geminin değerini aşmayan*” (“*not exceeding the value of the ship*”) ifadesinin eklenmesi,

¹²¹ Bu konuda bkz. 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 14 – 19, alt para. 50 – 64. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²² 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 19, alt para. 65. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbig14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

ifadesinin çıkarılmasına ilişkin önerisi kabul edilmeyerek bu ifadenin köşeli parantez içerisinde de olsa korunmasına karar verilmiştir¹²³.

eeee. Madde 5 – Yeniden ve birden çok ihtiyati haciz hakkı

Uzmanlar Grubu, yeniden ve birden çok ihtiyati haciz konusunda iki alternatifli taslak metni üzerinde yaptığı müzakere çerçevesinde, taslakta, (c) bendi köşeli parantez içerisinde kalmak üzere birinci alternatifin korunması, ikinci alternatifin ise silinmesi yönünde karar kılmıştır¹²⁴.

ffff. Madde 6 – İhtiyaten haczedilen gemilerin maliklerinin ve kiracılarının korunması

Hükmün birinci fıkrasının 1(a) ve 2(a) bentlerindeki “*haksız*” (“*unjustified*”) kelimesinin köşeli parantez içerisinde kalmasına, diğer hususların değiştirilmemesine karar verilmiştir¹²⁵. Hükmün diğer fıkralarında da herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

gggg. Madde 7 – Davanın esası hakkında yetki

Hükmün beşinci paragrafına “*yetkili mahkeme*” (“*competent court*”) ifadesinden sonra “*ya da hakem heyeti*” (“*or arbitral Tribunal*”) eklenmiş, bu değişiklik dışında metin olduğu gibi korunmuştur¹²⁶.

¹²³ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 19 – 20, alt para. 68 – 71. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁴ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 21, alt para. 83. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁵ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 22, alt para. 87. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁶ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 23, alt para. 92. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

hhhh. Madde 8 – Uygulama alanı

Hükmün birinci fıkrasına “*herhangi bir taraf devletin yetkisi*” (“*jurisdiction of any State Party*”) ifadesinin eklenmesine karar verilmiş¹²⁷, diğer fıkralarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

ddd. Cenevre Diplomatik Konferansı (1-12 Mart 1999)

Cenevre’de gerçekleştirilen Diplomatik Konferanstaki tartışmaların temelini, IMO ve UNCTAD Sekreterlikleri tarafından yeni bir dizi Taslak Maddeler¹²⁸ oluşturmaktadır¹²⁹.

Bu şekilde oluşturulan Konvansiyon metni Konferans tarafından 12 Mart 1999 tarihinde kabul edilmiş, böylelikle 1999 Cenevre Konvansiyonu ortaya çıkmıştır¹³⁰.

2. Ulusal Düzenlemeler

a. 6267 Sayılı Kanun Dönemi

aa. Genel Olarak

6267 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹³¹ (eTK) döneminde, gerek eTK’da ve gerekse de İİK’da gemilerin ihtiyati haczine ve hatta deniz icra hukukuna ilişkin konuları toplu şekilde düzenleyen ayrı bir bölüm bulunmamaktaydı¹³². Bu konular ihtiyaç duyulduğu ölçüde eTK’da yer alan bazı hükümlerle düzenlenmiş, zaman içerisinde ortaya çıkan sorunlara çözüm getirilmek üzere ihtiyaç duyulan hususlar, bu düzenlemelerle yasal

¹²⁷ 6 Şubat 1997 tarihli Rapor, s. 24, alt para. 102. İngilizce metni için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁸ “Draft Articles for a Convention on Arrest of Ships”, IMO LEG/MLM 42 ile UNCTAD TD/B/IGE.1/5 dokümanı. Söz konusu metne erişmek için bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tdbige14_en.pdf (Erişim tarihi: 27.06.2021).

¹²⁹ Konferans sırasında kurulan Ana Komite tarafından ele alınan bu taslak maddelere ilişkin müzakerelere, hazırlık çalışmaları metninden ulaşılabilir. Bu konuda bkz. Berlingieri, C. II, s. 5 ve özellikle 175 vd.

¹³⁰ Berlingieri, C.II, s. 5; Algantürk Light, Cenevre Sözleşmesi, s. 36.

¹³¹ RG. T. 9.7.1956, S. 9353.

¹³² Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 72; Franko / İzveren / Çalık, s. 402; Atamer, Seferden Men, s. 280.

zemine bağlanmıştır¹³³. Bunlar dışında kalan deniz icra hukukuna ilişkin hususlar bakımından İİK uygulanmıştır¹³⁴.

Aşağıda ilgili düzenlemelere deniz icra hukuku genelinde ve gemilerin ihtiyati haczi özelinde kısaca temas edilecektir¹³⁵.

bb. Deniz icra hukukuna ilişkin düzenlemeler

Rehinli alacaklıların takibinde yapılacak ihbar bakımından eTK m. 1077/2 hükmünde İİK m. 145 vd. hükümleri çerçevesinde borçluya yapılması gereken ihbar ve tebliğlerin gönderilene (gönderilen bulunmaz veya yükü teslim almaktan imtina ederse taşıtana) yapılacağı düzenlemesine yer verilmiştir.

İcra takibinin tarafları ve tarafın temsili bakımından eTK m. 1176/2, 1232/2 ve 1242/2, b.2’de özel düzenlemeler yapılmış ve kaptana takipte temsil yetkisi tanınmıştır¹³⁶.

Takip yolunun seçilmesindeki özellikler bakımından eTK m. 1242/2, b.1 hükmü çerçevesinde İİK m. 43’teki genel kurala gemi alacaklıları lehine bir istisna getirilmiş ve bu alacaklıların önce rehne başvurma zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır¹³⁷. Geminin cebri icra yoluyla geminin satışı halinde, satış işleminin sonucu konusunda eTK m. 1245’te, rehin hakkının derece ve sırası ise eTK m. 1247 vd. hükümlerinde özel olarak düzenlenmiştir.

¹³³ Bu şekilde yapılan düzenlemenin ilgili hükümler arasında uyumsuzluklar ve kopukluklar doğurduğu yönünde eleştiriler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 5; Atamer, **Seferden Men**, s. 280. Ayrıca bkz. Kamil Yıldırım / Nevhis Deren Yıldırım, **İcra ve İflas Hukuku**, 8. Baskı, İstanbul 2021, s. 391.

¹³⁴ Kanunda İİK hükümlerine atıf yapıldığı da görülmektedir. Sözgelimi sicile kayıtlı olmayan gemilerin satışı konusunda uygulanacak hükümler bakımından eTK m. 1242/2, b.3 hükmü çerçevesinde İİK m. 112-121 hükümlerine atıf yapılmıştır.

¹³⁵ 6762 sayılı kanun dönemi deniz icra hukukunu bütünüyle alan eserler bakımından bkz. Çağa / Kender **C. III**, s. 103 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 446 vd.

¹³⁶ Çağa / Kender, **C. III**, s. 110 – 111; Kender / Çetingil, s. 224 vd.

¹³⁷ Akyazan, s. 12; Çağa / Kender, **C. III**, s. 104 – 105; Kender / Çetingil, s. 224.

cc. Özel olarak gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemeler

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından eTK’da yer alan şu şekilde özetlemek mümkündür:

Kanunun 892. maddesinde yola hazır geminin ihtiyaten haczedilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Buna göre, söz konusu yolculuk dolayısıyla yapılan borçlar dışında yola çıkmaya hazır gemi cebri icra yoluyla satılamayacağı gibi, ihtiyaten haciz de edilemez¹³⁸.

6762 sayılı Kanunun 858. maddesinde inşa halindeki gemiler üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının sicile şerhi düzenlenmiş¹³⁹, gemi sicilinde yer alan şerhin koruyucu etkisi bakımından ise, eTK m. 879/3 hükmünde özel düzenlemeye yer verilmiştir¹⁴⁰.

Deniz ödücüne ilişkin olarak gemi varma limanına ulaşınca, alacaklının deniz ödücüne karşı rehnedilmiş şeylere ihtiyati haciz koydurabileceği eTK m. 1171/2 çerçevesinde hükme bağlanmış, hükmün son cümlesinde alacaklının ihtiyati haciz sebepleri bakımından delil gösterme mecburiyeti kaldırılmıştır¹⁴¹.

Gemi üzerindeki kanunî rehin haklarına rağmen, gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin gemiyi ihtiyaten haczettirebilmeleri eTK m. 1242 çerçevesinde kabul edilmiştir¹⁴².

b. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Dönemi

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda birçok alanda köklü değişiklikler yapılmış olup, hiç şüphesiz gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler bu değişikliklerin en

¹³⁸ Çağa / Kender, C. III, s. 124 vd., Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 68 vd; Atamer, **Seferden Men**, s. 291 vd. Bu konuda kapsamlı açıklama için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, I, E, 2, e, bb.

¹³⁹ eTK m. 859 hükmü çerçevesinde, ihtiyati veya icrai haciz kararı almış olan alacaklı, icra memurunun tezkeresi üzerine yapının mahsus sicile tescilini isteyebilmekteydi.

¹⁴⁰ Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 36 vd.

¹⁴¹ Hüküm hakkında bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 6; Kerim Atamer, “Gemilerin İhtiyati Hacinde Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar”, **DHD**, Y.2, S. 1, 1997, s. 80.

¹⁴² Kender / Çetingil, s. 224, 225; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 7; Atamer, **Güncel Sorunlar**, s. 80.

başında gelmektedir¹⁴³. Gerçekten de “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” hakkındaki Sekizinci kısımda, gemilerin ihtiyati haczinin kapsamlı bir şekilde düzenlendiği görülmektedir. Bu düzenleme yapılırken, büyük oranda 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu’nun hükümleri esas alınmış, Konvansiyon’un 2 nci maddesinin dördüncü fıkrası çerçevesinde, ihtiyati haczin usulüne ilişkin olarak Konvansiyon’un *lex fori*’ye bıraktığı hususlarda, İİK hükümleri dikkate alınarak özel kurallar sevk edilmiştir¹⁴⁴. Böylelikle bir yandan uluslararası düzenlemelerle tam uyum sağlanması amaçlanmış, öte yandan iç hukuk düzenlemeleri de bütünlük oluşturulmak istenmiştir.

Gemilerin ihtiyati hacine ilişkin hükümlere bakıldığında, esas itibariyle alacaklı ile borçlu arasında çıkarlar dengesinin korunması hususunun ön planda tutulduğu görülmektedir¹⁴⁵. Sadece deniz alacakları bakımından ve yine sadece borçlunun mülkiyetindeki gemilerin ihtiyaten hacine olanak tanınması¹⁴⁶, ihtiyati haciz kararı verme konusunda yetkili mahkemelerin sınırlandırılması, buna mukabil bu alacakların rehinle temin edilmesi halinde dahi ihtiyati haczin mümkün olması, alacağın deniz alacağı niteliğinde olmasının başlı başına ihtiyati haciz sebebi olarak görülmesi¹⁴⁷ bu çıkarlar dengesinin korunması amacına hizmet eden belli başlı düzenlemelerdir. Benzer şekilde ihtiyati haciz için alacaklının göstermesi gereken teminata ilişkin TTK m. 1363 hükmünde de, gemilerin özelliği dikkate alınarak çıkarlar dengesinin korunması amacıyla İİK’den farklı bir miktar öngörülmüştür.

Öte yandan TTK’daki gemilerin ihtiyati hacine ilişkin hükümler bakımından İİK ile tamamen bağlantı koparılmamış, TTK m. 1351 hükmü¹⁴⁸ ile İİK hükümlerinin

¹⁴³ Yeni düzenlemeye yol açan sebeplere ilişkin kapsamlı açıklamalar için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 165 vd.

¹⁴⁴ Kender / Çetingil, s. 247, 248; N. Kula Değirmenci, “Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, **Public and Private International Law Bulletin**, C. 41, S. 1, s. 87. Bkz. TTK Gerekçesi, 1352 ilâ 1376 üncü Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

¹⁴⁵ Buna ilişkin açıklamalar bakımından bkz. Atamer, **C. IV**, s. 169 vd.; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 12; Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 47.

¹⁴⁶ Gemi üzerinde sınırlı aynî hakların takibinde mülkiyet şartı aranmaz.

¹⁴⁷ Buna ilişkin kapsamlı eleştiri için bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 2, c.

¹⁴⁸ “Buradaki amaç, deniz ticareti hukukunda cebri icranın İİK’ya göre özelliği olan hususlarını hükme bağlamaktır. Bu amaçla birinci fıkra, bu kısım hükümleri ile anılan Kanun arasındaki bağlantı tesis edilmiş ve bu kısımda hüküm bulunmayan bütün hususlarda İİK’ya müracaat edileceği açıklığa

tamamlayıcı olarak uygulanmasına imkân tanınmıştır¹⁴⁹. Böylelikle gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerin, İİK'nın ilgili oldukları maddelerle bir arada uygulanması hedeflenmiştir¹⁵⁰.

c. Türkiye'nin 1999 Cenevre Konvansiyonu'na Taraf Olmasından Sonraki Dönem

Türkiye, 02.03.2017 tarihli 6904 sayılı Kanun¹⁵¹'la, 12 Mart 1999 tarihli “Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme¹⁵²”ye beyanla katılmayı uygun bulmuştur. Kanun ile bir yandan 1999 Cenevre Konvansiyonuna taraf olunmuş, diğer yandan da 1926 Brüksel Konvansiyonu ile bu Konvansiyona ek olarak 24.05.1934 tarihinde Brüksel’de imzalanan 14.02.1955 tarihli ve 6468 sayılı Kanun uyarınca Türkiye’nin taraf olduğu Protokolün saklı tutulması öngörülmüştür¹⁵³. Dolayısıyla Türkiye 1999 Cenevre Konvansiyonu’nu 1934 Protokolü ile değişik 1926 Brüksel Konvansiyonuna saklı tutulan husus bakımından aykırı olmadığı ölçüde uygulayacaktır.

Öte yandan Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği’nin resmi internet sitesinde Türkiye 11 Eylül 2019 tarihi itibaren Konvansiyonun tarafı olarak gösterilmektedir¹⁵⁴.

kavuşturulmuştur. Dolayısıyla, Tasarının bu Kısmı, adeta İİK’nın bir kısmı gibi düşünülecek ve bu Kısmında yer alan hükümler İİK’da ilgili oldukları maddelerle bir arada uygulanacaktır.” Bkz. TTK m. 1351 hükümet gerekçesi. Ayrıca bkz. Kender / Çetingil, s. 247, 248; Talih Uyar / Alper Uyar / Cüneyt Uyar, **(İcra Hukukunda) İhtiyati Haciz**, 4. Bası, Ankara 2021, s. 22; Talih Uyar / Alper Uyar / Cüneyt Uyar, **İcra ve İflas Kanunu Şerhi C. 3**, Genişletilmiş ve Yeniden Yazılmış 3. Baskı, Ankara 2014, s. 3939, 3940; Yıldırım / Yıldırım, s. 391.

¹⁴⁹ Hakan Pekcanitez / Oğuz Atalay / Meral Sungurtekin – Özkan / Muhammet Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, 11. Bası, Ankara 2013, s. 541. Benzer bütünlük “*Açıkça öngörülen istisnalar dışında, bayrağına ve bir sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler hakkında bu Kanunun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır.*” şeklindeki İİK m. 23/2, c.1 hükmüyle de sağlanmak istenmiştir. Bununla birlikte TTK’da ya da İİK’da açıkça bu yönde bir istisnanın öngörüldüğü hallerde (mesela TTK m. 1381, 1383), taşınmazlara ilişkin hükümler uygulama alanı bulur. Bkz. İnci Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II**, 4. Baskı, İstanbul 2021, s. 61; Atamer, **C. IV**, s. 167; Timuçin Muşul, **İcra ve İflas Hukuku C. I**, 6. Bası, Ankara 2013, s. 566.

¹⁵⁰ Atamer, **C. IV**, s. 167.

¹⁵¹ RG. T. 25.03.2017, S. 30018. 3.5.2019 tarih ve 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (RG T. 3.5.2019 S. 30763 -Mükerrer-) ile Konvansiyona katılmamıza karar verilmiştir.

¹⁵² Konvansiyonun Türkçe metni için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0443.pdf> (Erişim tarihi: 16.07.2021).

¹⁵³ Bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XII-8&chapter=12&clang=en#EndDec (Erişim tarihi: 16.07.2021).

¹⁵⁴ https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XII8&chapter=12&clang=en (Erişim tarihi: 16.07.2021).

Dolayısıyla bu tarih itibariyle Konvansiyon hükümleri, Türkiye açısından uygulama alanına sahip olmuştur.

C. Gemilerin İhtiyati Haczi Kavramı

1. Uluslararası Konvansiyonlar

Gemilerin ihtiyati haczi, ihtiyati haczi konu teşkil eden malvarlığı unsurunun gemi olması nedeniyle klasik ihtiyati haciz kurumundan birçok noktada farklılık arz eder. Esasen klasik ihtiyati haciz kurumunda da borçlunun, esasa ilişkin kararın icrasını engelleyecek şekilde mallarını kısmen veya tamamen yok etmesi ya da gizlemesinin engellenmesi amaçlanmakta ise de, gemilerin ekonomik büyüklüğü (çok kere borçlunun yegâne malvarlığı olması) ve uluslararası sularda hareket edebilme özelliği ile ihtiyati haczin donatan dışında yük sahipleri, sorumluluk sigortacısı+++ , gönderilen, taşıtan, yükleyen, yolcular gibi çok sayıda kişileri etkilemesi, aynı amacı güden gemilerin ihtiyati haczini (“*arrest of ships*”) ayrı bir kavram olarak ele almayı zorunlu kılar¹⁵⁵. İşte bu özelliği nedeniyle gemilerin ihtiyati haczi kavramına ayrı bir kurum olarak açıklık getirmek gerekmektedir.

Hal böyle olmakla birlikte, gemilerin ihtiyati haczi kurumu, her hukuk sisteminde farklı unsurlarla ele alındığı için uluslararası bir tanım vermek güçleşmektedir¹⁵⁶. Bu gerçeklikten hareketle, gemilerin ihtiyati haczi (“*arrest of ships*”) kavramı, yeknesaklık sağlanması açısından, bu alanda düzenleme yapılan uluslararası konvansiyonlarda özel olarak tanımlanmıştır¹⁵⁷.

Nitekim bu husus, 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun hazırlık çalışmaları sürecinde de ele alınmış, gemilerin ihtiyati haczi (“*arrest of ships*”) kavramının tanımı konusunda tartışmalar yaşanmıştır. Bu tartışmaların, genel olarak, Kıta Avrupası hukuku ile Ortak Hukukta gemilerin ihtiyati haczi kavramının yorumlanmasındaki farklılıklar ekseninde olduğu görülmüştür¹⁵⁸. Gerçekten de Eylül 1951 yılında

¹⁵⁵ Bu konuda değerlendirmeler için bkz. Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 1 vd.; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 4.

¹⁵⁶ Ruiz Abou –Nigm, s. 6.

¹⁵⁷ Ruiz Abou –Nigm, s. 6; Türkel, s. 53 vd.

¹⁵⁸ Bu konuda detaylı değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 57, dn. 1.

Napoli’de CMI tarafından onaylanan taslak metinde ihtiyati haciz (“*arrest*”), bir talebin güvence altına alınması için geminin tutulmasını ifade etmekteydi ve “*arrest*” ifadesinin Konvansiyon’da geçici hukuki koruma ile sınırlı olarak kabul edilmesi gerektiği açık bir şekilde ifade edilmişti. Taslakta yer alan “*arrest*” ifadesinin Fransızca karşılığı olan “*saisie*” kelimesinin icrai haczi de kapsar şekilde bir karşılığı olması nedeniyle¹⁵⁹, İngiliz delegesi tarafından Konvansiyonda “*arrest*” = “*saisie*” ifadesinin daha kesin bir şekilde tanımlanması önerilmiştir¹⁶⁰. Bu çerçevede ihtiyati haciz ile kesin haciz arasındaki ayrımın belirginleştirilmesi konusu üzerinde çalışmalar yürütülmüştür. Zira buradaki ihtiyati hacizde amaç, mahkemece talebin esası hakkında bir karar verilene kadar alacaklının alacağını güvence altına almaktır. Buna karşılık kesin hacizde alacağın tahsil edilmesi amaçlanmaktadır ve burada alacağın deniz ticaretinden kaynaklanmış olup olmaması da önem taşımamaktadır¹⁶¹. Dolayısıyla ihtiyati haciz ile kesin haciz arasındaki bu belirliliği korumak açısından Konvansiyon metnine “*bununla birlikte (“arrest” = ihtiyati haciz) bir mahkeme hükmünün¹⁶² icrası ya da yerine getirilmesinde geminin haczini kapsamamaktadır¹⁶³*” şeklinde bir ekleme yapılmıştır. Zira ihtiyati haczin tanımı oluşturulurken, alacağın geminin cebri satışı yoluyla tahsilinden ziyade, deniz alacağının güvence altına alınması amacı ön planda tutulmalıdır. Bu ekleme ile birlikte 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu m.1/2 hükmünde ihtiyati haciz tanımı şu şekilde düzenlenmiştir¹⁶⁴:

“İhtiyati haciz, bir deniz alacağını güvence altına almak için geminin yargısal süreç neticesinde alıkonulması anlamına gelir, ancak

¹⁵⁹ Tetley, **Liens and Claims**, s. 958, dn. 93, 962 vd.

¹⁶⁰ Buna karşılık belirtmek gerekir ki, taslak konvansiyonda “*arrest of seagoing ships*” Fransızca karşılığında “*saisie conservatoire de navires de mer*” yani “deniz gemilerinin **ihtiyati** haczi” ifadesine yer verilmiştir. Fransız delegesi de bu ifadeden yola çıkarak bu konuda bir değişiklik yapılmasına gerek olmadığı yönünde görüş bildirmiştir. Bu konuda detaylı değerlendirmeler için bkz. Francesco Berlingieri, **Berlingieri on Arrest of Ships**, 5. Bası, Londra 2011, s. 141, kn. 4.02.

¹⁶¹ Berlingieri, **C. I**, s. 59; Muşul, **C. I**, s. 568. Nitekim TTK m. 1382/2 hükmünde de “*Gemilerin icra yoluyla haczinde, alacağın 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olması şartı aranmaz.*” şeklinde düzenleme ile bu husus iç hukukta hükme bağlanmıştır.

¹⁶² Buradaki “*hüküm*” ifadesine kısa karar ya da noterde yapılan borç senetleri de dâhildir. Zira burada da amaç, ihtiyati hacze imkân verecek şekilde deniz alacağının güvence altına alınması değildir. Berlingieri, **C. I**, s. 58 – 59.

¹⁶³ “*but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment*”.

¹⁶⁴ “*“Arrest” means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.*”

Ayrıca bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 22.

yargısal bir kararın uygulanması ya da yerine getirilmesi için gemiye el konulamaz.”

Bununla birlikte yapılan ekleme sonrasında da ihtiyati haciz tanımının tam olarak tatmin edici olmadığına işaret etmek gerekir. Zira ihtiyati hacze ilişkin tanımda “deniz alacakları”nın güvence altına alınması amacıyla geminin alıkonulması ifadesi yer almaktadır.

Bilindiği üzere ihtiyati haciz, para alacaklarının güvence altına alınması açısından söz konusu olan bir koruma tedbiridir. Zira koruyucu bir tedbir olarak ihtiyati haciz ile mülkiyeti veya zilyetliği tartışmalı olan bir malın ihtiyaten haczedilmesi arasında bir ayrım yapıldığı hukuk sistemlerinde, bu tanım yalnızca ilki için geçerli olacaktır¹⁶⁵. Hal böyle olmakla birlikte 1. maddenin 1. fıkrasının (o) ve (p) bendlerinde geminin mülkiyeti ve zilyetliğinden doğan uyuşmazlıkların da deniz

¹⁶⁵ Sözelimi İtalya’da “koruma tedbiri olan” ihtiyati haciz (*sequestro conservativo*) ile “yargısal” ihtiyati haciz (*sequestro giudiziario*) arasında bir ayrım yapılmakta, zilyetlik ya da mülkiyete ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ayrım yapılan ihtiyati haciz olan “yargısal” ihtiyati haciz farklı kurallara tabi kılınmaktadır. Berlingieri, **C. I**, s. 59.

Belirtmek gerekir ki, benzer durum Türkiye’de de söz konusudur. Gerçekten de klasik anlamda ihtiyati haciz yalnızca para alacakları için söz konusu olmakta, ihtilafın bizzat konusunu teşkil eden zilyetlik ya da mülkiyete ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati tedbir gündeme gelmektedir. Bu konuda bkz. Sıtkı Akyazan, **İhtiyati Hacizler ve Hacze İştirak Dereceleri**, Kurtuluş Matbaası, İstanbul 1958, s. 4; Baki Kuru, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku**, İstanbul 2016, s. 632; Baki Kuru / Burak Aydın, **Medeni Usul Hukuku El Kitabı, C.II**, 2. Baskı, Ankara 2021, s. 1297, 1298; Baki Kuru / Burak Aydın, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 7. Baskı, Ankara 2022, s. 347; Saim Üstündağ, **Medeni Yargılama Hukuku, C. I-II**, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 7. Baskı, İstanbul 2000, s. 585; Hakan Pekcanıtez / Muhammet Özekes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz, **Pekcanıtez Usul Hukuku C. III**, İstanbul 2017, s. 2464; Hakan Pekcanıtez / Oğuz Atalay / Muhammet Özekes, **Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, 10. Bası, İstanbul 2022, s. 602; Ejder Yılmaz, **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri C. I**, Ankara 2001, s. 176; Ejder Yılmaz, **Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi, C. IV**, 4. Baskı, Ankara 2021, s. 5260, 5261; Timuçin Muşul, **İcra ve İflas Hukuku, C. II**, 6. Bası, Ankara 2013, s. 1256; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3937; Adnan Deynekli / Mustafa Saldırım, **Öğreti ve Uygulamada İhtiyati Haciz**, 6098 Sayılı TBK ve 6100 Sayılı HMK İşlenmiş 3. Bası, Ankara 2011, s. 10; Yıldırım / Yıldırım, s. 401; Murat Atalı / İbrahim Ermenek / Ersin Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, 5. Bası, Ankara 2022, s. 701; Muhammet Özekes, “Karar İncelemesi: Üzerinde İhtiyati Tedbir Bulunan Bir Gayrimenkulün Cebri İcra Yoluyla Satışı Sorunu”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Kemal Oğuzman’a Armağan, 2002/1, s. 531; Muhammet Özekes / Evrim Erişir, “Konusu Para Alacağı Olan Geçici Hukuki Korumaların Karşılaştırılması ve Değerlendirilmesi”, **MİHDER**, 2006/3, S. 5, s. 1237; L. Şanal Görgün / Levent Börü / Barış Toraman / Mehmet Kodakoglu, **Medeni Usul Hukuku**, 9. Bası, Ankara 2020, s. 724; Evrim Erişir, **Geçici Hukuki Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri**, İstanbul 2013, s. 229; Cengiz Serhat Konuralp, “6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre İhtiyati Tedbirler”, **İÜHF C. LXXI**, S. 2, 2013, s. 228 – 229. “*Hukuk Muhakemeleri Kanununa göre sadece uyuşmazlık konusu hakkında ihtiyati tedbir kararı verilebilir (HMK m.389/1). Uyuşmazlık konusu olmayan ve davalı erkek adına kayıtlı bulunan araç üzerine ihtiyati tedbir konulması doğru değildir.*” Yargıtay 2. HD E. 2016/14961, K. 2017/129, T. 10.01.2017 (www.kazanci.com) Erişim tarihi 25.07.2021.

alacağı olarak sayıldığı ve ihtiyati haciz tanımının kapsamına alındığı görülmektedir¹⁶⁶.

Diğer yandan Konvansiyonda öngörülen tanım çerçevesinde ihtiyati haciz, “yargısal süreç yoluyla¹⁶⁷” muhafaza altına alınması işlemidir. Dolayısıyla yargısal makam dışında mesela liman başkanlığı gibi idari makam tarafından tesis edilen işlemle veya taraflar arasındaki anlaşma çerçevesinde geminin ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir¹⁶⁸. Yine bu hususa paralel olarak Konvansiyonun 4. maddesinde, geminin ancak yetkili bir mahkeme ya da uygun yargısal otoritenin kararı ile ihtiyaten haczedileceği belirtilmiştir¹⁶⁹.

Gemilerin ihtiyati haczinin (= “*arrest of ships*”) tanımı konusunda 1952 Brüksel Konvansiyonu kadar olmasa da, 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonunun hazırlık çalışmasında da benzer tartışmalar yaşanmıştır¹⁷⁰.

Konvansiyondaki nihai tanımın kabulünden önce Lizbon Taslağında, ihtiyati haczin, “*İhtiyati haciz, bir deniz alacağını güvence altına almak için, geminin fiziksel olarak kararın verildiği Devletin yargı yetkisi içinde olması durumunda, bir mahkeme kararıyla gemiye alıkonulması veya geminin seferden men edilmesi anlamına gelir. İhtiyati haciz, geçici nitelikteki el koyma ya da diğer geçici hukuki korumaları kapsar, ancak icra edilebilir bir mahkeme ya da hakem kararının uygulanmasını ya da yerine getirilmesi için alınan hukuki korumaları kapsamaz*¹⁷¹.” şeklinde tanımlandığı görülmektedir.

¹⁶⁶ Bu konuda detaylı açıklamalar için bkz. Birinci Bölüm, III, B, 1, a, bb.

¹⁶⁷ “*by judicial process*”. Tekil tarafından yapılan tercüme çerçevesinde “*kazai bir merciin izni ile*”. Bkz. Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul 1987, s. 31.

¹⁶⁸ Berlingieri, **C. I**, s. 60, 61. Bununla birlikte Konvansiyonun 2. maddesinde bu konuya istisna getirilmiştir.

¹⁶⁹ Uygun yargısal otorite (“*appropriate judicial authority*”) ifadesine yönelik eleştiriler için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 61.

¹⁷⁰ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 23 vd.

¹⁷¹ “*“Arrest” means any detention, or restriction on removal, of a ship by order of a court to secure a maritime claim when at the time of such detention or restriction that ship is physically within the jurisdiction of the State where the order has been made.*

“Arrest” includes “attachment” or other conservatory measures, but does not include measures taken in execution or satisfaction of an enforceable judgment or arbitral award.” Bu hükme ilişkin bkz. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 223.

İlgili tanım incelendiğinde 1952 Brüksel Konvansiyonunda öngörülen tanıma göre ilk farklılığın “alıkoyma” (= “*detention*”) ifadesinin yanında “seferden men” (= “*restriction on removal*”) ifadesinin de eklenmesi şeklinde olduğu görülmektedir¹⁷². Bu sayede seferden men yoluyla geminin seferinin engel olunması da Taslak kapsamına alınmıştır. Nitekim toplantıya katılan delegelerin çoğunluğu da, Konvansiyonun amaçları bakımından, bir geminin fiziki olarak alıkonulması ile geminin mahkeme kararıyla seferden men edilmesi arasında hiçbir ayrım yapılmaması gerektiğine işaret etmiştir¹⁷⁴.

Ne var ki bu ekleme üzerine, el koyma ve seferden men sırasında geminin ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin devletinde fiilen bulunması gerekip gerekmediği tartışma konusu olmuştur¹⁷⁵. Yukarıdaki tanım, Konvansiyonun amacı doğrultusunda, ihtiyaten haczin yalnızca geminin fiziksel olarak ihtiyaten haczedilen Devletin yargı yetkisi içinde olduğu durumları kapsadığını açıkça ortaya koymaktadır¹⁷⁶.

Lizbon Konferansında tartışma konusu olan tanım, JIGE 8. Oturumunda da gündeme alınmış ve delegeler tarafından söz konusu hükme yönelik çeşitli yorum ve eleştirilerde bulunulmuştur. Oturumda gündeme alınan ilk husus, yukarıda belirtildiği şekilde ihtiyati haciz kararının verildiği sırada geminin kararın verildiği taraf devlette fiziksel olarak bulunması şartıdır. Buna ilişkin olarak bazı delegeler, bu şartın yargı kararlarının tanınmasıyla bağlantılı olarak değerlendirilmesi gerektiği görüşünü bildirmiş, diğer delegeler ise, tanımda bu şarta yer verilmesinin Konvansiyonun çeşitli maddelerinin uygulanmasını etkileyeceği gerekçesiyle, bu hükmün tanım maddesi yerine Konvansiyonun 8. maddesinde düzenlenmesi gerektiği önerisini ileri

¹⁷² Berlingieri, C. II, s. 23; Gaskell / Shaw, s. 474. Böylelikle geminin fiziksel olarak alıkonulması yanında ilgili birimlere (liman başkanlığı, sahil güvenlik, kıyı emniyetine) geminin seferden men edildiğinin bildirilmesi ile ihtiyati haciz işleminin yapılması yolunun da açılmak istendiği anlaşılmaktadır. Hükmün 1952 Brüksel Konvansiyonuna göre daha geniş bir ifade içerdiği yönünde Gaskell / Shaw, s. 475.

¹⁷³ 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonunda öngörülen tanımda bu şekilde bir kısıtlamanın mümkün olup olmadığı konusundaki tartışmalar için bkz. Berlingieri, C. II, s. 23.

¹⁷⁴ Berlingieri, C. II, s. 23.

¹⁷⁵ Berlingieri, C. II, s. 23, 24.

¹⁷⁶ Bu konuda bkz. Berlingieri, C. II, s. 24.

sürmüştür¹⁷⁷. Buna karşılık bazı delegeler kararın icrasının bir gereği olması nedeniyle, geminin fiziksel olarak kararın verildiği ülkede bulunması gerekliliğinin tanımda tutulmasının uygun olacağını ileri sürmüştür¹⁷⁸.

Geminin fiziksel olarak bulunması ile bağlantılı olarak tartışma konusu olan bir diğer husus da, “kararın verildiği yer” (=“*where the order has been made*”) ifadesinin “ihtiyati haczin yapıldığı yer” (=“*where the arrest is effected*”) olarak değiştirilmesidir¹⁷⁹. Bir delege alacağın elde edilmesine yönelik gerçek bir riskin olduğu hallerde ihtiyati hacze karar verilmesi gerektiği ve bu hususa tanımda yer verilmesi gerektiği belirtilmiştir¹⁸⁰.

Delegelerden biri tarafından Taslak metninde yer alan “karar” (= “*order*”) ifadesinin “hüküm¹⁸¹” (= “*judgment*”) olarak değiştirilmesi önerilmiş ve böylelikle davalıya, yapılacak duruşma ile mahkemeye itiraz etme imkânının tanınmış olacağı belirtilmiştir¹⁸². Bununla her türlü mahkeme kararı değil, hükümler icraya konulabildiği için, ihtiyati haciz açısından “hüküm” ifadesinin korunması gerektiği belirtilmiştir¹⁸³. Kaldı ki ihtiyati haciz kararı mahkeme hükmü neticesinde elde edilse dahi, durumun aciliyeti ve Konvansiyonda öngörülen hükümlerin sağladığı imkânlar gereği uzun bir yargılamaya ihtiyaç olmayacaktır.

Aynı şekilde İngiliz delegesi de Lizbon Taslağındaki tanımdan uzaklaşarak ve özellikle taslakta yer alan tanımdaki “*geminin fiziksel olarak kararın verildiği Devletin yargı yetkisi içinde olması durumunda*” ifadesinin belirsizlik yaratacağı gerekçesiyle,

¹⁷⁷ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224. Son görüşü ileri süren delegeler ayrıca bu tanım yerine 1952 Brüksel Konvansiyonundaki tanımın esas alınması gerektiği kanaatini bildirmişlerdir.

¹⁷⁸ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224. Bu çerçevede geminin nerede olduğuna bakılmaksızın geminin siciline yapılacak tescil ile ihtiyati haczin uygulanacağına ilişkin ülke kuralları Taslak kapsamı dışında kalmaktadır.

¹⁷⁹ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224. Böylelikle gemi fiziken kararın verildiği ülkede bulunmasa dahi geminin ihtiyaten hacze karar verilebilecek, verilen bu karar çerçevesinde geminin ihtiyati haczi fiilen bulunduğu yerde yapılabilecektir.

¹⁸⁰ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224.

¹⁸¹ Kelimenin “*ilam*” olarak tercüme edilmesi gerektiği yönünde bkz. Türkel, s. 57, dn. 60.

¹⁸² Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224.

¹⁸³ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224; Türkel, s. 57.

1952 Konvansiyonunda öngörülen tanımın esas alınması gerektiğine vurgu yapmıştır¹⁸⁴.

Lizbon Konferansında benimsenen tanıma getirilen söz konusu eleştiriler çerçevesinde 1952 Brüksel Konsiyonunda öngörülen tanıma dönülmesi kararı alınmıştır¹⁸⁵. JIGE'nin 9. oturumunda 1952 Brüksel Konsiyonunda öngörülen tanım üzerinden devam eden tartışmalarda Japon delegesi tarafından söz konusu hükme, gemilerin ihtiyati haczi bakımından konvansiyonlarda sınırlama getirilmesi amacına uygun olması açısından “ya da bu tür tedbirlerin alındığı Devletin kanunlarına göre icra edilebilir diğer belgeler¹⁸⁶” (= “*or other documents which are enforceable under the law of the State where such measures have been taken*”) ifadesinin eklenmesi ile tanımın şu şekilde revize edilmesi önerilmiştir:

“İhtiyati haciz, bir deniz alacağını güvence altına almak için geminin yargısal süreç neticesinde alıkonulması anlamına gelir, ancak yargısal bir kararın ya da bu tür tedbirlerin alındığı Devletin kanunlarına göre icra edilebilir diğer belgelerin uygulanması ya da yerine getirilmesi için gemiye el konulamaz.”¹⁸⁷

Bu öneriler doğrultusunda toplantıda 1952 Konvansiyonunda öngörülen tanım üzerinden tartışmalar devam etmiş¹⁸⁸, delegelerin çoğu tarafından Japon delegesinin

¹⁸⁴ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 225.

¹⁸⁵ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224.

¹⁸⁶ Nitekim devletlerin kendi hukuklarında sağlanan imkânlar çerçevesinde mahkeme kararları ile aynı şekilde icra edilebilir belgelere dayalı olarak bir gemiye el konulması söz konusu olabilmektedir. Japon delege tarafından, Japonya'da, bir hâkim veya noter huzurunda hazırlanmış taraf mutabakatı olarak tasdik edilmiş belgeler ile ipotek hakkını onaylayan sicil suretlerinin bu tür belgelerin kapsamına girdiği belirtilmiştir. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 224.

¹⁸⁷ “*“Arrest” means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other documents which are enforceable under the law of the State where such measures have been taken*”.

¹⁸⁸ Bu tartışmalar çerçevesinde ihtiyati hacze ilişkin tanımın, geminin alıkonulması yanında bunun yasak etkilerini kapsamı gerektiği yönünde bir öneri de sunulmuşsa da, bu öneri, ülke hukuklarındaki bu konuda farklılıklar göz önünde bulundurularak dünya çapında ortak bir yasal etki yaratılamayacağı gerekçesiyle reddedilmiştir. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 225. Yine aynı şekilde ihtiyaten haczedilen gemi üzerinde ipotek kurulması ya da geminin haciz sonrasında satılması gibi daha ağır sonuç doğuracak işlemlere ilişkin kısıtlayıcı ifadelerle tanımda yer vermek yerine bu husus ulusal hukuklara bırakılmıştır.

önerisi doğrultusunda¹⁸⁹ ihtiyati haciz kararının alındığı Devletin kanunlarına göre icra edilebilir diğer belgelerin ihtiyati hacze dayanak oluşturmaması gerekliliğine işaret edilmiştir¹⁹⁰.

JIGE 9. oturumunda yer alan bu tartışmalar çerçevesinde başkanın önerisi doğrultusunda ihtiyati haciz tanımı şu şekilde revize edilmiştir:

“İhtiyati haciz; bir deniz alacağının teminat altına alınması için, Mahkeme tarafından koruma tedbiri olarak verilen karar ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir; ancak bir mahkeme ilamının, hakem kararının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamaz.”^{191,192}

Bu tanımın ileri sürülmesi üzerine Meksika delegesi, tahkim kararları icra edilebilir olmadığından ve icra edilebilir hale geldiği durumda her halükarda tanımda yer alan *“icra edilebilir başka bir belge”* ifadesinin tahkim kararlarını da kapsadığından tahkim kararına atıfta bulunulmasının uygun olmadığını ifade etmiştir.

¹⁸⁹ Yine aynı delegeler İngiltere’nin önerisi doğrultusunda geminin fiziki olarak ihtiyati haciz kararının verildiği devlette bulunması zorunluluğuna yer verilmemesi gerekliliğine de işaret etmiştir. Buna gerekçe olarak yukarıda da belirtildiği üzere ilgili ifadenin 8. maddeyi ilgilendirdiği, dolayısıyla bu hususa ilişkin düzenlemenin 8. maddede yapılması gerektiği ileri sürülmüştür.

¹⁹⁰ Bununla birlikte bazı delegeler *“ya da bu tür tedbirlerin alındığı Devletin kanunlarına göre icra edilebilir diğer belgeler”* ifadesinin belirsizliğinden bahisle tanımda bu hususu daha iyi açıklayan bir ifadeye yer verilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 225. Aynı şekilde Tayvanlı delege de bu ifadenin kapsamının tartışılması gerekliliğine işaret etmiştir. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 226.

¹⁹¹ *““Arrest” means any detention or restriction on removal of a ship as a conservatory measure by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgement, arbitral award or other enforceable instrument.”*

¹⁹² Söz konusu tanıma yönelik Türk hukukunda *Türkel*, tanımın *““Arrest” means any detention or restriction on removal of a ship as a conservatory measure by order of a Court to secure of a judgement, arbitral award or other enforceable instrument.”* şeklinde olduğundan yola çıkarak tanımda bir ilamın, tahkim kararının veya icra edilebilir diğer bir belgenin temin edilmesinden söz etmektedir. Yazar bu konuya ilişkin olarak, tanımın Kıta Avrupası hukukunun etkisini yansıttığı, Türk / İsviçre dâhil Kıta Avrupası hukuklarında ihtiyati haczin alacağı doğrudan temin etmeyeceği, alacağın takibini ve tahsilini sağlayan bir kurum olmadığı, mevcut ve müstakbel bir takibin sonucunu temin etmek için geleceğe yönelik bir işlev gösterdiği ifadelerine yer vermiştir. *Türkel*, s. 59. Yazar bu ifadelere yer vermekle birlikte konuyu birinci elden aktaran *Berlingieri*’nin **Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. I-II, A Commentary on the 1952 Arrest Convention**, 6. Bası, Londra 2017 eseri ve buna ilişkin CMI dokümanları incelendiğinde ihtiyati haczin tanımının oluşturulması sürecinde Yazar’ın belirttiği şekilde tanım önerisine rastlanamamıştır.

Bu açıklamalar sonrasında tahkim kararına yapılan atfın çıkarılması önerisini diğer delegeler de desteklemiştir¹⁹³. Öte yandan Hong Kong delegesi de tanımda yer alan “*koruma tedbiri olarak*” (= “*as a conservatory measure*”) ifadesi konusunda çekincelerini dile getirmiş, bu yaklaşım, Kıta Avrupası hukuku ülkeleri tarafından desteklenirken, Ortak hukuk sistemini benimseyen ülkeler tarafından, ilamın uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulması durumundan ayırt etmek bakımından bu ifadeye tanımda yer verilmesinin uygun olacağı gerekçeleriyle ifadenin çıkarılmasına karşı çıkmıştır¹⁹⁴.

Yukarıdaki tartışmalar sonrasında 1999 Cenevre Konvansiyonunda esas alınmak üzere gemilerin ihtiyati haczine ilişkin şu tanım üzerinde mutabakat sağlanmıştır:

“İhtiyati haciz; bir deniz alacağının teminat altına alınması için, Mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir; ancak bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamaz”^{195, 196}.

Bu tanım çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından 3 sınırlama getirildiği görülmektedir. Buna göre ihtiyati haciz ancak yargısal bir faaliyet neticesinde verilen mahkeme kararı çerçevesinde sağlanabilmektedir. Dolayısıyla Konvansiyona taraf olan ülkeler idari tasarrufla gemilerin ihtiyaten haczedilmesi sonucunu doğuracak bir karar alamayacaklardır¹⁹⁷. Bu durum idari tasarrufla

¹⁹³ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 226.

¹⁹⁴ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 226. Bu ifadenin İngilizce’de anlamsız olması nedeniyle İngiliz delegesinin önerisi çerçevesinde çıkarıldığı yönünde bkz. Gaskell / Shaw, s. 474. Oturumda bazı ülke delegeleri tarafından işaret edildiği üzere tanımda yer alan “deniz alacağının güvence altına alınması” esasen ihtiyati haczin geçici koruma olduğu karakterini ortaya koymak bakımından yeterlidir. Dolayısıyla bu konuda ayrıca bir vurgu yapılmasına ihtiyaç yoktur.

¹⁹⁵ “*“Arrest ” means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.*” Tanım hakkında ayrıca bkz. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 37.

¹⁹⁶ Konvansiyonun resmi tercümesi için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0443.pdf> (Erişim tarihi: 29.07.2021).

¹⁹⁷ Nitekim benzer durum 1952 Konvansiyonunda da söz konusudur. Zira ilgili Konvansiyonda gemilerin ihtiyati haczinin yargısal bir süreç neticesinde sağlanmasından söz edilmektedir. Her ne kadar bu husus iki konvansiyonda farklı şekilde ifade edilmişse de, bu durum her iki konvansiyon

borçlunun haciz tehdidi altında kalmaması sebebiyle, borçlu açısından güvence sağlamaktadır.

Öte yandan Konvansiyonda öngörülen tanım çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi ancak deniz alacakları (= “*maritime claims*”) bakımından talep konusu edilebilecektir. Dolayısıyla Konvansiyonun birinci maddesinin birinci fıkrasında deniz alacakları olarak tanımlanan alacaklar dışında gemilerin ihtiyati haczi yolu kapalıdır. Böylelikle alacaklı her alacak için değil, sadece belirli alacaklar için ihtiyati haciz talep edebilecektir.

Tanımda öngörülen üçüncü sınırlama doğrultusunda, mahkeme ilamı ya da ilam niteliğindeki bir belge çerçevesinde alacağın nihai olarak tahsiline yol açacak şekilde ihtiyati haciz yoluna başvurulmasına olanak tanınmamıştır¹⁹⁸. Buna göre ilam yanında ulusal hukukta ilam kuvvetindeki belgelerin icrası zımında ihtiyati haciz yoluna başvurulabilmesi mümkün değildir.

2. İngiliz Hukuku

a. Genel Olarak Geçici Hukuki Koruma

aa. “Mareva” Tedbiri (= “The Mareva Injunction”)

İngiliz hukukunda “*interim relief*” olarak anılan geçici hukuki korumaların kapsamı 1975 yılına kadar, özellikle Kıta Avrupası ülkelerinde kabul edilen kapsamlı geçici koruma hallerine göre oldukça sınırlı alanda söz konusu olmuştur¹⁹⁹. Özellikle yargılamadan önce dava konusu edilen alacağının güvence altına alınması için, borçlunun malvarlığı üzerinden ihtiyati haciz kararı verilmesine imkân bulunmamaktaydı²⁰⁰. 20. yy.’ın ikinci yarısının sonlarına doğru borçlunun malvarlığı

çerçevesinde kararın yargısal bir süreç sonucunda yargısal makamlar tarafından verileceği gerçeğini değiştirmemektedir. Bkz. aynı yönde Türkel, s. 61.

¹⁹⁸ Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 226.

¹⁹⁹ Tetley, **Arrest**, s. 1899; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 14.14.

²⁰⁰ J. Robert Sharpe, **Injunction and Specific Performance**, 1. Bası, Toronto Canada Law Book Limited 1983, s. 94, 95; Gaskell / Shaw, s. 471.

üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesine yönelik mekanizmaların olmayışı, birtakım kötüye kullanmalara yol açmıştır²⁰¹.

Alacaklının alacağının güvence altına alınabilmesi bakımından 1975 yılında iki önemli karara imza atılmıştır²⁰². Bu kararların ilkinde²⁰³, Japon gemi malikleri, (biri yolculuk charteri, diğer ikisi de zaman charteri esasına dayalı olmak üzere) kiralanan iki gemiye ilişkin birikmiş kira borcu için, Yunan davalılar aleyhine dava emri düzenlenmişlerdir. Davacı malikler, chartererin malvarlığını İngiliz yargı yetkisi dışına çıkaracağından endişe ettikleri için, emrin düzenlenmesinden dört gün sonra, Yüksek Mahkeme (= “*the High Court*”) tarafından, tek taraflı olarak (= “*ex parte*”), davalıların malvarlığını kaçırmalarını engelleyici yönde geçici koruma kararı (= “*interim injunction*”) verilmesi talebinde bulunmuştur. Somut olay çerçevesinde, davalıların borçlu olduğu açık bir şekilde anlaşılmakta olup, davalıların talebe karşı ileri sürebilecekleri savunma imkânı çok sınırlıydı. Ne var ki, İngiliz mahkeme uygulamasında borçlunun malvarlığını kaçırmalarını engellemeye yönelik geçici hukuki koruma mekanizmalarının olmadığı gerekçesiyle²⁰⁴ bahse konu talep, hâkim *Donaldson J* tarafından reddedilmiştir. Söz konusu kararın davacı tarafından derhal temyiz edilmesi üzerine Temyiz Mahkemesi (= “*The Court of Appeal*”), mahkemenin adil ve uygun gördüğü tüm durumlarda tedbir kararı verebileceğini öngören “*Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*”, bölüm 45(1) hükmüne dayanarak²⁰⁵ tek taraflı (= “*ex parte*”) yaptığı duruşma ile davacının temyiz başvurusunu kabul etmiş ve davalının malvarlığını İngiltere dışına kaçırmalarını önleyici nitelikte geçici hukuki koruma kararı vermiştir²⁰⁶. Kararda hâkim *Lord Denning MR*, kira bedelinin mevcut olduğu ve ödenmesi hususunun ilk görüşte haklı olduğu, geçici hukuki koruma kararı verilmemesi halinde davalının malvarlığını yargı alanı dışına çıkarması ve

²⁰¹ Berlingieri, **C.I**, s. 23; Tetley, **Arrest**, s. 1899, 1948; Atamer, **C. IV**, s. 197.

²⁰² Tetley, **Liens and Claims**, s. 983.

²⁰³ Nippon Yusen Kaisha v. Karageorgis [1975] 2 Lloyd’s Rep. 137.

²⁰⁴ Bu şekilde başvuruların reddi kararları aleyhine, mahkemelerin katı tutumları ya da başka gerekçelerle daha önce temyiz yoluna başvurulmadığı için İngiliz yargılamasında uygulama bu şekilde gelişmiştir. Bu konuda bkz. S. W. Mark Hoyle, **Freezing and Search Orders**, 4. Bası, London 2006, s. 1.

²⁰⁵ Steven Gee, **Mareva Injunctions and Anton Piller Relief**, 2. Bası, London 1990, s. 4.

²⁰⁶ Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 1, 2; S. W. Mark Hoyle, **The Mareva Injunction and Related Orders**, 3. Bası, London Hong Kong 1997, s. 1; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 14.26; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 25, dn. 179; Tetley, **Arrest**, s. 1948, dn. 317.

böylece davacının zararını tazmin etmede güçlük yaşayacağına işaret etmiştir. Benzer şekilde hâkim *Geoffrey Lane LJ* de, davada mevcut olan koşullarda, mahkemenin, hakkı olduğu kabul edilen dava konusu tutarı elde edememe tehlikesiyle karşı karşıya olan bir davacı lehine karar vermemesi için hiçbir neden olmadığı görüşünü bildirmiştir²⁰⁷.

Bu kararlardan ikincisi ve en meşhur olanı, “*Mareva*” tedbir kararıdır^{208, 209}. Söz konusu karara konu olayda da “*Nippon Yusen Kaisha*” davasına benzer şekilde, Japon donatanlar “*Mareva*” isimli gemiyi zaman charteri esasına dayalı olarak davalıya tahsis etmiş, tahsis olunan, üçüncü kişi (Hindistan Başkanlığı) ile yolculuk charteri sözleşmesi yapmıştır. Sözleşmeye göre, navlunun %90’ı gemi tarafından belgelerin tanzimi karşılığında, kalan %10’u ise daha sonra tahsis olunana ödenecektir. Gemi gübre yüklü halde Fransa Bordo’dan 29.05.1975 tarihinde Hindistan’a gitmek üzere yola çıkmış, Hindistan Yüksek Komisyonu tarafından muaccel olan 174.000 £ tutarındaki navlun ücreti tahsis olunana Londra’da ödenmiştir. Ne var ki tahsis olunan tarafından gemi maliklerine gemi kira bedelinin ilk iki taksidi ödenmiş olmasına rağmen, üçüncü taksit ödenmemiş ve taraflar arasındaki ticari ilişki kesilme aşamasına gelmiştir. Bunun üzerine gemi malikleri, zaman charteri sözleşmesi kapsamında ödenmeyen üçüncü taksit ile ilişkin 30,800 ABD Doları kira alacakları ile ticari itibarın kaybı nedeniyle uğranılan zararın tazmini talepli olarak dava emri düzenlemiştir. Ayrıca davacı gemi malikleri, tahsis olunanın parayı Londra Bankasından transfer edeceği konusunda endişe etmiş ve tahsis olunan aleyhine tek taraflı olarak (= “*ex parte*”) geçici hukuki koruma talep etmiştir. Söz konusu talep, “*Nippon Yusen Kaisha*” davasında olduğu gibi, İngiliz hukukunda bu şekilde bir tedbir düzenlemesi olmadığı gerekçesiyle reddedilmiştir²¹⁰. Bunun üzerine davacı gemi malikleri, söz konusu karar aleyhine tek taraflı olarak (= “*ex parte*”) temyiz başvurusunda bulunmuş, anılan başvuru *Lord Dennig, M. R.* tarafından yine mahkemenin adil ve uygun gördüğü tüm durumlarda

²⁰⁷ Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 2; Hoyle, **Mareva**, s. 1; Steven Gee, **Commercial Injunctions**, 5. Bası, London 2004, s. 12.

²⁰⁸ *Mareva Compania Naviera S.A. v. International Bulkcarriers SA* [1975] 2 Lloyd’s Rep. 509.

²⁰⁹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.7; Tetley, **Liens and Claims**, s. 983; Sharpe, s. 95. Bu tedbirin kısmen koruma sağladığı “*Anton Piller KG v. Manufacturing Processes Ltd., 1976*” kararı ile delillerin korunması bakımından da önemli yarar sağladığı, her iki kararın da deniz hukuku ile sınırlı olmaksızın uygulama alanı bulduğu değerlendirilmeleri için bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1899.

²¹⁰ Hoyle, **Mareva**, s. 2, 3.

tedbir kararı verebileceğini öngören “*Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*”, bölüm 45(1) hükmüne dayanılarak kabul edilmiştir^{211, 212}.

Görüldüğü üzere “*Mareva*” tedbirinin amacı, mahkemece tedbir kararı verilmemesi halinde alacaklının alacağının tehlikeye gireceği durumlarda, davalının davadan önce veya dava sırasında malvarlığını (taşınır ve taşınmaz) mahkemenin yargı alanı dışına çıkarmasını yasaklamak olarak ifade edilmektedir²¹³. Dolayısıyla bu tedbir esasen malvarlığının alıkonulmasından ziyade onların kaçılmasını önleme amacına hizmet etmektedir²¹⁴.

“*Mareva*” ve “*Nippon Yusen Kaisha*” kararı ile İngiliz hukukunda geçici hukuki koruma yolunun önü açılmıştır. Ancak ne var ki, bu yolun halen takdir yetkisine dayalı istisnai bir yol olduğu kabul edilmektedir²¹⁵.

Nitekim “*Mareva*” tedbirinin gelişim sürecinde verilen “*Rasu Maritima S.A. v Perusahaan Pertambangan v Minyak Dan Gas Bumi Negara*” kararında²¹⁶ bu istisnai yaklaşım çok açık bir şekilde gözlenmektedir. Karara konu olayda Liberyalı bir şirket olan davacılar, Endonezya devletine ait bir şirket olan davalılar aleyhine, bir petrol tankerinin kiralanması amacıyla yapılan sözleşmenin ihlali nedeniyle tazminat talepli bir dava emri düzenlenmişlerdir. Daha sonra davacıların başvurusu üzerine tarafların

²¹¹ Aynı yaklaşım hâkim *Roskill LJ* tarafından da şu ifadelerle desteklenmiştir: “Delillere göre tahsis olunan, yolculuk charteri sözleşmesi kapsamında daha önce 174.000 £ tahsil etmiştir. Kendileri 17 Haziran’da gemi maliklerine teleks göndererek, finansal destek almak amacıyla yaptıkları girişimlerin sonuçsuz kaldığını ve ticari ilişkiyi durduraktan başka çarelerinin kalmadığını bildirmiştir. Bu nedenle eğer mahkeme tarafından geçici hukuki koruma ile müdahale edilmezse, davalı 174.000 £ tutarını elden çıkarabilecek durumda olmasına rağmen davacının, geçici hukuki koruma kararı verme yetkisine sahip mahkemenin bu kararı vermemesi nedeniyle, -geminin Hindistan’a olan yolculuğuna devam etmesinin ve belki de Hindistan limanlarında böyle bir tedbir bilinmediği için boşaltma amacıyla uzun süre ücret alınmadan beklenmesinin yaratacağı- adaletsizliğe maruz kalacağı açıkça anlaşılmaktadır”.

²¹² “*Mareva*” kararından sonra, deniz hukukuna ilişkin tek taraflı (= “*ex parte*”) tedbirlerin yaygınlaştığı yönünde bkz. Sharpe, s. 96.

²¹³ Tetley, *Arrest*, s. 1950; Tetley, *Liens and Claims*, s. 983; Rogers, *Mareva*, s. 523; Hill, *Arrest*, s. 35 vd.; Sharpe, s. 96. Ayrıca bkz. Gee, *Mareva*, s. 1 vd.; Hoyle, *Mareva*, s. 9 vd.; Gaskell / Shaw, s. 471; Hoyle, *Freezing and Search Orders*, s. 7 vd.; Baughen, *Shipping Law*, s. 414.

²¹⁴ Tetley, *Liens and Claims*, s. 983.

²¹⁵ Hoyle, *Freezing and Search Orders*, s. 3, 4; Gee, *Injunctions*, s. 13.

²¹⁶ *Rasu Maritima S.A. v Perusahaan Pertambangan v Minyak Dan Gas Bumi Negara*, Court of Appeal (Civil Division) [1978] Q.B. 644. Bu konuda ayrıca bkz. MBPXL Corporation v. International Banking Corporation Ltd., Court of Appeal (Civil Division) Transcript No. 411 (28 Ağustos 1975). Kararda hâkim *Scarman LJ*, tedbir (“*injunction*”) kararının istisnai olduğuna işaret etmek bakımından şu ifadelere yer vermiştir: “Davalılar üzerinde önleyici ve kısıtlayıcı bir etkiye sahip olan tedbirin ancak uygun ve adaletli olan hallerde kullanılması gerekir”.

katılımı ile (“*inter partes*”) görülen yargılamada hâkim *Kerr J* tarafından, davalıların Liverpool rıhtımında bulunan mallarını kaçırmalarını engelleyici geçici tedbir kararı verilmiştir. Ancak söz konusu tedbir yaklaşık iki hafta sonra kaldırılmıştır. Hâkim *Kerr J* tedbiri kaldırırken davacıların iddialarını “iyi savunulabilir” şekilde ortaya koyamamış olması noktasından hareket etmiştir. Gerçekten de somut olayda davalılar, sözleşmenin uygulanmasının kendi yasal yetkilerinin dışında olduğunu, daha sonra görevden alınan şirket yetkilisinin davacıları kontrol eden iş ortağından kişisel menfaat temin etme beklentisiyle fahiş bir kira oranını kabul ederek haksız hareket ettiğini iddia etmiştir. Davacılar da alacaklılarının alacaklarını almalarını engellemek için tüm yabancı varlıkları hükümetlerine devretmeye çalıştıklarını iddia etmiştir. Üzerinde tedbir kararı verilen malvarlıkları, davalılar tarafından bir İsviçre firmasından sipariş edildiği anlaşılan, değeri yaklaşık 12.000.000 ABD Doları (hurda değeri 350.000 ABD Doları) olan ekipmanlar olup, bunların ne kadarının davalılara, ne kadarının İsviçre firmasına ait olduğu hususu belirsizdir. Tedbirin kaldırılması kararının davacılar tarafından temyiz edilmesi üzerine, *Lord Denning MR, (1)* geçici tedbir kararı verme yetkisine sahip olan mahkemeler tarafından takdir yetkisinin kullanılmasında davacıların iddialarını “iyi savunulabilir” şekilde ortaya koyup koymadığı, bu tedbirin verilmesi halinde davalıların ticari hayatının durma noktasına gelip gelmeyeceği hususlarının dikkate alınması gerektiğine işaret etmiş ve ayrıca (2) mülkiyet konusunun belirsiz olmasını da göz önünde bulundurarak temyiz başvurusunun reddedilmesi gerektiğini bildirmiştir. Bu kararın verilmesinde, üzerinde tedbir kararı verilen malların değeri de etkili olmuştur²¹⁷.

Dolayısıyla “*Mareva*” tedbirinin, bu aşamaya kadar gelişim sürecinin başında olduğunu söylemek yanlış olmaz²¹⁸. Bununla birlikte bu tedbirin özellikle deniz uyuşmazlıkları dışındaki ticari uyuşmazlıklar bakımından da cazip bir yol olarak görüldüğü yadsınmaz bir gerçektir²¹⁹. Uygulamada geniş yer tutan bu tedbire ilişkin

²¹⁷ Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 4; Gee, **Injunctions**, s. 13.

²¹⁸ Hoyle, **Mareva**, s. 3.

²¹⁹ Bu konuda değerlendirmeler için bkz. Sharpe, s. 96.

genel prensipler, “*Third Chandris Shipping Corp v Unimarine SA*” davası²²⁰ ile ortaya konulmuştur²²¹.

Söz konusu karar çerçevesinde, “*Mareva*” tedbir kararlarının verilmesi şartlarını şu şekilde sıralamak mümkündür²²²: (1) Davacı, dava konusu edilecek (yargılama sırasında dikkate alınabilecek) somut vakıaları tam ve dürüst bir şekilde açıklamalıdır²²³, (2) Davacı, tedbir talebini, yasal dayanağını ve miktarını da içerecek şekilde açıklamalı ve davalı tarafından ileri sürülen hususları adil biçimde belirtmelidir²²⁴, (3) Davacı, davalının mahkemenin yargı yetkisi içinde malvarlığı olduğuna ilişkin yeterli delil sunmalıdır²²⁵, (4) Bu malvarlığının, mahkemenin ya da tahkimin yargı yetkisi dışına çıkarmasına yönelik somut bir risk bulunmalıdır²²⁶, (5) Davacının tedbirin haksız olması durumunda meydana gelecek zararları karşılamayı taahhüt etmesi gerekir²²⁷.

²²⁰ *Third Chandris Shipping Corp v Unimarine SA* [1979] 2 Lloyd's Rep. 184. Benzer kararlar için bkz. *The Assios*, [1979] 1 Lloyd's Rep. 331, 333-34 (C.A.). Ayrıca bkz. *The Siskina*, [1978] 1 Lloyd's Rep. 1,4-7 (H.L. 1997).

²²¹ Tetley, **Liens and Claims**, s. 987.

²²² Bu konuda ayrıca bkz. Hoyle, **Mareva**, s. 5, 6; Tetley, **Arrest**, s. 1949, 1950; Sharpe, s. 100 – 102; Türkel, s. 70, 71.

²²³ Tek taraflı başvuru imkânı olduğu için, davacının talebine dayanak oluşturan argümanları tam ve dürüst bir şekilde açıklaması özellikle önem taşımaktadır. Sharpe, s. 100.

²²⁴ Davacının davanın esasına ilişkin başarı şansının yüksek olduğunu ortaya koymadığı durumda talebin reddedileceğine ilişkin bkz. Sharpe, s. 100.

²²⁵ Davalının mahkemenin yargı yetkisi içerisinde hâlihazırda hiçbir varlığı olmadığı, ancak davacının varlıkların daha sonra yargı alanına gireceğini iddia ettiği durumlarda tedbir talebinin reddedildiğine ilişkin karar için bkz. Sharpe, s. 102, dn. 194.

²²⁶ Malvarlığının kaçırılması konusunda somut riskten ne anlaşılması gerektiği İngiliz hukukunda tartışmalıdır. Örneğin *Ninemias Maritime Corp. v. Trade Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co* davasında mahkeme, davacının malvarlığının kaçırıldığına yönelik beyanını yeterli görmemiş, bu konuda somut delil (“*solid evidence*”) aramıştır. Bu anlamda davalının daha önce bu şekilde fiillerde bulunduğunu ortaya koyan somut delillerin malvarlığının kaçırılma riski bakımından önemli argüman olabileceği belirtilmiştir. Bkz. *Ninemias Maritime Corp. v. Trade Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co* (1984) 1 All ER 398.

²²⁷ *Dynasty Rangers v. SBSK Plantations* (2001) 7 CLJ 168. Ayrıca bkz. *A/S D/S Svendborg v. Wansa*, [1996] 2 Lloyd's Rep. 559,567-68. Tetley, **Arrest**, s. 1948; Rogers, **Mareva**, s. 526. Tetley, (*Ninemias Maritime Corp. v. Trade Schiffahrtsgesellschaft & Co.* (The Niedersachsen) [1983] 2 Lloyd's Rep. 600, 606-07 davası çerçevesinde) bu beş kritere ek altıncı kriter olarak, davalının malvarlığını yargı yetkisi dışına kaçırmayı yanında ayrıca, tedbir kararının verilmemesi halinde, verilen kararın yargı yetkisi dışında hükmün icrasına imkân olmadığının ortaya konulması gerektiğini belirtmektedir. Tetley, **Liens and Claims**, s. 988, 989.

“*Mareva*” tedbirin geçirdiği aşamaları dikkate alarak buna ilişkin kararları derleyen Tetley, İngiliz hukukunda “*Mareva*” tedbir kararı verilebilmesi için aranması gereken “güncel” kriterleri şu şekilde sıralamaktadır²²⁸:

1. Davacı, tedbir başvurusunda, başvurunun yapıldığı tarihte davalıya karşı yargı yetkisi içinde böyle bir hakka sahip olduğunu ortaya koyan bir dava sebebine yer vermelidir²²⁹.

2. Davacı, talebini iyi bir biçimde temellendirmelidir²³⁰.

3. Davalı, mahkemenin yargı yetkisi içerisinde gemi, yük, bunkerler, satış gelirleri, banka hesapları vb. olmak üzere malvarlığına sahip olmalıdır²³¹.

²²⁸ Tetley, **Arrest**, s. 1950.

²²⁹ Baughen, **Shipping Law**, s. 415; Tetley, **Liens and Claims**, s. 985; Tetley, **Arrest**, s. 1950, dn. 327’den naklen: Mercedes-Benz A.G. v. Leiduck, [1995] 2 Lloyd’s Rep. 417, 423-25 (P.C.); South Carolina Ins. Co. v. Assurantie Maatschappij “De Zeven Provinciën” N.V., [1986] 2 Lloyd’s Rep. 317, 324 (H.L.); Siskina (Owners of Cargo Lately Laden on Board) and Others Respondents v Distos Compania Naviera S.A. Appellants (“The Siskina”), [1978] 1 Lloyd’s Rep. 1, 6 (H.L.). Ayrıca bkz. Sharpe, s. 204.

²³⁰ Karşılığını “*good arguable*” ifadesinde bulan şart için bkz. The Niedersachsen, [1983] 2 Lloyd’s Rep. 600, 605; Rasu Maritima S.A. v. The Pertamina, [1977] 2 Lloyd’s Rep. 397, 404; Nippon Yusen Kaisha v. Karageorgis, [1975] 2 Lloyd’s Rep. 137, 138. Bu konuda ayrıca bkz. Rogers, **Mareva**, s. 525; Baughen, **Shipping Law**, s. 415; Tetley, **Liens and Claims**, s. 986.

²³¹ Tetley, **Liens and Claims**, s. 987. Third Chandris Shipping Corp v Unimarine SA [1979] 2 Lloyd’s Rep. 184. Siskina (Owners of Cargo Lately Laden on Board) and Others Respondents v Distos Compania Naviera S.A. Appellants (“The Siskina”), [1978] 1 Lloyd’s Rep. 1, 6 (H.L.). “Siskina” kararı “*Mareva*” tedbirinin bu şartı bakımından temel taşı niteliği taşımaktadır. Hoyle, **Mareva**, s. 22. Karara konu olayda, “Siskina” isimli tek gemi maliki olan Panamalı davalı donatan, yük taşınmak üzere İtalyan şirketle navlun sözleşmesi yapmıştır. Akabinde charterer İtalya’dan Suudi Arabistan’a yük taşınmak üzere bir alt navlun sözleşmesi yapmıştır. Yükler alt navlun sözleşmesi uyarınca gemiye yüklenmiş, alt taşıtan konişmento uyarınca taşımaya ilişkin navlun ücretini ve yük sigortasını ödemiştir. İtalya Cenova mahkemelerinin münhasır yargı yetkisini içeren konişmento Suudi Arabistan’daki yük sahiplerine teslim edilmiştir. “Siskina” 6 Mart 1976’da Süveyş Kanalı’na geldiğinde, donatan, taşıyan tarafından bakiye navlun ücreti kendisine ödenmediği gerekçesiyle, geminin kanaldan geçmesine muvafakat etmemiştir. Bunun üzerine taşıyan tarafından bir miktar navlun ödenmiş olmasına rağmen donatan navlunun tamamının ödenmediğini belirterek geminin Kıbrıs’taki Limasol’a gitmesi yönünde talimat vermiş ve burada bakiye navlun ücretinin ödenmesini teminen yük üzerinde geçici hukuki koruma kararı verilmesini talep etmiştir. 10 Nisan 1976’da Kıbrıs Yüksek Mahkemesi, donatanın talebi doğrultusunda yük üzerinde tedbir kararı vermiştir. 20 Nisan 1976’da yükünü boşaltmış halde limandan ayrılan gemi, 2 Haziran 1976’da Yunanistan sularında batmış ve tam zayi olmuştur. Akabinde donatan Londra’da kurulu sigorta şirketinden geminin değeri üzerinden sigorta tazminatı talep etmiştir. Mayıs 1976 sonunda, Suudi Arabistan’daki yük malikleri, donatanın yük üzerindeki tedbir kararını kaldırmak için Kıbrıs Mahkemelerinden talepte bulunmuştur. Bunun üzerine ödenen navlun ücreti ile orantılı olarak bazı yükler üzerinde tedbir kararı kaldırılmıştır. Üzerinde tedbir devam eden yük malikleri yükün teslimi ve tedbir nedeniyle uğranılan zararların tazmini için Kıbrıs mahkemesinde donatana karşı tazminat davası açmıştır. Donatanın, sigorta şirketi tarafından ödenmesi halinde gemiye ilişkin sigorta tazminatı dışında başkaca malvarlığı bulunmamaktadır. Nihayetinde yük malikleri, 2 Temmuz 1976

4. Davalı, malvarlığını yargı alanından çıkararak veya malvarlığının içini boşaltarak mahkeme kararının icrasını imkânsız hale getirecek olmalıdır²³².

5. Davacının uygun bir teminat sağlaması gereklidir²³³.

Başlangıçta bu tedbir sadece İngiltere’de yerleşik olmayan davalılar adına verilebilmekteyken²³⁴, “*Prince Abdul Rahman bin Turki Al-Sudairy v Abu-Taha*” kararında²³⁵ da kabul edildiği üzere, İngiltere’de yerleşik kişiler bakımından da, davalının kaçma veya malvarlığını kaçırma ya da hükmün yerine getirilmesini engelleme tehlikesi varsa, “*Mareva*” tedbiri verilebilir²³⁶.

tarihinde donatan aleyhine Londra’da navlun sözleşmesinin ihlali gerekçesiyle tazminat talepli olarak yargısal süreç başlatmış ve gemiye ilişkin olarak ödenecek sigorta tazminatı bakımından “*Mareva*” tedbiri kararı verilmesini talep etmiştir. Bunun üzerine hâkim *Mocatta J.*, Kural 11 uyarınca yargı yetkisi dışında olanlara ilamın tebliğ edilebileceği görüşünde olmasına rağmen, hâkim *Kerr J.*, ilamın tebliğini reddederek tedbirin, temyiz başvurusuna kadar devamına karar vermiştir. Davacıların temyiz talebi üzerine, Temyiz Mahkemesi (“*The Court of Appeal*”) de, Kural 11 uyarınca donatanın İngiltere’de yargılanabileceği görüşünde olmasına rağmen, Lordlar Kamarası (“*The House of Lords*”), geminin zıyayı ile ilgili olarak donatana ödenecek sigorta tazminatı üzerinde yük sahiplerinin hukuki veya hakkaniyete uygun herhangi bir hak veya menfaatinin bulunmadığına ve İngiltere’de kurulu olmayan donatanın rızası olmadıkça Kural 11 (1) (i) uyarınca yargılanamayacağına hükmetmiştir. Dolayısıyla mahkeme davalının İngiltere’de sadece parasal malvarlığı ya da (somut olayda olduğu şekilde) alacağının olmasını yeterli görmemiş, ayrıca üzerinde aynı talep ileri sürülebilecek gemi, uçak gibi malvarlığına sahip olmasını aramıştır. Bu konuda detaylı açıklamalar için ayrıca bkz. Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 24; N. H. Andrews, “*Mareva Relief Cannot Stand Alone: Further Judicial Reflections upon the Siskina Doctrine*”, **The Cambridge Law Journal**, Mar., 1996, Vol. 55, No. 1 (Mar., 1996), s. 12 vd.; Rogers, **Mareva**, s. 525; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 71.

²³² Tetley, **Liens and Claims**, s. 987; Tetley, **Arrest**, s. 1950, dn. 330’dan naklen: The Niedersachsen, [1983] 2 Lloyd’s Rep. 617; Barclay-Johnson v. Yuill, [1980] 1 W.L.R. 1259, 1265 (Ch.); Third Chandris Shipping Corp. v. Unimarine S.A. (The Genie), [1979] 2 Lloyd’s Rep. 184, 189.

²³³ Tetley, **Liens and Claims**, s. 987; Tetley, **Arrest**, s. 1950, dn. 331’den naklen: Felixstowe Dock & Ry. Co. v. U.S. Lines Inc., [1987] 2 Lloyd’s Rep. 76, 93- 95; American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd., [1975] 1 All E.R. 504, 511 (H.L.). Ayrıca bkz. Rogers, **Mareva**, s. 524.

²³⁴ Gebr Van Weelde Scheepvaartk-Antoor v. Homeric Marine Services Ltd. (The Agrabelle), [1979] 2 Lloyd’s Rep. 117 (Q.B. Commercial Court). Ayrıca bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 71.

²³⁵ Prince Abdul Rahman bin Turki Al-Sudairy v Abu-Taha [1980] 2 Lloyd’s Rep. 565. Ayrıca bkz. Chartered Bank v. Daklouch, [1980] 1 All E.R. 205 (C.A.); Barclay-Johnson v. Yuill, [1980] 3 All E.R. 190 (Ch.).

²³⁶ “*Worldwide Mareva Injunctions*” olarak ifade edilen bu durum için bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1950, 1951; Tetley, **Liens and Claims**, s. 992; Rogers, **Mareva**, s. 526; Sharpe, s. 98, 99; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 72 vd.; Baughen, **Shipping Law**, s. 414. Ayrıca bkz. Derby Nos. 3 & 4 (1989) 2 W. L. R. 412.

Gerek İngiltere’de gerekse de İngiltere dışında mukim davalılar bakımından mümkün olan “*Mareva*” tedbiri, “*SCA 1981*” Bölüm 37/3 hükmü çerçevesinde açık yasal düzenlemeye de kavuşmuştur²³⁷.

bb. “Anton Piller” Tedbiri (= “The Anton Piller Injunction”)

“*Mareva*” tedbiri ile neredeyse aynı zamanda, İngiliz Temyiz Mahkemesi (= “*the English Court of Appeal*”), “*Anton Piller KG v. Manufacturing Processes Ltd.*” kararı²³⁸ çerçevesinde “Anton Piller” tedbiri (= “*the Anton Piller Injunction*”) olarak bilinen başka bir tedbir türüne daha hükmetmiştir²³⁹. Lordlar Kamarası (“*The House of Lords*”), “*Rank Film Distributors Ltd. v. Video Information Centre*” davasında²⁴⁰, Yüksek Mahkeme’nin “Anton Piller” tedbirini, mahkemenin kendi yetki alanının bir parçası olarak ve ayrıca şimdi “*SCA 1981*”’in 37/1 bölümünde düzenlenen tedbir kararı verme yetkisi kapsamında onamıştır²⁴¹.

“*Civil Procedure Rules 1999*”’un kabulünden sonra “arama kararı” olarak tercüme edilebilecek “*Search Order*” olarak da anılan²⁴² “Anton Piller” tedbiri, tek taraflı (= “*ex parte*”) bir başvuru neticesinde, mevcut veya başlatılması muhtemel yargılamada kullanılmak üzere davalının kontrolünde olan yapıya girme ve arama ve/veya orada bulunan ve kararda belirtilen belgelerin incelenmesi, alıkonulması veya

²³⁷ Tetley, **Liens and Claims**, s. 984; Baughen, **Shipping Law**, s. 414.

²³⁸ Anton Piller KG v. Manufacturing Processes Ltd., [1976] Ch. 55 (C.A.). Karara konu olayda Almanya’da kurulu davacı şirket, acentesi olan İngiltere’de mukim davalının, yargı yetkisi dışında olan ticari rakipleriyle, telif hakkı materyallerini, gizli bilgileri veya davacının makinelerinin kopyalarını uygunsuz bir şekilde sağlamak amacıyla iletişim kurduğundan korkmuştur. Davacının tek taraflı başvurusu üzerine Yüksek Mahkeme, davalının şüpheli ihlallerini engellemek amacıyla tedbir kararı vermiştir. Ancak Mahkeme davacının, davalının kontrolündeki yapılarda bulunan ve gizli olan şeylerin çıkarılması ve incelenmesi talebini reddetmiştir. Bu kararın temyizi üzerine Temyiz Mahkemesi, davacının davalıya verilen tüm belgeleri incelemesi ile davacının ekipmanlarıyla ilgili diğer materyalleri incelemesi amacıyla, davacının avukatlarının belirtilen saatler arasında davalı tarafından kontrol edilen işyerine girmelerine izin verilmesine karar vermiştir. Bu konuda ayrıca bkz. Martin Dockray, **Anton Piller Orders**, 1. Bası, Londra 1992, s. 3, 4.

²³⁹ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1022.

²⁴⁰ Rank Film Distributors Ltd. v. Video Information Centre [1981] 2W.L.R. 668,672-73 (H.L.). Söz konusu kararda mahkemenin “Anton Piller” tedbiri verebilme konusundaki yetkisi ilk defa kabul edilmiştir. Dockray, s. 4. Ayrıca bkz. Gee, **Mareva**, s. 3; Sharpe, s. 113.

²⁴¹ Dockray, s. 1, 4; Tetley, **Arrest**, s. 1958.

²⁴² Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 26; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 5.

kopyalanmasına imkân tanıyan tedbir türüdür²⁴³. Bu tedbir türünde amaçlanan, başta fikri mülkiyet hukuku olmak ve ancak bununla sınırlı olmamak üzere deniz hukuku dâhil her türlü yargılamada kullanılacak delillerin güvence altına alınmasıdır²⁴⁴.

Mahkeme sadece bir malvarlığının kaçırılması veya çok önemli delillerin yok edilmesi gibi ciddi bir tehlikenin olduğu istisnai durumlarda bu kararı verebilmektedir²⁴⁵. “*Anton Piller*” tedbirinin verilebilmesi için başvuran kişinin, (1) tedbir kararı verilmesini gerektiren güçlü argümanların olduğunu, (2) talebin reddedilmesi halinde (gerçekleşmiş ya da gerçekleşmesi muhtemel) ciddi bir zararın ortaya çıkacağını, (3) davalının elinde tedbire konu olacak belge veya eşyaların bulunduğunu ve (4) bu tür kanıtların imha edilmesi olasılığının varlığını ispat etmesi gerekir²⁴⁶.

cc. Malvarlığını Dondurma Tedbiri (= “Freezing Injunction”)

“*Mareva*” tedbirinin yerini alan²⁴⁷ borçlunun malvarlığının dondurulması tedbirinin (= “*freezing injunction*”) amacı, borçlunun malvarlığını mahkemenin yargı yetkisi dışına çıkarmasını veya malvarlığının içeri boşaltmasını engellemektir²⁴⁸. Bu tedbirin temel gerekçesi ve altında yatan temel ilke, alacaklının alacağına kavuşmasına olanak tanıyan mahkeme kararının icrasına engel olunmasının önüne geçmektir. Öyle ki, bu ilke, yabancı mahkemelerde görülen yargılamalarla ilişkili tedbir kararı verilmesini kapsamaktadır²⁴⁹.

Bununla birlikte malvarlığını dondurma tedbiri, malvarlığının (ihtiyaten) haczi anlamına gelmemektedir²⁵⁰. Burada alacaklının tedbir uygulanan malvarlığı üzerinde

²⁴³ Tetley, **Arrest**, s. 1958; Tetley, **Liens and Claims**, s. 937, 1022; Gee, **Mareva**, s. 2; Dockray, s. 2; Sharpe, s. 111 vd. Bu yönüyle söz konusu tedbirin HMK m. 400 vd. hükümlerinde düzenlenen delil tespitiye benzediği söylenebilir.

²⁴⁴ Tetley, **Arrest**, s. 1958; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1022.

²⁴⁵ Dockray, s. 5.

²⁴⁶ Tetley, **Arrest**, s. 1958; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1022, 1023. *Anton Piller KG v. Manufacturing Processes Ltd.*, [1976] Ch. 55, 62 (C.A.). Tedbirin koşulları bakımından detaylı değerlendirme için ayrıca bkz. Dockray, s. 10 vd.

²⁴⁷ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 26; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 5; Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 31; Türkel, s. 71.

²⁴⁸ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 65.

²⁴⁹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.1.

²⁵⁰ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 66, 68.

öncelik hakkı olmadığı gibi, karar, alacaklıya gerçek anlamda bir güvence de sağlamaz²⁵¹. Bu yönüyle esasen bu koruma tedbiri gemilerin ihtiyati haczinden ayrılır²⁵².

Malvarlığını dondurma tedbiri, İngiliz mahkemeleri huzurunda ya da yabancı mahkemede görülen yargılamalar için verilebileceği gibi, İngiltere’de veya İngiltere dışında yerleşik davalılar bakımından da verilebilmektedir (SCA 1981, Parag. 37/3)²⁵³.

Diğer yandan malvarlığının dondurulmasına yönelik tedbir kararı, her türlü malvarlığı bakımından verilebilir²⁵⁴. Dolayısıyla tedbir kararı parasal değerlerle sınırlı değildir. Ancak bu kararlar genellikle banka hesapları veya sigorta gelirleri üzerinde verilmektedir. Öte yandan bu karar, davacının aynı talep bakımından gemi veya başka bir malvarlığı için ihtiyati haciz kararı alıp almadığına bakılmaksızın, gemi hakkında da verilebilir²⁵⁵. Bunun gibi örneğin yük ile ilgili olarak, yüklendiği geminin ayrılmasını önlemek için bu şekilde bir tedbir kararı verilmesine de engel yoktur²⁵⁶.

Mahkemece malvarlığını dondurma tedbiri verilebilmesi için, talep edenin karar verilmemesi halinde, yargılama sonucunda verilecek kararın icrasının mümkün olmayacağı konusunda talebini iyi bir biçimde temellendirmesi gerekir²⁵⁷. Talepte bulunan yargılamada kullanılacak tüm olguları tam ve dürüst bir şekilde açıklamalıdır²⁵⁸. Bunun yanında tedbir ile malvarlığının kaçırılmasının engellenmesi amaçlandığı için davalının mahkemenin yargı yetkisi içinde malvarlığına sahip

²⁵¹ Bununla birlikte, bu tedbir kararının tümüyle etkisiz olduğu da düşünülmemelidir. Tedbir kararının gereğini bilerek yerine getirmeyen, mahkemeye itaatsiz davranmış olur ve uygulamada bu durum, bir işletmenin faaliyetine son verilmesi sonucunu dahi doğurabilmektedir. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.6.

²⁵² Öte yandan bu tedbir türü, davacının iddialarına dayanak da teşkil etmez. Bu konuda bkz. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.4.

²⁵³ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.10, 16.11A, 16.15.

²⁵⁴ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 65.

²⁵⁵ Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 38, 39. Bu konuda ayrıca bkz. The Rena K [1979] QB 377; [1978] 1 Lloyd’s Rep 545.

²⁵⁶ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.18.

²⁵⁷ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 69; Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 7. Ninemia Maritime Corp. v. Trade Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co (1984) 1 All E. R. 398.

²⁵⁸ Bunun yapılmaması halinde, daha önce tedbir kararı verilmiş olma bile bu karar, duruşma ihtiarında kaldırılır. Bu konuda bkz. Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 37, 73 vd.

olduğunun ortaya konulması gerekir²⁵⁹. Öte yandan talepte bulunanın, tedbir kararı verilmesi koşulları oluşmadığının ortaya çıkması halinde, karşı tarafın uğrayacağı zararları karşılayacağını taahhüt etmesi gerekir²⁶⁰. Bunun gibi talepte bulunan ayrıca üçüncü kişilerin tedbire katlanması nedeniyle yaptıkları masraflar ile diğer kişilere karşı doğan sorumluluklarını gidermeyi taahhüt etmesi de gerekmektedir²⁶¹.

Mahkeme yukarıdaki şartları²⁶² ve tedbir kararının tarafların hakları üzerindeki etkisini dikkate alarak tedbir kararı verip vermemek konusunda takdir yetkisine sahiptir. Bunun gibi temyiz mahkemesinin de tedbir kararını gözden geçirme yetkisi bulunmaktadır²⁶³.

b. Gemilerin İhtiyati Haczi

İngiliz hukukunda ara ya da nihai tedbirler esasa ilişkin yargılamadan önce, yargılama sırasında veya yargılamadan sonra verilebilir²⁶⁴. Geminin (daha geniş anlamı ile deniz servetinin) ihtiyaten haczedilmesi bakımından bunlar temelde üç amaca hizmet etmektedir²⁶⁵:

Birincisi ve en temel olanı, ihtiyati haczin geçici hukuki koruma tedbiri olarak koruyucu (“*protective*”) fonksiyonudur²⁶⁶. İkinci fonksiyonu, alacağın esasına ilişkin bir yargı yetkisi (“*forum arresti*”²⁶⁷) tesis etmesidir²⁶⁸. Üçüncüsü, “*action in rem*”

²⁵⁹ Tedbir kararı verilmesi için, malvarlığının olduğunu inandırıcı bir şekilde ortaya koymak yeterlidir. Ancak malvarlığının olmadığı sonradan ortaya çıkması halinde, verilen tedbir kararının dayanağı ortadan kalkacaktır. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.16.

²⁶⁰ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.29 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 69; Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 35; Türkel, s. 72.

²⁶¹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.34.

²⁶² Tedbirin şartlarına ilişkin kapsamlı değerlendirme listesi bakımından bkz. Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 66.

²⁶³ Hoyle, **Freezing and Search Orders**, s. 59.

²⁶⁴ Tetley, **Liens and Claims**, s. 989.

²⁶⁵ Ortak hukuk sistemi bakımından genel yaklaşım için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 8.

²⁶⁶ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.2; Ruiz Abou –Nigm, s. 9.

²⁶⁷ Kavram açısından bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, III, C.

²⁶⁸ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.2; Ruiz Abou –Nigm, s. 9 vd.

olarak ileri sürülen yargısal süreç neticesinde, geminin satılması suretiyle alacağın güvencesini sağlama (“security”) fonksiyonudur²⁶⁹.

İngiliz hukukunda gemilerin ihtiyati haczi, daha geniş deyimle Admiralty mahkemesine ilişkin modern yargı yetkisi, 1925 Yüksek Adliye Mahkemesi (Birleştirme) Kanununa (*Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*) dayanmaktadır²⁷⁰. 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun kabul edilmesi sonrasında 1956 tarihli Kanun ile bu konvansiyona paralel düzenleme yapılması amaçlanmış, akabinde 1981 yılında “SCA 1981” ile bu konuda yeniden düzenleme yapılmıştır²⁷¹. Anılan Kanun’un 20. bölümünde Admiralty mahkemelerinin yargı yetkisine yer verilmiş, 21. bölümünün ikinci ilâ dördüncü fıkralarında, kanunda belirtilen (m. 20/2) alacaklar bakımından gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebileceği düzenlenmiştir²⁷².

Öte yandan bugünkü “SCA 1981” bölüm 37’nin karşılığı olan “*Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*”, bölüm 45(1) hükmüne dayanılarak, gemiler, “*Mareva*” tedbirinin yerini aldığı borçlunun malvarlığını dondurma tedbiri (“*freezing order*”) tedbirine konu olabilmektedir²⁷³. Dolayısıyla “*action in rem*” prosedürünün başlatılmadığı, buna imkân olmadığı durumda alacaklının “*action in personam*” temeline dayanan “*Mareva*” tedbirine başvurması kabul edilmektedir²⁷⁴.

²⁶⁹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.2; Fernández, s. 113. Gemilerin ihtiyati haczinin güvence fonksiyonu hakkında detaylı bilgi için bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 117 vd.

²⁷⁰ Admiralty mahkemelerinin yargı yetkisinin tarihsel süreç içerisinde gelişimi hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Baatz, s. 531.

²⁷¹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 0.24 vd. Ayrıca bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1905 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 5; Baatz, s. 532; Gaskell / Shaw, s. 472.

²⁷² Tetley, **Arrest**, s. 1906; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 8, 23, 28 vd.; Baatz, s. 532, 533; Fernández, s. 115. Belirtelim ki İngiliz hukukunda gemilerin ihtiyati haczi, gemiye karşı başlatılan “*action in rem*” temelli prosedüre dayanmaktadır. Borçlunun yargısal sürece dahil olması halinde yargılama kendiliğinden “*action in personam*” prosedürüne dönüşür. Bu konuda bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1036.

²⁷³ Tetley, **Liens and Claims**, s. 991. Benzer şekilde deniz hukukuna ilişkin yargılamalarda da delillerin güvence altına alınması için “*Anton Piller*” tedbirinin yerini aldığı “*Search Order*” kararı verilebilmektedir. Bu konuda bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1958.

²⁷⁴ Rogers, **Mareva**, s. 522. Bu konuda en çarpıcı örnek, “*Rena K*” kararıdır. Söz konusu karara konu olayda, taraflar arasında Panamalı bir şirkete ait “*Rena K*” isimli gemi ile Mauritius’tan Liverpool’a şeker taşınması amacıyla navlun sözleşmesi yapılmıştır. Navlun sözleşmesinde, sözleşmeden doğan herhangi bir anlaşmazlığın Londra’da tahkim yoluyla çözülmesini öngören bir maddeye yer verilmiştir. Bunun gibi taşıyan tarafından tanzim edilen konişmentolarda da tahkim şartı da dâhil olmak üzere, navlun sözleşmesinin tüm şartlarını, maddelerini, koşullarını ve istisnalarını içeren hüküm yer

Dolayısıyla alacaklının “*action in rem*” temelli olarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alması yanında “*action in personam*” temelli olarak “*Mareva*” (malvarlığını dondurma) tedbirine başvurması da mümkündür²⁷⁵. Diğer bir deyişle, gemilerin ihtiyati haczi ile malvarlığının dondurulması tedbirleri kümülatif olarak uygulanabilmektedir²⁷⁶.

Bununla birlikte belirtmek gerekir ki, “*Mareva*” (malvarlığını dondurma) yoluyla gemi üzerinde tedbir kararı verilse dahi, bu tedbir, klasik anlamda ihtiyati haczin sağladığı korumayı sağlamaz²⁷⁷. “*Action in rem*” temelli gemilerin ihtiyati haczi ile malvarlığını dondurma tedbirinin belli başlı farklarını şu şekilde sıralamak mümkündür²⁷⁸:

almaktadır. Ne var ki taşıma esnasında deniz suyu, şekerin bulunduğu ambarlara girmiş ve nihayetinde 2.440 metrik ton şeker kullanılamaz hale gelmiştir. Gemi Liverpool’a varmadan önce yük sahipleri gemiye karşı “*action in rem*”; gemi malikine karşı da 549,000 £ tazminat talepli “*action in personam*” yargılaması başlatmıştır. Gemi Liverpool’a gelmiş, yükünü boşaltmaya başlamış, 27 Temmuz 1977’de gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınmıştır. Ertesi gün, gemi maliki, uyuşmazlığın tahkime tabi olduğundan bahisle yargılamanın durdurulmasını ve gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasını talep etmiştir. Taraflar, geminin sorumluluk sigortacısı (P&I Kulübü) tarafından geminin yaklaşık değeri olan 390,000 £ teminat mektubu verilmesi şartıyla duruşmanın ertelenmesi konusunda mutabık kalmıştır. Ayrıca bu anlaşma, mahkemenin daha sonra gemi sahibinin haklı olduğuna karar vermesi halinde, teminat mektubunun iptal edileceği, yük sahipleri tarafından iade edileceği ve dolayısıyla geminin koşulsuz olarak tutuklanmadan serbest bırakılması hakkına sahip oldukları ve yük sahiplerinin, iddiaları için alternatif bir güvence olarak “*Mareva*” tedbiri hakkına sahip olmadıkları koşullarını da içermektedir. Nihayetinde taraflar arasındaki mutabakat çerçevesinde gemi serbest bırakıldı. Öte yandan navlun sözleşmesinden doğan alacaklar dışında gemi malikinin gemiden başka bir malvarlığı bulunmamaktaydı. Davacının “*action in personam*” prosedürü çerçevesinde verilen karara karşı temyiz başvurusu üzerine Yüksek Mahkeme, birçok hususu değerlendirdiği kararında, yük maliklerinin gemi aleyhine başlattıkları “*action in rem*” yargılaması yoluyla gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alarak alacaklarını temin etme imkânlarının olmadığı durumda, gemi maliki aleyhine başlattıkları “*action in personam*” yargılamasında “*Mareva*” tedbiri yoluyla iddiaları için alternatif teminat sağlama imkânı verilmemesinin haklı bir sebebinin olmayacağına işaret etmiştir. Bkz. The Rena K [1979] QB 377; [1978] 1 Lloyd’s Rep 545.

²⁷⁵ İngiliz hukukunda geçici hukuki korumanın temini bakımından bu iki yolun olduğu yönünde bkz. Baughen, **Shipping Law**, s. 410.

²⁷⁶ Rogers, **Mareva**, s. 522; Türkel, s. 72.

²⁷⁷ Bununla birlikte aşağıda ele alınacağı üzere malvarlığını dondurma tedbirinin geleneksel deniz icra prosedürüne göre bazı avantajlar sağladığı da yadsınmaz bir gerçektir. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1955; Tetley, **Liens and Claims**, s. 983.

²⁷⁸ Tetley, **Arrest**, s. 1955, 1956. Ayrıca bkz. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.4.

1. Gemilerin ihtiyati haczi ile alacağın esasına ilişkin yargılama yetkisi (“*forum arresti*”) de tesis edilmiş olurken²⁷⁹, malvarlığını dondurma tedbirinin yargılamanın esasında yetkili mahkeme üzerinde etkisi yoktur²⁸⁰.

2. Malvarlığını dondurma tedbirinde hâkimin geniş takdir yetkisi bulunmakta iken²⁸¹, gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz, bir hak olarak (“*as of right*”) görülmektedir²⁸².

3. Malvarlığını dondurma tedbiri, tedbire temel teşkil eden hak bakımından öncelik sağlamazken²⁸³, gemilerin ihtiyati haczinde deniz alacağının niteliğine bağlı olarak, ihtiyati hacze temel teşkil eden hak, diğer alacaklara göre öncelik sağlayabilmektedir.

4. Kiracının deniz alacağından sorumlu olması durumunda, üzerinde deniz alacağı doğan geminin ya da kiracıya ait kardeş geminin ihtiyaten haczi mümkün iken²⁸⁴, malvarlığını dondurma tedbiri, sadece davalıya ait malvarlığı üzerinde verilebilir.

5. Geminin ihtiyati haczinde talep edenin kötünietli ya da ağır kusurlu olduğu ortaya çıkmadıkça meydana gelen zararlardan sorumluluğu söz konusu değil iken, malvarlığını dondurma tedbirinde tedbirin haksız olduğunun tespit edilmesi halinde, malvarlığının dondurulması yönünde talepte bulunan, tedbir nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumludur.

²⁷⁹ Bu konuda bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, III, C.

²⁸⁰ Tetley, **Liens and Claims**, s. 983. Fransız hukukunda kabul edilen “*saisie conservatoire*”, alacağın esasına ilişkin yargılama yetkisi (“*forum arresti*”) tesis etmemesi bakımından malvarlığını dondurma tedbiri ile benzerlik arz eder. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1018.

²⁸¹ Mahkemenin tedbirin adil ve uygun (“*just and convenient*”) olduğuna kanaat getirmesi gerektiği, bu yönüyle de geniş takdir yetkisine (“*wide discretion*”) sahip olduğu yönünde bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 67.

²⁸² Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 155; Baughen, **Shipping Law**, s. 410.

²⁸³ Tetley, **Liens and Claims**, s. 983.

²⁸⁴ Benzer durum “*saisie conservatoire*” bakımından da söz konusudur. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1017.

Öte yandan malvarlığını dondurma tedbirinin de gemilerin ihtiyati haczine göre başlıca önemli avantajlarını şu şekilde sıralamak mümkündür²⁸⁵:

1. Gemilerin ihtiyati haczi, sadece, geminin (veya bazı hallerde yük, navlun ya da cebri satış gelirlerinin) mahkemenin yargı yetkisi dâhilinde olması durumunda mümkün iken, malvarlığını dondurma tedbiri bakımından böyle bir sınırlama söz konusu değildir²⁸⁶.

2. Malvarlığını dondurma tedbiri birden fazla gemi bakımından söz konusu iken, İngiltere'nin taraf olduğu 1952 Konvansiyonu çerçevesinde²⁸⁷ sadece bir geminin ihtiyaten haczi mümkündür²⁸⁸.

3. Malvarlığını dondurma tedbirinde, davalının kural olarak tedbire konu malvarlığı üzerinde tasarruf imkânı olmasa da²⁸⁹, bu malvarlığı davalının elinde olduğundan, bu tedbir, gemilerin ihtiyati haczine göre yargılama masrafları bakımından daha fazla avantaj sağlamaktadır.

4. Malvarlığını dondurma tedbirinde mahkeme karar verilmesi halinde meydana gelen zararların tazmin edileceği taahhüt edilirken, gemilerin ihtiyati haczinde talepte bulunan herhalükarda zararların tazminine ilişkin teminat sağlamalıdır²⁹⁰.

Malvarlığını dondurma tedbiri ile gemilerin ihtiyati haczi her ne kadar farklı etkiler doğursa da, İngiltere'nin de taraf olduğu 1952 Konvansiyonu çerçevesinde deniz alacakları dışındaki alacaklar bakımından geminin malvarlığının dondurulması tedbirine konu edilmesi, 1952 Konvansiyonundan doğan yükümlülüklerin ihlali bakımından tartışmayı gerektirecek bir husus olarak kabul edilmektedir²⁹¹.

²⁸⁵ Tüm liste için bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1956, 1957; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1020 vd.

²⁸⁶ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1018.

²⁸⁷ İngiltere hâlihazırda 1999 Cenevre Konvansiyonu'na taraf değildir.

²⁸⁸ “*Saisie conservatoire*” bakımından aynı yönde bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1018.

²⁸⁹ Bununla birlikte tedbire konu varlıklar, mahkemenin izniyle, olağan ticari borçları ödemek veya iş veya özel hayatı sürdürmek için kullanılabilir. Bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1957.

²⁹⁰ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1019.

²⁹¹ Jackson, **Maritime Claims**, kn. 16.6. Benzer şekilde “*Mareva*” tedbiri ile Konvansiyonda öngörülen ihtiyati haciz rejiminin bağdaşmadığı yönünde değerlendirmeler için ayrıca bkz. Gaskell / Shaw, s. 474. Nitekim *Türkel*, 1952 Konvansiyonu'na taraf olan Birleşik Krallık açısından İngiliz hukukunda alacak hakkı bakımından herhangi bir sınırlama olmadan ihtiyati haczin yanında gemileri konu alan ayrı bir geçici hukuki koruma yolu bulunmasının, bu konvansiyondan doğan yükümlülüklerin ihlali anlamına

Kanaatimizce de her ne kadar iki geçici koruma arasında belli başlı farklılıklar olsa da, gemiler bakımından deniz alacakları dışında başka taleplere dayanılarak geçici hukuki koruma kararı verilebilmesi, 1952 Konvansiyonu'na taraf olan Birleşik Krallık açısından Konvansiyonun göz ardı edilmesi olarak değerlendirilebilir.

3. Türk Hukuku

TTK'da büyük oranda 1999 Cenevre Konvansiyonu'ndaki hükümler esas alınmak suretiyle gemilerin²⁹² ihtiyati haczi kurumu bir bütün olarak düzenlenmiş olmakla birlikte²⁹³, yasa hükümleri incelendiğinde gemilerin ihtiyati haczine ilişkin açık bir tanıma yer verilmediği görülmektedir. Bununla birlikte 1999 Cenevre Konvansiyonu'ndaki tanımdan hareketle, TTK m.1353/1 hükmünde, söz konusu tanıma paralel bir şekilde *“Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez.”*

geleceği görüşündedir. Yazar'a göre deniz alacaklarına özgü ihtiyati haciz yolu İngiliz hukukunun etkisi ile benimsenmişken, bu şekilde bir alternatif yolun öngörülmesi, konvansiyona uyumun İngiliz hukuku bakımından göz ardı edildiği anlamına gelmektedir. Türkel, s. 73.

Buna karşılık Kanada mahkemesinin ilginç bir kararı [Bkz. Irving Oil Limited v. Biornstad, Biota, & Co., Biornstad-Rederiene Avenir, DIS A/S, Skibs A/S Beaulieu, Skibs A/S Beaufort, Skibs A/S Beaumont & Skibs A/S Seattle (1981), 35 N.B.R. (2d) 265 (N.B.Q.B.)] çerçevesinde konuyu ele alan Rogers, “Mareva” (malvarlığının dondurulması) tedbirinin “*action in personam*” temelinde de gemiler hakkında uygulanması gerektiği görüşünü bildirmiştir. Söz konusu kararda, “Beaurivage” isimli gemi, Saint John Limanı'nın eteklerinde Irving Oil Ltd. şirketine ait bir monoşamandıraya çarpmıştır. Bu şirkete bağlı Canaport'un başvurusu üzerine, “Beaurivage” isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiş, akabinde 5 Milyon ABD Doları teminat sunulması üzerine gemi serbest bırakılmıştır. Buna karşılık Irving Oil Ltd. “Beaurivage” isimli geminin yol açtığı zararın 24 Milyon ABD Dolarının üzerinde olduğu, 5 Milyon Doları aşan kısım bakımından teminat elde edilemediği gerekçesiyle, mahkemenin yargı yetkisi içerisinde bulunan, “Beaurivage” isimli geminin malikine ait “Beaumont” isimli gemi üzerinde mahkemenin yetkisinden çıkmasını önlemek amacıyla “Mareva” tedbiri talep etmiştir. Söz konusu talep başlangıçta kabul edilmekle birlikte, daha sonra kaldırılmıştır. Yazar'a göre hakim Barry, J.'nin tedbiri kaldırmasının gerekçesi, hakim talebi “*actio in rem*” temelinde değerlendirip, üzerinde deniz alacağı doğan gemi dışındaki gemiler (somut olayda “Beaumont”) bakımından “Mareva” tedbiri verilmesinin mümkün olamayacağı düşüncesidir. Yazar bu düşüncenin hatalı olduğunu, “*actio in rem*” ile “Mareva” tedbiri bakımından geçerli olan “*action in personam*” prosedürünün kümülatif ve birbirini dışlayan iki prosedür olduğunu, bu çerçevede “*action in personam*” temelli “Mareva” tedbiri çerçevesinde borçluya ait başka bir geminin üzerinde tedbir kararı verilebilmesine engel olmadığını belirtmektedir. Dolayısıyla Yazar, 1952 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olmamış Kanada bakımından, gemiler üzerinde “Mareva” tedbiri verilebileceği görüşündedir. Rogers, **Mareva**, s. 534, 535.

²⁹² Türk hukukunda gemi tanımı hakkında detaylı bilgi için bkz. Okay, **C. I**, s. 77 vd.; Franko / İzveren / Çalık, s. 19; Kender / Çetingil, s. 35; Yazıcıoğlu, s. 47 vd.; Çağa / Kender, **C. I**, s. 45; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 68 vd.; Kaner, **C. I-II**, s. 16 vd.; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, **C. I**, 1. Bası, İstanbul 2017, s. 625 vd.; Sözer, **C. I**, s. 23 vd.

²⁹³ Yasama süreci hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 31 vd.

düzenlemesine yer verilmiştir. Dolayısıyla buradan yola çıkarak 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda yer alan tanımın belli ölçüde TTK’da da benimsendiği sonucuna ulaşılabilecektir²⁹⁴. Bununla birlikte Türk hukukunda ihtiyati haczin para alacakları için söz konusu olabileceği hususu göz önünde bulundurularak ve ayrıca büyük oranda para alacaklarının yer aldığı deniz alacaklarının ihtiyati haciz sebebi olması dikkate alınarak gemiler üzerinde ihtiyati tedbir konulması yolu kapatılmıştır²⁹⁵. Nitekim TTK m. 1353/1’de geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebileceği vurgulanmakla yetinilmemiş, herhangi bir tereddüte mahal bırakmamak açısından deniz alacakları için gemi üzerinde ihtiyati tedbir ya da başkaca bir seferden men önlemine karar verilemeyeceği ifade edilmiştir²⁹⁶.

Kanunî düzenleme bu şekilde olmakla birlikte, doktrinde gemilerin ihtiyati haczine ilişkin farklı tanımlamalar yapıldığı görülmektedir. *Atamer*, Konvansiyondaki tanımdan yola çıkarak gemilerin ihtiyati haczini (= “*arrest*”), bir mahkeme kararı uyarınca gemiye el konulması ve geminin seferden men edilmesi olarak tanımlamaktadır²⁹⁷.

Özekes’e göre gemilerin ihtiyati haczi, “deniz alacağı” (“*maritime claim*”) olarak anılan, sınırlı sayıdaki aynî veya şahsî talep hakkını güvence altına alan geçici hukuki korumadır²⁹⁸. Benzer şekilde *Yıldırım / Yıldırım* gemilerin ihtiyati haczini, özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanan sınırlı aynî ve şahsî talep hakkının söz konusu olduğu deniz alacaklarının takibinin güvence altına alınması ve bu sebeple yargı organları tarafından bir gemiye geçici ve hukuki olarak el konulması şeklinde tanımlamıştır²⁹⁹.

Türkel, gemilerin ihtiyati haczini “deniz alacağı olarak anılan ve özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanan sınırlı sayıdaki aynî ve şahsî talep hakkının takibinin

²⁹⁴ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Atamer, **C. IV**, s. 199. Nitekim hükmün gerekçesinde de bu durum, “*Birinci fıkra, 1999 tarihli Sözleşmenin 1 inci maddesinin ikinci fıkrası ile 2 nci maddesinin birinci ve ikinci fıkraları göz önünde bulundurularak kaleme alınmıştır.*” şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. TTK m. 1353 Hükümet gerekçesi.

²⁹⁵ Atamer, **C. IV**, s. 199.

²⁹⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Atamer, **C. IV**, s. 199 vd. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. aşağı. Birinci Bölüm, II, C.

²⁹⁷ Atamer, **C. IV**, s. 197.

²⁹⁸ Hakan Pekcanitez / Oğuz Atalay / Meral Sungurtekin Özkan / Muhammet Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 9. Bası, İstanbul 2022, s. 362.

²⁹⁹ Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

güvence altına alınması için yargı organları tarafından bir gemiye geçici ve hukuki olarak el konulması” olarak tanımlamıştır³⁰⁰.

Kahraman da gemilerin ihtiyati haczini, “deniz alacağı olarak anılan ve özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanan sınırlı sayıdaki aynî ve şahsî talep hakkının takibinin teminat altına alınması için mahkeme kararıyla bir gemiye geçici ve hukuki olarak el konulması” olarak tanımlamıştır³⁰¹.

Kanaatimizce bu konuda şu şekilde bir tanımlama yapmak mümkündür: Gemilerin ihtiyati haczi, TTK m. 1352/1 hükmünde sınırlı olarak belirtilen deniz alacaklarına ilişkin takibin sonucunun (talep hakkının) güvence altına alınabilmesi için³⁰², mahkemece verilecek ihtiyati haciz kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelen geçici hukuki korumadır. Ancak böyle bir karar çerçevesinde geminin ihtiyaten haczedilebilmesi mümkün olacaktır.

Dolayısıyla geminin ihtiyati haczi, yalnızca yargı organları tarafından verilen karar çerçevesinde sağlanabilmektedir. Bu çerçevede Türk hukukunda yargı organları dışında, mesela liman başkanlığı gibi idari makam tarafından tesis edilen işlemle veya taraflar arasındaki anlaşma çerçevesinde geminin ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir.

D. İhtiyati Haczin Deniz Hukuku Bakımından Önemi

Alacaklının elinde ilam ya da ilam niteliğinde belge yoksa, alacağına yargısal süreç vasıtasıyla kavuşması için, ya ilamsız icra takibi başlatması ya da alacağının tahsili talepli olarak dava açması gerekmektedir. İcra takibi başlatılması ihtimalinde, borçlu tarafından bu takibe itiraz edilmesi üzerine, alacaklının itirazın iptali davası açması ya da itirazın kaldırılması yoluna başvurması suretiyle borçlunun itirazını hükümden düşürmesi gerekmektedir. Gerek bu surecin işletilmesi gerekse de borçlu

³⁰⁰ Türkel, s. 80. Aynı yönde tanım için ayrıca bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 546.

³⁰¹ Ayfer Kahraman, **Geminin Haczi**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ekim 2019, s. 73.

³⁰² Burada alacağın değil, alacağın takibinin güvence altına alındığı yönünde bkz. Türkel, s. 63. Aynı şekilde Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 346; Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

aleyhine dava açılması ve nihayetinde ilamlı icra takibi başlatılması ihtimallerinde, alacaklının kesin haciz yetkisine sahip olması az veya çok bir sürenin geçmesini gerektirecektir. Zira şekli bir hukuk dalı olan yargılama hukukunda belirli prosedürlere belirli süreler içinde uyulması gerekmektedir³⁰³. Bu süreç işletilirken arada geçen zamanda borçlunun kesin hacizden kurtulmak için mallarını kaçırmaması ihtimali her zaman söz konusudur. Gerçekten de gelecekte haciz riskiyle karşılaşacağını öngören kötünietli borçlular, bu şekilde mallarını devrederek yargısal süreç sonucunda alacaklının alacağını elde etmesine engel olabilmektedir. Böyle bir durumda yargısal süreç sonucunda alacaklının haklı olduğu sonucuna ulaşılması dahi, borçlu tarafından malvarlığı devredilmiş olacağı için alacaklının alacağını elde etmesi söz konusu olamayacaktır^{304, 305}. İşte bu tür durumların önlenmesi için, alacaklının kesin haciz isteme yetkisine sahip olmadığı bir aşamada, verilecek bir ihtiyati haciz kararı ile borçlunun malvarlığına el konulması imkânı düzenlenmiştir. Gerçekten de İİK m. 257 vd. hükümleri çerçevesinde ihtiyati haciz kararıyla, para alacaklarına ilişkin mevcut veya müstakbel takibin sonucunun güvence altına alınması için mahkeme kararı ile borçlunun malvarlığına el konulması sağlanır³⁰⁶.

Gemilerin ihtiyati haczi ise, diğer ihtiyati haciz hallerine kıyasla daha etkili bir geçici hukuki koruma niteliği taşımaktadır³⁰⁷. Gerçekten de birçok halde borçlu

³⁰³ Bu prosedür ve sürelerin öngörülmesi hakların korunması zorunluluğunun bir gereğidir. Zira maddi gerçeğin tespiti ancak bu prosedürlerin işletilmesi suretiyle kapsamlı bir araştırma yapılmasını gerektirir. Şüphesiz bu şekilde bir araştırma yapılabilmesi için de zamana ihtiyaç duyulur. Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 578; Saim Üstündağ, **İcra Hukukunun Esasları**, 8. Bası, İstanbul 2004, s. 400, 401; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5258; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 11, 12.

³⁰⁴ İngiliz hukuku doktrininde malvarlığı olmayan borçluya karşı elde edilen karar için “*pyrrhic victory*” = “pirus zaferi, fazla pahalıya mal olmuş bir zafer” ifadesi kullanılmaktadır. Bkz. Rhidian Thomas, **Maritime Liens**, British Shipping Laws Vol. 14, London 1980, s. 73; Baughen, **Shipping Law**, s. 410.

³⁰⁵ Gerçi bu ihtimalde alacaklının malvarlığını devralan kişiye ve borçluya karşı İİK m. 278 vd. hükümleri çerçevesinde tasarrufun iptali davası açma imkânı akla gelebilirse de, bunun için yasada öngörülen şartların gerçekleşmesi gerektiği gibi bu ihtimalde de alacaklının yeni bir yargısal süreç içerisine girmesi söz konusu olacaktır.

³⁰⁶ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 346; Deynekli / Saldırım, s. 3; Muşul, **C. II**, s. 1285; Yıldırım / Yıldırım, s. 402, 403.

³⁰⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 2, 161; Türkel, s. 7; Turgut Sengir, “Deniz Ticaret Hukukunda Gemi İhtiyati Haczi” XL (1966) 11-12 **İBD**, s. 561, 563. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 35; Kübra Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması**, 1. Bası, İstanbul 2021, s. 267; Gemilerin ihtiyati haczinin ne derece etkili olduğunu ifade etmek için Jackson “güçlü bir silah” benzetmesi yapmıştır. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.1. Benzer ifadeler için bkz. Hill Christopher, **Arrest of Ships in England and Wales**, Edt. Christopher Hill/Kay Soehring / Tameyuki Hosoi / Christie Helmer, LLPL 1985, s. 1; P. Walter Verstrepen, “Arrest and Judicial Sale of Ships in Belgium”,

donatanın malvarlığının en önemli unsurunun gemi olması ve hatta günümüzde gittikçe yaygınlık kazanan “bir gemi – bir şirket” (= “*one ship – one company*”³⁰⁸) olarak anılan şirket modellerinde “yegâne” malvarlığı unsurunun gemi olduğu düşünüldüğünde, alacaklının alacağını güvence altına alabilmek için başvuracağı tek çare, gemilerin ihtiyati haczi olacaktır³⁰⁹. Öte yandan geminin niteliği itibariyle hareket eden bir eşya olması ve üstelik iç suları kolayca aşır uzak seferlere çıkabilme imkânı, ihtiyati haczin kısa sürede ve etkili bir biçimde uygulanmasını da zorunlu kılmaktadır. Aksi halde geminin sefer sırasında üçüncü kişilerin tazminat yükümlülüğü doğmaksızın batması, parçalanması, rüçhanlı alacakların ortaya çıkması ya da ihtiyati haciz imkânı olmayan ülkelere girmesi durumu, alacaklının alacağını güvence altına alabilmesini imkânsız kılabilir³¹⁰. Geminin niteliği itibariyle farklı hukukların söz konusu olabilmesi yanında gemi milliyeti, alacaklının bulunduğu ülke ile donatanın bulunduğu ülkelerin farklı olması da geminin alacaklının hâkimiyet sahasından uzaklaşmasına ve ihtiyati haciz imkânının ortadan kalmasına yol açabilir. İşte bu gibi riskler nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararının kısa sürede ve etkili bir şekilde alınabilmesinin alacaklı açısından büyük önemi bulunmaktadır³¹¹.

(1995) **LMCLQ**, s. 131; Ruiz Abou –Nigm, s. 2; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 3. Donatanı teminat göstermeye zorlama mekanizması olduğu yönünde bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4015.

³⁰⁸ Bu konuda bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 130 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.43; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106; Ademuni-Odeke, **Bareboat Charter Registration**, Kluwer Law International 1998, s. 36; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 4; Atamer, **Seferden Men**, s. 282, 299; Kerim Atamer, “Şirketler Topluluğu Hükümlerinin, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku’na Yansımaları” **Karşılaştırmalı Şirketler Topluluğu Hukuku**, İstanbul 2018, s. 163 – 164; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 4, 76; Dimitrios Christodoulou, **The Single Ship Company the Legal Consequences From its Use and the Protection of its Creditors**, Athens 2000, s. 1 vd.; Türkel, s. 147. “Deniz ticaretinde, ortak bir kaynak tarafından finanse edilen ve bir filo olarak yönetilen veya işletilen birkaç geminin, tek varlığı kendi adına kayıtlı belirli bir gemi olan ayrı şirketler adına tescil ettirilmesi, uzun zamandır süregelen yaygın bir uygulamadır.” Bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106. Her ne kadar yasal olsa da, bu şirket yapılarının gemi maliklerinin yasal sorumluluklarına gidilebilmesinde bir kalkan vazifesi gördüğü konusunda bkz. Belingieri, **C. II**, s. 104, 105.

Gerçekten de uygulamada her gemi için ayrı şirket kurulmakta, böylelikle ayrı tüzel kişilikler yaratılarak alacaklının başvurabileceği imkân, tüzel kişinin yegâne malvarlığı olan gemi ile sınırlandırılmaktadır. Bu konudaki sorunlar açısından bkz. Atamer, **Şirketler Topluluğu**, s. 163 – 164; Türkel, s. 147 vd.; Christodoulou, s. 1 vd.

³⁰⁹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 1; Ejder Yılmaz, **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri C. II**, 1. Bası, Ankara 2001, s. 1090; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 2, 76; Atamer, **Seferden Men**, s. 282; Baughen, **Shipping Law**, s. 530, 531.

³¹⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 2.

³¹¹ Tetley, **Arrest**, s. 1898; Fevzi Topsoy, “Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu”, **İÜHF M C. LXXIV**, S. 1, 2016, s. 398. Diğer yandan sınırlı aynı sorumluluğun öngörüldüğü ülkelerde navlun borçlularını takipteki zorluklar ve ayrıca navlunun peşin ödenmesi

Diğer yandan geminin değerinin yüksek olması ve borçlunun yegâne gelir kaynağının gemi olması, ihtiyati haciz borçlunun ticari hayatına ağır bir müdahale oluşturmaktadır. Zira gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiğinde, bu karar üzerine geminin seferden men edilmesi, borçluyu daimi gelir getiren bir kaynaktan mahrum bırakmış olacaktır³¹². Üstelik ihtiyati haciz kurumunun niteliği gereği çok kere borçluya tebligat yapılmadan karar verilmesi nedeniyle, borçlunun ticari faaliyetine yönelik müdahaleye karşı önlem alma, ticari ilişkilerini buna göre belirleme imkânı da bulunmayacaktır.

Bunun gibi geminin ihtiyaten haczedilmesi halinde bundan donatan dışında birçok kişinin etkilenmesi de söz konusu olabilecektir. Gerçekten de başta geminin sorumluluk sigortacısı (P&I Kulübü³¹³) olmak üzere yük ilgilileri, kredi kurumları, yolcular ve gemi adamları gibi birçok kişi, geminin ihtiyaten haczinden etkilenecektir³¹⁴. Nitekim uygulamada sık rastlandığı üzere, yük hasarı, deniz kirliliği gibi taleplere konu alacaklarda, alacaklının alacağını güvence altına alınması için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiğinde ve bu karar çerçevesinde gemi seferden men edildiğinde, geminin sefere müsaadesini sağlayabilmek için, borçlu donatan lehine P&I Kulübü devreye girmekte ve çok kere P&I sigortası³¹⁵ kapsamında kulüp teminat mektubu temin edilerek olası yargılama neticesinde elde edilecek hükümde öngörülen alacağın ödenmesi donatan adına üstlenilmektedir. Benzer şekilde örneğin taşıma sırasında yük hasarı söz konusu olmuşsa, sigorta poliçesi kapsamında kalan hasar nedeniyle yükün alıcısına ödeme yapan yük sigortacısı, ödediği tutarın hasardan

durumu nedeniyle alacaklının navlun borçlularına başvuramaması, geminin ihtiyati haczinin önemini daha da artırmaktadır. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 1, 2.

³¹² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 2; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 3; Verstrepen, s. 131.

³¹³ Kavram hakkında detaylı bilgi için bkz. Didem Algantürk, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity Insurance**, 2. Bası, İstanbul 2006; Serdar Acar, **Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity**, 1. Bası, İstanbul 2008; Göktuğ Burucuoğlu, **Kulüp Sigortası (P&I) Çerçevesinde Eşyanın Zıya veya Hasarı Halinde Teminat Kapsamı**, 1. Bası, İstanbul 2021, s. 31 vd.; Steven Hazelwood / David Semark, **P&I Clubs Law and Practice**, 4. Bası, Informa Law From Routledge, 2010.

³¹⁴ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 2; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1090; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 3, Türkel, s. 121 vd.; Sengir, s. 562 vd. Gemilerin ihtiyati haczinin yarattığı geniş etki bakımından bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 2.

³¹⁵ P&I sigortası, bir geminin donatanı, kiracısı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi ifade etmektedir. Tanım için bkz. 08.01.2020 tarihli 31002 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik m. 4/1(k).

sorumlu olan donatandan tahsilini güvence altına almak için geminin ihtiyaten haczi yoluna başvurmaktadır. Aynı şekilde geminin seferi sırasında ihtiyati haciz kararı verilerek geminin seferi engellendiğinde, yükün kendisine zamanında ulaştırılamaması nedeniyle varma limanındaki yük alıcısının ticari faaliyetleri etkilenmekte, sözgelimi hammadde ihtiyacı giderilmediği için üretim faaliyetlerine devam edememekte, üçüncü kişilere karşı sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirememektedir.

Bu ve benzeri örneklerden de açıkça görüldüğü üzere gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilip geminin seferden meni sağlandığında, bu karardan sadece donatan değil, geminin sorumluluk sigortacısı, ilgilileri, kredi kurumları, yolcular başta olmak üzere birçok kişi etkilenmektedir. Bu yönüyle borçlu ve ilgililere karşı geminin ihtiyati haczi son derece etkili bir araç olarak kullanılmaktadır.

Sonuç olarak, gerek alacaklı açısından alacağın güvence altına alınmasında ve hatta tahsilinde borçluya karşı etkili bir araç olarak kullanılmaya müsait olması, gerekse de borçlu ile ilgililerin menfaatlerine ağır müdahale teşkil etmesi nedeniyle, gemilerin ihtiyati haczi kuramsal ve kavramsal temel üzerine inşa edilmeyi zorunlu kılan bir öneme sahiptir³¹⁶.

E. Gemilerin İhtiyati Haczi Kurumunun Anayasal Dayanakları

Anayasa normları, maddi hukuk ve usul hukukuna ilişkin kuralların şekillenmesinde temel rol üstlenmektedir. Nitekim Anayasanın 11. maddesinde “*Anayasa hükümleri, yasama, yürütme ve yargı organlarını, idare makamlarını ve diğer kuruluş ve kişileri bağlayan temel hukuk kurallarıdır.*” ifadesi ile Anayasanın üstünlüğüne ve bağlayıcılığına vurgu yapıldıktan sonra, hükmün ikinci fıkrasında kanunların Anayasaya aykırı olamayacağı belirtilmiştir. Bu hükümler göz önünde bulundurulduğunda, normlar hiyerarşisinde Anayasa en üst sırada yer almakta olup,

³¹⁶ Milletlerarası özel hukukun gemilerin ihtiyati haczi üzerindeki etkisi bakımından bkz. Ruiz Abou – Nigm, s. 5.

Anayasa normları tüm erkleri bağlamaktadır³¹⁷. Buna uygun olarak Anayasa normları tüm usul ve icra iflas kurallarının oluşturulmasında ve yorumlanmasında büyük önem taşımaktadır³¹⁸.

Gerek medeni usul hukuku gerekse de icra ve iflas hukuku, maddi hukuktan doğan hakların korunması ve gerçekleştirilmesi amacına hizmet etmektedir³¹⁹. Yargılama kuralları, bu amacını, sağladığı hukuki koruma³²⁰ ile gerçekleştirebilecektir. Hukuki korumayı, kendi içinde, (1) ihlal edilen hakkın tam olarak yerine getirilmesini sağlayan nihai hukuki koruma ile (2) bu hakkın yerine getirilmesi asıl hukukî koruma sağlanıncaya kadar, geçici olarak hakkın korunmasını ve/veya yerine getirilmesini sağlamaya yönelik geçici hukuki koruma olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. İşte geçici hukuki koruma içerisinde değerlendirilen ihtiyati haczin de, asıl korumadan yararlanamama tehlikesini bertaraf etme fonksiyonu üstlenmesi nedeniyle, Anayasal normlar çerçevesinde etkin bir vasfa sahip olması gerekmektedir³²¹. Bu sayede ihtiyati haciz, Anayasa m. 36 çerçevesinde etkin olma ödevini, hak arayanın haklarını nihai hukuki korumaya kadar temin etmesi nedeniyle en iyi şekilde yerine getirmiş olacaktır³²². Üstelik bu durum, gemilerin niteliği gereği kısa sürede uluslararası sulara ulaşabilmesi nedeniyle gemilerin ihtiyati haczinde etkin korumanın temininde daha büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla hak arama hürriyeti

³¹⁷ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 14; Cemal Başar, “Kamu İcra Hukukunun Anayasal Temelleri”, **DEÜHFD**, C. 16, Özel Sayı 2014, (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, s. 4575 – 4576. Ayrıca bkz. Deynekli / Saldırım, s. 19.

³¹⁸ Öyle ki doktrinde medeni usul hukuku, “uygulamalı Anayasa hukuku” olarak da ifade edilmektedir. Bkz. Kamil Yıldırım, “İcra Hukukunun Anayasa ile İlişkisi ve Ölçülülük İlkesi”, **Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 1989/1-3, s. 106. Bu anlamda yargılama kuralları, Anayasaya uygun yorum gereğince, Anayasa hükümlerine ve orada teminat altına alınan insan onuru, eşitlik, hukuk devleti ve sosyal devlet ilkelerine uygun yorumlanmaktadır. Bkz. Hakan Pekcanitez / Muhammet Özekes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz, **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, 15. Bası, İstanbul 2017, s. 74.

³¹⁹ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 1, 2; Pekcanitez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 27, 28. Usul hukukunun amaçları bakımından kapsamlı bilgi için bkz. Üstündağ, **Yargılama**, s. 3 vd.; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 54, 55; Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 7 vd.

³²⁰ Hukuki koruma kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz. Mine Akkan, “Medeni Usul Hukukunda Etkin Hukuki Koruma”, **MİHDER**, S. 6, 2007/1, s. 29-68; Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 1 vd.; Akkan, Mine ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 20 vd.; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5258; Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 29.

³²¹ Geçici hukukî korumanın Anayasa’da açıkça düzenlenmemiş olmasa dahi anayasal bir zorunluluk olduğu konusunda bkz. AYM, 21.10.1993, 33/40-2 (RG. 06.11.1993, S. 21750). Bu konuda ayrıca bkz. Özekes / Erişir, s1235, 1236.

³²² Geçici hukuki korumalara ilişkin genel değerlendirme bakımından bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 1 vd.

ve adil yargılanmayı güvenceye alan Anayasa m. 36 hükmü, gemilerin ihtiyati haczinin ilk Anayasal dayanağı olarak karşımıza çıkmaktadır³²³.

Diğer yandan yargılama sürecinden hüküm verilmesine kadarki dönemde deniz alacağına konu talebin güvence altına alınamamasına bağlı olarak ortaya çıkacak hukuki koruma boşluğunun geminin ihtiyati haczi ile doldurması, hukuki korumanın etkinliği ve dolayısıyla Anayasa m. 2 ve 11 hükümlerinde ifadesini bulan hukuk devleti ve hukukun üstünlüğü bakımından da zorunluluk arz etmektedir³²⁴. Zira bireylerin maddi hukuktan doğan haklarını kendi gücüyle almasını yasaklayan devlet, ancak bu sayede hakkın etkili bir şekilde yerine getirilmesini (etkin hukuki korumayı) sağlayabilmiş olur³²⁵. Hukuki korumanın etkin olmadığı bir ülkede hukukun üstünlüğünden söz edilebilmesine imkân yoktur. Gerçekten de hukukun üstünlüğü, mahkeme kararlarının etkin olması ile doğrudan orantılıdır. Mahkeme kararı vasıtasıyla etkin koruma da, dava konusu edilen hakkın yargılama sonucunda teslimi ile mümkün olabilir. Geçici hukuki korumanın temin edilememesi (bu anlamda gemilerin ihtiyati haczine imkân tanınmaması) halinde, dava konusu edilen alacak (deniz alacağı) yargılama sonucunda davacı lehine hükme bağlansa dahi, hakkın yerine getirilmesine yönelik önlemler alınmamış ve buna bağlı olarak etkin bir hukuki koruma temin edilememiş olacaktır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından Anayasanın 2., 11. ve 36. maddelerinin Anayasal dayanak olduğu ortaya konulduktan sonra, son olarak Anayasa m. 125/5 hükmünün, gemilerin ihtiyati haczi bakımından uygulama alanı bulup bulmayacağına işaret edilmesi gerekmektedir. İlgili hüküm çerçevesinde idarî işlemin uygulanması

³²³ Genel ihtiyati haciz bakımından benzer açıklamalar için bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 37.

³²⁴ Akkan, Mine ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2438; Özekes, Muhammet, **İcra ve İflas Hukukunda İhtiyatî Haciz**, 1. Bası, İzmir 1999, s. 38-39; Deynekli / Saldırım, s. 19.

³²⁵ Erişir, **İhtiyatî Tedbir**, s. 25, 26, 35. “Bir hukuk devletinde herhangi bir hakkın anayasalarla salt tanınmış olması yeterli olmayıp, bunun yanında devlete bu hakların etkin kullanılması ve kullanılmasının önündeki engellerin kaldırılması bakımından bir takım pozitif ödevler yüklenmiştir. Bu pozitif yükümlülüğün bir gereği olarak devletin sadece yalın olarak hak arama ve hukukî korunma yollarını düzenlemesi ve bunları yürürlükte tutması yeterli değildir. Çağdaş devletler; aynı zamanda bu yolların etkinliğini sağlamak amacıyla verilecek kararların uygulanabilir olması için gerekli önlemleri almak, hukukî korunma ihtiyacını etkin karşılayabilmek için gerekli kuralları koymak, gerekli kurumları oluşturmak ve tüm bunları uygulamak, uygulamak ve uygulamayı izleyerek gerekli önemleri almak gibi yükümlülükleri de yerine getirmelidir.” Yargıtay İBK, E. 2013/1, K. 2014/1, T. 21.02.2014. Bkz. RG. T. 17.04.2014, S. 28975. Etkin hukuki koruma kavramı için ayrıca bkz. Özekes / Erişir, s. 1236.

halinde telafisi güç veya imkânsız zararların doğması ve idarî işlemin açıkça hukuka aykırı olması şartlarının birlikte gerçekleşmesi durumunda, gerekçe gösterilerek yürütmenin durdurulmasına karar verilebileceği düzenlenmiştir. İlgili düzenlemede, öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde geçici hukuki koruma niteliğinde olan yürütmenin durdurulması kararı verilebileceğine işaret edilmiş olmakla birlikte, karara konu olacak işlemler bakımından “idari işlemler”den söz edilmiştir. Ancak gemilerin ihtiyati haczi, ancak maddi hukuk işlemleri bakımından ve TTK m. 1352/1 hükmü çerçevesinde taraflar arasında doğan deniz alacaklarına ilişkin talepler bakımından gündeme gelmektedir³²⁶. Dolayısıyla Anayasal düzenlemede açıkça idari işlemlere yapılan vurgu dikkate alındığında, bu hükmün gemilerin ihtiyati haczi bakımından dayanak olarak gösterilmesine imkân olmadığı kanaatindeyiz³²⁷.

F. Gemilerin İhtiyati Haczi Kurumunun Hukuki Niteliği

İhtiyati haczin hukuki niteliği konusunda Türk hukuk doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır³²⁸. Karşılaştırmalı hukukta bazı yazarlara göre, ihtiyati haciz, takip hukukuna ilişkin bir kurum olmakla birlikte, icra takip işlemi³²⁹ olmayıp özel şartlara

³²⁶ Burada deniz alacakları arasında yer alan “kurtarma ücreti” ile “kılavuzluk” alacağı üzerinde ayrıca durmak gerekir. Her ne kadar kılavuzluk hizmeti, 08.01.2020 tarihli 31002 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik m. 6/1(c) hükmü kapsamında kamu yararı çerçevesinde ve m. 4/1(c) kapsamında mevzuatta belirlenen kişi ve kuruluşlarca sunulmakta ise de, bu hizmetin klasik anlamda idari işlem olarak değerlendirilemeyeceği düşüncesindeyiz.

³²⁷ Genel olarak geçici hukuki korumalar bakımından aynı kanaat için bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 62.

³²⁸ İlhan Postacıoğlu, **İcra Hukuku Esasları**, 4. Bası, İstanbul 1982, s. 708, 709; Üstündağ, **İcra**, s. 406; Baki Kuru, **İcra ve İflas Hukuku C. 3**, 3. Bası, Ankara 1993, s. 2539; Necmettin Berkin, **İhtiyati Haciz**, İstanbul 1962, s. 15; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 29 vd; Muşul, **C. II**, s. 1256, dn. 4; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 3; Muşul, **C. II**, s. 1309; Atamer, **C. IV**, s. 171; Deynekli / Saldırım, s. 3. “İhtiyati haczin hukuki niteliği gerek doktrin ve gerekse uygulamada tartışma konusudur. Yabancı doktrinde ihtiyati haczin; zamanından evvel yapılan peşin bir icra, bir muhafaza tedbiri, bir nevi ihtiyati haciz, yardımcı ve ferî bir muhafaza tedbiri, cebri bir teminat, geçici bir emniyet tedbiri, geçici haciz olduğu belirtilmektedir. Yerli doktrinde de ihtiyati haczin; muhafaza ve emniyet tedbiri, ihtiyati tedbirin özel bir nevi, koruma tedbiri, teminat tedbiri olduğu ifade edilmektedir. (Talih Uyar-İcra Hukukunda Haciz. Şubat 1983).” Yargıtay 21. HD., E. 2013/980 K. 2013/2982 T. 20.02.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021. Bu konuda çeşitli tanımlamalar için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3931.

³²⁹ İcra takip işlemi, kural olarak, icra organları tarafından borçluya karşı yapılan ve cebri icranın ilerlemesini sağlayan işlemlerdir. Bu konuda bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 5; Baki Kuru, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Ankara 2019, s. 58; Deynekli / Saldırım, s. 3.

tabi olağanüstü bir teminat tedbiridir³³⁰. Türk hukukunda ağırlıklı görüş, ihtiyati haczin icra takip işlemi olduğu yönündedir³³¹.

Yargıtay ise, ihtiyati haczin geçici bir haciz, dava veya icra takiplerinden önce uygulanan koruma tedbiri olduğunu belirterek, ihtiyati haczi bir icra takip işlemi olarak kabul etmemektedir³³². Gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK'da özel düzenlemeler dışında icra prosedürü bakımından İİK hükümlerine atıf yapıldığından (TTK m. 1351)³³³, benzer tartışmaların gemilerin ihtiyati haczi bakımından da geçerli olduğunu söylemek mümkündür.

Kanaatimizce, gemilerin ihtiyati haczinin bir icra takip işlemi olarak kabul edilmemesinde bir neden yoktur. Zira gemilerin ihtiyati haczi kararı, TTK m. 5/3 hükmünde öngörülen genel mahkemeler tarafından verilmekte ise de³³⁴, söz konusu

³³⁰ Üstündağ, **İcra**, s. 406, dn. 239'da zikredilen yazarlar; Mustafa Reşit Belgesay, **Teorik ve Pratik Adliye Hukuku, C. II**, 1. Bası, İstanbul 1945, s. 30; Kuru, **El Kitabı**, s. 1046; Ergun Önen, "İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası", **AÜHFD** 1980/1-4, s. 251, 252; Muşul, **C. II**, 1309.

³³¹ Postacioğlu, **İcra Hukuku**, s. 709; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 15; Bilge Umar, **İcra ve İflas Hukukunun Tarihi Gelişmesi ve Genel Teorisi**, 1. Bası, İzmir 1973, s. 199; Kuru, **C. 3**, s.2510; Baki Kuru, **İcra ve İflas Hukuku El Kitabı**, 2. Bası, Ankara 2013, s. 1046; Üstündağ, **İcra**, s. 406; Muşul, **C. II**, 1309; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1114; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 6, 7; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3935; Önen, **İhtiyati Haciz**, s. 251; Deynekli / Saldırım, s. 3, 4; Hasırcı, s. 456. *Özekes*, ihtiyati haciz kurumunun tamamını icra takip işlemi olarak görmezken, ihtiyati haciz kararını bir icra takip işlemi olarak kabul etmektedir. *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 251, 252. *Yazar* başka eserinde, ihtiyati haczi takip hukuku içerisinde özel olarak para alacaklarına ilişkin geçici hukuki koruma olarak nitelendirmektedir. Bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 346.

³³² "Yargıtay ise içtihatlarında ihtiyati haczin geçici bir haciz, dava veya icra takiplerine takaddüm eden emniyet tedbiri olduğunu belirterek, ihtiyati haczi bir icra takip işlemi olarak görmemektedir." Yargıtay HGK., E. 2015/3372 K. 2018/766 T. 11.4.2018; Yargıtay 21. HD., E. 2013/980 K. 2013/2982 T. 20.02.2013; Yargıtay 19 HD., E. 2014/6868 K. 2014/9079 T. 13.5.2014; Yargıtay 12. HD., E. 2016/3491 K. 2016/17460 T. 22.6.2016; Samsun BAM 1. Hukuk Dairesi, E. 2017/629 K. 2017/641 T. 3.7.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021. "İhtiyati haciz geçici hukuki koruma niteliğinde olup, icra takip işlemi niteliğinde bulunmadığından menfi tespit davası açılması ve bu dava sırasında ihtiyati tedbire hükmedilmesi ihtiyati haciz kararı verilmesine engel teşkil etmez." Yargıtay 19 HD., E. 2014/9917 K. 2014/13986 T. 23.09.2014. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021. "İhtiyati haciz bir icra takip işlemi olmayıp, asıl icra takip işlemine yardımcı olan, güvence sağlayan, koruyucu nitelikte bir kurum ve bizzat icra takip işlemine dönüşmeye elverişli, yapılacak icra takibinden veya açılacak davadan önce uygulanan bir nevi tedbir işlemidir." Yargıtay 12 HD., E. 2016/2333 K. 2017/13818 T. 08.11.2017. Aynı yönde bkz. Yargıtay 21. HD., E. 2014/22510 K. 2014/24981 T. 24.11.2014, Yargıtay 21. HD., E. 2014/4249 K. 2014/4424 T. 10.03.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021. Farklı kararlar için ayrıca bkz. Hakan Hasırcı, **İflasın Takiplere Etkisi**, 1. Bası, Ankara 2021, s. 450 vd. Bu konuda ayrıca bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 6; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3935; Muşul, **C. II**, s. 1256, dn. 5.

³³³ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 22; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3939, 3940; Yıldırım / Yıldırım, s. 391; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 361.

³³⁴ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. aşağı. İkinci Bölüm, I.

mahkemeler ihtiyati haciz kararını yardımcı icra organı olarak vermektedir³³⁵. Dolayısıyla söz konusu kararın icra organları tarafından verilen bir karar olduğunda şüphe etmemek gerekir.

Öte yandan gemilerin ihtiyati haczi kurumunun İİK yerine TTK'da düzenlenmiş olması da bu işlemin icra takip işlemi olmasına engel değildir. Zira gemilerin ihtiyati haczinde de tıpkı genel ihtiyati hacizde olduğu gibi, alacaklının icra takibi sonunda (deniz) alacağı kapsamındaki istemine kavuşmasını güvence altına almak amaçlanmaktadır³³⁶. Dolayısıyla ihtiyati haciz, sağladığı güvence ile alacaklının (deniz) alacağına TTK m. 1369 kapsamında gemi üzerinden kavuşması amacına hizmet ettiğinden icra takip işlemi olarak kabul edilmelidir.

İhtiyati haciz kararının icra takip işlemi sayılıp sayılmamasına göre hukuki sonuçlar da farklı olacaktır. Buna göre gemilerin ihtiyati haciz kararı icra takip işlemi olarak değerlendirildiğinde, deniz alacağının güvencesi olarak verilen ihtiyati haciz kararı ile birlikte söz konusu alacağa ilişkin zamanaşımı da kesilmiş olacaktır³³⁷. Bu anlamda deniz alacakları içerisinde sayılan gemi alacakları bakımından TTK m. 1327 hükmünde öngörülen 1 yıllık zamanaşımı süresi de kesilmiş olacaktır.

Belirtelim ki TTK'da deniz alacaklarına ilişkin gemilerin ihtiyati haczi bakımından açık bir düzenleme bulunmamakla beraber, gemi alacaklısı hakkı bakımından ihtiyati haczin hak düşürücü süreyi koruduğu açık hükme bağlanmıştır

³³⁵ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 61; Kuru, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 31. Muşul, **C. II**, 1311. *Postacıoğlu* iflasa karar veren mahkemenin iflas kararının icra takip işlemi olduğu konusunda tereddüt olmadığına vurgu yaparak, buradaki kararın da icra takip işlemi niteliğinde olduğunu ifade etmiştir. *Postacıoğlu*, **İcra Hukuku**, s. 709.

³³⁶ Baki Kuru, **İcra ve İflas Hukuku C. 1**, Ankara 1993, s. 137.

³³⁷ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1119. Belirtelim ki Yargıtay, ihtiyati haciz kararını icra takip işlemi olarak nitelendirmediği için ihtiyati haciz kararı ile alacağa ilişkin zamanaşımının da kesilmediği görüşündedir. Yargıtay HGK., E. 2015/3372 K. 2018/766 T. 11.4.2018; Yargıtay 21. HD., E. 2014/22510 K. 2014/24981 T. 24.11.2014; İstanbul BAM, 46. HD., E. 2020/3362 K. 2020/816 T. 22.12.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.08.2021. Bu yönde başka kararlar için ayrıca bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 7, dn. 46; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3936, dn. 35. Buna karşılık doktrinde ihtiyati haciz kararının alacağa ilişkin zamanaşımını keseceği kabul edilmektedir. *Postacıoğlu*, **İcra Hukuku**, s. 709; Kuru, **El Kitabı**, s. 1046; Muşul, **C. II**, 1311; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3935; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 7; Deynekli / Saldırım, s. 4. *Özkes*, ihtiyati haczin icra takip işlemi sayılması ile zamanaşımının kesilmesi arasında bir bağlantı olmadığı, ihtiyati haciz icra takip işlemi sayılsa da sayılmasa da, ihtiyati haciz kararının, hatta ihtiyati haciz talebinin zamanaşımını keseceği görüşündedir. *Özkes*, **İhtiyati Haciz**, s. 262.

(TTK m. 1326)³³⁸. Gerçekten de TTK m. 1326 hükmüne göre, TTK'nın 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde sayılan gemi alacaklılarının sahip oldukları rehin hakkı, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren geçecek bir yılın sonunda düşer³³⁹; meğerki, bu sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olsun. Dolayısıyla gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararı (geminin cebri icra yoluyla satılmış olması şartıyla³⁴⁰) gemi alacaklısı hakkının düşmesine engel olacaktır. Bu kapsamda söz konusu hüküm çerçevesinde hak düşürücü sürenin korunması için, öngörülen süre içerisinde dava açılması veya TTK m. 1380 hükmü çerçevesinde taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılması ve bu işlemler sonunda geminin cebri icra yoluyla satılması gerekmektedir³⁴¹.

Gemilerin ihtiyati haczinin icra takip işlemi sayılıp sayılmamasına bağlanan bir diğer sonuç da, tatil ve talik zamanlarında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilip

³³⁸ Bu düzenlemenin 1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Sözleşmenin 9. maddesinden alınmış olması nedeniyle anılan hükmün icra hukukundaki gemilerin ihtiyati haczinin hukuki niteliği konusundaki tartışma üzerinde doğrudan bir etkisi olmayacağı yönünde bkz. Atamer, C. IV, s. 171.

³³⁹ Bu 1 yıllık süre,

a) TTK'nın 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan alacaklar bakımından, alacaklının gemiden ayrılması tarihinde,

b) TTK'nın 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (b) ilâ (e) bentlerinde sayılan alacaklar bakımından, kanunî rehin hakkıyla teminat altına alınan alacakların doğduğu tarihte, işlemeye başlar.

TTK'nın 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (f) bendinde sayılan gemi alacaklılarının sahip olduğu rehin hakkı;

a) Geminin, zararın tespitinin ve paylaşılmasının yapılacağı varma yerine ve eğer gemi buraya varmazsa yolculuğun bittiği limana vardığı günden itibaren işleyecek altı ay içinde; gemi cebri icra yoluyla satışla sonuçlanacak şekilde ihtiyaten haczedilmemişse altı ayın geçmesiyle,

b) Geminin iyiniyetli bir üçüncü kişiye satılması hâlinde, alıcının gemiyi, sicil yeri hukukuna uygun olarak kendi adına tescil ettirdiği günden itibaren işleyecek altmış günün sonunda, düşer.

Bu sürelerin ikisi de işlemeye başlamışsa, rehin hakkı ilk sürenin dolmasıyla düşer (TTK m. 1326).

Şüphesiz (geminin devlet tarafından müsadere edilmesi, satın alınması ve ticaret gemisi olarak kullanılmaması gibi) geminin ihtiyaten haczinin caiz olmadığı hallerde bu süre dikkate alınmayacaktır. Yazıcıoğlu, s. 189; Süzel Cüneyt, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, 1. Bası, İstanbul 2012, s. 306.

³⁴⁰ Bu sürenin korunması açısından geminin icra yoluyla satılması şartının aranması isabetsiz olmuştur. Gerçekten de ihtiyati haczin geminin satışı ile sonuçlanması için yapılması gereken işlemler çerçevesinde geminin cebri icra yoluyla satılmasının 1 yıllık kısa bir sürede tamamlanabilmesi ülkemizin yargı sistemi koşullarında mümkün değildir. Nitekim Yazıcıoğlu, "meğerki, bu sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebri icra yoluyla satılmış olsun" hükmünün geminin satılması şartı görmezden gelinerek anlaşılması gerektiğini belirtmiştir. Yazıcıoğlu, s. 188. Bu konuda kapsamlı değerlendirme için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, I, E, 2, b.

³⁴¹ Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku, C. II, Gemilerin Eşya Hukuku**, 1. Bası, İstanbul 2018, s. 189.

verilemeyeceğidir. Gemilerin ihtiyati haczinin icra takip işlemi sayılması halinde, tatil ve talik zamanlarında icra takibi işlemi yapılamayacağından ihtiyati haciz kararı da verilemeyecektir (İİK m. 51)³⁴². Gemilerin ihtiyati haczi kararının bir icra takip işlemi sayılmaması halinde ise, İİK m. 51 hükmü uygulanmayacağından tatil ve talik zamanlarında ihtiyati haciz kararı verilebilecektir. Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczine ilişkin karar icra takip işlemi niteliğinde olduğundan İİK m. 51 hükmü çerçevesinde tatil ve talik zamanlarında bu kararın verilmesi mümkün değildir³⁴³. Durum bu olmakla birlikte, gemilerin niteliği gereği kısa sürede Türk karasularını terk edecek olabilmesi, yükleme ve boşaltma sürelerinin saatlerle sınırlı olması gibi hususlar dikkate alındığında, olması gereken hukuk açısından (de lege feranda) bu konuda gemiler için özel düzenleme yapılması ve bu tür acil kararların süratle ve gerektiğinde hafta sonu alınabilmesini sağlamak için nöbetçi hâkim tayin edilmesi uygun olur.

TTK'da gemilerin ihtiyati haczi kararının tatil ve talik hallerinde verilebileceğine dair özel düzenleme olmamakla birlikte, bu karar verildikten sonra kararın icrasının gece ve tatil hallerinde uygulanacağına dair özel hükme yer verilmiştir³⁴⁴. Gerçekten de TTK m. 1365 hükmü uyarınca “(1) *İcra dairesi, istem üzerine derhâl*³⁴⁵ ihtiyati haczi uygular. (2) *İhtiyati haciz, İcra ve İflas Kanununa göre gece ve resmî tatil sayılan zamanlarda da yapılır*”. Görüldüğü üzere ihtiyati haciz kararının uygulanması bakımından tatil süreleri dikkate alınmamaktadır³⁴⁶.

³⁴² Bu yönde bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 709; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 15; Muşul, **C. II**, 1311; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3936; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 7, dn. 47. Buna karşılık Yılmaz, işin önemi nedeniyle tatil günlerinde ve gece vakti ihtiyati haciz yapılabilmesi gerektiği görüşündedir. Yılmaz, **Tebdirler**, s. 1114. Bu konuda ayrıca bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 406.

³⁴³ Nitekim Atamer de bu düşünceden hareketle, söz konusu kararın çalışma saatleri içerisinde verilebilmesinin mümkün olabileceğine işaret etmiştir. Atamer, **C. IV**, s. 235.

³⁴⁴ Atamer, **C. IV**, s. 235; Gizem Başoğlu, **İcra ve İflas Hukukunda Tatil ve Talik Halleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013, s. 96.

³⁴⁵ Gemiler dışında verilen ihtiyati haciz kararları, İİK m. 79 hükmü çerçevesinde icra dairesi tarafından talepten itibaren 3 gün içinde uygulanır (İİK m. 261/2).

³⁴⁶ Hükmün gerekçesinde bu durum, “*İkinci fıkra, 2004 sayılı Kanunun 51 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan kurallar, gemilerin limanlarda kısa süre kalmaları nedeniyle uyarlanmış ve ihtiyati haczin gece ve resmi tatil sayılan zamanlarda dahi yapılabileceği açıkça bildirilmiştir.*” şeklinde ifade edilmiştir.

Söz konusu düzenleme, Deniz Ticaret Odaları tarafından, gece ve tatil sayılan zamanlarda icra memurunun temin edilmesine yönelik zorluklar gerekçe gösterilerek eleştirilmiş, bu düzenlemenin

Gerçekten de gemilerin limanda yükleme veya boşaltma işlemleri oldukça kısa sürede tamamlanabilmektedir. Bu sebeple Kanunda icra dairesinin ihtiyati haciz kararını derhal icra edeceği belirtilmiş ve amacına yönelik maddenin uygulanabilmesi bakımından icra dairesinin gece vakti ve resmî sayılan zamanlarda da ihtiyati haciz kararının uygulanabileceği kabul edilmiştir³⁴⁷.

İhtiyati haczin hukuki niteliği bakımından üzerinde durulması gereken son husus, gemi üzerinde verilecek ihtiyati haciz kararı sonrası, borçlunun alacağı menfi tespit davasının İİK m. 72/2 hükmüne mi yoksa İİK m. 72/3 hükmüne mi tabi olacaktır. *Postacıoğlu*, ihtiyati haciz kararından sonra açılacak menfi tespit davasının yapılacak takibi durdurmayacağı, İİK m. 72/3 hükmü çerçevesinde borçlunun gecikmeden doğan zararları karşılamak ve alacağın yüzde onbeşinden aşağı olmamak üzere göstereceği teminat karşılığında, mahkemeden ihtiyati tedbir yoluyla icra vizesindeki paranın alacaklıya verilmemesini isteyebileceğini belirtmektedir³⁴⁸. Kanaatimizce tabi olacak hükümlerin belirlenmesinde ihtiyati haciz kararı değil, icra takibi esas alınmalıdır. Zira yasa hükmünde esas alınacak zaman bakımından takip tarihine vurgu yapılmıştır³⁴⁹.

II. GEMİLER HAKKINDA GEÇİCİ HUKUKİ KORUMALAR VE ÖZEL OLARAK İHTİYATİ HACİZ

A. Genel Olarak

Türk hukukunda geçici hukuki korumalar, bir alacak veya diğer talepler bakımından henüz nihai bir mahkeme kararı elde edilmeden sağlanan hukuki korumayı ifade etmektedir³⁵⁰. Bu kapsamda bir hukuki korumanın geçici hukuki

Adalet Bakanlığı tarafından icra dairelerine gönderilecek bir genelge ile yapılması gerektiğine işaret edilmiştir. Eleştiriler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 236.

³⁴⁷ Atamer, **C. IV**, s. 235; Yıldırım / Yıldırım, s. 397; Başoğlu, **Tatil ve Talik Halleri**, s. 96.

³⁴⁸ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 710. Aynı yönde değerlendirmeler için bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 407.

³⁴⁹ Aynı yönde değerlendirmeler için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 356; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 260; Muşul, **C. II**, 1312 – 1313.

³⁵⁰ Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 579; Akkan, Mine ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, **C. III**, s. 2438; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1259; Üstündağ, **Yargılama**, s. 581; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 698, 699; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5258, 5259; İlhan Postacıoğlu / Sümer Altay, **Medeni Usul Hukuku Dersleri**, Güncelleştirilmiş, Genişletilmiş 8. Bası, İstanbul 2020, s. 962; Ramazan Arslan / Ejder Yılmaz / Sema Taşpınar Ayvaz / Emel Hanağası,

koruma olarak nitelendirilebilmesi için doktrinde *Pekcanıtez / Atalay / Özekes* tarafından isabetle belirtildiği üzere, geçici hukuki korumanın (a) yargı organlarınca verilmesi, (b) her iki tarafça da istenebilmesi, (c) geçici nitelikte olması, (d) incelemenin basit ve çabuk yapılabilmesi, (e) verilen kararın bağlayıcı ve zorlayıcı olması, (f) yargılamada kural olarak yaklaşık ispatla yetinilmesi ve nihayet (g) karşı taraf dinlenmeden de kararın verilebilmesi özelliklerini taşıması gerekir³⁵¹. Bu özellikleri taşıyan her türlü karar geçici hukuki koruma niteliğini haizdir.

Geçici hukuki korumalar konusunda genel düzenleme, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Onuncu Kısımında yapılmış olup, bu kısımda yer alanlar dışında (Türk Medeni Kanun, Ailenin Korunmasına Dair Kanun, Türk Ticaret Kanunu gibi) diğer kanunlarda düzenlenmiş geçici hukuki koruma türleri de mevcuttur.

Gemiler hakkında üzerinde durulabilecek geçici hukuki korumalar, ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbir olup, bunun yanında 6762 sayılı kanun döneminde çokça uygulama alanı bulan “kanunî rehin tesisi³⁵²”dir. Her üç kurum da aşağıda ayrı başlıklar altında ele alınmıştır.

B. İhtiyati Haciz

TTK m. 1353 hükmü çerçevesinde deniz alacaklarının (= “*maritime claims*”) teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebileceği hükme bağlanmıştır³⁵³. Nitekim TTK m. 1353 hükmünün ikinci fıkrasında deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka surette geminin seferden menedilmesinin istenemeyeceği ifade edilmiştir.

Medeni Usul Hukuku, 7. Bası, Ankara 2021, s. 605; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 722; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 36; Atamer, **C. IV**, s. 196.

³⁵¹ Pekcanıtez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 581. Benzer değerlendirmeler için bkz. Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5259; Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 32 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 699.

³⁵² Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 39 – 40; Kerim Atamer, “Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra”, **XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara 1997, s. 205-254.

³⁵³ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

Dolayısıyla talebin dayanağı TTK m. 1352 hükmünde öngörülen “deniz alacağı” ise alacaklının başvurabileceği yegâne yol, geminin ihtiyati haczidir³⁵⁴. Üstelik bu talebin dayanağının para alacağı olup olmamasına da bakılmayacaktır³⁵⁵. Bu kapsamda para alacağı niteliğinde olmayan talepler (TTK m. 1352/1 (t), (u)) bakımından da, talep deniz alacağı niteliğinde ise, geminin ihtiyaten haczi mümkündür³⁵⁶.

C. İhtiyati Tedbir

Yukarıdaki açıklandığı üzere alacaklının talebi deniz alacağına dayanmakta ise, bu talebin güvence altına alınabilmesi için başvurulabilecek yegâne yol, geminin ihtiyaten haczidir (TTK m. 1353/1)³⁵⁷. Bu durumda talebin dayanağının deniz alacağı olmadığı durumda gemi üzerinde ihtiyati tedbir verilip verilemeyeceği sorusu gündeme gelmektedir³⁵⁸.

³⁵⁴ 6762 sayılı Kanun dönemi bakımından *Ekşi*, ihtiyati haczin, geminin deniz ticaretinde kullanılmasından doğan bütün alacak ve tazminat taleplerini güvence altına almak için başvurulabilecek tek yol olduğu kanaatindedir. *Ekşi*, **İhtiyati Haciz**, s. 71, 72.

³⁵⁵ Oysaki İİK m. 257 hükmü çerçevesinde rehinle temin edilmemiş ve vadesi gelmiş bir “para borcunun alacaklısı”, borçlunun yedinde veya üçüncü şahısta olan taşınır ve taşınmaz mallarını ve alacaklarıyla diğer haklarını ihtiyaten haczettirebilir. Bu konuda bkz. Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 632; Kuru, **El Kitabı**, s. 1033 vd.; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 347.; Üstündağ, **Yargılama**, s. 582; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 965, 966; Pekcanitez / Özekes / Akkan / Taş Korkmaz, **Pekcanitez Usul C. III**, s. 2464; Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 602; Yılmaz, **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri C. I**, s. 176; Yıldırım / Yıldırım, s. 403; Franko / İzveren / Çalık, s. 402; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 701, 702; Özekes, **Cebri İcra Yoluyla Satışı Sorunu**, s. 531; Murat Atalı / İbrahim Ermenek / Ersin Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, 6. Baskı, Ankara 2022, s. 488 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 402 vd.; Muşul, **C. II**, s. 1256, 1257; Ramazan Arslan / Ejder Yılmaz / Sema Taşpınar Ayvaz / Emel Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, Güncellenmiş 8. Baskı, Ankara 2022, s. 547 vd.; Ömer Ulukapı, **İcra ve İflâs Hukuku**, 7. Bası, Konya 2015, s. 297 vd.; Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 229; Konuralp, s. 228 – 229. Yargıtay 2. HD E. 2016/14961, K. 2017/129, T. 10.01.2017 (www.kazanci.com, erişim tarihi 22.08.2021).

TTK m. 1352 ve 1353 hükmünün bu haliyle Türk hukuk sistemine aykırı olduğu yönünde bkz. Ergon Çetingil / Rayegan Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **DHD**, Özel Sayı, 2006, s. 275. Bu konuda ayrıca bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 1, a, bb.

³⁵⁶ Bu talepler bakımından ihtiyati tedbir yolunun açılması halinde TTK’nın bütünlüğünün bozulacağı, düzenleme yapılan her konuda (yetki, uygulama, esas hakkında dava gibi) iki ayrı düzen öngörülerek, eTK’deki sakıncaların aynen devam ettirilmiş olacağı yönünde değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 198.

³⁵⁷ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Atamer, **C. IV**, s. 199; Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

³⁵⁸ Bununla birlikte yukarıda da belirtildiği üzere TTK m. 1353/3 hükmünde deniz alacakları dışındaki alacaklar bakımından geminin ihtiyaten haczine karar verilmeyeceği açık düzenlemeye kavuşturulmuştur. Bu konuda ayrıntılı açıklama için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 202 – 203.

Belirtelim ki gerek TTK'da gerekse kanunun hazırlık çalışmalarında deniz alacakları dışındaki talepler bakımından gemi üzerine ihtiyati tedbir kararı verilip verilemeyeceğine ilişkin bir açıklama yer almamaktadır³⁵⁹.

Konuyu 1952 Brüksel Konvansiyonu çerçevesinde değerlendiren *Çetingil*, çok açık olmamakla birlikte, ihtiyati haciz söz konusu olamayacak para alacakları dışındaki hallerde gemiler bakımından ihtiyati tedbir yoluna başvurulabileceği yönünde görüş bildirmiştir³⁶⁰.

Diğer yandan *Atamer*, güncel eserinde, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 1/2. maddesinde yer alan “*arrest*” ifadesi dikkate alındığında, gemiler üzerinde ihtiyati tedbir yolunun kapalı olduğunu, ihtiyati hacze ilişkin tanımda seferden men edilmesine ilişkin her türlü yolun ihtiyati haciz ile sınırlandığını, bu nedenle deniz alacakları dışındaki alacaklar bakımından da gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilemeyeceğini savunmaktadır³⁶¹. Buna ilişkin açıklamalardan sonra *Yazar*, TTK'nın 977-978 maddeleri çerçevesinde gemi siciline şerh verilmesine yönelik ihtiyati tedbir kararları bakımından herhangi bir sınırlama olmadığını belirtmiştir³⁶².

Esasen Konvansiyonda geminin alıkonulması sonucunu doğuracak deniz ticaretine ilişkin her türlü talep kapsamlı olarak düzenlendiği için, deniz alacakları dışında gemiye ilişkin başka bir talebin ileri sürülmesi pek olası değildir³⁶³. Bununla birlikte TTK'da esas alınan 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun amacı göz önünde bulundurulduğunda, deniz alacakları dışında başka bir alacak söz konusu olursa, bu alacaklar için gemi üzerinde ihtiyati haciz dışında diğer geçici hukuki koruma (ve bu arada ihtiyati tedbir) kararı verilebilmesi mümkün olmamalıdır³⁶⁴. Gerçekten de

³⁵⁹ Bu konunun doktrin ve uygulamaya bırakıldığı, bu konuda özel olarak düzenlenmeye yer verilmediği konusunda bkz. *Atamer*, C. IV, s. 204. İngiliz hukuku bakımından kapsamlı değerlendirmeler için bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, C, 2.

³⁶⁰ *Çetingil*, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 170.

³⁶¹ *Atamer*, C. IV, s. 204.

³⁶² *Atamer*, C. IV, s. 205.

³⁶³ *Çetingil*, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 171.

³⁶⁴ Bununla birlikte Konvansiyonun 10/1(c) maddesinde mülkiyet ve zilyetliğe ilişkin uyuşmazlıklar bakımından taraf devletlere, Konvansiyonun uygulanması konusunda çekince koyma hakkı tanınmıştır. Bu uyuşmazlıklar bakımından Konvansiyonun uygulanmamasına bizatihi Konvansiyonun kendisi izin verdiği için, çekince koymuş devletler bakımından gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilmesi, Konvansiyona aykırılık teşkil etmez. Kaldı ki bu alacaklar için çekince konulması, alacağın deniz alacağı olmasını ortadan kaldırmaz, çekince sadece o talepler bakımından Konvansiyon hükümlerinin

Konvansiyonda yer alan “*arrest*” ifadesi ihtiyati haczi karşılarsa da, tanım bütün olarak değerdendirildiğinde, geminin alıkonulması (= “*detention*”) ya da seferden men edilmesinin (= “*restriction on removal*”) deniz alacaklarını güvence altına almak bakımından mümkün olabileceğı belirtilmiştir. Diğer bir deyişle, Konvansiyonda geminin alıkonulması ya da seferden men edilmesinin deniz alacağının güvence altına alınması (= “*to secure a maritime claim*”) talebiyle ve bu alacağı dayanılması halinde söz konusu olabileceğı ifade edilmiştir. Gemi hakkında ihtiyati tedbir kararının icrası da geminin alıkonulması ya da seferden men edilmesi sonucunu doğuracağı için ve deniz alacakları dışındaki alacakların güvence altına alınması için geminin seferden men edilmesi mümkün olmadığı için, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı dışında bir geçici hukuki koruma kararı verilmesi halinde, Konvansiyonda öngörülen sınırlamanın dışına çıkmış olur. Konvansiyonun Türkiye açısından yürürlüğe girdiğı göz önünde bulundurulduğunda, deniz alacakları dışında kalan alacaklar bakımından gemi üzerinde ihtiyati haciz ya da ihtiyati tedbir kararı verilmesi, Türkiye açısından bağlayıcı hale gelen Konvansiyon hükümlerine aykırılık teşkil eder. Bu sebeple TTK m. 1352/1 hükmünde sıralanan deniz alacakları dışındaki talepler bakımından gemi üzerinde geçici hukuki koruma kararı ve bu arada ihtiyati tedbir verilmesine imkân olmadığı kanaatindeyiz³⁶⁵.

Bununla birlikte özellikle finansal kiralama sözleşmesinden doğan alacakların deniz alacakları kategorisinde olmadığı, bu alacaklar bakımından gemiler üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilebileceğı yönünde yüksek mahkeme kararları bulunmaktadır. Gerçekten de İstanbul BAM 44. Hukuk Dairesinin bir kararına³⁶⁶ konu olayda, davacı, davalı ile arasında düzenlenen finansal kiralama sözleşmesi ile mülkiyeti kendisine ait geminin, tüm standart aksesuarları ile davalıya kiralandığını, sözleşme gereklerinin yerine getirilmemesi üzerine, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2020/54-53 Değişik İş esas ve karar sayılı dosyası kapsamında ileri sürülen ihtiyati tedbir

uygulanmaması sonucunu doğurur. Ne var ki hâlihazırda Türkiye böyle bir çekince koymadığı için Türkiye açısından bu talepler bakımından gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilebilmesi de mümkün değildir.

³⁶⁵ Para alacakları dışındaki deniz alacakları bakımından ihtiyati tedbir yolunun kapalı olmasına yönelik eleştirimiz bakımından bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 1, a, bb.

³⁶⁶ İstanbul BAM, 44. HD., E. 2021/320 K. 2021/348 T. 25.3.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.10.2021.

taleplerinin mahkemece kabul edildiğini belirterek, İstanbul 13. Asliye Ticaret Mahkemesinde açtığı davada gemi üzerinde verilen ihtiyati tedbirin devamına karar verilmesini talep etmiştir. Buna karşılık davalı, dava konusu alacağın deniz alacağı olarak değerlendirilmesi gerektiğini, TTK'nın 1352. maddesinde deniz alacağının tanımlandığını, ihtiyati tedbir talebini kabul eden İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin TTK'nın 1352/1. maddesine aykırı hareket ettiğini belirterek, TTK'nın 1353/1. maddesindeki “...Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez.” hükmü uyarınca, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verilen ihtiyati tedbir kararının kaldırılmasını talep etmiştir. Yerel Mahkemece tedbirin devamına karar verilmesi üzerine dosya kendisine gelen İstanbul BAM 44. Hukuk Dairesi, taraflar arasındaki uyuşmazlık finansal kiralama sözleşmesinin konusu olduğu, bu nedenle TTK m. 1353 hükmünün somut olayda uygulama yeri olmadığı gerekçeleriyle gemi üzerinde tedbirin devamına yönelik karara karşı davalının istinaf başvurusunu esastan reddetmiştir.

Belirtelim ki TTK m. 1352/1 hükmünde geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme deniz alacakları kategorisinde sayıldığı için, talebe esas teşkil eden alacağın deniz alacağı olduğunda tereddüt etmemek gerekir. Ayrıca TTK m. 1353 hükmünde geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebileceği, gemi hakkında ihtiyati tedbir konulması ve diğer geçici hukuki koruma tedbirlerine karar verilemeyeceği açıkça hükme bağlanmıştır³⁶⁷. Söz konusu yasa hükümleri karşısında, yüksek mahkemenin, tedbirin devamına ilişkin karara karşı ileri sürülen istinaf talebini esastan reddetmesi isabetli olmamıştır.

D. Kanunî (Kanuna Aykırı) Rehin Tesisi

6102 sayılı TTK'dan önceki dönemde, gemi alacaklarına kanunî rehin hakkı tanınmasından yola çıkılarak³⁶⁸ ve ihtiyati haciz kurumunun yerinde ve amaca uygun

³⁶⁷ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Atamer, **C. IV**, s. 199.

³⁶⁸ TTK m. 1320 (eTK m. 1235) hükmünde düzenlenen gemi alacaklısı hakları, kanunî rehin hakkı niteliğindedir. Bu haklar gemi ve eklentisi üzerinde alacak doğduğu anda tescile ya da geminin

işletilmemesine³⁶⁹ bağlı olarak, uygulamacılar, eda davası açacakları yerde, mahkemeye “rehin hakkının tanınması” talepleri ile başvurmakta, verilen kararla alacaklı ilamlı icra takibi başlatmaktaydı. Böylece alacağın esasına ilişkin herhangi bir yargılama yapılmadan genellikle dosya üzerinden³⁷⁰ yapılan inceleme çerçevesinde, gemi (veya yük) alacaklısı hakkının tanınması şeklinde verilen rehin tesisi kararları ile ilamlı icra takibi yolu işletilmekteydi³⁷¹. Nitekim Yargıtay 12. Hukuk Dairesi’nin 1997/294 E., 1997/939 K. sayılı ve 03.02.1997 tarihli kararında bu hatalı uygulama tasvip edilmiştir³⁷².

zilyetliğinin devrine gerek olmaksızın kanundan doğar ve (müşterek avarya garama payı hariç) adi ve kanunî diğer bütün rehin haklarından önce gelir (TTK m. 1321/1, 1323). Çağa / Kender, **C. III**, s. 1 vd.; Kender / Çetingil, s. 212 vd.; Yazıcıoğlu, s. 178; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 62; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 451, 452; Kaner, **C. I-II**, s. 69; Atamer, **C. II**, s. 177; Sözer, **C. II**, s. 606 vd.; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 167. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 1, d.

³⁶⁹ Kender / Çetingil, s. 230, 231; Yıldırım / Yıldırım, s. 391. Gerçekten de mahkemelerin “alacağın yargılamayı gerektirdiği” şeklinde gerekçelerle ihtiyati haciz kararı vermekte tedirgin davranması, karar verse dahi yüksek teminat üzerinden karar vermesi vb. durumlar, ihtiyati haciz kurumunun gereği gibi işlemesine engel olmuştur. Atamer, **C. IV**, s. 39.

³⁷⁰ “*Davalının kanuni rehinin tanınmasına ilişkin temyizine gelince; davacı, akaryakıt bedeli ödenmediğinden bahisle, TTK.nun 1235/7 ve 1236. maddeler uyarınca gemi üzerinde rehin hakkı tanınmasını istemiş, mahkemece, yeterli araştırma yapılmadan ve deliller toplanmadan eksik inceleme ile tedbir kararı gibi evrak üzerinde, davacı yararına rehin hakkı kurulmasına karar verilmiştir. Kanuni rehin hakkının tanınması isteminde, diğer tarafa tebligat yapılmadan ve savunması alınmadan alacağın tahsilini sağlar biçimde karar verilemez.*” Yargıtay 11. HD. E. 1996/9106 K. 1997/1953 T. 24.03.1997 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.08.2021.

³⁷¹ Çağa / Kender, **C. III**, s. 53; Kender / Çetingil, s. 230, 231; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 63; Ergon Çetingil, “Deniz Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Dayanan Takiplerle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, **DHD**, 1996/3-4, s. 47-49; Atamer, **C. IV**, s. 39; Atamer, **Yargılama Usulü ve İcra**, s. 205-206; Orhan Yardım, “Rehin Hakkının Tanınması Kararlarının Uygulamada Yarattığı Sorunlar”, **İBD** 1994, 206-211; Barış Peker, **Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 67 vd. Doktrinde Doğrucu ise kanunî rehin tesisi uygulamasının hukuka uygun olduğu kanaatindedir. Muhittin Doğrucu, **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, İstanbul 1997, s. 220 vd.

³⁷² “*Kocaeli Üçüncü Asliye Hukuk Mahkemesi’nin 24.5.1996 günlü ve 364-252 sayılı ilamı ile şikayetçi borçluya ait MV BABTAİ isimli Gemisi üzerine kanuni rehin ve hapis hakkı tesis edilmiştir. Daha sonra aynı mahkemenin 27.5.1996 tarih ve aynı sayılı kararı ile rehin hakkının teminat mektubu üzerine kaydırıldığı görülmektedir. İİK.nun 150/h maddesi gereğince alacağın veya rehin hakkının yahut her ikisinin bir ilamda veya ilam mahiyetini haiz belgelerde tesbit edilmiş olması halinde, ilamların icrasına dair hükümler kıyasen uygulanır. İİK.nun anılan maddesi menkul ve gayrimenkul rehninin paraya çevrilmesi yolu ile ilamlı takipleri düzenlemektedir. Gemi üzerindeki kanuni rehin hakkı teminat mektubuna kaydırıldığına göre olayda, menkul rehninin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler uygulanmalıdır. İİK.nun 23/2. maddesine göre menkul rehini (...alacak vs. haklar üzerindeki...) rehinleri de ifade eder. Teminat mektubu ile üçüncü kişinin borcu taahhüt edildiğine göre, anılan madde kapsamında olduğunun kabulü gerekir. Bu durumda ve rehin hakkı ilamın hüküm fıkrasına konu teşkil ettiğine nazaran, İİK.nun 150/h maddesi gereğince ve rehnin paraya çevrilmesi işleminde ilamların icrasına dair hükümlerin uygulanması gerekir.*” Yargıtay 12. HD. 1997/294 E., 1997/939 K. sayılı ve 03.02.1997 tarihli kararı (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.08.2021.

Rehin hakkı tesisinin tek başına dava konusu yapılabileceği yönünde bkz. “6762 sayılı TTK’nın 1236’ncı maddesi uyarınca gemi alacaklılarının gemi ve teferruatı üzerinde kanuni rehin hakkı bulunmakta olup

Bu usulde mahkemece alacağın yasal dayanağının ve bizatihi kendisinin gerçekten var olup olmadığı, var ise ne miktarda bir alacağın olduğu konusunda (özetle esasa ilişkin) herhangi bir araştırma yapılmadan, ileri sürülen alacak gemi alacaklısı hakkı kategorisine girmekte ise, bu alacağın rehinli olduğu yaklaşımı ile “rehin hakkının tanınması veya tesisi” yönünde karar verilmekteydi³⁷³. Bu karar sonrasında alacaklı, elinde ilam olduğu gerekçesiyle İİK m. 150/h hükmü çerçevesinde rehinin paraya çevrilmesi yoluyla “ilamlı” icra takibi başlatmakta, gemiyi seferden men ederek geminin satışı suretiyle rehin hakkı tesis edilen (aslında hiçbir yargısal denetimden geçmediği için var olup olmadığı dahi belli olmayan) alacağın tahsilini talep edebilmekteydi³⁷⁴. Böyle bir durumda, borçlu açtığı menfi tespit davasında alacağın %15 tutarında teminat yatırmak suretiyle İİK m. 72/3 hükmü çerçevesinde paranın alacaklıya ödenmesine engel olabilmekteydi. Borçlu şayet geminin satılmasını engellemek istiyorsa, alacağın tamamını, takip masraflarını ve faizini icra dairesine ödemesi, ayrıca, bu paranın alacaklıya ödenmesini engellemek için açılan menfi tespit davasında %15 teminat yatırarak mahkemeden ihtiyati tedbir kararı almak zorundaydı. Dolayısıyla geminin satılmasına engel olabilmek için borçlunun, en az borcun tamamı ile mahkeme tarafından tedbir kararı verilebilmesi için %15 teminat olmak üzere, toplamda borcun %115’i oranında bir tutarı ödemesi gerekmektedir.

Oysaki gemi alacaklısı hakkı, TTK m. 1320 (eTK m. 1235) hükmünde öngörülen alacaklardan birinin doğmasıyla birlikte, teslim veya gemi siciline tescile gerek olmaksızın kendiliğinden ortaya çıkar^{375, 376}. Hatta bu hususta gemi siciline tescil yapılabilmesi dahi mümkün değildir. Hâlbuki akdî rehin haklarında hukukî durum böyle değildir. Akdî rehin hakları alacağın doğması ile kendiliğinden meydana

bu hakkın tesisi tek başına talep edilebilir. Bu itibarla, mahkemenin 6762 sayılı TTK uyarınca da 6102 sayılı TTK’nın 1377’nci maddesi gibi asıl alacaktan bağımsız kanuni rehin hakkı istenemeyeceği yönündeki gerekçesi yerinde değildir.” Yargıtay 11. HD. 2014/9965 E., 2014/17281 K. sayılı ve T. 10.11.2014; Yargıtay 11. HD. 2015/12967 E., 2016/6603 K. sayılı ve T. 14.06.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 10.11.2022.

³⁷³ Çağa / Kender, **C. III**, s. 53; Atamer, **C. IV**, s. 39 – 40; Gönen Eriş, “Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında “Rehin Tesisi ve İlamlı İcra” Uygulamasına Dair, **DHD**, 1197, Y. 2, S. 4, s. 15; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 63.

³⁷⁴ Kender / Çetingil, s. 230, 231.

³⁷⁵ Bu konuda bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 1, d.

³⁷⁶ Aynı şekilde 6762 sayılı Kanun döneminde m. 1077/1 gereğince taşıyan, m. 1069/1’de öngörülen alacağın varlığıyla, zilyedi bulunduğu yük üzerinde kanuni rehin hakkına sahip olmaktaydı. Kender / Çetingil, s. 230.

gelmeyip, tasarrufi işlemi takip eden teslim veya tescille tesis edilirler. Şu hale göre, sadece rehin hakkının tespit edildiği bir ilam akdî rehinlerde söz konusu olabildiği halde, hukuki mahiyeti gereği kanunî rehinlerde buna imkân yoktur. Kanunî rehinlerde alacağı ve miktarına hükmedilmeden, rehin hakkının tanınmasına karar verilemez. Zira rehin hakkı alacağın zorunlu bir sonucu olup, ondan soyutlanamaz³⁷⁷. Dolayısıyla tek başına kanunî rehin hakkının tanınması talep edilip, buna ilişkin karar çerçevesinde ilamlı icra yapılması tümüyle hukuka aykırıdır.

Söz konusu hukuka aykırı uygulama dikkate alınarak TTK m. 1353 hükme çerçevesinde gemi üzerinde sadece ihtiyati haciz yoluna başvurulabilmesine imkân tanınmış³⁷⁸, TTK m. 1377/2 hükmü ile de gemi üzerinde kanundan doğan rehin ve hapis haklarının, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip konusu yapılabilmeleri için, hem alacağın hem de rehin veya hapis hakkının, ilam veya ilam niteliğindeki belgelerde veya gemi sicil müdürlüğünde düzenlenmiş gemi ipoteği sözleşmesinde tespit edilmiş olması şartı öngörülmüştür³⁷⁹. Bu hüküm çerçevesinde hukuka aykırı olan rehin ve hapis hakkı tesisi uygulaması yasa hükümleri ile de engellenmiştir³⁸⁰.

³⁷⁷ Kender / Çetingil, s. 230.

³⁷⁸ “Sekizinci Kısımda, deniz alacaklarından dolayı geminin ihtiyati haczi kabul edilmiş; buna karşılık, bu nevi alacaklar için başka herhangi bir geçici hukukî himayeden yararlanılamayacağı açıklığa kavuşturulmuştur. Bu hüküm ile, özellikle halen “rehin tesisi” olarak isimlendirilen hukuka aykırı uygulamanın önüne geçilmesi (Tasarının 1377, 1380 ve 1381 inci hükümleriyle birlikte) amaçlanmıştır.” Bkz. TTK m. 1353 hükümet gerekçesi.

³⁷⁹ Hükmün eleştirisi için bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 286. Borçlu tarafından alacak kabul edilmekle birlikte sadece kanunî rehin hakkının çekişme konusunu teşkil ettiği istisnai hallerde, rehnin tanınması davasının açılmasının mümkün olabileceği yönünde bkz. Kender / Çetingil, s. 231.

³⁸⁰ Atamer, C. IV, s. 43. Kanaatimizce yasal düzenleme, yanlış uygulamanın önüne geçmek bakımından faydalı olmuşsa da, esasen böyle bir yasal düzenlemeye ihtiyaç bulunmamaktadır. Zira alacaklı her ne kadar “rehin hakkının tespiti ve tesisi” yönünde talepte bulunmakta ise de, bu hak kanundan doğduğu (TTK m. 1321) için mahkemece verilen hüküm tespit hükmü niteliğindedir. Diğer bir deyişle, rehin hakkının tesisi ve tespiti talepli hatalı başvuru yapılması ve mahkemece bu yönde karar verilmesi halinde dahi bu karar alacağın tahsili hükmü içermediği için ilamlı icraya konu edilebilmesi mümkün değildir. Gerçekten de HMK m. 106 ve İİK m. 24 vd. çerçevesinde tespit hükümlerinin tek başına ilamlı icraya konu edilebilmesine imkân yoktur. Bu konuda bkz. Pekcanıtez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 221; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 245; Kuru, **Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, s. 142; Baki Kuru, **Tespit Davaları**, 2. Baskı, İstanbul 1988, s. 103; Baki Kuru / Burak Aydın, **Medeni Usul Hukuku El Kitabı**, C. I, 2. Baskı, Ankara 2021, s. 412; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 303; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 330; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 277.

III. GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ ŞARTLARI

A. Genel Olarak

İhtiyati haczin şartlarına ilişkin genel düzenleme, İİK m. 257 hükmünde “İhtiyati haciz şartları” başlığı altında yer almaktadır. Anılan hüküm uyarınca, rehinle temin edilmemiş ve vadesi gelmiş bir para borcunun alacaklısı, borçlunun yedinde veya üçüncü şahısta olan taşınır ve taşınmaz mallarını ve alacaklarıyla diğer haklarını ihtiyaten haczettirebilir. Bu kapsamda ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, alacağın para alacağı olması, bu alacağın rehinle teminat altına alınmamış olması ve muaccel ya da muaccel olmamakla birlikte İİK m. 257/2 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi gerekmektedir³⁸¹.

Gemilerin ihtiyati haczi konusu TTK’da bir bütün olarak düzenlenmiş olmakla birlikte, kanunda “ihtiyati haczin şartları” başlıklı bir hüküm yer almamaktadır. Doktrinde *Atamer*, bu şekilde bir düzenleme yapılmamasının bilinçli bir tercih olduğunu, buna karşılık 1999 Cenevre Konvansiyonu ile uyumlu olarak TTK m. 1353 hükmünde “ihtiyati haciz isteyebilme hakkı” başlıklı düzenlemeye yer verildiğini belirtmektedir³⁸². *Yazar* ilgili düzenlemeden yola çıkarak, ihtiyati haciz “hakkı”nın hangi şartlarda doğduğunu eserinde ele almıştır.

Belirtelim ki TTK m. 1353 hükmü “İhtiyati haciz isteyebilme hakkı” başlığını taşısa da, ilgili hüküm, gemilerin ihtiyati haczinin şartları bakımından bünyesinde önemli tutamak noktaları barındırmaktadır. Bu çerçevede başta TTK m. 1353 hükmü olmak üzere TTK’daki gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özel hükümler ile İİK hükümleri göz önünde bulundurularak, İİK’daki sistemi dikkate alan doktrindeki Yazarlar tarafından benimsenen metodolojiyle uyumlu şekilde, gemilerin ihtiyati haczinin şartlarını, ihtiyati hacze esas olan alacağa ilişkin şartlar ile ihtiyati haciz sebebi çerçevesinde ele almak mümkündür.

³⁸¹ Postacıoğlu, *İcra Hukuku*, s. 711; Üstündağ, *İcra*, s. 407; Kuru, *El Kitabı*, s. 1035; Yılmaz, *Tedbirler C. II*, s. 1079 vd.; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, s. 349, 350; Muşul, *C. II*, s. 1294; Franko / İzveren / Çalık, s. 402; Yıldırım / Yıldırım, s. 403.

³⁸² *Atamer*, *C. IV*, s. 172.

B. Alacağa İlişkin Şartlar

1. Gemilerin İhtiyati Haczinde Alacağın Niteliği: Deniz Alacağı

a. Kavram ve Tarihi Arka Plan

aa. Milletlerarası Hukuk Açısından Deniz Alacağı Kavramı

Klasik icra hukukunda, ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağın rehinle temin edilmemiş para alacağı olması dışında, ihtiyati haciz kararı verilebilmesi bakımından alacağın niteliği önem taşımamaktadır. Her türlü para alacakları için İİK m. 257 hükmü kapsamında ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir³⁸³. Buna karşılık milletlerarası deniz hukuku alanında kabul edilen konvansiyonlar çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczine, ancak belli alacak³⁸⁴ grupları bakımından müsaade edilmektedir³⁸⁵.

“Deniz alacakları” olarak anılan bu alacaklar milletlerarası deniz hukukunda³⁸⁶ ilk kez 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonunda kabul edilmiştir³⁸⁷. Gerçekten de 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun hazırlık çalışmalarına ilişkin bölümde de belirtildiği üzere³⁸⁸, 1952 Brüksel Konvansiyonunun hazırlığına ilişkin olarak yeni bir soru listesi taslağı hazırlamak üzere atanan üyelerden *Jan Asser* tarafından, İngiliz katılımcıların beklentilerine uygun olarak belli alacaklar bakımından ihtiyati haciz imkânı tanınacak şekilde taslak hazırlamıştır. Bu taslak sonrasında Fransız grubu adına *Jean de Grandmaison* tarafından sunulan uzlaştırmacı öneri çerçevesinde, gemilerin ihtiyati haczinin, yalnızca 1. maddede açıklanan “deniz alacakları” (“*maritime claims*”)

³⁸³ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 711; Üstündağ, **İcra**, s. 407; Kuru, **El Kitabı**, s. 1035; Pekcanıtez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 348; Muşul, **C. II**, s. 1285 vd.

³⁸⁴ Gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil eden alacaklar, borçlar hukukundaki alacak kavramı ile birebir örtüşmemektedir. Bu konuda bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 1, a, bb.

³⁸⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 164; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 37.

³⁸⁶ Yabancı doktrinde “deniz alacağı” (= “*maritime claim*”) kavramı için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 80 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 0.1; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 230; Tetley, **Liens and Claims**, s. 958; Gaskell / Shaw, s. 470 vd.

³⁸⁷ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 69. Ayrıca bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 459; Türköl s. 31.

³⁸⁸ Bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, B, 1, a, bb.

bakımından söz konusu olabileceği ifade edilmiştir³⁸⁹. Alt komite tarafından hazırlanan bu taslak ile deniz icra hukukunun günümüze kadar varlığını koruyan temel kavramı olan “deniz alacağı” kavramı doğmuştur³⁹⁰. Böylelikle deniz alacağı kavramı ilk defa “teknik bir terim” olarak uluslararası konvansiyonda (1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nda) kullanılmıştır.

Esasen “deniz alacağı” kavramı, İngiltere’de Admiralty Mahkemelerinin yargı yetkisi dâhilindeki denizcilikle ilgili talepler bakımından çok eski dönemlerden bu yana kullanılmakla birlikte, İngiliz hukukunda kabul edilen “deniz alacağı” kavramı Konvansiyondaki anlamda teknik bir kavram olmayıp, denizcilikle ilgili talepleri ifade etmektedir³⁹¹. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczine konu alacakların sınırlanmasında İngiliz hukukunun yaklaşımı etkili olduğu da yadsınmaz bir gerçektir. Zira İngiltere’de bir gemi ancak sınırlı durumlarda (SCA 1981 m. 20/2’de belirtilen hallerde) “*actio in rem*” prosedürü çerçevesinde talepte bulunan alacaklı tarafından ihtiyaten haczedilebilmektedir³⁹². Bu kapsamda Eylül 1951’de Napoli’de düzenlenen CMI Konferansında sunulan sınırlı alacaklar listesi, 1925 İngiliz Kanunu³⁹³’ndan esinlenerek oluşturulmuştur³⁹⁴.

Nitekim *The “Sandrina”*³⁹⁵ davasında hâkim Wilberforce, 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nda kabul edilen deniz alacaklarının 1925 tarihli yasadan aktarıldığını,

³⁸⁹ Berlingieri, **C. I**, s. 7; Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 248 – 249; CMI Bülten No. 104, s. 531, 535 - 536.

³⁹⁰ Tetley, **Liens and Claims**, s. 958; Gaskell / Shaw, s. 470; Türkel, s. 31.

³⁹¹ Nitekim Jackson, “Enforcement of Maritime Claims” adlı eserinin ikinci bölümünün hemen başında İngiliz hukukunda “deniz alacağı” (= “*maritime claim*”) ifadesinin teknik bir anlamının olmadığı, eserinde bu ifadenin Admiralty Mahkemelerinin yargı yetkisi dahilindeki iddiaları tanımlamak için kullanıldığını ifade etmiştir. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 2.1. *Atamer* de deniz alacağının İngiliz hukukunda teknik bir anlam taşımadığını belirttiikten sonra, bu konuya ilişkin olarak *Meeson / Kimbell*’in “Admiralty, Jurisdiction and Practice” adlı eserinin kavram fihristinde “*maritime claim*” ibaresinin yer almadığına vurgu yapmıştır. *Atamer*, **C. IV**, s. 87.

³⁹² Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 242-243; Berlingieri, **C. I**, s. 80; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 1.3. Baughen, **Shipping Law**, s. 355; Baatz, s. 536; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 165. Bununla birlikte İngiliz hukukunda “*Mareva*” tedbiri kapsamında gemilerin ihtiyati tedbire konu olabildiği yönünde detaylı açıklamalar için bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, C, 2.

³⁹³ Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925, bölüm 22, para. (1)(a)(xii).

³⁹⁴ Berlingieri, **C. I**, s. 80; CMI Bulletin No. 105, s. 5; Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 506; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 165; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 72; *Atamer*, **C. IV**, s. 87. Kanun hakkında ayrıca bkz. Hill, **Arrest**, s. 1.

³⁹⁵ *Gatoil International Inc v Arkwright-Boston Manufacturers Mutual Insurance Co - The “Sandrina”* [1985] 1 Lloyd’s Rep s.181 – 188.

bu alacakların hemen hemen deniz ticaretine dayanan her talebi kapsadığını vurgulamıştır^{396, 397}.

Deniz alacaklarının 1925 tarihli İngiliz Kanunu'ndan esinlenerek 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda benimsenmesi akabinde, aynı terim, daha sonra 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon³⁹⁸'da da kullanılmıştır³⁹⁹. Gerçekten de Konvansiyon'un başlığında sınırlanacak alacakların “deniz alacakları” (= “*maritime claims*”) olduğu belirtilmiş, Konvansiyon'un giriş kısmında bu alacaklara ilişkin sorumluluğun sınırlandırılmasından söz edilmiştir. Ne var ki söz konusu Konvansiyonun 2. maddesinde sınırlamaya tabi olarak alacaklar sayılmış olup, bu alacaklar ile 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda kabul edilen deniz alacakları birbirleri ile örtüşmemektedir⁴⁰⁰. Diğer bir deyişle, 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon ile 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda belirtilen deniz alacakları tümüyle aynı değildir. Dolayısıyla her iki Konvansiyonda belirtilen alacakların ortak olduğundan söz edilemeyecektir⁴⁰¹.

³⁹⁶ Benzer açıklamalar için bkz. The “River Rima” [1988] 2 Lloyd's Rep 193 – 198; Berlingieri, **C. I**, s. 81.

³⁹⁷ Belirtelim ki 1952 Brüksel Konvansiyonunda, 1925 tarihli İngiliz Kanunu'nda “*action in rem*” prosedürüne dayanak teşkil eden alacaklara nazaran, daha fazla alacak deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Müşterek avaryadan doğan alacaklarla acentenin veya yükletenin, donatan için yaptığı harcamalardan doğan alacaklar 1925 tarihli İngiliz Kanunu'nda yer almamakla birlikte, 1952 Brüksel Konvansiyonunda deniz alacağı olarak düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 165, dn. 3.

³⁹⁸ RG. T. 04.06.1980, S. 17007.

³⁹⁹ Belirtmek gerekir ki “deniz alacağı” terimi, milletlerarası konvansiyonlarda iki farklı alanı düzenlemek üzere kullanılmıştır. Bunlardan ilki, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin sözleşmeler, diğeri de, gemi maliklerinin (veya daha sonra gemi malikleri ile birlikte geminin chartereri, donatanı, işleticisi ve kurtaranının) sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin sözleşmelerdir. Bu konuda bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 68.

⁴⁰⁰ Atamer, **C. IV**, s. 88. TTK'daki gemilerin ihtiyati haczine ilişkin deniz alacakları ile 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Konvansiyon'da öngörülen deniz alacakları bakımından aynı yönde bkz. Şükran Seçil Ertan, **1976 LLMC Hükümlerine göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 82, 83, dn. 30; Nil Kula Değirmenci, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, 1. Bası, İzmir 2015, s. 13.

⁴⁰¹ Çalışmamızın konusunu dikkate alındığında, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin sözleşmelerde zikredilen deniz alacakları özellik arz etmektedir. Bu sebeple işbu çalışmada ele alınan “deniz alacağı” kavramı, sınırlı sorumluluğa ilişkin konvansiyonda öngörülen deniz alacaklarını ifade etmemektedir. 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası

Milletlerarası hukuk alanında deniz alacaklarına ilişkin düzenleme yapılan bir diğer Konvansiyon, 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu'dur. 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu sonrası kabul edilen Konvansiyon'da da deniz alacakları belirlenmiş olup, anılan Konvansiyon'da yer alan deniz alacakları 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon'la büyük oranda paralel olmakla birlikte, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda kabul edilen alacakların sayısı 1976 Konvansiyonundan daha fazladır⁴⁰².

bb. Türk Hukuku Açısından Deniz Alacağı Kavramı

6102 sayılı TTK dönemine kadar Kıta Avrupası hukuk sisteminin benimsediği şekilde, herhangi bir para alacağına ilişkin takibin güvence altına alınabilmesi için gemilerin ihtiyati hacze karar verilebilmekteydi⁴⁰³. Diğer bir ifadeyle, ihtiyati hacze esas teşkil edecek alacaklar bakımından “deniz alacakları” başlığı altında sınırlama içeren yasal bir düzenleme söz konusu değildi⁴⁰⁴. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi de, genel ihtiyati haciz rejimine tabiydi. Bu çerçevede gemilerin ihtiyati haczi bakımından, eTK'da yer alan bazı özel düzenlemeler⁴⁰⁵ bir kenara bırakılırsa, İİK m. 257 vd. hükümleri dikkate alınmaktaydı.

Buna karşılık, 6102 sayılı TTK'nın kabulü ile, 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nun kabulünden sonra Türk hukuk doktrininde⁴⁰⁶ kullanılmaya başlanan deniz alacağı (= “*maritime claim*”) kavramı ilk defa yasal düzenlemeye

Konvansiyon kapsamındaki deniz alacakları hakkında detaylı bilgi için bkz. Ertan, s. 81 vd.; Değirmenci Fon, s. 13 vd.

⁴⁰² Bu konuda ayrıca bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 71.

⁴⁰³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 5 vd.; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 711; Üstündağ, **İcra**, s. 407; Kuru, **El Kitabı**, s. 1035; Muşul, **C. II**, s. 1285 vd.; Peker, s. 51 vd.; Uğur Bahadır, **Türk Milletlerarası Usul Hukukunda Gemi Haczi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s. 86.

⁴⁰⁴ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458.

⁴⁰⁵ Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, B, 2, a, cc.

⁴⁰⁶ Georges Ripert, (Çev. Bihterin Hotinli), “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları” **İÜHF**, C. XIX, S. 1-2, s. 443, 453; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 164; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul 2001, s. 483; Tekil, **Konvansiyonlar**, s. 30; Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra**, İstanbul 2006, s. 207 vd.; Bahadır, s. 86; Ekşi, **Cebri İcra**, s. 119.

kavuşmuştur⁴⁰⁷. Söz konusu düzenlemede, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesi büyük oranda esas alınmak suretiyle⁴⁰⁸ belirlenen “deniz alacakları”, 1352. maddede 22 bent halinde sıralanmıştır⁴⁰⁹.

TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacakları, gemilerin ihtiyati haczi açısından takip hukukundaki alacak kavramına denk gelmektedir⁴¹⁰. Bununla birlikte gerek genel olarak icra hukukunda gerekse de özel olarak deniz icra hukukunda “alacak” kavramı, borçlar hukukundaki “alacak” kavramını tümüyle karşılamaz⁴¹¹. *Kalpsüz*’ün de haklı olarak işaret ettiği gibi, buradaki “deniz alacağı” kavramı, bir medeni hukuk/aynî haklar veya borçlar hukuku kavramı olmayıp, bir takip hukuku/usul hukuku kavramıdır⁴¹². Her ne kadar genel icra hukukunda ihtiyati haciz, para alacakları ile sınırlı olduğu için (İİK m. 257/1) borçlar hukuku anlamında para alacakları ile kesişse de, gemilerin ihtiyati haczinde para alacakları dışındaki talepler bakımından da ihtiyati haciz imkânı tanınmıştır.

Gerçekten de TTK m. 1352/1’nin “Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık” hususunu düzenleyen (t) bendi, geminin ortak malikleri arasında çıkan, özellikle geminin işletilmesine ilişkin her türlü uyuşmazlığı düzenleyen (u) bendi ile “gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülük” hususuna ilişkin (v) bendinin borçlar hukuku anlamında para alacağını

⁴⁰⁷ Dolayısıyla 1925 İngiliz Kanunu’ndan (Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925) esinlenerek oluşturulan “deniz alacakları” (= “*maritime claims*”) kavramı, çeşitli süreçlerden geçerek Türk hukukuna aktarılmıştır. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 942.

Hal böyle olmakla birlikte Türkiye açısından “deniz alacağı” kavramının, ihtiyati hacze göre farklı içerikte de olsa, milletlerarası hukuk çerçevesinde ilk düzenlemesi, 8/495 sayılı “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşmeye Katılma Yoluyla Taraf Olmamızın Onaylanması Hakkında Karar”dır. Zira anılan sözleşmenin onaylanmasına ilişkin karar tarihi 4 Haziran 1980’dir.

⁴⁰⁸ “*Bu hüküm, 1999 tarihli Sözleşmenin 1 inci maddesinin birinci fıkrasından alınmış; (p) bendi, özellikle bankalar tarafından verilen kredi alacaklarının (v) bendi kapsamında bir rehinle temin edilmiş olmadıkları hallerde bu bende gireceklerini açıklayacak şekilde kaleme alınmıştır.*” TTK’nın 1352. maddesinin hükümet gerekçesi.

⁴⁰⁹ Atamer, **C. IV**, s. 94; Ekşi, **Cebri İcra**, s. 120.

⁴¹⁰ Türkel, s. 40. İcra hukukunda yer alan bu kavram açısından bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 1, 2; Üstündağ, **İcra**, s. 407; Umar, s. 1, dn. 1 ve 4; Kuru, **El Kitabı**, s. 1035; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 95, 348; Muşul, **C. II**, s. 1285.

⁴¹¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 164, dn. 17; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 1; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 4.

⁴¹² Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 103.

içermediği açıktır⁴¹³. Esasen Türk hukuk sisteminde genel icra hukuku bakımından para alacağı dışındaki talepler ve özellikle aynî haklar veya geminin zilyetliği gibi gemi üzerinde hukuken himaye edilen bir durumu, fiili hakimiyeti ifade eden hususlara ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati haciz kurumuna başvurulmasına imkân yoktur. İhtiyati haciz sadece para alacakları bakımından söz konusu olabilir (İİK m. 257/1)⁴¹⁴. Bu durum, ihtiyati haczin geniş anlamda haciz kavramı içerisinde yer almasından kaynaklanmaktadır⁴¹⁵. Nihayetinde ihtiyati haczin kesinleşmesi (alacaklıya kesin haciz isteme yetkisinin gelmesi) üzerine, alacaklının talebi ile para alacağının ödenmesi için, kesinleşen hacze konu mal (gemi) satılır, satış bedeli üzerinden de alacaklının “para alacağı” ödenir. Diğer bir deyişle ihtiyati haciz, para alacaklarına ilişkin cebri icra sırasında kullanılan bir kurumdur⁴¹⁶. İhtiyati hacizde para alacaklarının esas alınmasının temel nedeni de budur. Oysaki ihtiyati tedbir kararlarında, ferdileştirilmiş = ferdileşmiş = özel nitelikteki belirli bir talebin temini hedeflenir⁴¹⁷. Bir başka deyişle, ihtiyati tedbir, para dışındaki “uyuşmazlığa konu olan” bütün başka talepleri temin eder⁴¹⁸.

⁴¹³ Ekşi, **Cebri İcra**, s. 120. 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun geminin mülkiyetine dair iddialara ilişkin 1/1(o) bendi ile (p) bendinin, müşterek malikler arasında geminin mülkiyeti, zilyetliği ve işletilmesine ilişkin bölümü bakımından aynı yönde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 169, 170.

⁴¹⁴ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 101 vd.; Özkes / Erişir, s. 1247. Bununla birlikte para alacakları belli hallerde ihtiyati tedbirin de konusunu oluşturabilir. Ancak para alacağı dışındaki talepler, ihtiyati haczin konusunu oluşturamaz.

⁴¹⁵ Genel icra hukuku bakımından ilamsız icra takibine konu edilemeyecek bir alacak için ihtiyati haciz talep edilebilmesi mümkün değildir. Bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 62.

⁴¹⁶ Üstündağ, **İcra**, s. 403; Saim Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler, [Geçici Hukuki himaye (koruma) önlemleri]**, İstanbul 1981, s.5; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 102; Özkes / Erişir, s. 1239.

⁴¹⁷ “İhtiyati tedbir uyuşmazlık konusu hakkında verilebilen geçici bir hukuki koruma aracını ifade ederken ihtiyati haciz para alacaklarına ilişkin özel bir ihtiyati tedbir türünü anlatmaktadır. İhtiyati tedbirde uyuşmazlık konusu hakkında önleyici nitelikte bir koruma söz konusu olup, uyuşmazlık konusu üzerinde tasarrufta bulunularak açılmış ya da ileride açılması muhtemel davanın sonuçsuz kalmasının önüne geçilmektedir. İhtiyati hacizde ise alacaklıya henüz kesin haciz isteme yetkisinin gelmediği durumda borçlunun malvarlığı değerlerine geçici olarak el konularak dava veya takip sonucunda alacaklının alacağına kavuşması teminat altına alınmaktadır (Kuru B./Arslan R./Yılmaz E., *Medeni Usul Hukuku*, 6100 sayılı HMK’na Göre Yeniden Yazılmış 23. Baskı, Yetkin Yayınları, sh. 578-579). İhtiyati hacizde ihtiyaten haczedilen malvarlığı değeri taraflar arasındaki uyuşmazlığın konusunu oluşturmamaktadır.” Karar için bkz. Özkes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. III, s. 2552, dn. 212.

⁴¹⁸ Üstündağ, **Tedbirler**, s. 5. “İhtiyati haciz kural olarak, alacağın tahsili amacıyla yapılan girişimlerin semere vermesini sağlamak ve diğer hacizlere kendiliğinden katılma olanağı veren önem (tedbir) olmakla beraber, bundan alacağın teminat altına alınması amaçlanmıştır. İhtiyati tedbirin konusu, münazaalı şey olmasına karşın, ihtiyati haczin konusu daima bir alacaktır. Diğer deyimle, konusu alacak olan ve bir önlem (tedbir) olarak ihtiyati haczi gerektiren uyuşmazlıklarda, belli bir mal ya da

Hal böyle olmakla birlikte, TTK m. 1352 hükmünde öngörölmüş olması nedeniyle, uyuşmazlığın konusunu oluşturan geminin mülkiyet ve zilyetliği ile gemi üzerinde rehin, ipotek veya aynı nitelikteki aynî yükümlölüklerle ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati tedbir yerine ihtiyati haciz yoluna başvurulabilecektir. Bu düzenlemenin Türk hukuku ile bağdaştırılmasının zorluğu bir yana, yerindeliği de ciddi tartışma götürür. Nitekim ihtiyati tedbirin amacı ve fonksiyonu dikkate alındığında düzenlemenin isabetsizliği anlaşılmaktadır.

Her şeyden önce, ihtiyati tedbirle ihtiyati haczin konusu, şartları ve sonuçları ile icrası birbirinden tamamen farklıdır⁴¹⁹. Gerçi her ne kadar ihtiyati hacizde müstakbel takibin sonucunun güvence altına alınması amaçlansa ve niteliği itibariyle ihtiyati haciz geçici hukuki koruma olsa da⁴²⁰, ihtiyati tedbirde tehlikenin kaynağı, müddeabihin cebri icra konusu olmaktan çıkarılmasıdır⁴²¹. Zaten bu sebeple ihtiyati tedbirde ihtiyati hacizden farklı olarak, mevcut durumda meydana gelebilecek bir değişme nedeniyle hakkın elde edilmesinin önemli ölçüde zorlaşması ya da tamamen imkânsız hâle gelmesi veya gecikme sebebiyle bir sakıncanın yahut ciddi bir zararın doğmasından endişe edilmesi aranmaktadır.

Dolayısıyla burada gecikmesinde tehlike arz eden husus, dava konusunun kaçırılmasıdır. İhtiyati tedbirde, tedbire konu hakkın kendisinin borçlunun davranışları ile değiştirilmesinin, bozulmasının veya ortadan kaldırılmasının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Diğer bir deyişle, burada belirli bir ihtilaf konusuna ilişkin mevcut durumun muhafaza edilmesi amacı söz konusudur⁴²². Bu kapsamda geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda davacı tarafından talep konusu edilen şey, geminin mülkiyeti ya da zilyetliğinin kendisine verilmesidir. Yani burada

aidiyet yönünden uyuşulmayan bir hak (alacak dışı tabii) mevcut değildir.” Karar için bkz. Üstündağ, İcra, s. 404, 405.

⁴¹⁹ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 16; Üstündağ, **İcra**, s. 401; Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 603; Özekes / Erişir, s. 1238.

⁴²⁰ Hakan Pekcanitez, “Milletlerarası Tahkimde Geçici Hukuki Koruma Önlemleri”, **Milletlerarası Tahkim Semineri**, Ankara 2003, s. 115; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 346, 347; Muşul, **C. II**, s. 1256, dn. 5; Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 226.

⁴²¹ Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 139; Özekes / Erişir, s. 1239.

⁴²² Nevhis Deren Yıldırım, “Medeni Usul Hukuku’nun Evrenselleşmesi Yolunda İhtiyati Tedbir Alanında Yabancı Hukukun Etkisi”, Çev. Hamide Özden Özkaya, **Prof. Dr. Ergun Önen’e Armağan**, İstanbul 2003, s. 305; Üstündağ, **Yargılama**, s. 582.

uyuşmazlığın konusu, geminin mülkiyeti ya da zilyetliğinin bizatihi kendisidir. Söz konusu durumda davacı, geminin mülkiyetinin ya da zilyetliğinin tesisine, müdahalenin önlenmesine veya sicilin düzeltilmesine karar verilmesini talep etmektedir⁴²³. Dolayısıyla uyuşmazlık konusu edilen şey bir miktar paranın ödenmesi değildir⁴²⁴. Bu çerçevede davacının talebinin haklı bulunması halinde bir miktar paranın ödenmesine değil, talep çerçevesinde geminin mülkiyetinin ya da zilyetliğinin tesisine, müdahalenin önlenmesine veya sicilin düzeltilmesine karar verilecektir. Bu kapsamda uyuşmazlık konusu olan hususun para alacağı gibi değerlendirilip gemi üzerinde ihtiyati (tedbir yerine) haciz kararı verilmesi, Türk hukuk sistemiyle bağdaşmamaktadır⁴²⁵.

Diğer yandan ihtiyati haciz ile ihtiyati tedbir sebepleri de birbirinden farklı olup, TTK m. 1352/1, (t) bendi kapsamındaki talepler için TTK m. 1353/4 hükmü çerçevesinde deniz alacağının ileri sürülmesinin yeterli sayılması da isabetsiz olmuştur. Zira ihtiyati tedbire konu olabilecek bu uyuşmazlıklar bakımından HMK m.

⁴²³ Atamer, C. IV, s. 150. Konvansiyon açısından bu alacaklar bakımından ihtiyati haciz talebinin amacına ilişkin bkz. Berlingieri, C. II, s. 112.

⁴²⁴ Özekes / Erişir, s. 1246.

⁴²⁵ Burada Alman hukukunda benimsenen yaklaşım çerçevesinde para alacaklarına dönüşen talepler bakımından ihtiyati haciz istenebileceği hususu göz önünde bulundurularak yasal düzenlemenin yerindeliği savunulabilir. Gerçekten de Alman Medeni Usul Kanunu'nun 916. maddesi çerçevesinde hem para alacakları hem de para alacağına dönüşebilen talepler bakımından ihtiyati haciz istenebilmesi mümkündür. Bu düzenlemenin altında yatan husus, para alacağı dışında bir işin yapılması ya da yapılmaması talepleri hiç veya gereği gibi ifa edilmediğinde, bu taleplerin tazminat taleplerine dönüşmesidir. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 232. Nitekim Türk hukukunda Oğuzman / Öz tarafından da benimsenen bu görüşe göre bu durumda borcun ifasının imkansızlaştığı kabul edilerek, alacaklı olumlu zararının tazminini talep edebilmektedir. Bkz. M. Kemal Oğuzman / Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. I, 20. Bası, İstanbul 2022, s. 466 vd. Aynı şekilde bu görüşe göre alacaklıya TBK m. 125 hükmü çerçevesinde seçim hakkı tanındığında alacaklı tarafından aynen ifa yerine tazminat talep etmesi halinde de para alacağına dönüşmüş bir talep söz konusu olacaktır. İşte Alman hukukunda para alacağı ifadesinin geniş yorumlanması çerçevesinde aynen ifanın mümkün olmadığı ya da alacaklının seçim hakkını kullanması nedeniyle talebin para alacağı olarak ileri sürüldüğü hallerde ihtiyati haciz mümkündür.

Nitekim bu yaklaşım Türk hukukunda Berkin tarafından da benimsenmiş, alacağın belirli bir para alacağı olarak doğmuş olmasının şart olmadığı, alacağının likit olmasının yeterli olduğu ileri sürülmüştür. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 23. Aksi görüş için bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 233. Özekes tarafından da para alacağı olarak doğmuş olmasa dahi, talep tarihinde para alacağı olarak ileri sürülen bir talep varsa ihtiyati hacze karar verilebileceği belirtilmiştir. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 109.

Dolayısıyla bu görüşe göre geminin mülkiyetine ya da zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından borçlunun borcunu ifa etmeyeceğinin kesin olduğu haller ile alacaklı tarafından seçilmiş hakların kullanılması ve geminin mülkiyetinin veya zilyetliğinin devri yerine tazminat talebinin tercih edilmesi hallerinde Türk hukuk sistemi ile uyumlu şekilde ihtiyati haciz kararı verilebilir. Kanaatimizce bu halde dahi, ihtiyati hacze konu talep para alacaklarına dönüşmediği sürece bu tür talepler bakımından ihtiyati haciz yoluna başvurulamaması gerekir.

389 hükmü çerçevesinde mevcut durumda meydana gelebilecek bir değişme nedeniyle hakkın elde edilmesinin *önemli ölçüde zorlaşacağı ya da tamamen imkânsız hâle geleceği veya gecikme sebebiyle bir sakıncanın yahut ciddi bir zararın doğacağı* şartlarının aranması gerekirdi. Aksi halde, hiçbir tehlike olmadığı durumda (mesela Türk karasuları içerisinde sefer yapan ve mevcut durum itibariyle batma tehlikesi de olmayan bir gemi üzerinde), ihtiyati haciz kararı verilerek geminin seferine engel olunacaktır.

Nitekim doktrinde *Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu* tarafından bir şeyin aynına ilişkin ihtilaflar bakımından geminin ihtiyaten haczedilmesinin Türk hukuk sistemiyle bağdaşmadığını, bu halde ihtiyati tedbir kararı verilmesi gerektiği, hatta bazı hallerde ihtiyati tedbir kararının daha uygun olabileceği ileri sürülmüştür⁴²⁶.

Aynı şekilde *Algantürk Light* da, geminin mülkiyet ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesinin, Türk hukuku açısından ihtiyati haciz tanımına ve uygulamasına aykırı olduğu görüşündedir⁴²⁷. *Yazar* bu kapsamda iç hukuk hükümleri haline getirilen Konvansiyon maddelerinin Türk hukuku ile uyum ve ahenk içinde olmasının önemine işaret etmiştir⁴²⁸.

Benzer şekilde *Ekşi* de, Türk hukukunda ihtiyati haczin para alacakları bakımından söz konusu olabileceği, aynî nitelikteki iddialar bakımından ihtiyati tedbir yoluna başvurulabileceği gerekçesiyle düzenlemenin Türk hukuk sistemi ile bağdaşmadığı kanaatindedir⁴²⁹.

Konuyu 1999 Cenevre Konvansiyonu kapsamında değerlendiren *Kalpsüz*, geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati haciz yolunun açılmasına ilişkin şu ifadeleri kaydetmiştir: “Geminin mülkiyeti ve zilyetliği ile ilgili ihtilaflarda, münâzaalı olan hususun bir alacak hakkı (créance veya Forderung) olmadığı aşikârdır. Geminin mülkiyeti ile ilgili bir ihtilaf, gemi üzerinde

⁴²⁶ Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 275.

⁴²⁷ Algantürk Light, *Cenevre Sözleşmesi*, s. 47.

⁴²⁸ Algantürk Light, *Cenevre Sözleşmesi*, s. 47 – 48.

⁴²⁹ Ekşi, *Cebri İcra*, s. 120.

aynî hak iddiasına dayalı bir ihtilaftır. Keza geminin zilyetliği, gemi üzerinde hukuken himaye edilen bir durumu, fiili hakimiyeti ifade eder. Onun için aynî hakka veya hukuken himaye edilen bir duruma, fiili hakimiyete, taallük eden iddiaları, “deniz alacağı” (créance maritime veya Seeforderung) tavsif etmek hatalıdır. İngiliz hukukunda “maritime claims” teriminin bu nevi aynî nitelikteki iddiaları da kapsayacak genişlikte olduğu ileri sürülmektedir. Öyle de olsa “deniz alacağı” terimi, mülkiyet ile rehin, ipotek veya benzeri takyitler gibi aynî nitelikteki iddiaları ifadede isabetli sayılmaz. Zira alacak hakkı, her şeyden evvel şahsî ve nisbî bir haktır. Aynî hak ise mutlak bir haktır. Aynî bir hak, “alacak” olarak isimlendirilemez”⁴³⁰. Yazar ayrıca Konvansiyon hükmünün Türk hukuku karşısındaki durumunu şu şekilde ele almıştır: “Türk hukukunda ancak para borcunun alacaklısı, ihtiyati haciz talep edebilir (İİK. 257, I). Konusu para olmayan borcun alacaklısı, alacağının temini için ancak ihtiyati tedbir talebinde bulunabilir (HUMK. 101 vd.). Görülüyor ki, 1999 Sözleşmesinde aynî hak iddiaları için ihtiyati haciz talep edilebilmesi, aslında Türk hukukuyla ahenk halinde değildir”⁴³¹.

Buna karşılık Atamer, Türk hukukunda “deniz alacakları” teriminin “*maritime claims*” karşılığı olarak yerleştiğini, bu tercihin kanun koyucu tarafından 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon dikkate alınarak yapıldığını ve daha önce resmi gazetede yayımlanarak kabul edilen bu terimin yerine başka bir terim ikame edilmeyeceğini ileri sürmüştür⁴³².

Belirtmek gerekir ki, yukarıda da açıklandığı üzere 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon’da öngörülen “deniz alacakları” ile 1999 Cenevre Konvansiyonunda öngörülen “deniz alacakları” aynı değildir. Gerçekten de 1976 tarihli Londra Konvansiyonu’nda öngörülen alacakların tamamı teknik anlamda “alacak hakkı”dır (Bkz. 1976 tarihli Londra Konvansiyonu, m. 2, para. 1). Diğer bir deyişle bu alacaklar,

⁴³⁰ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 86.

⁴³¹ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 86.

⁴³² Atamer, **C. IV**, s. 89.

1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (t) bendindeki gibi “mutlak hak” niteliğinde değil, “şahsi” ve “nisbi” niteliktedir.

Öte yandan konusu para alacağı olmayan (özellikle mülkiyet ve zilyetliğe ilişkin) talepler bakımından ihtiyati haciz yolunun kapatılması, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun sistemine aykırılık teşkil etmez. Zira Konvansiyon’un 10. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendinde geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda çekince konulmasına imkân tanınmıştır^{433, 434}. Böylelikle milli kanunlarında aynî hak iddiaları için ihtiyati haciz dışında bir tedbir öngören devletlerin uluslararası konvansiyonlara katılmalarının önü açılmaya çalışılmıştır^{435, 436}. İlgili düzenleme uyarınca herhangi bir devlet, imza, onay, uygun bulma veya katılma anında veya bundan herhangi bir süre sonra, Konvansiyon’un 1. maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinde yazılı alacaklar (geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar) bakımından Konvansiyon’un uygulanmama hakkını saklı tutma imkânına sahiptir⁴³⁷. Dolayısıyla Türkiye’nin Konvansiyona taraf olurken bu hükümden istifade ederek geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar

⁴³³ Kanaatimizce Konvansiyonun 1/1(t) bendinin, “geminin işletilmesi ile ilgili uyuşmazlıklar” ile “gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlık”ların iki ayrı bent olarak düzenlenmesi ve aynı çekincenin 1/1(u) bendindeki “geminin işletilmesi ile ilgili uyuşmazlıklar” ile “gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülük” bakımından tanınması uygun olurdu.

⁴³⁴ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 73. Belirtelim ki benzer düzenlemeye 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 10/a. maddesinde de yer verilmiştir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 69. Bu düzenleme kapsamında Kosta Rika, Hırvatistan, İtalya ve Hollanda tarafından çekince ileri sürülmüştür. Bu konuda bkz. Berlingieri, **C.II**, s. 95; CMI Yearbook 2014, s. 490, 491. Almanya, Mısır, İtalya, Hollanda, Küba ve (eski) Yugoslavya’nın (Yugoslavya bakımından yalnızca 1/o bendi) 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 1. maddenin o-p bentlerine çekince koyduğuna ilişkin bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 120. Geminin mülkiyetine dair iddialar ile müşterek malikler arasında geminin mülkiyeti, zilyetliği, işletilmesi talepleri bakımından Konvansiyonda Türk, İsviçre, Alman sistemlerinden farklı olarak ihtiyati haczin kapsamının, ihtiyati tedbirleri de içine alacak şekilde genişletildiği, bu nedenle 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 10 m. a bendi hükmü gereğince, aynî iddialar için taraf devletlere kendi kanunlarının uygulanmasını saklı tutmak hakkının tanındığı, böyle bir rezerv imkânı tanınmasının amacının, aynî talepler bakımından haciz dışında bir tedbir kabul eden devletlerin, Konvansiyona katılmalarında kolaylık sağlamak olduğu yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 169, dn. 18 ile s. 170, dn. 19. Eserin farklı yönden değerlendirilmesi için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 198.

⁴³⁵ 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından bu yönde değerlendirmeler için bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 69.

⁴³⁶ Belirtelim ki bu husus, deniz alacağı dışındaki talepler bakımından gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilmesinin mümkün olmaması halinden farklıdır. Bu konuda değerlendirmeler için bkz. yuk. Birinci Bölüm, II, C. Zira burada çekince konulması alacağın deniz alacağı olduğu gerçeğini ortadan kaldırmamakta, bu talepler bakımından Konvansiyon hükümleri uygulanmayarak ihtiyati haciz dışında başka geçici hukuki koruma kararı verilmesinin önü açılmaktadır.

⁴³⁷ Bu hükmün kapsamındaki taleplerin “aynî hak iddiaları” olarak değerlendirilmesi bakımından bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s.73.

bakımından Konvansiyon'un uygulanmayacağı konusundaki haklarını saklı tutması uygun olurdu.

Buna karşılık *Atamer*, yirmi iki alacak arasından yalnızca bir alacak için çekince konulmasının TTK Komisyonu tarafından uygun görülmediğini, aksi durumda bu alacak için tümüyle farklı bir rejimin öngörülme zorunda kalınacağını, bu durumda da deniz alacakları bakımından iki ayrı düzen yaratılarak kanunun bütünlüğünün bozulacağını belirtmiştir⁴³⁸. Kanaatimizce her ne kadar mevcut düzenlemede gemilerin ihtiyati haczi bakımından tek bir rejim benimsenmesi nedeniyle yeknesaklık amaçlanmışsa da, bu düzenleme genel icra hukukunda benimsenen kurallardan sapmayı haklı kılmamaktadır. Zira para alacağına ilişkin olmayan (özellikle mülkiyet ve zilyetlik hakkındaki) uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati tedbirin yolunun açılması, kanun bütünlüğünü bozmayacağı gibi uygulamadaki mevcut sorunları da giderecektir.

Gerçekten de söz konusu alacak grubu deniz alacakları arasından çıkarıldığında ve bu alacak grupları için ihtiyati tedbir yolu açıldığında, ihtiyati tedbir prosedürü HMK hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilecektir. Esasen Türk hukuk sistemi bakımından da isabetli olacak düzenleme, bu talepler bakımından ihtiyati tedbir yoluna başvurulabilmesidir. Zira geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin bir uyuşmazlıkta, uyuşmazlığın konusu biziatihi geminin kendisidir. Yargılama neticesinde davacının talebinin haklı görülmesi halinde mahkemece geminin satılıp paraya çevrilmesine değil, teslimine karar verilecektir⁴³⁹. Bu talebin güvence altına alınması için ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, borçlu tarafından TTK m. 1370 çerçevesinde gemi değeri tutarında teminat yatırılarak geminin sefere müsaadesi sağlanabilecek, esas hakkındaki yargılama neticesinde mahkemece davacı lehine karar verildiğinde, çok kere kararın icrası mümkün olamayacaktır⁴⁴⁰. Bu durumda alacaklı davayı kazanmasına rağmen talebe uygun bir sonuç elde edilememiş olacaktır.

Öte yandan TTK m. 1352/1(t) bendi ile (u) bendi kapsamında bazı talepler bakımından ihtiyati haciz kararı verildikten sonra ihtiyati haczi tamamlamak üzere

⁴³⁸ *Atamer*, C. IV, s. 198. Aynı yönde Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 274.

⁴³⁹ Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 274.

⁴⁴⁰ Bu konudaki değerlendirmelerimiz için ayrıca bkz. Üçüncü Bölüm, V, D, 3, b.

ilamsız icra takibi imkânı da olmayacaktır⁴⁴¹. Bu durumda verilen karar, ihtiyati haciz kararı olmasına rağmen alacaklı tarafından esas hakkında yalnızca dava açılabilir. Türk hukuku bakımından cebri icra takibi yapılarak istenemeyecek bir alacak için ihtiyati haciz de talep edilememelidir⁴⁴². Türk icra hukuku bakımından ilamsız icra takibine konu edilemeyecek bir alacak için ihtiyati haciz istenememesinin⁴⁴³ sebebi de budur. Dolayısıyla para alacağı olmayan ve uyuşmazlığın konusu oluşturan talepler için ihtiyati tedbir yoluna başvurulması Türk hukuk sistemine uygun olur.

Bunun gibi, geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda TTK'nın 1350 vd. hükümlerinin uygulanması sorunlara da yol açacaktır. Sözgelimi TTK m. 1366/1 hükmünde ihtiyati haczine karar verilen bütün gemilerin, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek muhafaza altına alınacağı, geminin ihtiyaten haczedilerek seferden menedildiğinin, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edileceği, tebligat yapılan kişiye de yediemin sıfatıyla geminin zilyetliğinin bırakacağı düzenlenmiştir⁴⁴⁴. Uygulamada özellikle yabancı bayraklı gemilerde donatana ya da temsilcisine tebligat yapılması süreci çok uzattığı için kaptana tebligat yapılmaktadır. Yedieminliğin, malik olmayan zilyedin adamı olan kaptana bırakılması durumunda, ihtiyati hacizden beklenen muhafaza tedbirlerinin sağlanamayacağı açıktır⁴⁴⁵. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerin aslında ihtiyati tedbirin konusu olan mülkiyet veya zilyetliğe ilişkin uyuşmazlıklarla bağdaşmadığı görülmektedir.

Nitekim geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati tedbir yolunun kapatılması, uygulamada da sorunlara sebebiyet vermektedir.

⁴⁴¹ *Atamer*, aynî haklara ilişkin deniz alacaklarında, ihtiyati haczi tamamlamak üzere başlatılacak işlemlerin farklı hükümlere tabi olacağını belirtmektedir. *Atamer*, C. IV, s. 199.

⁴⁴² Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 104; Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 22.

⁴⁴³ Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 62.

⁴⁴⁴ Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, I, E, 2.

⁴⁴⁵ Benzer değerlendirmeler için bkz. Cüneyt Süzel, "Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti", *Deniz Hukuku Komisyonu İstanbul Barosu Yayınları*, 2018, s. 292. Her ne kadar TTK m. 1366/1, c. son'daki cezai sorumluluk hükmü ile önlem alınmak istenmişse de, Türkiye'ye bir daha gelip gelmeyeceği dahi meçhul olan yabancı gemi kaptanları bakımından bu hükmün yeterli derecede koruma sağlamayacağı tereddütsüzdür.

Gerçekten de Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına⁴⁴⁶ konu olan gemi inşa sözleşmesine ilişkin bir uyuşmazlıkta, iş sahibi, tersanenin taraflar arasındaki gemi inşa sözleşmesi kapsamında teslim borcu altına girdiğini, sözleşme bedelinin büyük bir kısmının ödenmesine rağmen yatın yarısının dahi tamamlanmadığını, tersanenin sözleşme kapsamındaki asli yükümlülüklerini ihlal ettiğini ve yatın tamamlanması gereken tarihte teslim edilmediğini, ihtiyati tedbir kararı kapsamında yatın kendi adına inşa siciline tescil edildiğini belirterek, TTK m. 1352/1 (m) ve (t) hükümleri çerçevesinde deniz alacağının güvencesi zımında ihtiyati haciz kararı verilerek yatın inşasına başka tersanede devam edilebilmesi için kendilerine teslim edilmesini talep etmiştir. Yerel Mahkemece TTK m. 1352/1(t) kapsamında olan deniz alacağının güvence altına alınması için ihtiyati haciz kararı verilebileceği, söz konusu talebin ise, ihtiyati haciz olarak adlandırılmasına rağmen ihtiyati haciz alanına girmeyen tekne, mütemmim cüzler, makine ve ekipmanlarının teslimine ilişkin olmasına bağlı olarak ihtiyati tedbir kapsamında değerlendirilmesi gerektiği belirtilerek talep reddedilmiştir. Akabinde yerel mahkeme kararı Yargıtay tarafından onanmıştır. Dolayısıyla Yüksek Mahkeme, iş sahibinin talebinin “geminin zilyetliğinin güvence altına alınması” şeklinde tezahür ettiği ve bu nedenle ihtiyati tedbir mahiyetinde olduğundan bahisle ihtiyati haciz talebini reddetmiştir⁴⁴⁷. Yüksek Mahkemeyi bu şekilde düşünmeye sevk eden husus, iş sahibinin talebinde alacak şeklinde tezahür eden parasal bir değere yer vermemesidir⁴⁴⁸. Oysaki söz konusu talebin, geminin zilyetliğinin teslimine yönelik

⁴⁴⁶ Yargıtay 11. HD. E. 2014/186, K. 2014/1896, T. 4.2.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 08.09.2021. Karar için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 269.

⁴⁴⁷ Belirtmek gerekir ki aynı ihtilafta iş sahibi, İstanbul 51. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2012/93 D. İş, 2012/93 K. sayılı dosyası kapsamında aynı talebi ihtiyati tedbir olarak ileri sürmüştü de, mahkemece ihtiyati tedbir talebi de reddedilmiş, söz konusu karar, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 2013/6186 E., 20.13/8846 K. sayılı ve 02.05.2013 tarihli kararı ile onanmıştır (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 08.09.2021.

⁴⁴⁸ Gerçekten de Yargıtay onama gerekçesinde, “Mahkemece, tüm dosya kapsamına göre; ihtiyati haczin para alacağının güvence altına alınmasına yönelik bir geçici hukuki koruma tedbiri, ihtiyati tedbirin ise para dışındaki taraflar arasında çekişmeli olan şey ve yargılama konusunu oluşturan hak veya şeye dair bir hukuki koruma tedbiri olduğu, talebin, alacağın deniz alacağı niteliğinde olması sebebiyle ihtiyati haciz kararı olarak açıklanmış iken ihtiyati tedbire konu oluşturacak şekilde teknenin, mütemmim cüzlerinin, makine ve aksamı ile birlikte bir başka tersanede yapımına devam olunması şeklinde somutlaştırıldığı, bir hukuki korumanın alanına giren bir hususta diğer bir hukuki korumaya karar vermenin açık bir kanun ihlali olacağı, **talepte alacağın TTK 1352 madde (m) ve (t) bentleri kapsamında deniz alacağı niteliğinde olduğu belirtilip, bir miktar parayı ifade etmesi gereken alacak ve miktarı açıklanmaksızın alacağın güvence altına alınması için ihtiyati haciz kararı verilmesi talep olunduğu, ancak ihtiyati haciz alanına girmeyen tekne, mütemmim cüzler, makine ve ekipmanların başka bir tersaneden yapımına devam olunmak üzere taraflarına teslimi olarak açıklandığı, aynı talebin**

olması nedeniyle, talepte ayrıca bir değer belirtilmesi gerekli olmamalıdır. Ne var ki TTK m. 1362 hükmünde genel icra hukukunda ihtiyati hacze konu teşkil edecek parasal alacaklara uygun şekilde alacaklının alacağının parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi arandığı için⁴⁴⁹, Yargıtay tarafından geminin zilyetliğinin teslimi talebi, TTK m. 1352/1 kapsamında olmayan bir talep (tedbir talebi) gibi değerlendirilmiştir.

Esasen Yargıtay'ın bu yaklaşımı mevcut TTK hükümleri karşısında hatalı olmakla birlikte, olması gereken hukuk (de le feranda) açısından isabetlidir. Zira geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin bir uyuşmazlıkta, uyuşmazlığın konusu bizatihi geminin kendisidir. Bu halde ihtiyati tedbir talep eden bir para alacağına dayanmadığı için ayrıca bir alacak miktarı belirtmek zorunda bırakılmamalıdır⁴⁵⁰.

Benzer şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁴⁵¹ konu olayda, yerel mahkemece verilen ihtiyati tedbir kararına yönelik itirazın reddi üzerine dosya kendisine gelen Yüksek Mahkeme, “*Yasal düzenleme içeriğinden anlaşılacağı üzere dava konusunun ihtilaflı olması halinde ihtiyati tedbir kararı verilmesi mümkün olup ihtiyati haciz gibi ihtiyati tedbir kararı verilemez. İsteme konu uyuşmazlıkta üzerine tedbir konan yatın mülkiyeti konusunda uyuşmazlık söz konusu değildir.*” ifadeleri ile, geminin mülkiyeti üzerinde ihtilaf olması halinde ihtiyati tedbir kararı verilebileceği

ihtiyati tedbir olarak mahkemenin 2012/93 D.İş sayılı dosyasında ileri sürülüp mahkemece reddolunduğu, bu kez talep ihtiyati haciz olarak ileri sürülmüş ise de, ihtiyati haczin ancak bir miktar para alacağı hakkında talep edilebilecek olması, talebin ihtiyati haczin koruma alanına giren bir talep olmadığı” ifadelerini usul ve yasaya uygun bulmuştur (Vurgu bize attır).

⁴⁴⁹ TTK m. 1352/1(t) kapsamında geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda TTK m. 1362 hükmünün sorun yaratacağı yönündeki tartışmalar için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, 288. Bu konuda Atamer, TTK m. 1370-1374 hükümleri çerçevesinde geminin serbest bırakılması için verilecek güvenceler konusunda kapsamlı düzenlemelerin öngörüldüğü, bir geminin aynı alacak için yeniden ihtiyaten haczedilmesinin sıkı şartlara tabi tutulduğu gerekçesiyle bu düzenlemenin gerekli olduğu kanaatindedir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 221. Ancak *kanaatimizce* ihtiyati hacze başvuru aşamasında bu şekilde bir şart aranması isabetli olmamıştır. Zira özellikle TTK m. 1352/1(t) hükmünde ihtiyati hacze başvuran tarafın dayandığı, para alacağı değildir. Dolayısıyla da ortada miktarının ispat edileceği bir para alacağı bulunmamaktadır.

Öte yandan yazarın belirttiği hususlar ihtiyati hacze başvuru aşamasında değil, ihtiyati haciz kararından sonra değerlendirilecek konulardır ve karar sonrasında her zaman değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu gerekçelerle yukarıdaki örnek kararda da olduğu şekilde, kararın verilmesine engel olacak parasal değer in ispatını aramak yerinde değildir.

⁴⁵⁰ Aynı yönde öneriler bakımından bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 288.

⁴⁵¹ Yargıtay 11. HD., E. 2012/17521 K. 2013/11 T. 02.01.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 08.09.2021.

anlamına gelen gerekçelerle, gemi üzerinde ihtilaf olmaması nedeniyle ihtiyati tedbir kararına itirazın reddi yönündeki yerel mahkeme kararını bozmuştur. Yargıtay'ın bu gerekçesi de mevcut düzenleme açısından isabetsiz olsa da, olması gereken hukuk (de le feranda) açısından yerindedir.

b. Deniz Alacaklarının Vasıflandırılması

Gemilerin ihtiyati haczi, uluslararası karakter taşıması sebebiyle hemen daima yabancılik unsuru içermektedir. Yabancılik unsuru içeren özel hukuk uyuşmazlıklarında uygulanacak hukuk, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun⁴⁵² (“MÖHUK”) m. 1 vd. hükümleri çerçevesinde tespit edilmektedir⁴⁵³. Yabancılik unsuru içeren özel hukuk uyuşmazlıklarında uygulanacak hukukun tespiti için milletlerarası özel hukukta kanunlar ihtilafı kuralları geliştirilmiştir⁴⁵⁴. Diğer bir deyişle, kanunlar ihtilafı kuralları ile yabancı unsurlu özel hukuk ilişkilerine uygulanacak hukuk tespit edilmektedir. Bu anlamda her kanunlar ihtilafı kuralı, zorunlu olarak bağlama konusu ve bağlama noktası olmak üzere iki unsuru bünyesinde barındırmaktadır⁴⁵⁵.

Bağlama konusu ile ifade edilen, bağlama noktası ile belirli bir hukuka bağlanan özel hukuk ilişkisinin bizatihi kendisidir⁴⁵⁶. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi bakımından da deniz alacakları bağlama konusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda TTK m. 1352 hükmünün uygulanmasında, bu alacakların hangi hukuka göre nitelendirileceği bir ön sorun teşkil etmektedir⁴⁵⁷. Alacaklı tarafından deniz alacağına dayanarak ihtiyati haciz başvurusu yapıldığında, uyuşmazlık yabancılik

⁴⁵² RG. T. 12.12.2007, S. 26728.

⁴⁵³ Deniz ticareti uyuşmazlıkları bakımından bkz. TTK m. 1350 hükümet gerekçesi: “*Yabancılik unsurunu içeren deniz ticareti uyuşmazlıklarında, hangi ülke hukukunun uygulanacağı, 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunda belirtilmektedir.*”

⁴⁵⁴ Nitekim milletlerarası özel hukukun kanunlar ihtilafı hukuku olduğu, kanunlar ihtilafının bir dalı olduğu hakkında bkz. Ergin Nomer, **Devletler Hususi Hukuku**, Yenilenmiş 23. Bası, İstanbul 2021, s. 4.

⁴⁵⁵ Nomer, **Devletler Hususi Hukuku**, s. 96.

⁴⁵⁶ Gerçekten de kanunlar ihtilafı kuralları, yabancı unsurlu özel hukuk ilişkilerinin belirli bir maddi veya hukuki unsurunu kendisine bağlama noktası yaparak, konu edindiği hukuki ilişkiyi (bağlama konusunu) belirli bir hukuk sistemine bağlamaktadır. Bu sebeple kanunlar ihtilafı kurallarına “gösterici kurallar” da denilmektedir. Bu konuda bkz. Cemal Şanlı / Emre Esen / İnci Ataman Figanmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 9. Bası, İstanbul 2021, s. 6, 27.

⁴⁵⁷ Atamer, **C. IV**, s. 90.

unsuru taşıyorsa⁴⁵⁸, mahkemece öncelikle yapılacak iş, bu deniz alacağının nitelendirilmesinde hangi hukukun esas alınacağıdır. Diğer bir deyişle, yabancılık unsuru taşıyan bir uyuşmazlıkta, mahkeme öncelikle, bağlama konusu teşkil eden deniz alacağının nitelendirilmesinde hangi hukukun (bağlama noktasının) dikkate alınacağını tespit edecektir. Söz gelimi Panama siciline kayıtlı bir geminin sebep olabileceği kişi ve eşya zararından doğacak sorumluluğa karşı İngiltere’de kurulu bir P&I Kulübü tarafından teminat sağlanmış ve sigorta poliçesi kapsamında öngörülen primler ödenmemişse, bu durumda Türkiye’de ihtiyati haciz talep edildiğinde, talep konusu alacağın TTK m. 1352/1(r) hükmünün uygulama alanına girip girmediğinin tespitinde hangi hukuk esas alınacaktır? Ya da Dubai’deki bir tersane tarafından Liberya siciline kayıtlı bir geminin tamirine ilişkin sözleşmeden doğan alacak için Türkiye’de demirli gemi için ihtiyati haciz başvurusunda bulunulduğunda, iddia konusu alacağın TTK m. 1352/1(m) kapsamında bir alacak olup olmadığı hangi hukuka göre tespit edilecektir? Deniz alacağının vasıflandırılmasında gemi tamir sözleşmesinde uygulanacak hukuk olarak belirlenen Dubai ya da Liberya hukuku mu, *lex fori* esasına göre Türk hukuku mu, yoksa ihtilafla en sıkı ilişkili hukuk olarak görülen başka bir hukuk mu esas alınacaktır? İşte tüm bu hususlar, milletlerarası özel hukuk alanında “bağlama konusunun vasıflandırılması” kapsamında değerlendirilmektedir⁴⁵⁹.

MÖHUK’ta bağlama konusunu belirlemek amacıyla kanunlar ihtilafı kurallarına yer verilmiş olmakla birlikte, bağlama konularının hangi hukuka göre anlamlandırılacağı hususu cevapsız bırakılmıştır. Milletlerarası özel hukuk doktrininde bağlama konusunun vasıflandırılmasında hangi hukukun esas alınacağı

⁴⁵⁸ Şayet uyuşmazlık yabancılık unsuru taşııyorsa, bu durumda iddia edilen alacağın, Türk hukukunun yürürlükteki hükümlerine göre deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı belirlenecektir. Atamer, **C. IV**, s. 90.

⁴⁵⁹ Bu vasıflandırma problemi, söz konusu kavrama hukuk sistemlerinde farklı anlamlar yüklenmesinden kaynaklanmaktadır. Şanlı/ Esen/Ataman Figanmeşe, dünya üzerinde özel hukuk sistemleri kavram ve içerik olarak birleşmediği sürece her zaman vasıflandırma problemi ile karşılaşılacağını belirtmektedir. Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 58.

konusunda çeşitli görüşler ileri sürülmüş olmakla birlikte, bu konuda ağırlıklı görüş, vasıflandırmanın *lex fori* esasına göre yapılması gerektiği yönündedir⁴⁶⁰.

Deniz alacaklarının vasıflandırılmasında hangi hukukun esas alınacağı konusunda TTK'da özel bir hükme yer verilmediği görülmektedir⁴⁶¹. Bu kapsamda deniz icra hukuku doktrinde *Özekes*, deniz alacağının alacaklısına ihtiyati haciz hakkı verip vermediği hususunun icra hukukunu ilgilendirdiği gerekçesiyle, talep hakkının deniz alacakları listesine dâhil olup olmadığının Türk hukukuna (*lex fori*) göre belirleneceği görüşündedir⁴⁶².

Benzer şekilde *Atamer* de, hukuki ilişkinin esasına uygulanacak hukukun belirlenmesi amacıyla yapılacak vasıflandırmanın dahi *lex fori*'ye tabi tutulduğu yaklaşımından yola çıkarak, cebri icra tasarrufu olan ihtiyati haciz bakımından TTK m. 1352'nin kapsamına giren bir deniz alacağının bulunup bulunmadığının da yine *lex fori*'ye göre belirleneceği kanaatindedir⁴⁶³.

Kanaatimizce de geçici hukuki koruma niteliğine sahip olan gemilerin ihtiyati haczi bakımından incelemenin basit ve çabuk yapılabilmesi için alacaklı tarafından ileri sürülen ihtiyati haciz sebebin (deniz alacağının) TTK m. 1352 hükmünde öngörülen alacaklardan birine girip girmediği konusundaki incelemede *lex fori* esas

⁴⁶⁰ Nomer, **Devletler Hususi Hukuku**, s. 100; Aysel Çelikel / Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 17. Bası, İstanbul 2021, s. 84 vd.; Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 58. Bağlama konusunun vasıflandırılmasında ileri sürülen diğer bir görüş, davaya bakan hakimin *kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenen* esas tatbik edilecek hukukun esas alınmasıdır (*lex causae* çözüm). Bağımsızlık teorisi olarak adlandırılan üçüncü görüş ise, vasıflandırmanın bağımsız ve özel olarak kanunlar ihtilafı hukuku için teşkil edilmiş kavramlara göre yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bu görüşler hakkında bkz. Nomer, **Devletler Hususi Hukuku**, s. 100 vd; Çelikel / Erdem, s. 84 vd.

⁴⁶¹ Buna karşılık doktrinde *Özekes*, deniz alacaklarının vasıflandırılması bakımından TTK m. 1350/1 hükmüne atıf yapmıştır. *Özekes* ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550. Aynı yönde bkz. *Atamer*, **C. I**, s. 503; *Bahadır*, s. 59, 60. Ancak ilgili hüküm (TTK m. 1350/1) kanunlar ihtilafı kuralına yer vermekte olup, bağlama konusunun, bu anlamda deniz alacağının vasıflandırılması konusunda bir düzenleme içermemektedir. İlgili düzenlemenin kanunlar ihtilafı kuralı olduğu yönünde bkz. Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 26.

⁴⁶² *Özekes* ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550. *Yazar* bu konuda şu metodu önermektedir: Yabancılık unsuru bulunması durumunda, alacaklı yetkili yabancı hukuku mahkemeye getirmemişse ve hakim de söz konusu hukuku bilmiyorsa, kendisi kural olarak Türk hukukuna göre ihtiyati haciz kararı vermelidir. *Yazar*'a göre yine hâkim somut olayın özelliklerine göre, borçluyu duruşmaya çağırarak onun yetkili yabancı hukuku getirmesi ve buna göre savunma yapmasına da imkân tanıyabilir. Böyle bir durumda borçlu tarafından yabancı hukuk getirilmemişse, hâkim Türk hukukunu dikkate almalıdır. Bkz. *Özekes* ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550.

⁴⁶³ *Atamer*, **C. IV**, s. 91.

alınmalıdır. Gerçekten de geminin liman işlemlerini tamamlayıp kolayca Türk karasularını terk edebilme niteliği de dikkate alındığında, gemilerin ihtiyati haczinde çok kısa sürede başvurunun sonuçlandırması zorunludur. Bu şekilde bir zaman baskısı altında olan hakim, yabancı hukukları araştırıp deniz alacağının nitelendirmesinde bu hukukları dikkate almasını beklemek isabetli olmayacaktır⁴⁶⁴. Dolayısıyla ihtiyati haciz başvurusunda alacaklının talebine dayanak oluşturduğu deniz alacağının TTK m. 1352’de sayılan alacaklardan biri olup olmadığı yönündeki değerlendirme, Türk hukukuna göre yapılmalıdır. Bu çerçevede, söz gelimi tersaneci alacaklı, Panama siciline kayıtlı bir geminin onarımına ilişkin gemi onarım sözleşmesinden kaynaklanan tamir bedelinin ödenmediği iddiası ile ihtiyati haciz başvurusunda bulunduğu anda, söz konusu alacağın TTK m. 1352 kapsamında olup olmadığına karar verilirken Türk hukuku göz önünde bulundurulmalıdır.

Bununla birlikte doktrinde *Atamer* tarafından da isabetli bir şekilde belirtildiği üzere, ihtiyati haciz kararının verilmesi sırasında Türk hukuku esas alınacaksa da, ihtiyati haciz kararına itiraz veya esasa ilişkin yargılama aşamalarında, mahkeme bu defa ihtilafın esasına uygulanacak hukuka göre karar verecektir⁴⁶⁵. Zira bu ihtimalde ihtiyati haciz kararı verilmesinde dikkate alınan incelemenin basit ve çabuk yapılabilmesi zorunluluğu söz konusu olmayacaktır. Dolayısıyla alacaklının talebi üzerine söz konusu alacağın TTK kapsamında deniz alacağı niteliğinde gören hâkim ihtiyati haciz kararı vermişse, borçlunun yetkili yabancı hukuka göre alacağın deniz alacakları kapsamında olmadığı yönünde savunma yapması durumunda hâkim itirazları yetkili yabancı hukuka göre inceleyecek ve bu hukuku dikkate alarak karar verecektir.

Benzer şekilde ihtiyati haciz kararı sonrası alacaklı tarafından esas hakkında dava açıldığında, mahkemece alacaklının gerçekten alacaklı olup olmadığına ilişkin yargılamada, yetkili hukuku dikkate alınarak karar verilecektir. Yukarıdaki örnekte belirtilen gemi onarım sözleşmesinde yetkili hukuk İsviçre hukuku seçilmiş ise ve bu hukuk seçimi geçerli ise, tersanecinin onarım sözleşmesinden kaynaklanan bir

⁴⁶⁴ Atamer, **C. IV**, s. 91.

⁴⁶⁵ Atamer, **C. IV**, s. 91. Aynı yönde açıklamalar için bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550, 551.

alacağının olup olmadığı, varsa alacağının ne miktarda olduğu, taraflar arasındaki hukuk seçimi çerçevesinde belirlenen İsviçre hukukuna göre değerlendirecektir. Aynı şekilde yapılacak yargılama neticesinde ihtiyati haczin haksızlığına karar verilirse, bu durumda da haksız ihtiyati haciz nedeniyle tazminat talebi yine yetkili hukuka göre değerlendirilecektir⁴⁶⁶.

Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin bir kararına konu olan bir olayda, davacı, deniz alacağına dayanılarak maliki olduğu bir gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının haksız olduğu gerekçesiyle uğradığı zararın tazminini talep etmiş, Yerel mahkeme de, doğrudan Türk hukukunu uygulayarak TTK m. 1369/1(a)'daki şartların gerçekleşmediği ve ihtiyati haczin haksız olduğu gerekçesiyle davanın kabulüne karar vermiştir. Söz konusu karar, Yargıtay 11 Hukuk Dairesi tarafından, MÖHUK m. 22 çerçevesinde menşe hukuku olan Suriye hukukunu uygulanması yerine, bu konuda yeterli araştırma yapılmadan doğrudan Türk hukukunun uygulanması nedeniyle bozulmuştur⁴⁶⁷.

Sonuç olarak, geçici hukuki koruma niteliğine sahip olan gemilerin ihtiyati haczi bakımından incelemenin basit ve çabuk yapılabilmesi zorunlu olduğundan, bir alacağın TTK m. 1352 hükmü kapsamında deniz alacağı teşkil edip etmediği, Türk hukukuna göre tespit edilmelidir. Buna karşılık, ihtiyati hacze itiraz yargılamasında, esasa ilişkin yargılamada veya haksız ihtiyati haciz nedeniyle tazminat davasında, kanunlar ihtilafı kurallarına göre uygulanacak hukuk belirlenecek ve uyuşmazlığın çözümünde bu hukuk esas alınacaktır⁴⁶⁸.

⁴⁶⁶ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551.

⁴⁶⁷ Yargıtay 11. HD., E. 2018/3313 K. 2020/2354 T. 04.03.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 11.09.2021.

⁴⁶⁸ Atamer, **C. IV**, s. 93; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550, 551.

c. Deniz Alacaklarının Özellikleri

aa. Gemiye İlişkin Olması

Bir alacağa deniz alacağı karakteri veren temel özelliklerden ilki, alacağın gemi ile ilişkili olmasıdır⁴⁶⁹. Esasen söz konusu talebin denizcilik kaynaklı (“*maritime nature*”⁴⁷⁰) olması da, alacağın gemiye ilişkin olmasını gerektirmektedir. Gerçekten de TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacaklarının tamamı gemiyle ilişkili alacaklardır. Bir alacağın gemi ile ilişkili olmasından anlaşılması gereken, bu alacağın ya doğrudan geminin işletilmesinden kaynaklanması ya da gemiyi konu alan talep hakkını içermesidir⁴⁷¹. Gerçekten de mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinde “deniz alacağı ile ilişkili herhangi bir geminin”⁴⁷² ihtiyaten haczi düzenlenmiştir. Söz gelimi donatanın gemilerinin bakımı ve işletilmesine ilişkin olup da belirli bir gemi ile ilgili olmayan alacakları, kendisine ait gemilerden birinin ihtiyaten haczedilmesi suretiyle güvence altına alınamaz. Örneğin, donatan, filosu için erzak veya yedek parça satın alır ve gerektiğinde bunları bir veya daha fazla gemisi için kullanırsa, TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen şartlar gerçekleşmeden tedarikçinin bu yedek parça alacağı için donatanın herhangi bir gemisini ihtiyaten haczetmesi mümkün değildir⁴⁷³. Aynı şekilde donatana ait tüm filo için kullanılmak üzere kiralanmış konteynerlerin kira bedellerinin ödenmemesi nedeniyle gemi üzerinde

⁴⁶⁹ Berlingieri, C. I, s. 241, 242; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Ruiz Abou –Nigm, s. 62; Türkel, s. 41. İngiliz hukuku bakımından bkz. “Owner of Cargo Lately Laden on Board the M/V Erkowit v. Owners of the Eschersheim” [1976] 2 Lloyd’s Rep. 1.

⁴⁷⁰ İngiliz hukukunda egemen olan bu kavram çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi ancak denizcilikle ilgili belli alacaklar bakımından söz konusu olabilmektedir. Nitekim 1952 Konvansiyonuna kaynaklık eden 1925 tarihli İngiliz Kanunu’nda (Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925, bölüm 22) ihtiyati hacze esas teşkil edecek deniz kaynaklı alacaklar sayılmıştır. Berlingieri, C. I, s. 80. Kanun metni için bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 556. Bu konuda ayrıca bkz. Birinci Bölüm, I, C, 2.

⁴⁷¹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Türkel, s. 41. Ancak hukuki ilişkinin herhalde sözleşmeye dayanması zorunlu değildir. Haksız fiil ya da diğer borç kaynakları da deniz alacağının dayandığı esas oluşturabilir. Nitekim TTK m. 1352 hükmünde öngörülen alacakların önemli bir kısmı, sözleşmesel esasa dayanmamaktadır.

⁴⁷² “any ship in respect of which a maritime claim”. Belirtelim ki 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinde “particular = belirli” ifadesi kullanılmışken, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinde “any = herhangi bir” ifadesine yer verilmesi, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda bu konuda bir değişiklik yapıldığı sonucunu doğurmaz. Zira 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda “any ship = herhangi bir gemi” ifadesinden sonra “in respect of which the maritime claim = deniz alacağı ile ilgili” ifadesine yer verilerek ihtiyati hacze konu olacak gemi, deniz alacağı ile sınırlandırılmıştır.

⁴⁷³ Berlingieri, C. I, s. 242.

ihtiyati haciz kararı verilemez⁴⁷⁴. Zira söz konusu alacak, deniz alacağına konu belirli bir gemiye ilişkin değildir.

Nitekim İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁴⁷⁵ konu olayda, ihtiyati haciz talep edenin, deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunmak amacıyla kurulan karşı tarafa ait şirketlere, kuruluş ve faaliyetlerini sürdürmeleri ile gerekli sermayelerinin toplanması için mali yardımda bulunduğunu, bu çerçevede karşı tarafın deniz taşımacılığı faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere gemiler aldığını, ancak söz konusu tutarı iade etmediğini belirterek gemi üzerinde TTK m. 1352/1(p) hükmü uyarınca ihtiyati haciz talep etmiştir. Tarafların istinaf talepleri üzerine dosya kendisine gelen 13. Hukuk Dairesi, “dava konusu deniz ticaretine ilişkin olmayıp, borç olarak verildiği iddia olunan bedelin belirli bir geminin satın alınması için verildiği iddia olunmadığı gibi davalıların savunması da bu yöndedir. Bu nedenle uyuşmazlık 1352. maddede öngörülen deniz alacaklarından kaynaklanmamaktadır.” şeklindeki gerekçe ile alacağın gemi ile ilişkili olmadığına işaret etmiştir.

Öte yandan talebin gemi ile ilişkili olması, mutlaka alacağın bağlantılı olduğu geminin (“*offending ship*”) haczedilmesini de zorunlu kılmaz. Nitekim TTK m. 1375/2 hükmü çerçevesinde teminatın yetersiz olması, kanunda öngörülen sebeplerle serbest kalması ya da teminat veren kişinin âcziyet içerisinde olması hallerinde, aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir geminin (“*sister ship*”) ihtiyaten haczi de mümkündür.

Diğer yandan alacağın gemiye ilişkin olması, herhalde alacağın konusunun tek bir gemiden oluşacağı anlamına gelmez. Birden fazla geminin katıldığı çatma neticesinde zarar gören üçüncü kişi, çatmaya karışan gemilerin tamamı hakkında ihtiyati haciz yoluna başvurabilir⁴⁷⁶.

⁴⁷⁴ Ruiz Abou –Nigm, s. 63, dn. 68.

⁴⁷⁵ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2019/625 K. 2019/647 T. 2.5.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021.

⁴⁷⁶ Berlingieri, C. I, s. 242; Ruiz Abou –Nigm, s. 62; Türkel, s. 41. Bununla birlikte şayet geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlık söz konusu ise, TTK m. 1369/3 hükmü çerçevesinde sadece bu uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir.

bb. Sınırlı Sayı İlkesi

Mehaz 1999 Konvansiyonunun dayandığı temel ilke, gemiye ilişkin sadece belli alacaklar için ihtiyati haciz imkânı tanımak, bu alacaklar dışındaki alacaklar için gemilerin ihtiyati haciz yolunu kapatmaktır⁴⁷⁷. Nitekim 1999 Konvansiyonu’nun 2/2. maddesinde gemi üzerinde sadece deniz alacakları bakımından ihtiyati haciz kararı verilebileceği, deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilemeyeceği açık bir şekilde düzenlenmiştir⁴⁷⁸. Konvansiyondaki bu ilke ile uyumlu olarak TTK m. 1352 hükmünde de 22 bent halinde sıralanan deniz alacaklarına yer verilmiş, TTK m. 1353/3 deniz alacakları dışındaki alacaklar bakımından ihtiyati haciz yolu kapatılmıştır⁴⁷⁹. Böylelikle gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil edecek alacaklar, TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacakları ile sınırlı tutulmuştur⁴⁸⁰.

⁴⁷⁷ Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions Volume II: Navigation, Securities, Limitation of Liability**, Londra 2014, kn. 9, 7.1; Berlingieri, **C. II**, s. 31; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 164; Tetley, **Arrest**, s.1965; Gaskell / Shaw, s. 472, 473; Atamer, **C. IV**, s. 94; Özokes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Muşul, **C. II**, s. 1267; Yıldırım / Yıldırım, s. 392; Türkeli, s. 41; Sami Aksoy, “Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki”, **BATİDER**, Mart 2018, C. 34, S. 1, s. 119. Ayrıca bkz. Raj Shipping Agencies v. Barge Madhwa and Another ADMS 6-2015, (2021) 1, Lloyd’s Rep Plus, s. 62 vd.

1999 Konvansiyonun hazırlık çalışmalarında, gemilerin ihtiyati haczine dayanak teşkil edecek alacakların ne şekilde belirleneceği konusunda çeşitli yaklaşımlar ileri sürülmüştür. Bunlardan ilki, 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonunda olduğu şekilde bu alacakları sınırlı sayı ilkesine göre sayarak mevcut listeyi gerektiği şekilde revize etmek, ikincisi deniz alacaklarının genel bir tanımına yer vermek, üçüncüsü ise genel bir tanımdan sonra kapsamlı olmayan bir listeye yer vermektir. Başlangıçta (Lizbon Konferansında) üçüncü yaklaşım benimsenmiş, genel tanım sonrasında belli alacaklar sınırlı olmayacak şekilde sayılmış, alacakların sonuna örnek kabilinde olduğunu belirtir şekilde “gibi” ifadesi eklenmiştir. CMI tarafından Lizbon’da benimsenen çözüm, JIGE’nin yedinci oturumunda ülke delegelerinin büyük çoğunluğu tarafından da onaylanmıştır. Ne var ki Diplomatik Konferansta üyelerin çoğunluğu milletlerarası alanda uyumsuzluğa yol açacağı ve tekdüzeliği bozacağı gerekçesiyle kapalı liste kuralının benimsenmesi taraftarı olmuş ve nihayetinde kapalı liste esası benimsenmiştir. Bu konuda detaylı bilgi ve tartışmalar için bkz. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 184 vd.; Gaskell / Shaw, s. 472, 473. 1952 Brüksel Konvansiyonu dönemindeki tartışmalar için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 80 vd.

⁴⁷⁸ “A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.”

⁴⁷⁹ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

⁴⁸⁰ “Tasarının 1353 üncü maddesinin üçüncü fıkrasında, 2004 sayılı Kanunun sistemine önemli bir istisna getirilmiştir: Bir geminin ihtiyati haczi, muaccel her türlü alacak için değil, münhasıran Tasarının 1352 nci maddesinde sayılan deniz alacakları için talep edilebilecektir. Böylece gemiler sadece belli kategoriye giren alacaklar için seyirden alıkonabilecektir; diğer alacaklardan dolayı geminin ihtiyati haczine karar verilemeyecektir.” TTK m. 1352 hükmünün hükümet gerekçesi.

Bununla birlikte aşağıda görüleceği üzere geminin yol açtığı çevresel zararlar bakımından sınırlı sayı ilkesinin kesin olarak uygulandığını söylemek mümkün değildir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 75; Gaskell / Shaw, s. 473.

Bu alacaklar bakımından sınırlı sayı (“*numerus clausus*”) esası⁴⁸¹ benimsendiği için, yorum yoluyla bu alacakların genişletilmesine, genişletici yorumla bu alacakların yanına başka alacaklar eklenmesine imkân bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle, TTK m. 1352 hükmünde öngörülen alacaklar sınırlı sayıda olduğundan, bu alacaklar dışında yorum yoluyla da olsa başka alacaklara dayanılarak geminin ihtiyaten haczi talep edilemez. Zira kanunda, TTK m. 1352 hükmünde öngörülen alacaklar dışında başka alacaklar için ihtiyati haciz yasağı getirilmiştir (TTK m. 1353/3)⁴⁸². Böylelikle gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil edecek alacaklar üzerinde belirlilik sağlanmaya çalışılmıştır⁴⁸³.

Öte yandan TTK m. 1352 ve 1353/3 hükmü emredici olduğundan, tarafların sözleşme ile geminin ihtiyati haczine esas teşkil edecek (TTK m. 1352/1 hükmü dışında) alacak grupları belirlemesi de mümkün değildir⁴⁸⁴. Dolayısıyla taraflar aralarında sözleşmede, söz gelimi iş yeri kirasına ilişkin sözleşmede, sözleşmeden doğan alacağın güvence altına alınması için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebileceği yönünde bir düzenleme yapamaz⁴⁸⁵. Aynı şekilde, TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacakları ile büyük oranda benzerlik taşısa da ve hatta menfaatler dengesi, bu alacağın listede yer almasını gerektirse dahi, söz konusu alacağın ihtiyati hacze esas teşkil edebilmesi mümkün değildir⁴⁸⁶. Aksi halde Mehaz 1999 Cenevre Konvansiyonunda amaçlanan yeknesak bir ihtiyati haciz hukukundan

⁴⁸¹ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 72, 73; Atamer, **C. IV**, s. 94; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Tuba Akçura Karaman, **Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)**. 1. Bası, İstanbul 2019, s. 423; Türkel, s. 42; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 267; Aksoy, **Tedarik**, s. 119; İsmail Demir, “Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı” **BATİDER**, Eylül 2017, C. 33, S. 3, s. 45, 46.

⁴⁸² Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

⁴⁸³ Atamer, **C. IV**, s. 95; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Türkel, s. 42. *Kalpsüz*’e göre 1999 Cenevre Konvansiyonu çerçevesinde öngörülen sınırlı sayı ilkesi mutlak değildir. *Yazar*’a göre Konvansiyonun 10. maddesinin 1. paragrafı uyarınca bir Devlet, Konvansiyonun imzalanması, onaylanması, kabulü, uygun bulunması veya Konvansiyona iştirak olunması sırasında veya daha sonra herhangi bir zamanda, 1. maddenin 1. paragrafının (s) bendinde yazılı “geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin ihtilaflar”dan dolan alacaklar, daha doğrusu aynı hak iddiaları hakkında Konvansiyon hükümlerini uygulamama hakkını saklı tutabilir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 73.

⁴⁸⁴ Atamer, **C. IV**, s. 95; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547; Türkel, s. 42.

⁴⁸⁵ Bununla birlikte alacağın güvencesini teşkil etmesi bakımından gemi üzerinde TTK m. 1014 vd. çerçevesinde gemi ipoteği tesis edilmesine engel yoktur.

⁴⁸⁶ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547.

uzaklaşmış olacaktır⁴⁸⁷. Bu durum deniz alacakları listesinin genişlemesine ve alacaklılar için kolay ihtiyati haciz çevrelerinin oluşmasına yol açabilecektir⁴⁸⁸.

Dolayısıyla TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacakları sınırlı sayıda olup, bu alacakların yanına yorum yoluyla ya da sözleşme ile başka alacakların eklenmesi mümkün değildir. Burada icra hukukuna hâkim olan “kanunîlik ilkesi” tam olarak uygulanır⁴⁸⁹.

d. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklarla İlişkisi

Gemi alacaklısı hakkı, gemi ve eklentileri üzerinde⁴⁹⁰ TTK m. 1320 hükmünde düzenlenen ve “gemi alacağı” (= “*maritime lien*”) olarak adlandırılan alacağın doğması anında geminin zilyetliğinin devrine ya da tescile gerek olmaksızın⁴⁹¹ kanun gereği doğan rehin hakkını ifade etmektedir (TTK m. 1321/1)⁴⁹². Gemi alacaklısı hakkı

⁴⁸⁷ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547. Gerçekten de deniz alacakları listesinde belirtilen alacaklar dışında başka alacakların da yorum yoluyla kabul edilmesi halinde, milletlerarası alanda amaçlanan yeknesaklıktan uzaklaşmış, hakimlerin takdiri üzerine şekillenen ihtiyati haciz hukuku yaratılmış olacaktır. Bu durumda her taraf ülkenin hâkiminin yorumu çerçevesinde deniz alacağı listesinin genişletilmesi ile sözleşmenin yorum yoluyla farklı uygulanması riski söz konusu olacaktır. Berlingieri, **C. II, Appendix IV**, s. 184 vd.

⁴⁸⁸ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547. Bu konuda ayrıca bkz. Atamer, **Seferden Men**, s. 282 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 214.

⁴⁸⁹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 548. Bununla birlikte *Çetingil*’in de belirttiği üzere, deniz alacakları listesinin oldukça geniş olması nedeniyle, uygulamada, deniz alacakları dışında kalan alacaklar bakımından geminin ihtiyaten haczinin talep edilmesi pek sık rastlanan bir durum değildir. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 171.

⁴⁹⁰ Bununla birlikte gemi malikinin mülkiyetinde bulunmayan eklentiler rehlin kapsamına girmez (TTK m. 1321/2). Dolayısıyla bu tür eklentilerin malikleri istihkak iddialarını ileri sürerek, eklentileri ihtiyati veya kesin hacizden kurtarabilir. Gemi malikinin mülkiyetinde bulunup bulunmama bakımından esas alınacak an, ihtiyati haczin uygulandığı andır. Bkz. Atamer, **C. II**, s. 179.

⁴⁹¹ Yazıcıoğlu, s. 177; Çağa / Kender, **C. III**, s. 6; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 13; Barlas, Nuray, **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, İstanbul 2000, s. 9; Kaner, **C. I-II**, s. 68.

⁴⁹² Gemi alacağı hakkında detaylı bilgi için bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 1 vd.; Yazıcıoğlu, s. 176 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 446 vd.; İnci Kaner, “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 2012, C. 18, S. 2, s. 487 vd.; Kaner, **C. I-II**, s. 67 vd.; Gülören Tekinalp, **Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, İstanbul 1967, s.1 vd.; Atamer, **C. II**, s. 177; Atamer, **Seferden Men**, s. 296 vd.; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 950; Sözer, **C. II**, s. 603 vd.; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 167. Kurumun kökeni hakkında çeşitli görüşler için bkz. Thomas, **Maritime Liens**, s. 6 vd. İstanbul BAM, 43. HD, E. 2020/211 K. 2021/97 T. 4.2.2021; Yargıtay 12. HD., E. 2019/9900 K. 2019/14526 T. 9.10.2019; Yargıtay 19. HD., E. 1996/4837 K. 1996/6950 T. 02.07.1996 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021. Atamer, gemi alacaklılarına tanınan kanunî rehin hakkının, Roma Hukukunun “*versio in rem*” ilkesinden kaynaklandığını belirtmektedir. Atamer, **C. II**, s. 130. Uluslararası düzenlemeler özelinde gemi alacaklarının değerlendirilmesi bakımından bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 63 vd.

sicile kayıtlı olsun veya olmasın bütün gemiler üzerinde doğar⁴⁹³. Bir alacak hakkının gemi alacaklısı hakkı verip vermediği Türk hukukuna göre belirlenir (TTK m. 1320/3)⁴⁹⁴.

Öte yandan gemi alacaklısı hakkı sicile tescil edilmemekle birlikte, gemiyi takip eder⁴⁹⁵. Aynî hak statüsünde olması nedeniyle gemi alacağının verdiği kanunî rehin hakkı, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir (TTK m. 1321/5)⁴⁹⁶. Dolayısıyla geminin mülkiyeti iyiniyetli üçüncü kişilere geçse dahi, gemi alacaklısı hakkı gemiyi sonradan iktisap eden kişilere karşı ileri sürülebilir⁴⁹⁷.

Gemi alacaklısı hakkı, müşterek avarya garame payı alacağı hariç olmak üzere, tüm adî ve kanunî rehin haklarından önce gelir (TTK m. 1323)⁴⁹⁸. Kanun tarafından

⁴⁹³ Çağa / Kender, **C. III**, s. 6. Bununla birlikte Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait olup, denizde menfaat sağlamak amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaçla kullanılmayan gemiler üzerinde kanunî rehin hakkı doğmaz. Şu kadar ki, bu tüzel kişiler, gemi alacaklılarına karşı gemi ve eklentisinin, alacakların doğduğu yolculuk sonundaki değeri gemi alacaklıları arasında kanunî sıralarına göre paylaştırılmış olsa idi, alacaklılara düşecek miktar ne idi ise, o alacaklılara karşı o oranda öncelikle sorumlu olurlar (TTK m. 1321/4). Sözer, **C. II**, s. 637. Diğer yandan 6102 sayılı Kanun ile deniz serveti ile sınırlı sorumluluk kalktığı için rehin hakkı, navlunu ve gemi için ödenecek sigorta tazminatını kapsamaz. Atamer, **C. II**, s. 144.

⁴⁹⁴ Sözer, **C. II**, s. 635. Tek taraflı bağlama kuralı olarak kabul edilen bu düzenleme hakkında bkz. Atamer, **C. II**, s. 148. İngiliz hukukunun bu konudaki yaklaşımı hakkında bkz. Hill, **Maritime Law**, s. 119 vd.

⁴⁹⁵ Çağa / Kender, **C. III**, s.6; Yazıcıoğlu, s. 178; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 99; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 446; Kaner, **C. I-II**, s. 68. Yargıtay 12. HD., E. 2016/19488 K. 2016/24400 T. 28.11.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021. İngiliz hukuku bakımından bkz. Thomas, **Maritime Liens**, s.10 vd; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 94; Wiswall, s. 171; Hill, **Maritime Law**, s. 119; Rogers, **Mareva**, s. 515; Fernández, s. 113. Ayrıca bkz. Daniel Harmer v William Errington Bell and Others (1851) VII Moore, P.C. 267 13 E.R. 884. Gemi alacağının gemi ile birlikte seyahat eden bir rehin hakkı olduğuna yönelik bkz. Hill, **Arrest**, s. 3; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 25. Ayrıca bkz. “Harmer v. Bell—Bold Buccleugh” [1851] VII Moore, P.C. 267 13 E.R. 884.

⁴⁹⁶ Gemi alacaklarının bu özelliğine bağlı olarak, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alındığında ve ihtiyati haczi tamamlayan merasim olarak esas hakkında takip yapılmak istendiğinde başvurulması gereken yol, rehlin paraya çevrilmesi yoluyla takiptir (TTK m. 1380, İİK m. 153/a/1). Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 582; Atamer, **C. IV**, s. 291 vd.. Yargıtay 11. HD., E. 2014/12692 K. 2015/3025 T. 6.3.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 17.09.2021. Bu konuda hakkında detaylı bilgi için ayrıca bkz. Serdar Hızır, “Gemi Alacaklısı Hakkının Bahsettiği Bir İmkan Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü”, **BATİDER**, Aralık 2006, C. 23 S. 4, s. 368 vd.

⁴⁹⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 59; Hill, **Maritime Law**, s. 119; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 25.

⁴⁹⁸ Bununla birlikte karaya oturmuş veya batmış bir geminin, seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması hâlinde, bunun giderleri, bütün gemi alacaklarından önce ödenir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 98; Sözer, **C. II**, s. 644. İngiliz hukukunda gemi alacaklarının önceliğine ilişkin bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 182; “The Tolten” [1946] P. 135.

tanınan bu öncelik karşısında, gemi alacakları bakımından TTK m. 1326 hükmünde hak düşürücü süre öngörülmüştür.

Yukarıdaki özelliklere sahip gemi alacaklısı hakları, TTK m. 1320 hükmünde altı bent halinde⁴⁹⁹ sıralanmıştır⁵⁰⁰. Söz konusu alacaklar incelendiğinde bu alacakların aynı zamanda deniz alacağı olduğu görülecektir. Gerçekten de TTK m. 1320/1(a) hükmü TTK m. 1352/1(o); (b) bendi TTK m. 1352/1(b); (c) hükmü TTK m. 1352/1(c); (d) hükmü TTK m. 1352/1(k) ve (n); (e) hükmü TTK m. 1352/1(a); (f) hükmü de TTK m. 1352/1(i) hükmüne karşılık gelmektedir. Dolayısıyla her gemi alacaklısı hakkı aynı zamanda bir deniz alacağıdır⁵⁰¹. Bu alacaklar dışındaki hiçbir deniz alacağı, gemi alacaklısı hakkı vermez. Nitekim 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 9. maddesinde, Konvansiyon hükümlerinin gemi alacaklısı hakkı doğuracak şekilde yorumlanamayacağı açık bir şekilde belirtilmiştir⁵⁰².

Deniz alacaklarının yaratılmasında amaç, ancak bu alacaklara dayanılması halinde geminin ihtiyaten haczedilmesidir. Yani bu alacaklarla amaçlanan, alacağın takibinin güvencesini elde edebilmektir⁵⁰³.

⁴⁹⁹ Söz konusu alacaklarda da tıpkı deniz alacaklarında olduğu gibi “sınırlı sayı” (“*numerus clausus*”) ilkesi geçerlidir. Dolayısıyla bu alacakların yorum yoluyla genişletilmesine, genişletici yorumla bu alacakların yanına başka alacaklar eklenmesine imkân bulunmamaktadır. Aynı şekilde TTK m. 1320 hükmünde öngörülen gemi alacakları ile büyük oranda benzerlik taşısa da ve hatta menfaatler dengesi alacağın listede yer almasını gerektirse dahi tarafların aralarındaki sözleşme ile listeye yeni alacaklar ekleyebilmeleri mümkün değildir. Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 177; Kaner, **C. I-II**, s. 70; Atamer, **C.II**, s. 153; Sözer, **C. II**, s. 608, 609; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 281.

⁵⁰⁰ Gemi alacaklarına ilişkin düzenlemede 1993 Cenevre Konvansiyonu esas alınmıştır. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 27 vd.; Sözer, **C. II**, s. 614. 6103 sayılı Kanun’un 36. maddesi uyarınca Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten önce, 6762 sayılı Kanun hükümlerine göre doğmuş olup da Türk Ticaret Kanunu uyarınca gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyen alacaklar, 6762 sayılı Kanuna tâbi olmaya devam eder. Bu konuda ayrıca bkz. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 308 vd. Yargıtay HGK., E. 2017/147 K. 2019/519 T. 2.5.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 17.09.2021.

⁵⁰¹ Yazıcıoğlu, s. 179; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 101; Yıldırım / Yıldırım, s. 392. Nitekim 1999 Cenevre Konvansiyonu oluşturulurken, TTK m. 1320 vd. hükümlerine esas teşkil eden 1993 tarihli Konvansiyonla uyumun sağlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Konvansiyonun oluşturulması sürecinde deniz alacakları bakımından 1993 Konvansiyonuna atıf yapılması düşünülmüşse de, 1999 Konvansiyonuna taraf olup 1993 Konvansiyonuna taraf olmayan devletler bakımından bu atfın sorun oluşturacağı dikkate alınarak, doğrudan atıf yapılmasından kaçınılmıştır. Berlingieri, **C.II**, s. 247 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 93, 94.

⁵⁰² Berlingieri, **C. II**, s. 91, 181; Kerim Atamer, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”ye Yanıt”, **BATİDER**, C. XXXIV, S. 3, Eylül 2018, s. 318. 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından aynı hüküm için bkz. Michael Bundock, **Shipping Law Handbook**, 6. Bası, Londra 2018, s. 7; Gaskell / Shaw, s. 476.

⁵⁰³ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 99. Bu konuda ayrıca bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, D.

Hal böyle olunca da, TTK m. 1320 hükmünde sayılmayan deniz alacakları bakımından TTK m. 1321 hükmünde öngörülen kanunî rehin hakkı ile TTK m. 1323 hükmünde öngörülen öncelik söz konusu olmayacaktır. Bu alacaklar yukarıda belirttiğimiz şekilde, diğer şartların da oluşması halinde, sadece gemilerin ihtiyati haczine dayanak oluşturma özelliğine sahiptir.

Bunun gibi gemi alacaklısı hakkı vermeyen deniz alacakları, gemi alacaklarında olduğu gibi gemiyi takip etmezler⁵⁰⁴. Nitekim TTK m. 1369/1 hükmünde öngörüldüğü şekilde, borçtan sorumlu kişinin geminin ihtiyati haczi sırasında malik olması aranmıştır.

e. Deniz Alacağı Hakkı Veren Alacaklar

aa. Genel Olarak

1999 Cenevre Konvansiyonu’nun birinci maddesinde, deniz alacakları alfabetik sırada 22 bent halinde sıralanmış, bentte sayılan alacaklardan birinden ya da bir kaçından doğan bir talebin deniz alacağı anlamına geldiği ifade edilmiştir. Aynı şekilde bentte belirtilen 22 alacak grubunun tamamı, TTK m. 1352 hükmüne de aynen⁵⁰⁵ alınmış ve TTK m. 1353 hükmünde bu alacakların gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil edeceği belirtilmiştir. Dolayısıyla ilgili hükümde belirtilen hukuki ilişki veya olayların birinden ya da bir kaçından doğan bütün talepler deniz alacağı niteliğindedir. Listedeki alacaklar dışındaki diğer alacaklara dayanarak ihtiyati haciz kararı verilemez (TTK m. 1353/3)⁵⁰⁶.

⁵⁰⁴ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 99; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 175; Fernández, s. 113.

⁵⁰⁵ Bununla birlikte, TTK m. 1352/1(p) bendine, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (p) bendinden farklı olarak “gemi için alınmış krediler” de dâhil edilmiştir. Bu konuda bkz. Türkel, 43. Yine 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (q) ve (r) bendinde “gemi maliki veya gemi kiracısı”ndan söz edilmekte iken hükmün karşılığı olan TTK m. 1352/1(r) ve (s) bendinde sadece “gemi maliki” ifadesine yer verilmiştir.

⁵⁰⁶ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038. 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından bkz. Gaskell / Shaw, s. 473.

bb. Alacakların Listesi

TTK m. 1352 hükmü çerçevesinde ihtiyati hacze esas teşkil edecek hukuki ilişki ya da olaylar şu şekilde sıralanabilir⁵⁰⁷:

a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar

TTK m. 1352/1(a) bendinde yer alan bu alacak grubunun içerisine, geminin işletmesi ile bağlantılı, hukuki temeli haksız fiil ya da sözleşme ihlali olan bütün zarar talepleri girmektedir⁵⁰⁸. Dolayısıyla bir talebin bu bent kapsamında değerlendirilmesi için, meydana gelen zararlar geminin işletilmesi arasında illiyet bağı bulunması gerekir. Zarara sebebiyet veren işletme şeklinin hangi hukuki temele dayandığı deniz alacağının nitelendirmesinde önem taşımaz.

Öte yandan bent kapsamında değerlendirilebilecek zararlar, maddi zarar olabileceği gibi kar kaybı ve hatta saf ekonomik zararlar olabilmektedir⁵⁰⁹.

b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar

⁵⁰⁷ Bu alacak grubuna ilişkin her bir başlığın ayrıntılı değerlendirildiği çalışmalar için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 30 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 95 vd. Bu alacak grubunun 1952 Brüksel Konvansiyonuna göre önemli ölçüde genişlediği konusunda bkz. Gaskell / Shaw, s. 473.

⁵⁰⁸ Fehmi Ülgener, “Gemilerin İhtiyati Hacze İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış” **DHD** Yıl, 3 Sayı 3-4, s. 8. Gemi alacakları ile ilişkisi bakımından bkz. Atamer, **C. IV**, s. 99. Çatmadan doğan taleplerin TTK m. 1352/1(a) kapsamında deniz alacağı olduğu konusunda: “TTK 1352/1-a maddesi uyarınca geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasarlar deniz alacağı hakkı doğurduğundan, çatma da bu kapsamda geminin işletilmesinden doğan bir hasar olarak kabul edilmeli ve deniz alacağı sayılmalıdır.” Yargıtay 11. HD., E. 2013/18320 K. 2014/589 T. 13.1.2014; Yargıtay 11. HD., E. 2016/2291 K. 2016/2892 T. 16.3.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021. Ayrıca bkz. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 37, 38. Bu alacakların İngiliz hukukunda tipik deniz alacağı olarak kabul edildiği yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 74. 1952 Konvansiyonu’nda bu hüküm, “bir geminin çatma veya diğer bir surette sebep olduğu zararlar” şeklinde düzenlenmiştir. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 165.

⁵⁰⁹ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 8; Gaskell / Shaw, s. 473. Gecikmeden doğan zararların da bu bent kapsamında değerlendirilmesi gerektiği yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 97. Bununla birlikte can kaybı veya diğer bedensel zararlar bu kapsamda değerlendirilemez, bu zararlar bakımından TTK m. 1352/1(c) bendi uygulanır. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 38. Fiziki olmayan kayıpların da bendin kapsamında olduğu yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 74.

TTK m. 1352/1(b) bendinde yer alan bu hükmün kapsamına, haksız fiil (mesela çatma) ya da sözleşme ihlalinden doğan her türlü ölüm ve yaralanma hali⁵¹⁰ girmektedir⁵¹¹. Ancak bu talebe konu zararın geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olması gerekir⁵¹². Sözgelimi, geminin işletilmesi sırasında gemide çıkan yangın sonucunda liman tesislerinde çalışan işçilerin veya meydana gelen patlama nedeniyle kararda bulunan kişilerin can kaybı veya diğer bedensel zararları bu bent kapsamında değerlendirilebilir⁵¹³, ancak güvertede kavga eden gemi adamlarının birbirlerini yaralamaları hükmün kapsamında değildir. Zira ikinci halde meydana gelen zararlar geminin işletilmesi arasında doğrudan bir ilgi bulunmamaktadır.

c) Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat

TTK m. 1352/1(c) bendinde yer alan bu düzenleme, kurtarma faaliyeti⁵¹⁴ ile kurtarma sözleşmesinden doğan alacakları kapsamına alması⁵¹⁵ nedeniyle, taraflar arasında mutlaka bir kurtarma sözleşmesinin yapılması olması gerekmez⁵¹⁶. Diğer bir deyişle, taraflar arasında kurtarma sözleşmesi olmaksızın gerçekleştirilen kurtarma faaliyetlerinden doğan alacaklar da TTK m. 1352/1(c) bendi kapsamında deniz

⁵¹⁰ Gemi kazanının patlaması neticesinde gemi adamlarının bedensel bir zarara uğramaları veya istifçinin açık kalan ambar kapağından düşerek yaralanması bu kaleme örnek teşkil eder. Örnekler için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 166.

⁵¹¹ Belirtelim ki söz konusu alacak aynı zamanda gemi alacağı olduğu için TTK m. 1321 uyarınca kanunî rehin hakkı ile de korunmuştur.

⁵¹² Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 74; Gaskell / Shaw, s. 473.

⁵¹³ Örnek için bkz. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 38.

⁵¹⁴ Bu konuda bkz. Rayegan Kender, **Denizde Kurtarma Yardımı**, 1. Bası, İstanbul 1962, s. 3 vd.; İsmail Demir, **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, 1. Bası, Ankara 2010, s. 2 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 409 vd.; Kerim Atamer, “1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, İstanbul 2007, s. 807 vd. “Kurtarma” (“*Salvage*”) sözcüğü ile ifade edilen bu kalemin, 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Londra Sözleşmesinde kullanılan terminolojiye uymasını teminen farklı şekilde kaleme alındığı yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 75.

⁵¹⁵ Kurtarma faaliyetinin teşvik edilmesi amacıyla hükmün kabul edildiği yönünde bkz. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 38.

⁵¹⁶ “TTK’nın 1352. madde c bendinde kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminatın deniz alacağı niteliğinde olduğunun belirlendiği gerekçesiyle, ihtiyati hacze itirazın reddine karar verilmiştir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, ihtiyati hacze itiraz eden vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün onanmasına...” Yargıtay 11. HD., E. 2014/11224 K. 2014/13369 T. 8.9.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021.

alacağıdır. Yine TTK m. 1312 hükmünde düzenlenen özel tazminat da bu bendin kapsamına alınmıştır⁵¹⁷.

d) Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar

1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda yer almayan ilgili düzenlemede, gemiden kaynaklanan çevrenin korunması için alınan tedbire ilişkin masraflar dâhil olmak üzere⁵¹⁸ her türlü çevresel zararlar madde kapsamına alınmış, çevresel zararların hükümde sayılmamış olabilme ihtimaline karşılık “benzer nitelikteki zararlar” ibaresine yer vermiştir⁵¹⁹. Bir zararın bu hükmün kapsamına girip girmediği mahkemece yapılacak yorum çerçevesinde tespit edilecektir.

e) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalar

TTK m. 1352/1(e) bendinde yer alan bu düzenleme ile, enkaz kaldırma masrafları ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ve giderleri⁵²⁰ ile harcamaları deniz alacakları kategorisine alınmıştır⁵²¹.

⁵¹⁷ Atamer, C. IV, s. 106 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından bkz. Berlingieri, C. II, s. 195 – 197; Gaskell / Shaw, s. 473;

⁵¹⁸ Ülgener, 1999 Konvansiyonu, s. 9; Kalpsüz, Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı, s. 75.

⁵¹⁹ Bu ifadenin sınırlı sayı ilkesine istisna teşkil ettiği, bu suretle listenin ucu açık (“open – ended”) hale geldiği yönünde bkz. Kalpsüz, Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı, s. 75; Gaskell / Shaw, s. 473.

⁵²⁰ Ülgener, 1999 Konvansiyonu, s. 9.

⁵²¹ Kalpsüz, Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı, s. 76, 77; Gaskell / Shaw, s. 473.

f) Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme

TTK m. 1119 ilâ 1130 hükümleri çerçevesindeki gemi kira sözleşmesi⁵²² ile geminin kullanmasına ilişkin diğer sözleşmeler⁵²³ bu bendin kapsamındadır⁵²⁴. Taraflar arasındaki sözleşme kapsamında karşılıklı edimin ifasına ve sözleşmenin ihlaline yönelik tüm zarar talepleri bent kapsamında değerlendirilecektir. Taraflar arasında bir charter parti düzenlenmemiş olması, hükmün uygulanmasına engel teşkil etmez⁵²⁵.

g) Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme

Eşya taşıma sözleşmesi bakımından TTK m. 1138, yolcu taşıma sözleşmesi⁵²⁶ bakımından da TTK m. 1247 hükmü esas alınacaktır. Zaman charteri sözleşmesinde de

⁵²² 6361 sayılı Kanun kapsamındaki finansal kiralama sözleşmeleri de bu bendin kapsamında değerlendirilmelidir. Bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2020/1974 K. 2020/3629 T. 28.9.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021. Bu kanun kapsamında kiralama işleminde tedbir kararı verilen bir karar için bkz. İstanbul BAM, 44. HD., E. 2021/320 K. 2021/348 T. 25.3.2021. Buna mukabil geminin zilyetliği devredilmediği için zaman charteri sözleşmesi bendin kapsamında değildir. Atamer, C. IV, s. 117.

⁵²³ Bu anlamda gemi üzerinde intifa kurulması da bendin kapsamında değerlendirilecektir. Atamer, C. IV, s. 117. Geminin “kiralınması” yanında “kullanılması” ifadesine yer verilmesinin sebebi, kullanma sözleşmesinde veya ivazsız eşya yahut yolcu taşıma sözleşmesinde veya geminin kullanılması ya da işletilmesi için akdedilen gemi yönetim sözleşmelerinde olduğu gibi, geminin kullanılması karşılığı bir ücret ödenmesinin söz konusu olmadığı sözleşmelerin de bu bendin kapsamına girmesini sağlamaktır. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 78, 79.

⁵²⁴ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 9; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 39. “Uyumsuzluk talebe konu alacağın deniz alacağı olup olmadığı noktasında toplanmaktadır. TTK m.1007/I hükmü uyarınca, sicile kayıtlı gemi payının mülkiyeti, malik ile iktisap edenin bu hususta anlaşmaları ile devralana geçer. Anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylanması şarttır. Bu durumda somut olayda, sicile kayıtlı gemi payının devrine ilişkin sözleşmenin yasada aranan resmi şekil şartına haiz olmadığı ihtilaflı ise de, talebe konu alacağın sadece geminin yarı hissesinin satışından kaynaklanmadığı, geminin işletilmesi nedeniyle yapılan harcamalar ve elde edilen hasılat sonucunda kalan alacağı da kapsadığı bu itibarla TTK’nın 1352/I-f maddesi gereğince; “Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme,” bağlamında talebe konu alacağın deniz alacağı vasfında olduğu sonuç ve kanaatine varılmıştır.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/302 K. 2018/423 T. 19.4.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021.

⁵²⁵ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 9. 1952 Konvansiyonu bakımından bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 166, 167.

⁵²⁶ 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (e) bendinde sadece eşya taşıma sözleşmesinden doğan alacaklar deniz alacaklısı hakkı vermekte iken, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun bu bendine yolcu taşıma sözleşmesinden doğan talepler de dahil edilmiştir. Hükmün özellikle kruz gemileri üzerinde etkili olabileceği yönünde bkz. Gaskell / Shaw, s. 473.

taşıyan taşıma taahhüdü altında olduğundan⁵²⁷ (ve dolayısıyla sözleşme bu amaçla yapıldığından) hükmün kapsamındadır⁵²⁸. Sözleşmeden doğan edimlerin ifası ve sözleşmeye aykırılıktan doğan talepler bu bendin kapsamında olmakla birlikte, diğer bentlere giren (yük hasarı gibi) zarar talepleri bu bende dayandırılmayacaktır⁵²⁹.

h) Gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar

TTK m. 1352/1(h) bendinde yer alan bu hükmün kapsamına gemide taşınan bagaj ve eşya girmektedir⁵³⁰. Eşyayla ilgili gecikme zararı dâhil tüm zararlar bendin kapsamında değerlendirilmelidir⁵³¹.

i) Müşterek avarya

TTK m. 1352/1(i) hükmüne dayanarak ileri sürülen bir alacağın müşterek avarya teşkil edip etmediği⁵³², TTK m. 1272/1 hükmü çerçevesinde tespit edilecektir. Deniz alacaklısı tarafından ileri sürülen talebin TTK m. 1272/1 hükmü kapsamında olduğu kanaati oluşursa, TTK m. 1274 hükmünde öngörülen borçlulara ileri sürülecek tüm talepler ile TTK m. 1276 hükmü çerçevesindeki teminat talepleri bent çerçevesinde değerlendirilecektir.

j) Römorkaj

Denizde ücret karşılığında yapılan her türlü itme, çekme, yol verme veya refakat işine (römorkaja⁵³³) ilişkin ücret ve bu işin ifası sırasında ortaya çıkan zarar talepleri

⁵²⁷ Bu konudaki tartışmalar için bkz. Yazıcıoğlu, s. 325, dn. 471; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku C. I**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Baskı, İstanbul 2022, s. 372.

⁵²⁸ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 77, 78.

⁵²⁹ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 79.

⁵³⁰ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 79; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 39. Kara zararlarının da hükmün kapsamında olduğu yönünde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 10. Yargıtay 11. HD., E. 2015/5916 K. 2015/7322 T. 29.5.2015; İstanbul BAM, 12. HD., E. 2020/456 K. 2020/535 T. 28.5.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021.

⁵³¹ TTK m. 1191/2 hükmü çerçevesinde fiili taşıyan da taşıyan gibi sorumlu tutulduğundan TTK m. 1352/1(h) hükmü fiili taşıyan bakımından da uygulanır. Atamer, **C. IV**, s. 123.

⁵³² Müşterek avarya ifadesinden anlaşılması gereken, müşterek avarya garame borçlarından doğan alacaklardır. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 39.

⁵³³ Römorkaj, bir ücret karşılığında, bir kimsenin gemisini tutma, itme, çekme, yol verme, refakat ve kılavuzluk etme ile ilgili her türlü faaliyeti kapsar. Yalçın Çakalır, **Römorkaj Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1985, s. 21.

bendin kapsamına girmektedir⁵³⁴. Bunun gibi derin deniz veya liman römorkajı da bendin kapsamında değerlendirilir⁵³⁵. Bu hizmetlerin bent kapsamına girmesi için kurtarma faaliyetinin söz konusu olmaması gerekir⁵³⁶. Aksi halde talep, TTK m. 1352/1(c) bendi kapsamında değerlendirilir.

k) Kılavuzluk

Kılavuzluk, bir geminin belli bir bölgeden geçişi veya belli bir alanda manevra yapması konusunda uzman seyir desteği verilmesine ilişkin sunulan hizmeti ifade etmekte olup⁵³⁷, kendi içerisinde sevk ve idare kılavuzluğu ile danışman kılavuzluk olarak iki kategoriye ayrılmaktadır⁵³⁸. Her iki kategori bakımından da sunulan kılavuzluk hizmeti karşılığı ödenecek ücretler bu bendin kapsamına girmektedir⁵³⁹.

l) Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler

⁵³⁴ Atamer, **C. IV**, s. 126. "... davacı Kıyı Emniyetinin kurtarma yardım ücret alacağına sahip olmasa da römorkörü ile olaya refakat etmesi sebebiyle deniz alacağına sahip olduğu..." İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/578 K. 2019/116, T. 12.3.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.09.2021. T.C. Kıyı Emniyeti tarafından verilen römorkaj hizmeti çerçevesinde ileri sürülen taleplerin de adli yargı kapsamında değerlendireceği konusunda bkz. Uyuşmazlık Mahkemesi Kararı – Hukuk Bölümü, E. 2013/1784 K. 2014/315 T. 1.4.2014. Aynı durum aşağıda açıklanacak olan kılavuzluk açısından da geçerlidir.

⁵³⁵ Henüz icra edilmeyen bir römorkaj sözleşmesinin ihlalden doğan taleplerin bendin kapsamına girip girmediğinin belirsiz olduğuna ilişkin bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 80. Kanaatimizce hükümde buna ilişkin herhangi bir sınırlama olmadığından bu taleplerin de bent kapsamında değerlendirilmesi uygun olur.

⁵³⁶ Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 39.

⁵³⁷ Atamer, **C. IV**, s. 129.

⁵³⁸ Danışman kılavuzluk ile sevk ve idare kılavuzluğu da kendi içerisinde, zorunlu ve isteğe bağlı kılavuzluk olarak ikiye ayrılmaktadır. Nitekim kılavuzların hukuki statüsünü açıklığa kavuşturan Yargıtay'ın 1954/26 E., 1955/4 K. sayılı ve 16.03.1955 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararı'nda da kılavuz kaptanın fiillerinden dolayı donatanın sorumluluğunun belirlenmesinde bu ayırım esas alınmıştır. Bkz. RG T. 24.6.1955, S. 9037. Sevk ve idare kılavuzluğunda geminin sevk ve idaresi tümüyle kılavuz kaptana ait iken danışman kılavuzda kılavuzun görevi danışmanlık yapmaktan ibarettir. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için ayrıca bkz. Çağa / Kender, **C. I**, s. 144, 145; Yazıcıoğlu, s. 253 vd.

⁵³⁹ Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 40. Bununla birlikte kılavuzun zarar görmesi nedeniyle kılavuz kaptan tarafından ileri sürülecek talepler TTK m. 1352/1(b) bendi kapsamında ele alınacaktır. Atamer, **C. IV**, s. 129. Burada bizzat alacaktan ziyade alacağın doğumuna sebebiyet veren hizmetin tipi belirleyicidir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 80.

Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için gemiye tedarik edilen⁵⁴⁰ her türlü malzeme, eşya, yakıt, kumanya, konteyner ve teçhizat ile bu amaçla sunulan hizmetler bu bendin kapsamına girmektedir⁵⁴¹. Sadece satım sözleşmesi kapsamında temin edilen malzeme değil, kiralama suretiyle sağlanan eşya da bent kapsamında değerlendirilir⁵⁴². Sözgelimi konteyner kiralananmasından doğan alacaklar da TTK m. 1352/1(l) çerçevesinde deniz alacağıdır⁵⁴³.

Bu bendin deniz alacakları arasında sayılmasındaki amaç, alacağın teminatını oluşturacak geminin işletilmesi, yönetimi, korunması ve bakımındır.

m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması

TTK m. 1352/1(m) bendindeki bu hükmün kapsamına, gemi donatanı ve yöneticileri⁵⁴⁴ ile yapılmış sözleşme kapsamında, gemiyle ilgili her türlü inşa, yeniden inşa ve tamir alacakları girmektedir⁵⁴⁵. Bununla birlikte, iş sahibi tarafından yükleniciye karşı, onarım sözleşmesinden doğan zapta dayalı olarak ileri sürülecek talepler bu bendin kapsamına girmemektedir. Zira TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde yüklenicinin mülkiyetindeki gemi üzerinde ihtiyati haciz uygulanması mümkün değildir⁵⁴⁶.

⁵⁴⁰ İkmal yapılan yerin önemi yoktur. Bu yer bağlama limanı veya başka herhangi bir liman olabileceği gibi, açık deniz de olabilir. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 166.

⁵⁴¹ Sami Aksoy, “Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki” **BATİDER**, 2018, C. XXXIV, S. 2, s. 95; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 40. İzmir BAM, 17. HD., E. 2019/1175 K. 2020/1221 T. 12.11.2020; İzmir BAM, 17. HD., E. 2017/989 K. 2018/235 T. 22.2.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021. Hükmün özellikle gemi yöneticileri ve diğer tedarikçiler bakımından fayda sağlayacağı yönünde bkz. Gaskell / Shaw, s. 473.

⁵⁴² Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 81.

⁵⁴³ 1952 Brüksel Konvansiyonu döneminde bu tür taleplerin bu bent kapsamında deniz alacağı verip vermediği hususunda tereddüt bulunmaktaydı. Bu konuda bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 81.

⁵⁴⁴ Gemi yöneticisi (“*manager*”), donatan ile aralarındaki sözleşme gereği ücret karşılığında donatan adına gemiyi yöneten kişiyi ifade eder. Aksoy, **Yakıt Tedariki**, s. 101. Gemi yönetim sözleşmeleri hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Zehra Şeker – Ögüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, 2. Bası, İstanbul 2013, s. 4 vd.

⁵⁴⁵ Yargıtay 11. HD., E. 2017/1600 K. 2017/3196 T. 30.5.2017; Yargıtay 11. HD., E. 2016/10499 K. 2016/8180 T. 17.10.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021.

⁵⁴⁶ Atamer, **C. IV**, s. 134; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 41.

n) Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar

Bendin kapsamında kamusal nitelikte olup olmadığına bakılmaksızın⁵⁴⁷ her türlü seyrüsefer paraları dâhildir. Bu kapsamda bir geminin kullandığı ya da yararlandığı liman, kanal, dok, iskele, rıhtım, diğer su yolları ve karantina için ödenmesi gereken her türlü bedel deniz alacağı niteliğindedir⁵⁴⁸.

o) Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içererek, gemi adamlarına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler

TTK m. 1352/1(o) bendindeki bu hükmün kapsamına gemi adamı alacakları girmektedir⁵⁴⁹. Bu bentte öngörülen alacaklar aynı zamanda TTK m. 1320/1(a) kapsamında gemi alacağı olduğu için, TTK m. 1321 uyarınca kanunî rehin hakkı ile korunmuştur.

p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar

Bu bendin kapsamına gemi için ya da gemi maliki adına⁵⁵⁰ (temsilcisi tarafından) yapılmış⁵⁵¹ her türlü harcamalar girmektedir⁵⁵². Bununla birlikte gemi maliki adına

⁵⁴⁷ Kamusal nitelikteki seyrüsefer resimleri, aynı zamanda TTK m. 1320/1(d) hükmü çerçevesinde gemi alacağı olduğu için TTK m. 1321 uyarınca kanunî rehin hakkı ile korunmuştur.

⁵⁴⁸ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 82, 83; Atamer, **C. IV**, s. 138.

⁵⁴⁹ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 83. Yargıtay 11. HD., E. 2016/9416 K. 2016/7710 T. 3.10.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12942 K. 2015/12362 T. 23.11.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12948 K. 2015/12347 T. 23.11.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12946 K. 2015/11869 T. 11.11.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12947 K. 2015/12361 T. 23.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021.

⁵⁵⁰ Esasen deniz ticareti uygulamasında malik dışında gemiyi işleten (TTK m. 1061/2) de geminin işletilmesi için kaptan vasıtasıyla borç altına girmektedir. Ne var ki hukukumuzda rehin hakları hariç başkasının borcu için malikin malının haczedilemeyeceği gerekçesiyle, kiracının bu bent kapsamındaki borcunun deniz alacağı hakkı vermeyeceği kabul edilmiştir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 143.

⁵⁵¹ Bu anlamda harcamanın kim tarafından yapıldığının bir önemi yoktur. Bu çerçevede malik adına taşıtan, yükleten, acente veya kaptan tarafından yapılan tüm harcamalar bent kapsamındadır. Atamer, **C. IV**, s. 143.

⁵⁵² Hükmün “*ejusdem generis*” kuralı paralelinde değerlendirilmesi gerektiği yönünde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 11.

yapılmış harcamaların da gemiyle ilişkili olması gereklidir. Bu itibarla hükümde belirtilen “krediler” ifadesinden yalnızca ihtiyati hacze esas teşkil eden gemi için alınmış krediler anlaşılmalıdır⁵⁵³. Dolayısıyla donatanın gemi ile ilgili olmaksızın ticari faaliyeti için kullandığı kredi alacağının güvencesi için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilemez.

r) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri

TTK m. 1352/1(r) bendinde yer alan bu hükmün kapsamına, gemiye ilişkin her türlü sigorta sözleşmesinden doğan sigorta primleri girmektedir. Bu bende, tekne makine (“*hull and machinery*”) sigortası (zarar sigortası) girebileceği gibi, P&I (“*protection and indemnity*”) sigortası (sorumluluk ve tazmin sigortası) ve navlun, demuraj ve himaye sigortası (“*Freight, Demurrage&Defence, FD&D*”), gemi adamlarının sosyal sigorta prim borçları da girmektedir⁵⁵⁴. Dolayısıyla gemiye ilişkin (geminin uğrayacağı kayıplar ve zararlar ile işletilmesinin yol açtığı) zararları teminat altına alan sigorta primleri bendin kapsamındadır⁵⁵⁵.

Bununla birlikte hükmün uygulama alanı kazanabilmesi için prim borçlusunun malik olması gerekmektedir⁵⁵⁶.

s) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri

⁵⁵³ Aynı yönde Atamer, C. IV, s. 143. Bu konuda tartışmalar için ayrıca bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 286.

⁵⁵⁴ Berlingieri, C. II, s. 61; Atamer, C. IV, s. 145; Sami Aksoy, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”, **BATİDER**, C. XXXIV, S.2, Haziran 2018, s. 203. Uygulamada P&I Sigortası çerçevesinde gemi maliklerinin üyelikten ayrılırken ödemekle yükümlü oldukları “*release call*” isimli ayrılma aidatları bakımından sorunlar yaşandığı belirtilmiş, bu nedenle hükümde bu konuda açıklık getirilmesi önerilmiştir. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 286. Karşılıklı sigorta aidatlarının (“*mutual insurance calls*”) da hükmün kapsamında olduğu yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 84.

⁵⁵⁵ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 84.

⁵⁵⁶ Bir önceki bentte belirtildiği üzere deniz ticareti uygulamasında malik dışında gemiyi işleten (TTK m. 1061/2) de geminin işletilmesi için borç altına girmektedir. Nitekim 1999 Cenevre Konvansiyonu kapsamında kiracının, işletenin borcu için de 1. maddenin (r) bendi kapsamında geminin ihtiyati haczine imkân tanınmıştır. Bu konuda bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 85. Ne var ki hukukumuzda rehin hakları hariç başkasının borcu için malikin malının haczedilemeyeceği gerekçesiyle kiracının prim borcu deniz alacağı hakkı vermez.

Hükmün kapsamına, gemiye ilişkin⁵⁵⁷ olarak, (1) aracılık faaliyeti nedeniyle ödenmesi gereken tutarı ifade eden komisyon⁵⁵⁸, (2) sözleşmenin kurulmasına olanak sağlanması nedeniyle doğan brokerlik ücreti⁵⁵⁹ ile acentelik⁵⁶⁰ hizmeti sunulması nedeniyle gündeme gelen acentelik ücreti dâhildir⁵⁶¹. Bununla birlikte hükmün uygulama alanı kazanabilmesi için işlemin tarafının malik olması gerekmektedir.

t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyumsuzluk

Konusu geminin mülkiyeti⁵⁶² veya zilyetliği olan her türlü uyumsuzluk, TTK m. 1352/1(t) bendi kapsamında deniz alacağı hakkı vermektedir⁵⁶³. Burada mülkiyet bakımından TMK m. 683 ve TTK m. 998 – 1011, zilyetlik bakımından da TMK m. 973 hükümleri dikkate alınacaktır.

u) Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluk

TTK m. 1352/1(u) hükmü çerçevesinde, (1) geminin işletilmesi veya (2) gemiden sağlanan hasıllata ilişkin konularda, birden fazla malik arasında uyumsuzluk

⁵⁵⁷ “Gemiye ilişkin” ibaresinin “geminin işletilmesi ile ilgili olarak” şeklinde geniş yorumlanması gerektiği yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 85.

⁵⁵⁸ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Reha Poroy / Hamdi Yasaman, **Ticari İşletme Hukuku**, Güncellenmiş 19. Bası, İstanbul 2022, s. 330 vd.; Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 28. Bası, Ankara 2022, s. 248 vd.

⁵⁵⁹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Selda Ulukaya, **Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri**, 1. Bası, İstanbul 2018.

⁵⁶⁰ Bu ücretler, TTK m. 102 vd. hükümleri çerçevesinde sunulan acentelik hizmeti nedeniyle doğan ücretlere karşılık gelmektedir. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Arslan Kaya, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi – Ticari İşletme, Acentelik**, Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul 2016, s. 5 vd. Gemi acenteliği bakımından, geminin herhangi bir limana uğramasında, limandan kalkışı veya limana varışı ile ilgili olarak, liman başkanlığından demirleme yeri isteme, römorkaj, kılavuzluk ve palamar sözleşmelerinin yapılması, gümrük makamlarına sunulacak belgelerin doldurulması, yakıt ve kumanya tedariki ya da gemi tamiri için yapılan sözleşmeler vs. gibi hizmetler nedeniyle doğacak alacaklardan söz edilir. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 85.

⁵⁶¹ Bu yönüyle 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (r) bendinde yer alan hüküm, 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun 1. maddesinin (n) bendinin kapsamının genişletilmiş halidir.

⁵⁶² Gemi mülkiyeti hakkında detaylı bilgi için bkz. Sami Akıncı, “Gemi Mülkiyeti”, **İÜHF**, 1958, C. 23, S. 3-4, s. 291 vd.; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 46 vd. İngiliz hukuku bakımından bkz. David Osborne / Graeme Bowtle / Charles Buss, **Law of Ship Mortgages**, 2. Bası, Informa 2016, s. 16 vd.

⁵⁶³ Yargıtay 11. HD., E. 2014/18925 K. 2015/783 T. 21.1.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2016/13164 K. 2016/9547 T. 13.12.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.09.2021. Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler için bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, a, bb.

Hükme yönelik eleştiriler için bkz. Çetingil / Kender / Ünün / Yazıcıoğlu, s. 275; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 47.

çıkması halinde, bu uyuşmazlık deniz alacağı hakkı vermektedir. Dolayısıyla malikler arasında ancak bu iki konuda ortaya çıkan uyuşmazlık bakımından bent uygulama alanı bulur⁵⁶⁴.

Bununla birlikte ilgili düzenlemede, malikler arasındaki hukuki ilişki konusunda herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu ilişki eşya hukukundan kaynaklanan paylı mülkiyet veya elbirliği mülkiyet ilişkisine dayanabileceği gibi, borçlar hukuku çerçevesinde adi ortaklık da olabilir⁵⁶⁵.

v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülük

Hükümün kapsamına TTK m. 1012 ve 1013 hükümlerinde düzenlenen gemi rehni, TTK m. 1014 vd. hükümlerinde düzenlenen gemi ipoteği girmektedir⁵⁶⁶. Bununla birlikte güvence altına alınan alacağın deniz alacağı olması şartı aranmamıştır⁵⁶⁷. Zira burada rehin, ipotek vs. ile teminat altına alınan alacağın niteliği değil, bizzat teminatın niteliği önemlidir⁵⁶⁸.

y) Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık

Bu bent kapsamında deniz alacağından söz edilebilmesi için, öncelikle taraflar arasında gemiyi konu alan bir satış sözleşmesinin varlığı gerekmektedir⁵⁶⁹. Dolayısıyla

⁵⁶⁴ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 87. Bu hükümün mehzazı 1999 Cenevre Konvansiyonu 1/1 (t) bendine karşılık gelen hükümdeki bu sınırlamanın isabetli olmadığı, gemi satışı veya ipoteği ile ilgili olanlar gibi, muhtemelen ihtiyati haczi haklı kılma olasılığı daha yüksek olan başka uyuşmazlıkların da olabileceği yönünde bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 66.

⁵⁶⁵ Atamer, **C. IV**, s. 152. Bununla birlikte İstanbul BAM 12. Hukuk Dairesi, şirket tüzel kişiliğine ait geminin pay sahipleri arasındaki uyuşmazlığı bu bent kapsamında görmemiştir. Zira burada geminin maliki tüzel kişinin kendisi olup, pay sahipleri değildir. Bkz. İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/1672 K. 2018/1348 T. 1.11.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 20.09.2021. Paylı mülkiyete ilişkin iddiaların bu bent değil, TTK m. 1352/1(t) bendine karşılık gelen 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 1/1(s) bendi kapsamında olduğu yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 87.

⁵⁶⁶ İştirak payının rehni, gemi üzerinde taşınır rehinleriyle hapis haklarının hükümün kapsamında olmadığı yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 157, 158. 6762 sayılı Kanun döneminde ipotekle temin edilmiş alacaklar bakımından ihtiyati haciz kararı verilememesi nedeniyle uygulamada ortaya çıkan sorunlar bakımından bkz. Seven, **Gemi İpoteki**, s. 224.

⁵⁶⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 170; Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 87; Atamer, **C. IV**, s. 156.

⁵⁶⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 170.

⁵⁶⁹ "Taraflar arasındaki ihtilafların alacağın kaynağının ihtiyati hacze konu edilen geminin 21 Ekim 2016 tarihli satışına ilişkin sözleşme olduğu anlaşılmaktadır. İhtiyati haciz talep eden alacaklı satış bedelinin kalan kısmını alamadığını öne sürerek ihtiyati haciz talep etmektedir. Deniz alacağı olan

taraflar arasında TTK m. 936 hükmü gereği uygulama alanı bulan TBK m. 209 vd. hükümleri çerçevesinde geçerli bir satış sözleşmesi bulunmalıdır⁵⁷⁰. Ancak bu halde sözleşmeden doğan talepler deniz alacağı hakkı vermektedir⁵⁷¹.

2. Alacağın İspatı

a. Genel Olarak

İspatın konusunu, tarafların üzerinde anlaşılmadıkları, çekişmeli olan vakıalar oluşturur (HMK m. 187). Normal bir yargılamada, kanunda özel düzenleme olmadıkça, iddia eden, iddiasını tam olarak ispatlamakla⁵⁷² yükümlüdür. Bu çerçevede hâkim, lehine sonuç çıkaran tarafından ileri sürülen vakıa hakkında tam bir kanaate sahip olmalıdır⁵⁷³. Ancak bu sayede yargılama hukukunda amaçlanan maddi gerçekliğe ulaşılabilecektir.

Genel kural bu olmakla birlikte, kanun koyucu bazı hallerde tam ispat ölçüsünün gerçekleşmesini aramamış, yaklaşık ispatı (yani tam olmasa da gerçeğe yakın derecede

gemi satış bedelinden kalan bakiye alacaklarının 6102 sayılı TTK'nın 1353/1-1. Cümleye göre: teminat altına alınması için, geminin ihtiyati haczine karar verilebilir. Açıklanan nedenlerle mahkemece verilen ihtiyati haciz kararı belirtilen hukuk normlarına ve dosya içeriğine uygun olup sunulan belgeler ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için kafi kanaat verecek ölçüdedir.” İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/920 K. 2018/732 T. 13.6.2018; İstanbul BAM, 12. HD., E. 2020/120 K. 2020/110 T. 30.1.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 20.09.2021.

⁵⁷⁰ Dolayısıyla sözleşmenin geçerli bir şekilde kurulmaması ya da TBK m. 125 hükmü çerçevesinde sözleşmeden dönülmesi halinde ileri sürülen talepler, bendin kapsamına girmeyecektir. Nitekim İstanbul BAM 14 HD'nin bir kararında, çok açık olmamakla birlikte, geçerli şekilde satış olmaması nedeniyle deniz alacağı olmadığı sonucuna ulaşılmış, ancak karara konu olayda geminin işletilmesi nedeniyle yapılan harcamalar ve elde edilen hasılat sonucunda kalan alacak talebe dayanak olarak gösterildiği için TTK m. 1352/1(f) kapsamında ihtiyati haciz kararına yönelik itirazı esastan reddetmiştir. Bkz. İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/302 K. 2018/423 T. 19.4.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 20.09.2021. Kararın eleştirisi için bkz. Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 276. Sözleşme öncesi müzakere ve temaslardan doğan zararlara ilişkin taleplerin deniz alacağı hakkı vermeyeceği yönünde ayrıca bkz. Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 88.

⁵⁷¹ Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 257, 276.

⁵⁷² Ancak belirtmek gerekir ki, burada öngörülen tam “ispat” dahi mutlak kesinlik olmayıp, “kesinlik sınırındaki ihtimâl”in ifadesidir. Zira gerçekleşen maddî vakıa, oluş anında değil, daha sonra mahkeme önünde ispata çalışılmakta, hâkimde kanaat uyandırılmaktadır; bu sebeple her zaman yanılma payı ve ihtimali vardır. Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1715. Benzer değerlendirmeler için bkz. Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 362; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 709, 710; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5285; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 609.

⁵⁷³ Şüphesiz bu kanaat, mahkeme önüne getirilen deliller çerçevesinde oluşacaktır. Bkz. Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1720, 1731; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 213; Kamil Yıldırım, **Medeni Usul Hukukunda Delillerin Değerlendirilmesi**, 1. Bası, İstanbul 1990, s. 142.

kanaati) yeterli görmektedir⁵⁷⁴. İşte TTK m. 1362 hükmünde de tam ispat kuralından sapılmış, ispat bakımından mahkemeye kanaat getirecek delil gösterilmesi aranmıştır. Bu kapsamda aşağıda gemilerin ihtiyati haczinde kimin, hangi derecede ispat faaliyetini yerine getireceği, hangi vakıaları hangi ispat araçlarıyla ispat etmesi gerektiği ele alınacaktır.

b. Gemilerin İhtiyati Haczinde İspat Yükü

Medeni yargıda, hukuk kuralının koşul vakıalarını oluşturan somut vakıaların tarafların belirttiği şekilde gerçekleşip gerçekleşmediği, hâkim tarafından bizzat araştırılamayacağı için, bu vakıaların gerçekleştiğini tarafların ispat etmesi gerekmektedir⁵⁷⁵. Bu vakıaların kim tarafından ispat edileceği sorusunun cevabı, ispat yükünün kimin üzerinde olduğuna bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Diğer bir deyişle, bu sorunun cevabı, ispat yüküne ilişkin kurallar çerçevesinde belirlenmektedir⁵⁷⁶.

Genel olarak ihtiyati hacizde ispat yükü bakımından İİK m. 258/2 hükmünde⁵⁷⁷ yer alan, “*Alacaklı alacağı ve icabında haciz sebepleri hakkında mahkemeye kanaat getirecek deliller göstermeğe mecburdur.*” şeklindeki düzenleme ile, ispat yükü alacaklı üzerinde bırakılmıştır. Burada kanun koyucu genel ispat kurallarıyla paralel olarak ispat yükünü kendi lehine hak çıkaran alacaklı üzerine yüklemiştir⁵⁷⁸.

⁵⁷⁴ Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1715, 1720; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5285; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 217; Yıldırım, s. 40, 57. İhtiyati tedbir bakımından HMK m. 390/3 hükmünün gerekçesinden yola çıkarak, “hem tam ispatın aranmadığı, hem de basit bir iddianın yeterli olmadığı” yolunda bkz. Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1274.

⁵⁷⁵ Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1693, Yıldırım, s. 142.

⁵⁷⁶ Gerçekten ispat yüküne ilişkin kurallar, bir somut vakıa iddiasının ispatsız veya belirsiz kalması durumunda hangi taraf aleyhine karar verileceği sorusuna cevap vererek, belirsizlik hâlinin aşılmasına (olayın ispatsız kalmamasına) hizmet eden ve dolayısıyla maddî meseledeki belirsizliğe rağmen hukukî mesele hakkında hâkime bir yönde karar verme yükümlülüğü yükleyen maddî hukuka ilişkin kurallardır. Bkz. Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1693; Bilge Umar / Ejder Yılmaz, **İspat Yükü**, Yeniden Yazılmış – Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul 1980, s. 2, 3; Kuru, **Usul C. II**, s. 1356; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 620 vd.; Oğuz Atalay, **Medeni Usul Hukukunda Menfî Vakıaların İspatı**, İzmir 2001, s. 16; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 555 vd.; Üstündağ, **Yargılama**, s. 613; Pekcanitez / Atalay / Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 352, 353; Yıldırım, s. 74 vd.

⁵⁷⁷ Anılan hüküm hakkında bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1042; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 348; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 718; Üstündağ, **İcra**, s. 410; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 214; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 549.

⁵⁷⁸ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 214; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 210.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da TTK m. 1362 hükmünde “*Alacaklının, alacağının 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir.*” düzenlemesine yer verilmiştir. Dolayısıyla gemilerin haczi bakımından da, TTK m. 1362 hükmünde öngörülen hususların gerçekleştiğini, ihtiyati haciz kararından lehine sonuç çıkaran alacaklı ispatla yükümlüdür⁵⁷⁹. Zira ihtiyati haciz kararı verilmesi durumunda bundan yararlanacak olan deniz alacaklısıdır.

Belirtelim ki, ihtiyati haciz sebebinin alacaklı tarafından ispat edilmesi, ihtiyati haciz yargılaması bakımından çok defa bir zorunluluk da arz etmektedir. Zira çok kere geminin Türk karasularını kolayca terk etmesi riski nedeniyle mahkemece borçlu dinlenilmeden ihtiyati haciz kararı verilecektir. Bu durumda borçlunun daha önce dinlenme imkânı olmayacağından ispat yükünü taşıması da beklenemeyecektir⁵⁸⁰. Bununla birlikte mahkemece ihtiyati haciz talebi hakkında karar verilmeden önce borçlu dinlenilse dahi, bu durum ispat yükünün alacaklı üzerinde olduğu gerçeğini değiştirmez.

c. Gemilerin İhtiyati Hacinde İspatın Konusu

Gemilerin ihtiyati haczi başvurusunda alacaklı, TTK m. 1362 hükmü çerçevesinde, alacağın 1352. maddede sayılan deniz alacaklarından olduğunu ve bu alacağın parasal değerini ispatla yükümlüdür. Söz konusu hüküm lafzen değerlendirildiğinde, ileri sürülen alacağın deniz alacakları kategorisine girdiğinin ispatının yeterli olduğu izlenimi doğmaktadır. Hükümün bu şekilde kaleme alınması, 1952 Brüksel Konvansiyonu, mehzaz 1999 Cenevre Konvansiyonu ve Konvansiyonların hazırlık çalışmalarına dayanmaktadır.

Gerçekten de 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun hazırlık sürecinde (1933’te) *Leopold Dor* tarafından ihtiyati hacze ilişkin bazı konuları içeren ilk taslakta (m. 2), “alacağın muhtemel varlığının basit bir şekilde doğrulanması ile” (“*simple vérification*”

⁵⁷⁹ Atamer, **C. IV**, s. 221; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 564.

⁵⁸⁰ Silahların eşitliği ilkesi gözetildiğinde, ihtiyati haciz kararı elde eden alacaklının ispat yükü altında olmasının dengeleyici bir sonuç doğurduğu yönünde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 215.

de la vraisemblance de la créance”) ifadesine yer verilmiştir. Ancak daha sonra, bu ifade metinden çıkarılmıştır⁵⁸¹. Dolayısıyla gerek 1952 Brüksel Konvansiyonu’nda, gerekse de 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda ihtiyati haciz talep eden alacaklının deniz alacağını ispat ile yükümlü olduğuna yönelik açık bir düzenleme yoktur.

Bununla birlikte 1952 Brüksel Konvansiyonu açısından konuyu değerlendiren *Berlingieri*, zımnen de olsa “kendi lehine bir deniz alacağının varlığını iddia eden kişi” (“*a person who alleges that a maritime claim exists in his favour*”) şeklindeki “alacaklı” (“*claimant*”) tanımına ilişkin Konvansiyon’un 1/4. maddesinden yola çıkarak bu konuda bir sonuca ulaşılabileceği kanaatindedir⁵⁸². *Yazar*’a göre buradaki problem, “alacak” (“*claim*”) kavramının Fransızca karşılığı olan “*créance*” ifadesinden kaynaklanmaktadır. Çoğu durumda, “*créance*” kelimesinin resmi olmayan İngilizce çevirisinde “*claim*” kullanılmıştır ve daha sonra, sözleşmeler iki dilde veya altı Birleşmiş Milletler dilinde hazırlandığında, sırasıyla Fransızca metinde “*créance*” İngilizce metinde ise bunun karşılığı olarak “*claim*” ifadelerine yer verilmiştir. Oysaki “*claim*” ifadesi, “*créance*” ifadesine göre geniş bir kavramdır⁵⁸³. Nitekim, deniz hukuku sözleşmelerinde “*claim*” kelimesinin, şartlar gerektirdiğinde sıklıkla “*créance*” dışında başka ifadelerle çevrilmiş olduğu görülmektedir. *Yazar*, 1952 Brüksel Konvansiyonu çerçevesinde “*claim*” kelimesinin, belirli bir miktarda parayı veya bir geminin zilyetliğine veya mülkiyetini elde etme hususunda kazanılmış hak anlamında kullanılmadığını belirtmektedir. *Yazar* bu yaklaşımını, davanın esası konusunda yetki konusunun düzenlendiği 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 7. maddesine dayandırmaktadır. Buna göre, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kararı verilmesi talebiyle kendisine başvurulmuş mahkeme, davanın esası hakkında karar vermemeli veya deniz alacağının var olup olmadığını tespit etmemeli, sadece belirli bir alacağın var olduğu iddiasının makul olup olmadığını anlamak için sadece bir ön araştırma yapmalıdır. Bütün bunlar, Konvansiyonun Fransızca metninde “*créance maritime*” ifadesinde, “*allégation d'un droit ou d'une créance*” sözcüklerinin

⁵⁸¹ *Berlingieri*, C. I, s. 66.

⁵⁸² *Berlingieri*, C. I, s. 66; Francesco *Berlingieri*, **International Maritime Conventions (C. II): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction (Maritime and Transport Law Library)**, Informa Law from Routledge; 1. Basım (13 Ekim 2014), 8. Bölüm, kn. 4.1.

⁵⁸³ *Berlingieri*, **Conventions, C. II**, 8. Bölüm, kn. 4.1; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 169, dn. 17; Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 89, 90.

kullanılmasıyla açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre “*allégation d'un droit*” ifadesi, deniz alacaklısının, alacaklı olduğunu iddia etmesinin yeterli olduğu, ancak bunu kanıtlamasını gerekemediği anlamına gelmektedir⁵⁸⁴. *Yazar*’a göre, 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 1/4. maddesindeki “*claimant*” tanımında alacağın varlığını ileri sürmekle (“*asserting*”) yetinilmesi de bu yaklaşımı desteklemektedir. Dolayısıyla sözgelimi iki geminin çatması ve donatanların gemisinin uğradığı zararın ve kazanç kaybının teminatı olarak diğer geminin ihtiyaten haczini talep etmesi durumunda, mahkeme, her bir geminin kusurunu değerlendirmeye ve talep edilen miktarı her bir geminin muhtemel sorumluluk yüzdesine göre sınırlamaya çalışmayacak, ancak her bir donatanın talep ettiği toplam tutar için geminin ihtiyati haczine karar verecektir⁵⁸⁵.

Benzer şekilde 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda da bu konuda açık düzenlemeye yer verilmemiş, 1952 Konvansiyonu’nun 1/4. maddesindeki “iddia etmek” (“*alleges*”) ifadesinin, “ileri sürmek” (“*asserting*”) şeklinde değiştirilmesi ile yetinilmiştir. *Berlingieri*, bu değişikliğin tanımda esas bakımından değişiklik yapmak niyetiyle kaleme alınmadığını, ancak ifadenin ispat yükünün olmadığı hususunu doğruladığını belirtmektedir⁵⁸⁶. *Yazar* ayrıca bu konuda uluslararası anlamda bir birlik olmadığını, her bir ülkenin farklı uygulamasının olduğunu belirtmekte ve bu durumu eleştirmektedir⁵⁸⁷. *Yazar*’a göre alacaklının, alacağın deniz alacağı olduğunu ve 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1 ve 2. maddesindeki şartların gerçekleştiğini ispat etmesi yeterlidir⁵⁸⁸.

Esasen Konvansiyon’daki bu tercih, *Berlingieri*’nin de işaret ettiği gibi Konvansiyonların hazırlık döneminde Fransız hukukundaki ispat kurallarına dayanmaktadır. Fransız hukukunda alacaklı (“*créancier*”) ifadesi, bir mahkeme kararı ya da aynî bir talepten kaynaklanmayan iddiayı ileri süren kişi anlamına gelir. Burada

⁵⁸⁴ *Berlingieri*, **Conventions**, C. II, 8. Bölüm, kn. 4.1.

⁵⁸⁵ *Berlingieri*, **Conventions**, C. II, 8. Bölüm, kn. 4.1.

⁵⁸⁶ *Berlingieri*, **Conventions**, C. II, 9. Bölüm, kn. 9.2. İfade değişikliğinin, alacaklının dayanağını ispatlamak zorunda olmaksızın sadece bir deniz alacağının mevcut olduğunu ileri sürmek suretiyle ihtiyati haciz talep edebileceğini göstermesi bakımından daha karakteristik olduğu yönünde bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 89.

⁵⁸⁷ *Berlingieri*, **Conventions**, C. II, 9. Bölüm, kn. 9.2.

⁵⁸⁸ *Berlingieri*, **Conventions**, C. II, 9. Bölüm, kn. 9.2.

böyle bir alacağın varlığına yönelik iddianın ileri sürülmesi yeterli olup, bu iddianın ciddi olup olmadığının belirlenmesi görevi mahkemeye aittir⁵⁸⁹.

Oysaki Türk hukukunda ceza hukuku veya çekişmesiz yargıda olduğu gibi resen araştırma ilkesinin geçerli olduğu yargılamalar bir kenara bırakılırsa, medeni usul hukukunda esas olan ilke, taraflarca getirilme ilkesidir⁵⁹⁰. Nitekim HMK m. 25 hükmünde kanunda öngörülen istisnalar dışında, hâkimin, taraflarca ortaya konulmayan vakıaları kendiliğinden dikkate alamayacağı, kanunla belirtilen durumlar dışında, kendiliğinden delil toplayamayacağı belirtilmiştir. İhtiyati haciz yargılaması bakımından da, hâkimin ileri sürülmeyen vakıaları dikkate alamayacağı ve resen delil toplayamayacağı⁵⁹¹, ihtiyati haciz talebinde bulunan alacaklının, alacağın varlığı hakkında hâkimde kanaat sağlamaya elverişli delil ve belgeleri dilekçe ekinde sunması yükümlülüğü bulunduğu kabul edilmektedir⁵⁹². Dolayısıyla Fransız hukukunda kabul edilen ilke, Türk hukuku ile uyumlu değildir.

Gerçekten de alacaklının, alacağın kendisi yerine sadece niteliğini ispat etmesinin, ispat faaliyetinin yerine getirilmesi bakımından yeterli görülmesi Türk hukuku ile bağdaşmaz⁵⁹³. Alacaklının ihtiyati hacze sebep teşkil eden deniz alacağının

⁵⁸⁹ CMI Bülten No. 105, s. 26, 27; Berlingieri, **C. I**, s. 67.

⁵⁹⁰ Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku C. I**, s. 796.

⁵⁹¹ Aynı yönde değerlendirmeler için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3989; Tutumlu, Mehmet Akif, “İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz Yargılamasında Delil Toplanır mı?”, **Terazi Hukuk Dergisi**, S. 20 Nisan/2008, s. 158.

⁵⁹² Akyazan, s. 15, 16; Kuru, **El Kitabı**, s. 1042, dn. 36’da zikredilen kararlar, s. 1044; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3989; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 102, dn. 633’de zikredilen yazarlar; Muşul, **C. II**, s. 1313; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 190. “*Mahkemece tensiple birlikte alacaklının istemi kabul edilerek İİK’nun 257 vd. maddeleri gereğince davalı-borçluların taşınır, taşınmaz, hak ve alacaklarına ihtiyati haciz konulmasına karar verilmiş ise de alacaklı Banka’nın dahi kredi sözleşmesinin tarafı olmadığını kabul ettiği davalı-borçlular yönünden esas davadaki gibi tam bir ispat aranmasa da hangi delillere dayanılarak ne sebeple ihtiyati haciz kararı verildiğine dair kararda hiçbir gerekçe ve açıklık bulunmadığı gibi...*” Karar için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1043, dn. 37.

⁵⁹³ Hükmün bu haliyle yetersiz olduğu konusunda bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 564. Esasen TTK m. 1353/4 hükmünde yer alan “*Alacağın, 1352 nci maddede sayılan bir deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebidir.*” ifade de alacağın niteliğinden yola çıkılarak ihtiyati haciz verilebileceği düşüncesini uyandırmaktadır. Nitekim doktrinde *Türkel*, 1952 ve 1999 Konvansiyonlarında Ortak Hukukun etkisi ile gemilerin ihtiyati haczinde, ihtiyati haciz sebeplerinin aranmadığı, dolayısıyla Türk hukukunda da aynı şekilde deniz alacakları için gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz sebeplerinin bulunmadığını belirtmiştir. *Türkel*, s. 275. Kanaatimizce salt alacağın deniz alacağı olduğunun belirtilmesi ve ileri sürülen alacağın TTK m. 1352 hükmündeki alacaklarla örtüştüğünün ispatlanması, ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için yeterli görülemez.

gerçekten var olduğunu ispatlaması zorunludur⁵⁹⁴. Zira ispatın konusu vakıaların niteliği değil, bizzat kanunda öngörülen koşul vakıayı oluşturan somut vakıaların kendisidir (HMK m. 187).

Deniz alacaklısının dayandığı deniz alacağının gerçekten var olup olmadığını, yaklaşık da olsa⁵⁹⁵ ortaya koymasının zorunlu olup olmadığı hususu ispat hukukunu ilgilendirmektedir. İspat hukukunda kural olarak *lex fori* prensibi hâkimdir. Zira sadece kendi usul hükümlerini uygulamak mecburiyetinde olan hâkim, hakların yargı yoluyla ileri sürülebilmesine ilişkin yabancı hukuk kurallarını uygulama imkânına sahip değildir⁵⁹⁶. Nitekim Konvansiyonu’nun 2/4. maddesi uyarınca, Konvansiyon hükümleri saklı kalmak kaydıyla, geminin ihtiyati haczi ile serbest bırakılmasına ilişkin usuli prosedürün, ihtiyati haciz için başvurulmuş veya icra edilen devletin hukukuna (*lex fori*’ye) tabi olduğu düzenlenmiştir⁵⁹⁷. Dolayısıyla ihtiyati haciz yargılaması (ve bu kapsamda ispat hukuku) bakımından Türk hukuku esas alınacaktır.

Şu halde Konvansiyonda deniz alacağının ispatına yönelik açık bir düzenleme olmadığı durumda, Türk hukukunun ispat hukukuna ilişkin kurallarından sapılmasını haklı kılan bir sebep olmadığı kanaatindeyiz⁵⁹⁸.

Dolayısıyla alacaklı, ihtiyati haciz sebebinin ve şartlarının somut olayda gerçekleştiğini, ihtiyati hacze konu olan gemi ile borçlu arasındaki maddi hukuk

⁵⁹⁴ Atamer, deniz alacağının ispatı bakımından İİK m. 257 vd. hükümlerinde öngörülen ihtiyati haciz rejiminden farklı bir sistem benimsendiğini belirttikten sonra, deniz alacağının varlığının ispat edilmesi gerektiğine işaret etmiştir. Bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 951. Buna karşılık Yazar farklı eserinde, “TTK [2011] m. 1353 f. 4 uyarınca, alacağın bir deniz alacağı olması başlı başına ihtiyati haciz sebebidir. Dolayısıyla alacaklı, sunacağı delillerle, 1352 nci maddede yer alan listeye giren bir alacağının bulunduğu hususunda mahkemede kanaat uyandırmalıdır.” ifadelerine yer vermiştir. Atamer, **C. IV**, s. 221, 222.

⁵⁹⁵ Bu hususa ilişkin detaylı bilgi için bkz. aşağı. Birinci Bölüm, III, B, 2, d.

⁵⁹⁶ Ergin Nomer, **Milletlerarası Usul Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, İstanbul 2018, s. 27.

⁵⁹⁷ Gaskell / Shaw, s. 474, 475. Yazarlar, ileri sürülen deniz alacağının varlığını ortaya koymak için ne kadar delil aranacağını, ihtiyati haciz için başvurulmuş veya icra edilen devletin hukukuna göre tespit edileceğini belirtmektedir. 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 6. maddesi bakımından aynı yönde (usule ait bütün hususların milli kanuna tabi olacağı doğrultusunda) değerlendirmeler için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 171.

⁵⁹⁸ Nitekim konuyu 1952 Brüksel Konvansiyonu çerçevesinde değerlendiren Çetingil tarafından da, Konvansiyon 1/1(a) - (q) bentlerinde belirtilen deniz alacaklarından birini dayanılmasının, ihtiyati haciz için tek yeterli sayılmadığı, Konvansiyonda “açıkça” hükme bağlanmayan bütün hususların milli kanuna bırakıldığı, ihtiyati haczin şartları (bu arada alacağın ispatı) bakımından, haczin yapılacağı devletin kanunlarına (*lex fori*’ye) göre hareket edileceği belirtilmiştir. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 171.

bağlantısını yaklaşık olarak ortaya koymalıdır⁵⁹⁹. İleri sürülen alacağın, salt TTK m. 1352/1 hükmü kapsamında bir alacak olduğunun belirtilmesi ve bu konuda hâkimin ikna edilmesi yeterli görülmemelidir. Kaldı ki alacağın parasal değerinin yaklaşık olarak ispat edilmesi, alacağın gerçekten var olduğu konusundaki yaklaşık ispatı da zorunlu kılar.

Bu kapsamda TTK m. 1362 hükmünün gerekçesinde yer alan “*Alacaklıya, 2004 sayılı Kanunun 258 inci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde yüklenmiş olan ağırlatılmış “kanaat getirme” külfeti, Tasarının 1362 nci maddesinde hafifletilmiştir.*” ifadelerinin yerinde olmadığı düşüncesindeyiz. İleri sürülen talebin niteliği itibariyle deniz alacağı listesinde yer almasının tespiti ile yetinilemez; talebe esas teşkil eden vakıaların gerçekleştiği konusunda, yaklaşık ispat ölçüsünde de olsa, hâkim ikna edilmelidir⁶⁰⁰. Aksi halde alacaklı ile borçlu arasındaki menfaat dengesi ihlal edilmiş, sırf borçluya baskı yapmak amacıyla ileri sürülen asılsız deniz alacağı iddiaları ile gemilerin seyri sefer serbestliği ölçüsüz bir şekilde engellenmiş olur⁶⁰¹.

Son olarak belirtelim ki, TTK m. 1352/1(t) bendi çerçevesinde geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda ihtiyati hacze dayanak teşkil eden talep para alacağı olmadığından alacaklının alacağın parasal değerini göstermesine imkân yoktur⁶⁰². Dolayısıyla bu uyuşmazlıklar bakımından parasal değer ispatı konu yapılmaması gerekir.

⁵⁹⁹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 564.

⁶⁰⁰ Nitekim uygulamada yüksek mahkeme kararlarında gemi üzerindeki ihtiyati haciz talebinin yerinde olup olmadığı (talebe esas teşkil eden vakıaların gerçekleşip gerçekleşmediği) noktasında alacaklı tarafından sunulan deliller dikkate alınmakta, alacağın TTK m. 1352 hükmünde öngörülen talepler içerisinde yer alması iddiası yeterli görülmemektedir. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/13476 K. 2014/14963 T. 1.10.2014; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12946 K. 2015/11869 T. 11.11.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12951 K. 2015/12393 T. 23.11.2015; İstanbul BAM 14 HD. E. 2018/66, K. 2018/49 T. 18.01.2018; Antalya BAM, 11. HD., E. 2017/561 K. 2017/416 T. 9.5.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.09.2021.

⁶⁰¹ İhtiyati haczin baskı aracı olarak kullanılamayacağı yönünde bkz. Özkes / Erişir, s. 1251, 1252.

⁶⁰² Konu hakkında tartışmalar için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 288. Atamer, TTK m. 1352/1(t), (v), (y), (f) bentlerine giren bir alacak söz konusu olması halinde alacaklının geminin değerine ilişkin delil sunulması gerektiği kanaatindedir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 221.

d. Gemilerin İhtiyati Haczinde İspat Ölçüsü

aa. Genel Olarak

Gemilerin ihtiyati haczinde ispat ölçüsü⁶⁰³ bakımından TTK m. 1362 hükmünde, “Alacaklının, ... mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir.” ifadesine yer verilmiştir⁶⁰⁴. Hükümde “kanaat getirme” kavramına yer verilmiş olmakla birlikte, kanaat getirilmeden ne anlaşılabileceği belirtilmemiştir⁶⁰⁵.

Gerçekten de ispatın bizatihi kendisi, taraflarca ileri sürülen talebin konusu ile ilgili olarak uygulanacak bir hukuk normunun koşul vakıalarını karşılamaya elverişli olan somut vakıaların iddia edildiği gibi olduğu konusunda hâkimde kanaat uyandırma faaliyetidir⁶⁰⁶. Bu nedenle iddia konusu vakıaların ispatı, hâkimde somut vakıaların gerçekleştiğine ilişkin kanaat uyandırma ile sağlanır. Dolayısıyla burada uyandırılacak kanaatin derecesi, yani tam kanaat mi, yoksa yaklaşık kanaat mi arandığı belirtilmediği için hüküm bu haliyle eksik kalmıştır⁶⁰⁷.

Kanun koyucu tarafından gereği gibi ifade edilememekle birlikte, burada, tam ispatın aranmadığı, yaklaşık ispatın yeterli görüldüğü konusunda tereddüt etmemek gerekir. Zira geçici hukuki korumanın bir türü olan ihtiyati hacizde amaç, asıl hukuki koruma sağlanıncaya kadar geçecek sürede, borçlunun ihtiyati hacze konu malvarlığı değeri (gemi) üzerinde alacaklının alacağını güvence altına almasına engel olma faaliyetlerinin önüne geçmektir. Hal böyle olunca da, gemi üzerinde ihtiyati haczin mümkün olduğunca çabuk ve seri bir şekilde verilmesi gerektiğinden, burada tam

⁶⁰³ İspat ölçüsüne yönelik değerlendirmeler bakımından bkz. Hakan Albayrak, **Medeni Usul ve İcra İflas Hukukunda Yaklaşık İspat**, 1. Bası, Ankara 2013, s. 299 vd.; Ahmet Başözen, **İlk görünüş İspatı**, 1. Bası, Ankara 2010, s. 112 vd.

⁶⁰⁴ Yıldırım / Yıldırım, s. 396.

⁶⁰⁵ Söz konusu kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yıldırım, s. 43 vd.

⁶⁰⁶ Umar/Yılmaz, s. 2; Berkin, **Usul**, s. 169; Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1585; Kuru, **Usul, C. II**, s. 1352; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 616; Üstündağ, **Yargılama**, s. 613; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 216; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 403; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 450; Albayrak, s. 29; Ahmet Başözen, “Güncel Yargıtay Kararları Işığında İhtiyati Tedbirlerde “Yaklaşık İspat” ve “İhtimal” Kavramı”, **DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014**, s. 653-694 (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, s. 656; Başözen, **İlk Görünüş İspatı**, s. 18.

⁶⁰⁷ Benzer açıklamalar için bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 894.

kanaatin oluşması beklenemez⁶⁰⁸. Aksi halde mahkemede tam bir kanaat oluşana kadar, kötünietli borçluların, ihtiyati haciz kararının konusu olacak gemiyi Türk karasularından uzaklaştırması kuvvetle muhtemeldir⁶⁰⁹. Dolayısıyla hükümde geçen “kanaat getirme” ifadesini, “yaklaşık ispat” olarak anlamak gerekmektedir⁶¹⁰.

bb. Yaklaşık İspat

Hukukumuzda yaklaşık ispata yönelik yasal bir tanım bulunmamaktadır. Bu nedenle doktrinde, yaklaşık ispatın nasıl tanımlanması gerektiğine yönelik çeşitli görüşler ileri sürülmektedir.

Atalay, yaklaşık ispatı açıklarken, yaklaşık ispatta hâkimin, ispat edilmek istenen olayı muhtemel görmesi gerektiği, ancak bu vakıanın gerçekleşmeyebileceği konusunda bir ihtimâlin de her zaman bulunduğu, diğer bir deyişle, o vakıa iddiasının doğru olma ihtimâlinin, doğru olmama ihtimâline göre ağır bastığı hallerden söz etmektedir⁶¹¹.

Üstündağ, ihtiyati hacze ilişkin kanaat getirme kavramı bakımından, alacağın ve ihtiyati haciz sebebinin varlığı için tam kanaatin aranmadığı, az çok kanaat getirmenin yeterli olduğuna işaret etmektedir⁶¹². *Yazar* ayrıca, alacağın varlığının belirli bir ihtimal dâhilinde olduğunu gösteren vakıaların ispat edilmesinin yeterli olduğunu belirtmektedir⁶¹³.

Kuru, ihtiyati hacizde alacaklının, alacağı ve (özellikle müeccel alacaklarda, İİK m. 257/2) ihtiyati haciz sebeplerinin varlığı hakkında, mahkemeye kanaat verecek

⁶⁰⁸ Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1720; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 217. İhtiyati tedbirler bakımından bkz. Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5285.

⁶⁰⁹ Albayrak, s. 70.

⁶¹⁰ Nitekim ihtiyati tedbir bakımından HMK m. 390/3 hükmünde son derece isabetli olarak “yaklaşık ispat” ifadesine yer verilmiştir. Bu konuda bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 188 vd.

⁶¹¹ Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1720. *Yazara* göre yaklaşık ispat, hâkimin çoğu kez acele karar vermesi gereken hâller ile delil ikamesinin oldukça zor olduğu ve bu sebeple kesin ispatın beklenemeyeceği hâllerde dikkate alacağı ispat ölçüsüdür.

⁶¹² Üstündağ, **İcra**, s. 410; Üstündağ, **Yargılama**, s. 586.

⁶¹³ Üstündağ, **İcra**, s. 410.

delilleri göstermesi gerektiğini belirttikten sonra, burada aranan kanaat getirmeyi “gerçeğe benzerlik karinesi” olarak ifade etmektedir⁶¹⁴.

Postacioğlu, ihtiyati hacizde ispat ölçüsü bakımından “hakikate benzerlik derecesi”ni esas almakta, buna ilişkin olarak da az çok kanaat getirilmesinin yeterli olduğundan söz etmektedir⁶¹⁵. *Çetingil* de *Postacioğlu*’nun görüşü doğrultusunda, gemilerin ihtiyati haczinde alacaklının alacağı ve gerektiğinde ihtiyati haciz sebeplerine ilişkin mahkemeye kanaat getirecek delil gösterilmesinin yeterli olduğunu belirttikten sonra, bu kanaat bakımından mahkemenin sırf hakikate benzerlik karinesi ile yetinmek zorunda olduğuna işaret etmektedir⁶¹⁶.

Yılmaz’a göre, buradaki yaklaşık ispat, talebin ilk bakışta haklı olduğunun anlaşılabilmesi, inandırıcı bulunmasıdır⁶¹⁷.

Yıldırım, ihtiyati haciz gibi hâkimin kanaate ulaşmasının güç olduğu konularda, az-çok kanaate ulaşılmış, alacağın varlığının gerçeğe yakın derecede ispatlanmış olması halinde, ihtiyati haciz kararı verebileceği kanaatindedir⁶¹⁸.

Albayrak, buradaki ispat ölçüsü bakımından, “yalın bir iddiadan daha çok, tam ispattan daha az” yaklaşımının benimsenmesi gerektiği görüşündedir⁶¹⁹.

Özekes, ispat ölçüsünü incelerken, “gerçeğe yakın yahut hakikate benzer ispat” veya “yaklaşık olarak ya da az çok kanaat uyandırma” ifadelerinin, söz konusu durumu tam yansıtmadığını, zira bu ifadelerin kavramdan ziyade bir durum veya kavramın içeriğini belirlediğini ifade etmektedir⁶²⁰. *Yazar*’a göre, ispat bakımından tam ve yaklaşık olmak üzere ikili bir ayırım yapılması gerekmekte olup, hâkimde uyandırılan

⁶¹⁴ Kuru, *El Kitabı*, s. 1042.

⁶¹⁵ Postacioğlu, *İcra Hukuku*, s. 714, 715, 718.

⁶¹⁶ Çetingil, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 27.

⁶¹⁷ Yılmaz, *Tedbirler C. I*, s. 893, 895.

⁶¹⁸ Yıldırım, s. 40. Aynı yönde bkz. Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 102.

⁶¹⁹ Albayrak, s. 97.

⁶²⁰ Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 219, 220. Bu konuda ayrıca bkz. Yılmaz, *Tedbirler C. I*, s. 894.

kanaat tam olmamakla birlikte, ispatına çalışılan vakıayı kuvvetle muhtemel gösteriyorsa, bu durumda yaklaşık ispattan söz edilir^{621, 622}.

Kanaatimizce, “gerçeğe yakın”, “hakikate benzer”, “az çok kanaat uyandırma” gibi kavramlar yaklaşık ispatı açıklamak bakımından yeterli olmayıp, bu kavramların bizatihi kendisi, ayrıca açıklanmaya muhtaç soyut nitelendirmelerdir. Bir kavramı ifade etmek için ayrı kavramlar üretmek yerine, burada hareket noktası olarak, “ihtiyati hacze esas teşkil eden vakıanın gerçekleşme ihtimalinin gerçekleşmeme ihtimalinden ağır basması” esas alınmalıdır⁶²³. Diğer bir deyişle, hâkim, talebe esas teşkil eden deniz alacağının gerçekten var olma ihtimalini, var olmama ihtimaline göre kuvvetli görmelidir. Dolayısıyla ancak bu halde, talebin dayanağını oluşturan deniz alacağının gerçekten var olduğu konusunda, hâkimde yaklaşık ispat ölçüsünde kanaat oluşturulması sağlanır.

Şüphesiz alacağın gerçekten var olup olmadığı, yapılacak yargılama sonrasında tespit edilecektir. Ancak ihtiyati haciz kararı verilirken, iddia konusu deniz alacağının gerçekten var olma olasılığı ağır basmakta ise, bu durumda ihtiyati haciz bakımından ispat şartları oluşmuştur. Ancak bu durumda dahi, yukarıda belirtildiği şekilde, alacaklının talebine dayanak teşkil eden alacağın TTK m. 1352 hükmündeki kategoriye girdiğini belirtmesi ve salt madde hükmüne işaret etmesi yeterli değildir. Alacaklının deniz alacağı sayılan alacağının gerçekten var olduğu konusunda hâkimde kanaat uyandırması da gereklidir⁶²⁴. Zira hukukumuzda aranan ispat şartı (daha doğru deyimle ispata konu olan husus), alacağın niteliğine değil, bizatihi alacağın kendisine yöneliktir.

⁶²¹ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 219, 220, ayrıca bkz. Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. II**, s. 1720. Benzer şekilde ihtiyati tedbirler bakımından HMK m. 390 hükmünün hükümet gerekçesinde vakıanın “kuvvetle muhtemel” görülmesinin ölçü alındığı belirtilmiştir.

⁶²² Gemilerin ihtiyati haczinde gemi ile borçlu arasındaki bağın ispatı bakımından *Yazar*, alacaklının bu baği yaklaşık olarak ispat edilmesi gerektiği, bağın olma ihtimalinin olmama ihtimalinden yüksek olduğu durumlarda bu ispat faaliyetinin gerçekleştirilmiş sayılacağı düşüncesindedir. Bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553, 554.

⁶²³ Aynı yönde bkz. Atalay, Oğuz ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. II**, s. 1720. Benzer açıklamalar için bkz. Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5285; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 709, 710; Başözen, **Yaklaşık İspat**, s. 656.

⁶²⁴ Doktrinde bu durum “yalın bir iddiadan daha çok, tam ispattan daha az” şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 221. Kanaat getirici delilin aranmaması gerektiği yönünde öneriler için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 288.

Yüksek Mahkemenin gemilerin ihtiyati haczine ilişkin taleplerin ispatı konusunda çeşitli yönde kararları bulunmaktadır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁶²⁵ konu olayda, ihtiyati haciz talep eden, karşı tarafın gemisinde çalıştığını, buna rağmen ücretlerinin ödenmediğini ileri sürerek, ihtiyati haciz talebinde bulunmuş, mahkemece, 6102 sayılı TTK'nın 1362. maddesi gereğince alacaklının alacağının aynı Kanun'un 1352. maddesinde sayılan deniz alacaklarından olduğu, alacağın varlığı ve miktarı hususunda kanaat oluşturacak şekilde delil göstermekle yükümlü olduğu halde ihtiyati haciz talep edenin, aleyhine ihtiyati haciz talep olunan gemi donatanının işveren olduğuna dair hiçbir delil sunmadığı gerekçesiyle talebin reddine karar verilmiştir. Yargıtay 11 Hukuk Dairesi, dosyaya sunulu belgelerden, ihtiyati haciz talebinde bulunanın, ihtiyati haciz kararı verilmesi için yeterli olan, *görünürde (yaklaşık) ispatı* yerine getirdiği gerekçesiyle yerel mahkeme kararının bozulmasına karar vermiştir⁶²⁶. Yine benzer bir kararda⁶²⁷, davacı gemi adamı, davalının gemisinde çalıştığı dönemde ödenmeyen ücretine ilişkin olarak davalıya ait gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmiş, mahkemece gemi donatanının işveren olduğuna dair hiçbir delil sunulmadığı gerekçesiyle söz konusu talep reddedilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, davacının gemide çalıştığı dönemi gösterir belge sunulduğu gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur. Söz konusu bozma kararında *“ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, alacaklının, alacağın varlığı ile yasa da belirtilen koşulların oluştuğu yönünde mahkemeye olumlu şekilde kanaat uyandırması gereklidir. Buradaki ispat asıl davadaki gibi kesin ve tam bir ispat olmayıp aynı yasanın 258. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı*

⁶²⁵ Yargıtay 11. HD., E. 2015/12941 K. 2015/12012 T. 16.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021.

⁶²⁶ Aynı yönde bkz.: “Dosyaya sunulan charter partiler, uzlaşma ve ibra sözleşmesi, devir temlik sözleşmesi ile 09/09/2021 havale tarihli dilekçe ekindeki deliller kapsamında Mahkemece alacak ve tutarı yönünden yaklaşık ispat sağlandığı yönünde kanaate varıldığı anlaşılmaktadır. İİK'nın 258. maddesinin 1. fıkrasının 2. cümlesine paralel bir düzenleme getiren ve özel hüküm niteliğindeki TTK'nın 1362. maddesi uyarınca, alacağın deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hususunda mahkemeye kanaat oluşturacak delil gösterilmesi yeterlidir. Kanun'da ihtiyati haciz talebinin kabul edilebilmesi için kesin bir ispatın aranmadığı, yaklaşık ispatın arandığı anlaşılmaktadır. Somut olayda iddiaya konu alacağın deniz alacağı olduğu ve alacağın miktarına ilişkin yaklaşık ispat seviyesinde deliller sunulduğu dikkate alındığında, itiraz eden vekillerinin alacak ve tutarının yargılamayı gerektirdiği, alacak ve tutarının yaklaşık ispat edilemediği yönündeki istinaf nedenleri de yerinde görülmemiştir.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

⁶²⁷ Yargıtay 11. HD., E. 2015/12949 K. 2015/12407 T. 23.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021.

verilebilmesi için mahkemenin "alacağın varlığı hakkında kanaat edinmiş olması" yeterlidir." ifadelerine yer verilmiştir.

6102 sayılı Kanun döneminden önce, alacağın güvence altına alınması için ileri sürülen ihtiyati haciz talepleri, bu alacakların "yargılamayı gerektirdiği" gerekçeleri ile reddedilmekteydi⁶²⁸. TTK m. 1362 hükmünün kabulünden sonra, Yüksek Mahkemenin yaklaşık ispat konusundaki yaklaşımında değişiklik olduğunu söylemek mümkündür⁶²⁹. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁶³⁰ konu olayda gemi tarafından boşaltma limanında eksik yük teslim edildiği gerekçesiyle TTK'nın m.1352/1-h maddesine göre gemide taşınan eşyaya ilişkin zıya veya hasara ilişkin istemlerin "deniz alacağı" hükmünde olduğu ileri sürerek dava konusu gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilmiş, mahkemece dosya üzerinden yapılan incelemeye göre, alacağın likit olmadığı, talebin karşı tarafın savunması alındıktan ve deliller toplandıktan sonra değerlendirilmesinin uygun olacağı, "ihtilaflın yargılamayı gerektirdiği" gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar verilmiştir. Bu karar aleyhine temyiz başvurusu üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, ihtiyati haciz taleplerinde tam bir ispat koşulu aranmayıp, yaklaşık ispatın yeterli

⁶²⁸ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 564; Atamer, C. IV, s. 221.

⁶²⁹ Bununla birlikte çok güncel yüksek mahkeme kararlarında bu gerekçe ile ihtiyati haciz taleplerinin reddedildiği de görülmektedir: "...ihtiyati haciz kararı verilmesi için کافی kanaat verici delillerin sunulması yeterli olup kesin bir ispat aranmamakta ise de; muaccel alacağın varlığı hususunda ihtilaflı bulunması, bu ihtilaflın çözümü yargılamayı gerektirmesi halinde, kanunun aradığı ihtiyati haciz şartlarının oluşmadığının kabulü gerekir." İstanbul BAM, 12. HD., E. 2021/62 K. 2021/55 T. 19.1.2021; Yargıtay 11. HD., E. 2014/11222 K. 2014/13495 T. 10.9.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021. Benzer şekilde İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesi'nin bir kararında, ihtiyati haciz talep eden, dava konusu gemide taşınan alüminyum hidroksit emtiasının sahibinin yük sigortacısı olduğunu, seyir esnasındayken geminin motorunun arızalandığının iddia edilerek sefere devam edemediğini, geminin 30.06.2020 tarihinde şüpheli olarak müşterek avarya ilan ettiğini, kurtarma şirketine kurtarma hizmetine istinaden 70.000.- USD ödeme yapıldığını, olayda kurtarma şartlarının oluşmadığını belirterek ödenen tutarın güvencesi olmak üzere gemi aleyhine ihtiyati haciz kararı verilmesini talep etmiş, yerel mahkemece alacağın yargılamayı gerektirdiği gerekçesiyle talep reddedilmiştir. Yüksek Mahkeme, somut olayda ihtiyati haciz talep eden tarafından dosyaya sunulan belgeler alacağın deniz alacağı olduğu yönünde yaklaşık ispata yeterli olmayıp, alacağın yargılamayı gerektirdiği gerekçesiyle istinaf talepleri esastan reddedilmiştir. İstanbul BAM, 13. HD., E. 2021/38 K. 2021/97 T. 28.1.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021. Karara konu olayda yerel mahkeme dosyadaki bilgi ve belgeler kapsamında yaklaşık ispat koşullarının oluşmadığı düşüncesinde ise, gerekçesinde, bu kanaatin neden oluşmadığı yönünde açıklamalar yer verilmesi gerekirken, matbu şekilde "alacağın yargılamayı gerektirmesi" ifadelerine yer verilmesi isabetsizdir. Zira yaklaşık ispatta hakime geniş takdir yetkisi tanınmakla birlikte, hakim bu takdir yetkisini hangi gerekçelerle kullandığını, hiçbir şüpheye yer vermeyecek şekilde açıkça ortaya koyması gerekir. Yaklaşık ispatta takdir yetkisi bakımından bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 220, 221.

⁶³⁰ Yargıtay 11. HD., E. 2015/5916 K. 2015/7322 T. 29.5.2015. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/11222 K. 2014/13495 T. 10.9.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021.

olduğu ve alacağın varlığının yargılamayı gerektirmesinin işin tabiatında bulunduğu dikkate alınarak yerel mahkeme kararı bozulmuştur. Gerçekten de yaklaşık ispat kuralı üzerinde hiç durulmadan, alacağın yargılamayı gerektirdiği şeklinde matbu gerekçelerle ihtiyati haciz taleplerin reddine karar verilmesi son derece isabetsizdir. Zira alacağın yargılamayı gerektirmesi, TTK m. 1362 hükmünde öngörülen kanaat getirecek delil gösterilmesi şartının yerine getirilmesi halinde ihtiyati haciz kararı verilmesine engel teşkil etmez⁶³¹.

Bununla birlikte şüphesiz yaklaşık kuralı, sadece vakıaları ileri sürüp vakıaların doğruluğunu ortaya koyan delilleri sunmama ya da “ispatsızlık” anlamına gelmemektedir. Kanun koyucu yaklaşık ispatta sadece ispat ölçüsünü düşürmekle birlikte, alacağın ispatlanması şartını ortadan kaldırmamaktadır. Nitekim İstanbul BAM, 12. Hukuk Dairesi’nin kararına⁶³² konu bir olayda, yük sigortacısı, sigortalısının satın aldığı yükte tahliye sırasında yapılan kontrollerde taşınan 172 bobin galvanizli rulodan 60 tanesinin paslanmış olduğu ve hasarlandığının tespit edildiği, yükleme limanında yapılan incelemelerde yükün hasarsız olduğunun belirlendiği, tahliye gözetim raporunda bobinleri gümüş nitrat testine tabi tutulduğu ve gümüş nitrat tespitinin pozitif çıktığı, söz konusu hasar nedeniyle müvekkilince sigortalısına ödemede bulunulduğu, müvekkilinin sigortalısının haklarının halefi olduğunu belirterek dava konusu geminin ihtiyaten haczine karar verilmesini talep etmiş, yerel mahkeme, diğer gerekçelerle birlikte hasarın deniz taşıması esnasında meydana gelip gelmediğinin tespiti hususlarının yargılama sonucunda ortaya çıkacağı, alacağın varlığının ve miktarının yargılamayı gerektirdiği gerekçesiyle ihtiyati haciz talebin reddine karar vermiştir. İhtiyati haciz talep eden yük sigortacısının istinaf başvurusu üzerine Bölge Adliye Mahkemesi, ihtiyati haciz taleplerinde alacağın usul hukuku kurallarına göre kesin bir şekilde ispat edilmesi şartı olmayıp, alacağın varlığı

⁶³¹ “Alacağın yargılamayı gerektirmesinin ihtiyati haciz istenmesine engel oluşturmadığı, alacaklının alacağının bulunduğu dair mahkemeye kanaat verecek kadar delil göstermesinin yeterli olduğu, alacağın tam olarak ispatı gerekmediğinden yaklaşık ispatın yeterli olduğu, Türk Ticaret Kanunu’nun 1353. maddesi ile İcra ve İflas Kanunu’nun 257. maddesi hükümlerine göre muaccel olmuş talep edilen tazminatlar için ihtiyati haciz talep koşullarının mevcut olduğu, Mahkemece isteğin kabulüne karar vermek gerekirken reddine karar verilmesinin hatalı olduğu anlaşılmış...” Bkz. İstanbul BAM, 28. HD., E. 2018/2444 K. 2018/1138 T. 17.7.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021.

⁶³² İstanbul BAM, 12. HD., E. 2020/117 K. 2020/154 T. 6.2.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.09.2021.

hakkında yeterli kanaate sahip olunması için mahkemeye bu konuda delillerin sunulması yeterli olduğu, yüklemeye esas konşimentoda, taşımaya konu eşyanın yükleme öncesi açık alanda depolandığı, yağmur altında yüklendiği kısmen ıslanmış ve paslı olduğu, bazı askı ve bantlar kırılmış ve bazı teleskopik etkiler ve kısmen ezilmiş kenarlar, iç-dış köşe ezilmiş olduğu halde yüklendiğine ilişkin kayıt bulunduğu ve dolayısıyla alacağın varlığı hususunda yaklaşık ispat olgusunun gerçekleşmediği gerekçesiyle istinaf başvurusunun esastan reddine karar vermiştir⁶³³. Söz konusu karar çerçevesinde, yükleme sırasında tanzim edilen konşimentodaki kayıtların aksinin⁶³⁴ yaklaşık olarak dahi ispatlanmadığı anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak, dosyaya sunulan deliller çerçevesinde, hâkimde, ihtiyati haciz talep eden tarafından talebe dayanak oluşturan deniz alacağının varlığı ile bu alacağın parasal karşılığı konusunda, yaklaşık ispat derecesinde kanaat oluşması halinde ihtiyati haciz kararı verilecektir.

e. Deliller

Hukukumuzda delil, tarafların üzerinde anlaşılmadıkları ve uyuşmazlığın çözümünde etkili olabilecek, iddia konusu çekişmeli vakıaların iddia edildiği şekilde gerçekleştiği yönünde hâkimde kanaat oluşturmaya yarayan ispat araçlarını ifade eder⁶³⁵. Dolayısıyla uyuşmazlığın çözümünde etki doğuracak ve çekişmeli hususların ispatı açısından delil gösterilir.

Gemilerin ihtiyati haczinde TTK m. 1362 çerçevesinde ispat ölçüsünün düşürülmüş olması ve ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağın TTK m. 1352/1

⁶³³ Söz konusu karar sonucu itibarıyla isabetli olmakla birlikte, yerel mahkemenin “*tarafların aktif ve pasif husumet ehliyetinin bulunup bulunmadığı, sigorta sözleşmesinin geçerli olup olmadığı, geçerli bir sözleşme uyarınca ödemenin yapıp yapılmadığı, hasara ilişkin süresinde ve geçerli bir ihbarın bulunup bulunmadığı ve hasarın deniz taşıması esnasında meydana gelip gelmediği ve bu hususların yargılamayı gerektirmesi*” şeklindeki gerekçesinde isabet bulunmamaktadır.

⁶³⁴ Nitekim TTK m. 1239/2 hükmünde “*Taşıyan, eşyanın haricen belli olan hâlini konşimentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konşimentoda eşyanın haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır*” düzenlemesi ile, yük hasarında ispat külfeti ancak yükün hasarsız olarak teslim edilmediğine ilişkin kaydın koyulması halinde taşıyan aleyhine değişmektedir. Yük hasarında konşimentonun karine fonksiyonu bakımından bkz. Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, 1. Bası, Ankara 2003, s. 141 vd.

⁶³⁵ Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. Oğuz Atalay, “Delil Kavramı Üzerine”, **Halûk Konuralp’e Armağan**, C. I, Ankara 2009, s. 129-138.

hükmünde öngörülen alacaklarla sınırlı olması, mevcut delil sisteminden sapılmasını gerektirmemektedir⁶³⁶. Dolayısıyla TTK m. 1352/1 hükmünde öngörülen alacaklar bakımından HMK m. 200 hükmünde öngörülen ispat sınırının aşılması halinde, (mesela TTK m. 1352/1(y) hükmünde olduğu gibi) hukuki işlemler bakımından kesin delil aranacak, diğer hallerde takdiri delil sunulacaktır. Bununla birlikte yargılama sırasında HMK’da öngörüldüğü şekilde bir inceleme yapılmayacaktır; gösterilen delillere dayanarak⁶³⁷ alacaklının talebi hakkında kanaat edinilmeye çalışılacaktır⁶³⁸. Burada mahkemece alacaklı tarafın ileri sürdüğü vakıalar ve özellikle bunların genel hayat tecrübelerine uygunluğunu dikkate alarak⁶³⁹ yaklaşık ispat koşulunun gerçekleşip gerçekleşmediği araştırılacaktır.

Kanaatimizce, gemilerin ihtiyati haczinde kesin delille ve senetle ispat kuralı mutlak bir şekilde uygulanmamalı, kesin delil sunulamamasına rağmen iddia edilen vakıanın gerçekleştiği konusunda hâkimde kanaat oluşması halinde, yine de ihtiyati haciz kararı verilebilmelidir⁶⁴⁰. Bu kapsamda söz gelimi gemi satış sözleşmesinde yer alan imzanın sahteliği iddiası ileri sürüldüğünde, sunulan deliller kapsamında

⁶³⁶ Türk hukukunda kanuni delil sistemi kabul edildiği için, davaya bakan hâkim kesin delillerle bağlı iken, takdiri delilleri serbestçe değerlendirebilmektedir (HMK m.198).

⁶³⁷ Delillerin ibrazı bakımından bkz. Güray Erdönmez, “Hukuk Muhakemeleri Kanuna Göre Delillerin Gösterilmesi ve İbrazı”, **İBD**, C. 87, S. 2013/5, s. 15.

⁶³⁸ Kuru, C. 3, s.2507; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 224, 226.

⁶³⁹ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 714. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, önüne gelen bir olayda, liman tarafından sağlanan barınma, romörkaj, pilotaj, tatlı su alımı, elektrik alımı hizmetlerinden doğan alacaklar bakımından, bu hizmetlerin bedelsiz sağlanmasının hayatın olağan akışına uymayacağı gerekçesiyle, ihtiyati haciz talebini reddeden yerel mahkeme kararını bozmuştur. Yargıtay 11. HD., E. 2014/9364 K. 2014/11980 T. 24.6.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.09.2021.

⁶⁴⁰ Nitekim yüksek mahkeme birçok kararında taraflar arasında hukuki işlem olmasına rağmen senetle ispat kuralı aranmadan ihtiyati haciz kararı verilebileceğine işaret etmiştir. Eksik yük teslimine ilişkin talep bakımından konişmento, klas sertifikası, sörvey raporları, bilirkişi raporu, faturaların kanaat oluşturmak için yeterli olduğu yönünde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/13476 K. 2014/14963 T. 1.10.2014. Gemi onarım alacağı bakımından fatura ve servis dosyasının yeterli olduğu yönünde bkz. İstanbul BAM 14 HD. E. 2018/66, K. 2018/49 T. 18.01.2018. Gemi adamı ücret alacağı bakımından “gemi kaptanınca düzenlenen ve gemi maliki şirketin mührünü içeren belge”nin yeterli olduğu yönünde Yargıtay 11. HD., E. 2015/12946 K. 2015/11869 T. 11.11.2015. Yakıt alacağına ilişkin teslimine ilişkin fatura, sevk irsaliyesi, teslim tutanağı, yakıt alım defteri, fotoğrafların yeterli olduğu yönünde bkz. Antalya BAM, 11. HD., E. 2017/561 K. 2017/416 T. 9.5.2017; gemi adamı ücret alacağı için gemi kaptanınca düzenlenen ve gemi maliki şirketin mührünü içerir belgenin yeterli olduğu yönünde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2015/12951 K. 2015/12393 T. 23.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.09.2021. “Talep edenin dosyaya sunmuş olduğu charter partiler ve diğer delilleri kapsamında, alacak dayanağın, gemide yük taşınmasından kaynaklanan alacak olduğu anlaşıldığından, talebe konu alacağın TTK’nın 1352/1. Fıkrasının f ve g bentlerinde sayılan deniz alacaklarında olduğu ve bu alacak için geminin ihtiyaten haczinin talep edilebileceği anlaşılmaktadır.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

mahkemede yaklaşık ispat koşulu gerçekleştiği yönünde kanaat oluşmuşsa, sahtelik incelemesi yapmadan karar verebilecektir⁶⁴¹.

Gemilerin ihtiyati haczinde deniz alacağının ispatına ilişkin araçlar (deliller) bakımından kambiyo senetleri üzerinde özellikle durulması gerekir. Zira TTK m. 1379 hükmü çerçevesinde gemi üzerinde kanunî bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar ile diğer deniz alacaklıları kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapabilirler⁶⁴². Dolayısıyla kanun koyucu kambiyo senedine dayanarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesine imkân tanımıştır. Öte yandan kanun koyucu TTK m. 1362 hükmü çerçevesinde alacaklının, alacağının TTK m. 1352’de sayılan deniz alacaklarından olduğu konusunda mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesini aramaktadır. Oysaki bilindiği üzere kambiyo senetlerinde soyutluk ilkesi geçerlidir. Bu ilke uyarınca alacağın hukuki sebebi (temel ilişki), senet metninden anlaşılmaz. Diğer bir deyişle, kambiyo senedi temel ilişkiye bağlı tutulamaz, temel ilişki ile ilintilendirilemez. Aksi halde, yani taahhüdün temel ilişki ile ilintilendirilmesi halinde, bu durum, senedin/taahhüdün geçerliliğini etkiler ve hükümsüz sayılması sonucunu doğurur; bu emredici bir düzenlemedir (TTK m. 671/1(b); 776/1(b); 780/1(b))⁶⁴³.

Hal böyle olunca deniz alacaklısının ihtiyati hacze dayanak olarak ileri sürdüğü kambiyo senedinin, deniz alacağının güvencesi olarak verilip verilmediği senet metninden anlaşılamayacaktır. Bu durumda kambiyo senedine dayalı olarak ileri sürülen ihtiyati haciz talebini değerlendiren mahkemenin, alacağın ispatı konusunda nasıl hareket edeceği belirsizdir.

Kanaatimizce burada da mahkemece alacaklı tarafın ileri sürdüğü vakıalar ve özellikle bunların genel hayat tecrübelerine uygunluğu dikkate alınarak, senedin verilme sebebinin deniz alacakları ile ilişkili olup olmadığı irdelenmelidir. Söz gelimi gemi adamı alacağına ilişkin olarak TTK m. 1352/1(o) bendi çerçevesinde ihtiyati haciz talebinde bulunuldu ise, mahkemece, ihtiyati haciz talebine dayanak olarak

⁶⁴¹ İhtiyati haciz yargılamasında, alacaklı tarafından ibraz edilen belgelerin gerçekten borçludan sadır olup olmadığının araştırılmasının yapılamayacağı yönünde bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 718.

⁶⁴² Bu konuda bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, VI, B, 2, c, ee.

⁶⁴³ Hüseyin Ülgen / Mehmet Helvacı / Abuzer Kendigelen / Arslan Kaya, **Kıymetli Evrak Hukuku**, 13. Bası, İstanbul 2021, s. 101.

sunulan kambiyo senedinin tarihi, tutarı ve alacaklı tarafından ileri sürülen diğer vakıalar dikkate alınarak temel ilişkisinin gemi adamı ücret alacağı olup olmadığı tespit edilmeli, somut olay çerçevesinde temel ilişki ile kambiyo senedi arasında bir paralellik olup olmadığı göz önünde bulundurularak ihtiyati haciz talebi hakkında karar verilmelidir. Ancak bu halde kambiyo senedinin soyutluğu ile ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağın deniz alacağı olup olmadığının somutlaştırılması şeklindeki iki zıt kutup ortak bir zemine oturtulabilir.

Ne var ki somut olayın özellikleri dikkate alınmadan sadece kambiyo senedi gerekçe gösterilerek ihtiyati haciz kararı verilebilmesi mümkün olamamalıdır. Zira kambiyo senedi, temel ilişkiden soyut olup, salt kambiyo senedi alacağın TTK m. 1352/1 hükmünde öngörülen alacaklardan olup olmadığını ispata yeterli değildir. Dolayısıyla gemiler bakımından kambiyo senedinin asıl fonksiyonu, alacağın ispatına ilişkin araç olmaktan ziyade (şüphesiz diğer vakıalarla desteklenmesi halinde ispat aracı olarak kullanılabilir), TTK m. 1379 hükmü çerçevesinde gemi üzerinde kanunî bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar ile diğer deniz alacaklılarının ihtiyati haczi tamamlayan takipte kambiyo senetlerine mahsus haciz yoluyla takip yapılmasına imkân tanınmasıdır.

3. Rehinle Teminat Altına Alınmış Deniz Alacaklarında İhtiyati Haciz

a. Genel Olarak

Genel icra hukuku anlamında rehin kavramından ne anlaşılabileceği hususu İİK m. 23 hükmünde düzenlemiş olup, kavramın sınırları çizilmiştir⁶⁴⁴. Buna göre İİK'nın uygulanmasında; "ipotek" tabiri ipotekleri, ipotekli borç senetlerini, irat senetlerini, eski hukuk hükümlerine göre tesis edilmiş taşınmaz rehinlerini, taşınmaz mükellefiyetlerini, bazı taşınmazlar üzerindeki hususî imtiyazları ve taşınmaz eklenti üzerine rehin işlemlerini; "taşınır rehni" tabiri, teslimine bağlı rehinleri, TMK m. 940 hükmünde öngörülen rehinleri, ticarî işletme rehnini, hapis hakkını, alacak ve sair

⁶⁴⁴ "Rehin" kelimesinin bu madde ışığı altında yorumlanması gerektiği hakkında bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1037; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 23; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3941.

haklar üzerindeki rehinleri; sadece “rehin” tabiri ise, “ipoteke” ve “taşınır rehini” tabirlerine giren bütün taşınır ve taşınmaz rehinlerini ifade etmektedir⁶⁴⁵.

Genel icra hukuku çerçevesinde bir alacağın takibinin teminat altına alınabilmesi için ihtiyati haciz kararı verilebilmesi⁶⁴⁶, alacağın rehinle teminat altına alınmamış olması halinde mümkündür (İİK m. 257/1)⁶⁴⁷. Alacak rehinle teminat altına alınmışsa, rehinli malın değerinin alacağı karşıladığı oranda ihtiyati haciz istenmesi mümkün değildir; bu durumda ancak rehin teminatı dışında kalan kısım için ihtiyati haciz talep edilebilir⁶⁴⁸. Kanun koyucu, burada, rehin hakkı sahibi alacaklının rehin hakkı sayesinde yeterince teminat altına alındığını göz önünde bulundurarak, ayrıca bir de ihtiyati hacizle korunmasında hukuki yarar görmemiştir⁶⁴⁹.

Genel icra hukukunda kural bu olmakla birlikte, bu kurala belli hallerde bazı istisnalar getirilmiştir⁶⁵⁰. Bu istisnalardan birini oluşturan TTK m. 1353/2 hükmü

⁶⁴⁵ 6102 sayılı Kanun’un kabulünden önce “ipoteke” terimi “gemi ipotekleri”ni de kapsamakta iken, 6103 sayılı Kanun m. 41/2 hükmü çerçevesinde İİK m. 23 hükmünde yapılan değişiklikle söz konusu tanımdan “gemi ipoteği” kavramı çıkarılmıştır.

⁶⁴⁶ Bu konuda bkz. Özkes / Erişir, s. 1264.

⁶⁴⁷ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 712; Kuru, **El Kitabı**, s. 1037; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 347; Üstündağ, **İcra**, s. 407, 408; Akyazan, s. 11; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 348, 349; Özkes / Erişir, s. 1240; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 6; Franko / İzveren / Çalık, s. 402; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 115 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 547, 548; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 488; Yıldırım / Yıldırım, s. 402, 403; Muşul, **C. II**, s. 1288; Deynekli / Saldırım, s. 32; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3940, dn. 61; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 23. Yargıtay 19. HD., E. 2015/14113 K. 2015/17505 T. 16.12.2015; Yargıtay 19. HD., E. 2009/5384 K. 2009/5262 T. 3.6.2009; Yargıtay 2. HD., E. 2016/6596 K. 2017/13236 T. 22.11.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 01.10.2021. Bununla birlikte kanunda rehinden söz edildiği için alacağın rehin dışında başka şahsi teminatla güvence altına alınmış olması halinde, ihtiyati haciz talep edilmesine hukuken bir engel bulunmamaktadır. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 24; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3941. Taşınmaz rehni ile temin edilmiş alacak için ayrıca müteselsil kefil olması halinde, rehin alacaklısı müteselsil kefile karşı haciz veya genel iflas yolu ile takip yapabileceğinden, müteselsil kefil aleyhine ihtiyati haciz kararı verilmesini de isteyebilir. Kuru, **El Kitabı**, s. 1038.

⁶⁴⁸ Üstündağ, **İcra**, s. 485; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 116; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3940, dn. 63. “...ihtiyati hacze karar verilebilmesi için gerekli koşullardan biri de alacağın rehinle temin edilmemiş olması ise de, rehin tutarının borcu ödemeye yetmediği durumlarda bu kısım için ihtiyati haciz talebinde bulunulabilmesi de mümkündür. Bu itibarla, mahkemece rehin tutarının borcun tamamını ödemeye yetip yetmediği hususu üzerinde durularak bir değerlendirme yapılması gerekirken, sırf borcun rehinle teminat altına alınmış olması gerekçe gösterilerek ihtiyati haciz talebinin reddi doğru görülmemiş, hükmün ihtiyati haciz talep eden banka yararına bozulması gerekmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/2077 K. 2016/2270 T. 2.3.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 01.10.2021.

⁶⁴⁹ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 23. İİK m. 257/1 hükmünde böyle bir şart öngörülmemiş olsaydı dahi aynı sonuca ulaşılabileceği yönünde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 116.

⁶⁵⁰ Bu istisnalar bakımından bkz. Deynekli / Saldırım, s. 38; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 122 vd.; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 72; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 24, 25.

çerçevesinde, akdî veya kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından gemilerin ihtiyati haczi mümkündür⁶⁵¹. Dolayısıyla rehinli deniz alacaklarının tamamı bakımından gemilerin ihtiyati haczine olanak tanınmıştır⁶⁵².

Deniz icra hukuku bakımından bu şekilde bir istisna öngörülmesi, esasen bir zorunluluktur⁶⁵³. Zira geminin niteliği gereği yüzergezer bir araç olması nedeniyle, alacaklıya rehin hakkı ile teminat sağlanması halinde dahi, yeterli koruma elde edilememektedir. Gerçekten de donatanın gemiyi deniz ticaretinde kullanması, gemi üzerinde hâkimiyetini devam ettirmesini zorunlu kıldığı gibi ipotekle teminat altına alınan borcun ödenebilmesi bakımından da bir gerekliliktir. Diğer yandan, deniz ticaretinde kullanılan geminin seyrüseferle bağlantılı olarak birçok tehlikeye açık olduğu da tartışmasız bir gerçektir. Dolayısıyla alacaklının hem gemi üzerinde hâkimiyete sahip olamaması⁶⁵⁴, hem de geminin denizcilik faaliyetindeki tehlikelere açık olması nedeniyle, gemi üzerinde tesis edilen ipotek hakkı dahi yeterli teminat sağlamamaktadır⁶⁵⁵. Ayrıca çok zaman borçlunun yegâne malvarlığı gemi olduğundan alacaklının borçlunun başkaca malvarlığı üzerinden alacağını tahsil edebilmesi de mümkün olamayacaktır⁶⁵⁶. Bu sebeple gemi üzerinde alacaklının ipotek hakkına sahip olması, taşınmazların aksine tam bir koruma sağlamaz⁶⁵⁷.

Diğer yandan, ipotekli gemiler açısından ihtiyati haciz yolunun açılmaması, donatanların kredi temin edebilmesini de büyük oranda güçleştirmekte, bu durum

⁶⁵¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Atamer, **C. IV**, s. 173; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458; Yıldırım / Yıldırım, s. 397; Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 47. 6102 sayılı Kanundan önceki dönemde de eTK m. 1242 hükmü çerçevesinde gemi alacaklılarına ilişkin aynı sonuca varan görüş için bkz. Akyazan, s. 12; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1092; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 38, 39. *Yazar*, son derece isabetli bir şekilde, geminin daima hareket halinde bulunan ve yurt içinde dahi nerede bulunduğu tespitini her zaman mümkün olmayan ve kolayca yurt dışına çıkması mümkün olan bir malvarlığı unsuru olduğundan yola çıkarak, (kanunî) rehlin ihtiyati hacze engel olmasının hükmün konuluş amacına aykırı olduğu görüşündedir. Aynı yönde bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 148; Kender / Çetingil, s. 225; Atamer, **Seferden Men**, s. 296 vd. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa İlişkin Adliye Encümeni Mazbatası, m. 1242. Düzenlemenin geminin taşınır ve taşınmazlar karşısındaki özel durumundan kaynaklandığı yönünde bkz. Kender / Çetingil, s. 224.

⁶⁵² Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Atamer, **C. IV**, s. 173.

⁶⁵³ Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 69, 70, 88; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 170; Çağa / Kender, **C. III**, s. 123; Kender / Çetingil, s. 225, 226.

⁶⁵⁴ Gemi ipoteginin teslimine bağlı rehin olmadığı hususunda bkz. Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 59.

⁶⁵⁵ Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 153.

⁶⁵⁶ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 4, 76.

⁶⁵⁷ Türkel, s. 98.

dolaylı olarak donatanlar açısından da olumsuz bir durum yaratmaktadır. İşte bu nedenlerle, kanun koyucu, gemiler bakımından, alacak rehinle teminat altına alınmış olsa dahi, ihtiyati haciz yolunu açmıştır.

b. Rehinli Deniz Alacakları

aa. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar

Gemi alacaklısı hakkı veren alacakların aynı zamanda deniz alacağı olduğu yukarıda belirtilmişti⁶⁵⁸. Bu alacakların temel özelliği, kanundan doğan bir rehin himayesine sahip olmalarıdır. Buna göre gemi alacaklısı, gemi ve eklentisi üzerinde kanunî bir rehin hakkıyla korunmuştur. Bu kanunî rehin hakkı da mutlak, fer'i ve alacağa sıkı sıkıya bağlı hak niteliktedir; bu rehin hakkı, temin edilen alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama veya icra konusu yapılamaz (TTK m. 1377 /1)⁶⁵⁹. Bu rehin hakları taşınır rehni içerisinde yer almaktadır. Bununla birlikte TMK m. 939 hükmünde öngörülen düzenlemeden farklı olarak bu alacaklar üzerinde rehin hakkının tesisi bakımından zilyetliğin devrine ihtiyaç yoktur⁶⁶⁰.

Gemi alacaklısı hakkı veren deniz alacakları bakımından kanunî rehin hakkı söz konusu olmasına rağmen, bu alacaklar bakımından ihtiyati haciz talebinde bulunulabilecektir⁶⁶¹. Zira gemi alacaklısı haklarının düzenlendiği TTK m. 1320 hükmünde yer alan tüm alacaklar, aynı zamanda gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil eden deniz alacakları kategorisindedir⁶⁶².

⁶⁵⁸ Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, d. Gemi alacaklarına ilişkin TTK m. 1320 vd. hükümlerinde, 06.05.1993 tarihinde Cenevre’de kabul edilen “*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*” (Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme) esas alınmıştır. TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 392 (1320 ilâ 1327 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

⁶⁵⁹ Atamer, **C. II**, s. 177, 178; Yıldırım / Yıldırım, s. 397.

⁶⁶⁰ Çağa / Kender, **C. III**, s. 5; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 13; Yazıcıoğlu, s. 177; Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 9; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 446; Sözer, **C. II**, s. 606; Kaner, **C. I-II**, s. 68; Atamer, **C. II**, s. 178.

⁶⁶¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038; Akyazan, s. 13; Üstündağ, **İcra**, s. 408; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 126; Deynekli / Saldırım, s. 35.

⁶⁶² Gerçekten de TTK m. 1320/1(a) hükmü TTK m. 1352/1(o); (b) bendi TTK m. 1352/1(b); (c) hükmü TTK m. 1352/1(c); (d) hükmü TTK m. 1352/1(k) ve (n); (e) hükmü TTK m. 1352/1(a); (f) hükmü de TTK m. 1352/1(i) hükmüne karşılık gelmektedir ve TTK m. 1353 hükmü çerçevesinde ihtiyati hacze konu oluşturacak alacaklardır.

Üstelik gemi üzerinde alınacak ihtiyati haciz, sıra cetvelinde alacaklıya yargılama gideri bakımından öncelik tanımaktadır. Gerçekten de TTK m. 1390 hükmü uyarınca geminin haczinden, hacizde geçen süre boyunca geminin bakımı ve korunmasıyla gemi adamlarının işlerinden, geminin paraya çevrilmesinden, satış tutarının paylaştırılmasından doğan giderler ve harcamalar birinci sıraya kaydedilir. Dolayısıyla gemi alacağına güvence sağlayan rehin hakkının temin ettiği yargılama ve takip giderleri, birinci sıraya giren giderlerin ve harcamaların dışında kalan giderler iken, geminin ihtiyati haczine ilişkin yargılama giderleri cetvelin birinci sırasında yer alacaktır⁶⁶³.

Diğer yandan bu alacaklar gemiyi takip ettiği için⁶⁶⁴, geminin zilyetliğinin ya da mülkiyetinin el değiştirmesi de ihtiyati haciz talep edilebilmesine engel değildir (TTK m. 1369/1(e))⁶⁶⁵. Dolayısıyla kanunî rehin hakkı doğduktan sonra gemi, cebrî icradan başka bir yolla satılmış, kiraya verilmiş, üzerinde intifa kurulmuş veya diğer bir suretle mülkiyeti ya da zilyetliği devredilmiş olsa dahi, devralan üçüncü kişinin yedindeki gemi ihtiyaten haczedilebilir⁶⁶⁶. Bunun gibi gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından gemi malikinden başka geminin kiracısının, yöneticinin, veya işleteninin borçlu olduğu hallerde geminin ihtiyaten haczi mümkün olabilecektir⁶⁶⁷.

⁶⁶³ Atamer, **C. II**, s. 181.

⁶⁶⁴ Yargıtay 11. HD., E. 2014/4229 K. 2014/13934 T. 17.9.2014; Yargıtay 11. HD., E. 2013/8121 K. 2013/22889 T. 16.12.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 02.10.2021. Ayrıca bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, d.

⁶⁶⁵ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Sözer, **C. II**, s. 636. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. aşağı. İkinci Bölüm, III, C, 2.

⁶⁶⁶ “Mahkemece, fatura kapsamında yer alan birkısım alacakların TTK 1320 maddesi gereğince gemi alacağı mahiyetinin bulunduğu, ancak net miktarın çıkartılması ve alacakların gemi mi yoksa deniz alacağı mı olduğu hususunun esas hakkında yapılacak yargılamada ile belirleneceği, bu alacakların gemi alacağı niteliğinde olması halinde TTK 1369/1-e maddesi kapsamında donatan değişse de yeni donatanın borçtan sorumlu olması ihtimalinin bulunduğu, ayrıca yeni donatan ile eski donatının adreslerinin aynı olması dikkate alındığında gemi satış işleminin muvaazalı da olabileceği, dosya kapsamı itibarıyla yaklaşık ispat koşulunun oluştuğu gerekçesi ile itirazın reddine karar verilmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ...” Yargıtay 11. HD., E. 2015/6287 K. 2015/7650 T. 3.6.2015. Aynı yönde Yargıtay 11. HD., E. 2016/14122 K. 2016/9495 T. 12.12.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 02.10.2021.

⁶⁶⁷ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13.

bb. Diğer Rehinli Deniz Alacakları

6762 sayılı eTK döneminde, rehinli alacaklar bakımından ihtiyati haciz istenemeyeceği kuralına eTK m. 1242/2 hükmünde istisna getirilmiş olmakla birlikte, zilyetliğin alacaklıya geçmediği gemi ipotekleri bakımından aynı durum söz konusu değildi. Bu ipotekler bakımından ihtiyati haciz olanağı bulunmamaktaydı. Bu anlamda özellikle kredi vermiş bankalar bu himayeden yoksundu⁶⁶⁸. 6102 sayılı Kanun ile birlikte yalnızca kanundan doğan gemi alacakları için değil, sözleşmeyle kurulan rehin hakları bakımından da ihtiyati haciz yolu açılmıştır (TTK m. 1352/1(v), TTK m. 1353/2)⁶⁶⁹.

Gerçekten de TTK m. 1352/1(v) hükmü ile gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülükler deniz alacakları arasında sayılmış, TTK m. 1353/2 hükmü ile akdî rehinle teminat altına alınmış alacaklar bakımından geminin ihtiyati haczine imkân tanınmıştır⁶⁷⁰. Dolayısıyla TTK m. 1353 hükmü doğrultusunda deniz alacakları için ihtiyati haciz hakkı tanındığından⁶⁷¹, esasen tümü deniz alacağı niteliğinde olan akdî rehin hakları için de aynı hak tanınmış olmaktadır⁶⁷². Nitekim İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁶⁷³ konu olayda, alacaklı banka, karşı tarafla yapılan genel kredi sözleşmesine istinaden borçlunun kredi kullandırıldığını, teminat olarak borçluya ait gemi üzerine ipotek konulduğunu, borcun zamanında ödenmemesi sebebiyle borçluya ihtarname gönderildiğini, hesap kat ihtarı tebliğine rağmen hiçbir ödeme yapılmadığını belirterek gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini talep etmiştir. İlk derece mahkemesi alacağın gemi ipoteği ile zaten teminat altına alındığı gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar vermiştir. Yüksek Mahkeme, söz konusu alacağın TTK m. 1352/1(v) bendi kapsamında deniz alacakları arasında sayıldığı, TTK m. 1353 hükmü çerçevesinde akdî ve kanunî rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları

⁶⁶⁸ Buna ilişkin kapsamlı değerlendirme ve eleştiriler için bkz. Seven, **Gemi İpoteği**, s. 213 vd.

⁶⁶⁹ Atamer, **C. IV**, s. 173.

⁶⁷⁰ Bu talepler bakımından kardeş gemilerin ihtiyati haczinin mümkün olup olmadığı hakkında kapsamlı bilgi için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, II, B, 4, d, bb.

⁶⁷¹ Kender / Çetingil, s. 247, 248; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038.

⁶⁷² Atamer, **C. IV**, s. 173.

⁶⁷³ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2019/1705 K. 2019/1197 T. 27.9.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 02.10.2021.

hakkında da ihtiyati haciz kararı verilebileceği hususlarını gözeterek isabetli bir şekilde yerel mahkeme kararını kaldırmıştır.

İpotekli alacak bakımından ihtiyati haciz talep edilebilmesi için, borçlunun aynı zamanda geminin maliki olması da zorunlu değildir. Gerçekten de sözleşme ile herhangi birinin borcu için gemi üzerinde rehin tesis edilebilmesi mümkündür. Bu durumda üçüncü kişi borcunu ödemediği takdirde alacaklının gemiyi ihtiyaten haczettirmesine katlanmak zorundadır⁶⁷⁴.

Diğer yandan TTK m. 1352/1(m) geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması halinde doğacak alacaklar da deniz alacakları kategorisinde sayılmış, bu alacaklar için ayrıca tersane sahiplerine kanundan doğan ipotek hakkı tanınmıştır⁶⁷⁵. Gerçekten de TTK m. 1013 hükmü uyarınca tersane sahibi, geminin yapımı ve onarımından doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde, bir ipoteğinin tescilini isteme hakkına sahiptir⁶⁷⁶. Bu ipoteğin kurulması hakkında TMK'nın 895 ilâ 897. maddeleri uygulanır. Gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak için, gemi veya yapı siciline şerh verilebilir. Geminin yapımı veya onarımı henüz tamamlanmamışsa, bedelin, tamamlanan işi karşılayan bir kısmı ve bedelin kapsamında olmayan giderler için bir teminat ipoteğinin kurulması istenebilir (TTK m. 1013/2, 3). Söz konusu ipoteğin kurulması ile birlikte TTK m. 1352/1(m) bendinde öngörülen deniz alacağı da kanunî ipotekle teminat altına alınmış olacaktır. TTK m. 1353/2 hükmü çerçevesinde, akdî veya kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından gemilerin ihtiyati haczi mümkün olduğundan, tersaneci ipoteği kapsamında rehinle teminat altına alınan bu alacaklar için de ihtiyati haciz talep edilebilecektir.

⁶⁷⁴ Atamer, C. IV, s. 180.

⁶⁷⁵ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Gülşah Yakşı, **Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı**, 1. Bası, İstanbul 2020, s. 5 vd.; Yazıcıoğlu, s. 227 vd.; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 17; Sözer, C. I, s. 160 vd.; Atamer, C. II, s. 195 vd.; Berk Kapancı, "Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkının Yapı Alacaklısı İpotegi ve Hapis Hakkı ile İlişkisi", **2020 Sonrasında Deniz Ticareti Hukuku ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar**, İstanbul 2021, s. 353 – 427.

⁶⁷⁶ Bu hüküm çerçevesinde tersane sahibi gemi ipoteğinin tescilini talep hakkına sahip olduğundan, burada tescile bağlı kanunî ipotek söz konusudur. Yazıcıoğlu, s. 228; Atamer, C. II, s. 207; Yakşı, s. 69 vd.

cc. Hapis Hakkı

Son olarak taşınır rehni türü olarak kabul edilen⁶⁷⁷ ve kanundan doğan hapis hakkı sahibinin durumunu ayrıca değerlendirmek gerekir. Hapis hakkı, kanunî şartların gerçekleşmesi halinde, alacaklıya zilyetliğinde bulunan ve geri verilmesi gerekli olan borçluya ait taşınır malı geri vermeyerek alacaklının teminatı olarak alıkoyma ve paraya çevirme yetkisi veren aynî bir haktır⁶⁷⁸ (TMK m. 950 – 953). Bu kapsamda gemi de taşınır olarak⁶⁷⁹ hapis hakkının konusunu oluşturabilir⁶⁸⁰. Alacaklı kanunda öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde alacağının güvencesi olarak gemi üzerinde hapis hakkına sahip olabilir^{681, 682}.

TTK m. 1353/2 hükmünde kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından gemi üzerinde ihtiyati haciz istenebildiği ve hapis hakkının da kanundan doğan bir taşınır rehni olduğu düşünüldüğünde, hapis hakkı sahibinin de gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebileceği düşünülebilir. Ne var ki hapis hakkının uygulanması için alacaklının geminin zilyetliğine sahip olması gerektiği için, bu alacaklının ayrıca gemi üzerinde bir de ihtiyati haciz talep etmesinde hukuki menfaati

⁶⁷⁷ M. Kemal Oğuzman / Özer Seliçi / Saibe Oktay – Özdemir, **Eşya Hukuku Kısaltılmış Ders Kitabı**, Mevzuata Uyarlanmış 2. Bası, İstanbul 2019, s. 573. Bu konuda çeşitli görüşler için bkz. Erol Cansel, **Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı**, Ankara 1961, s. 40; Bülent Köprülü / Selim Kaneti, **Sınırlı Aynî Haklar**, 2. Bası, İstanbul 1982-1983, s. 517; S. Sulhi Tekinay, **Menkul Mülkiyeti ve Sınırlı Aynî Haklar**, İstanbul 1994, s. 142; Bilgehan Çetiner, **Hapis Hakkı**, 1. Bası, İstanbul 2010, s. 32 vd.

⁶⁷⁸ Oğuzman / Seliçi / Oktay – Özdemir, **Eşya Hukuku Ders Kitabı**, s. 573, Çetiner, s. 32.

⁶⁷⁹ Sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler bu Kanunun ve diğer kanunların uygulanmasında taşınır eşyadandır (TTK m. 936). Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4015; Muşul, **C. I**, s. 566; Yıldırım / Yıldırım, s. 391. Yargıtay 12. HD, E. 2014/30355, K. 2015/1982, T. 27.01.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.10.2021. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. Atamer, **C. II**, s. 33 vd.

⁶⁸⁰ Bununla birlikte, Milli Gemi Siciline, Yapı Halinde Gemilere Özgü Sicile ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler hapis hakkına konu olmaz. Zira bu gemiler bakımından aynî hakların yalnızca sicil üzerinden takip edilmesi amaçlanmıştır. Atamer, **C. II**, s. 113, 114.

⁶⁸¹ Kerim Atamer, **Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri**, 1. Bası, İstanbul 2012, s. 141 vd.; Türkel, s. 99.

⁶⁸² Alacaklının gemi üzerinde hapis hakkını uygulaması için İİK m. 270 hükmü çerçevesinde hapis hakkı defterinin tutulması gerekmektedir. Bu durumda alacaklılar gemi üzerinde hapis hakkı ile temin edilmiş olan alacaklılar, alacağı doğrudan takip etmek için taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler (TTK m. 1380). Uygulamada özellikle tersane sahiplerinin, yabancı sicile kayıtlı gemiler bakımından tersaneci ipoteğini tescil ettiremediği durumlarda, onarım hizmetlerinin ifası amacıyla kendisine bırakıldığı gemi üzerinde, ödenmeyen tamir bedeli için hapis hakkı uyguladığı görülmektedir.

bulunmamaktadır⁶⁸³. Zira alacaklı, hapis hakkı ile birlikte zaten geminin seferine devam edebilmesini engellemiş olmaktadır. Bu durumda geminin seferine engel olmak için bir de ihtiyati haciz gibi ayrı bir hukuki koruma elde edebilmesini, hukuk düzeninin korumaması gerekir⁶⁸⁴.

Bununla birlikte alacaklının hapis hakkını uygulamak yerine, deniz alacağının takibini güvence altına almak amacıyla gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesi mümkündür. Söz gelimi, geminin tersaneyi işgal etmesi nedeniyle hapis hakkının uygulanmasının tersane bakımından ciddi mali yük teşkil etmesine bağlı olarak, tersanenin hapis hakkı uygulamak yerine, ihtiyati haciz talep edilebilmesine de bir engel yoktur. Bu durumda tersane sahibi hapis hakkı uygulamak yerine, TTK m. 1352/1(m) hükmü çerçevesinde sahip olduğu deniz alacağının takibinin güvencesini sağlamak için gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilecektir. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kurtarma ücreti talebine ilişkin kararına⁶⁸⁵ konu bir olayda, ihtiyati haciz isteyen alacaklı, gemiye kurtarma hizmeti verildiğini, borçludan kurtarma hizmeti teminatı talep edildiğini ancak teminatın yatırılmadığını, geminin kaçma tehlikesi bulunduğunu ileri sürerek, geminin ihtiyati haczine karar verilmesini talep etmiş, yerel mahkemece, kurtarma ücreti alacağından dolayı TTK'nın 1315/1. maddesine göre TMK'nın 950-953 uyarınca kurtarılan diğer eşyada hapis hakkının mevcut olduğu, İİK'nın 257/1. maddesi doğrultusunda rehinle temin edilmiş alacağın ihtiyaten haczinin olanaklı olmadığı, talep edenin hapis hakkı bulunması nedeniyle ihtiyati haciz talebinde bulunmakta hukuki yararının olmadığı gerekçesiyle, talebin reddine karar verilmiştir. Temyiz talebi üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay 11 Hukuk Dairesi, rehin ve/veya hapis hakkı ile geminin ihtiyaten haczinin farklı haklar olduğu, alacaklının bu hakları kullanmakta tercih hakkı bulunduğu, ihtiyati

⁶⁸³ Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, 158. Aksi yönde bkz. Türkel, s. 99. Geminin zilyedi olan kişinin ihtiyati haciz talep etmesinin mümkün olamayacağı doğrultusunda bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 7, 8. Genel ihtiyati haciz bakımından hapis hakkı ile teminat altına alınan alacaklar için ihtiyati haciz talep edilemeyeceği yönünde bkz. Akyazan, s. 12; Kuru, **El Kitabı**, s. 1037, dn. 16'da zikredilen karar; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 24. Buna karşılık *Uyar / Uyar / Uyar*, şahsi teminat bakımından, bu teminat, ihtiyati hacze gerek göstermeyecek derecede kuvvetli teminat olsa da, bu halde ihtiyati haciz talep edilebileceği kanaatindedir.

⁶⁸⁴ Nitekim genel ihtiyati hacizde teslimi bağlı taşınır rehlinin söz konusu olduğu hallerde ihtiyati haciz yoluna başvurulamaması da bu prensibin bir sonucudur.

⁶⁸⁵ Yargıtay 11. HD., E. 2014/8345 K. 2014/11962 T. 24.6.2014. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.10.2021.

haciz isteyen alacaklının ihtiyati haciz talep etmekte hukuki yararı bulunduğu gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur. Dolayısıyla kararda da isabetli olarak belirtildiği üzere, hapis hakkı sahibi alacaklının hapis hakkını kullanmak zorunda olmadan ihtiyati haciz yoluna başvurmasına engel bulunmamaktadır.

Son olarak, hapis hakkına dayanarak yapılan rehnin paraya çevrilmesine yönelik takiplerde, ihtiyati haciz hükümleri arasında yer alan TTK m. 1366 vd.'da düzenlenen koruma tedbirlerine başvurabilmesinin mümkün olup olmadığı üzerinde durmak gerekir. Doktrinde *Türkel*, bu halde ihtiyati hacizde düzenlenen koruma tedbirlerine başvurabilmesine imkân tanınması gerektiği kanaatindedir⁶⁸⁶. Bizce, alacaklının hapis hakkına sahip olması halinde başvuracağı takip yolu, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip olacağı için, ihtiyate hacze ilişkin hükümlerin bu takip için uygulanmasına olanak yoktur⁶⁸⁷. Zira rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte haciz aşaması olmadığı için, ihtiyate hacze ilişkin hükümlerin bu takip için uygulanması, takibin niteliğine uygun düşmez. Nitekim TTK m. 1382 hükmünde sadece kesin hacizde ihtiyati hacze ilişkin hükümlere yollama yapılması da, kanun koyucunun bu iradede olduğunu göstermektedir.

C. İhtiyati Haciz Sebepleri

1. Genel Olarak

Genel icra hukuku bakımından ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için ihtiyati haczi haklı kılacak sebeplerin varlığı aranmakta olup, bu husus, İİK m. 257'de "ihtiyati

⁶⁸⁶ Türkel, s. 99.

⁶⁸⁷ Nitekim Yargıtay da, ihtiyati haciz kararı alınmadıkça hapis hakkında dayalı olarak geminin seferden men edilemeyeceği kanaatindedir: "Somut olayda borçlu hakkında hapis hakkının kullanılması suretiyle doğrudan taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip başlatıldığı, takibin kesinleşmediği, dosya kapsamında alınmış herhangi bir ihtiyati haciz kararı bulunmadan anılan gemi hakkında icra müdürlüğünce kesinleşme öncesi seferden men kararı verildiği görülmüştür. O halde, mahkemece yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda kesinleşme öncesi ihtiyati haciz kararı alınmadan seferden men kararı verilemeyeceği gerekçesiyle şikayetin kabulüne karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile istemin reddi yönünde hüküm tesisi isabetsizdir." Yargıtay 12. HD., E. 2016/25208 K. 2017/15811 T. 19.12.2017. Aynı yönde Yargıtay 12. HD., E. 2019/5510 K. 2020/5410 T. 23.6.2020; İstanbul BAM, 21. HD., E. 2019/2605 K. 2020/1009 T. 18.6.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.10.2021.

haciz şartları” başlığı altında özel olarak düzenlenmiştir⁶⁸⁸. İlgili düzenleme uyarınca ihtiyati haciz talep edilebilmesi için, para alacağının rehinle temin edilmemiş olmasından⁶⁸⁹ başka, vadesinin gelmiş olması ya da vadesi gelmemiş olsa da borçlunun muayyen yerleşim yeri olmaması veya taahhütlerinden kurtulmak amacıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya bizzat kendisinin kaçmaya hazırlanması ya da kaçması veya bu amaçla alacaklının haklarını ihlâl eden hileli işlemlerde bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla para alacağının vadesinin gelmesi ya da gelmese dahi Kanunda öngörülen hallerin oluşması halinde ihtiyati haciz kararı verilebilecek, bu sebeplerin gerçekleşmemesi halinde ise, ihtiyati hacze kararı verilebilmesi mümkün olmayacaktır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından ihtiyati haciz sebepleri, TTK’da özel olarak düzenlenmiştir. Gerçekten de TTK m. 1353/4 hükmü uyarınca, ihtiyati haciz talebine esas teşkil eden alacağın deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebinin gerçekleşmesi bakımından yeterli görülmüştür. Nitekim hükmün gerekçesinde de 1999 tarihli Konvansiyon sistemine uygun olarak, İİK m. 257 hükmündeki ihtiyati haciz talep edilebilmesi için öngörülen şartları değiştirildiği ifade edilmiş, gemiler için kabul edilen özel usule göre, alacağın TTK m. 1352’de sıralanan alacaklardan olması, ihtiyati haciz kararı verilmesi için gerekli ve yeterli bir olarak görülmüştür⁶⁹⁰. Bunun dışında İİK m. 257 hükmündeki ihtiyati haciz talep edebilmek için aradığı şartlar gemilerin ihtiyati haczinde aranmayacağı belirtilmiştir⁶⁹¹. Bununla birlikte, hükmün bir sonraki fıkrasında vadesi gelmemiş deniz alacaklarında, İİK m. 257/2 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde geminin ihtiyati haczinin istenebileceği kabul edilmiştir. Bu kapsamda aşağıda gemilerin ihtiyati haciz sebebi, vadesi gelmiş deniz alacakları ile vadesi gelmemiş deniz alacakları göz önünde bulundurularak irdelenecektir.

⁶⁸⁸ Hukukumuzda Alman hukukunda olduğu şekilde ihtiyati haczi haklı kılacak genel bir tehlike hali öngörülmemiş, bunun yerine ihtiyati haciz sebepleri açık bir şekilde düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 131.

⁶⁸⁹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1037; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3941.

⁶⁹⁰ Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler için bkz. Birinci Bölüm, III, B, 2, c.

⁶⁹¹ Bkz. TTK m. 1353 hükümet gerekçesi.

2. Vadesi Gelmiş Deniz Alacaklarında

Deniz alacağının vadesi gelmiş ve alacak borçlu tarafından ifa edilmemişse, başkaca hiçbir sebep aranmaksızın gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilir⁶⁹². Esasen genel icra hukukunda kabul edilen bu ilke, deniz alacakları bakımından özellik göstermez. Gemilerin ihtiyati haczinde de, kural olarak, ihtiyati haciz kararı verilmesi için alacağın vadesinin gelmesi gerekir.

Alacağın vadesinin gelmesi, alacağın muaccel olmasını ifade eder⁶⁹³. Muacceliyet, her şeyden önce alacaklının borçludan edimin ifasını isteyebileceği, borçlunun da edimi ifa etmek zorunda olduğu zamanı ifade eder⁶⁹⁴. Muacceliyet, borç veya alacağın bir niteliğidir. Alacağı talep hakkı, borcun muaccel olduğu anda doğar⁶⁹⁵. Dolayısıyla muacceliyet borcun doğumundan bağımsızdır. Nitekim sözleşme kurulduğu anda kural olarak borç doğarken, talep hakkı, alacak muaccel olmadığı sürece doğmamaktadır. Borcun ifa edilmesi gereken (muaccel olduğu) zamanın işin özelliklerine ya da iyiniyet kurallarına göre, sonraki bir tarihte olacağı anlaşılmıyorsa, kanunda da bir vade öngörülüşü⁶⁹⁶ değilse, alacak derhal, yani doğumunu takiben

⁶⁹² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 6; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551; Atamer, **C. IV**, s. 174; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 76; Türkel, s. 860. Genel ihtiyati haciz bakımından aynı yönde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1035; Üstündağ **İcra**, s. 407; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 711; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1081, 1082; Akyazan, s. 13; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 132; Deynekli / Saldırım, s. 24; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 32.

⁶⁹³ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3942, dn. 80. Buna karşılık Özekes, vadesi gelmiş alacaklar ile muaccel alacağın farklı olduğundan söz ederek, muacceliyet kavramının vade ile farklarına işaret etmektedir. Bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 132; Muhammet Özekes, “İcra ve İflas Kanunu’nda İhtiyati Hacze İlişkin Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, **YÜHFD** 2004 I/2, s. 448. Aynı yönde Atamer, **C. IV**, s. 174. Kanaatimizce vadesi gelmiş bir alacak, muaccel olduğu için, bu şekilde bir ayırım yapılması isabetli değildir. *Yazar* her ne kadar vade ile muacceliyet kavramlarının farklı olduğuna isabetli bir şekilde işaret etmişse de, hükümde geçen ifade alacağın vadeye bağlı olması değil, vadesinin gelmiş olmasıdır ki, bu da alacağın muaccel olduğu anlamına gelmektedir. Vadenin muacceliyet kapsamında değerlendirilmesi konusunda bkz. Akyazan, s. 13; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 26; Üstündağ, **İcra**, s. 407; Kuru, **El Kitabı**, 1035.

⁶⁹⁴ Oğuzman / Öz, **C. I**, s. 329 vd.; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 27. Bası, Ankara 2022, s. 1075; S. Sulhi Tekinay / Sermet Akman / Haluk Burcuoğlu / Atilla Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 800; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 32.

⁶⁹⁵ “Muacceliyet alacaklı tarafından edimin talep edilebilir ve borçlunun da bu talebe uyararak edimi yerine getirmekle yükümlü olmasını ifade eder.” Bkz. Yargıtay İBK, E. 2016/1 K. 2017/6 T. 27.12.2017. Bkz. RG. 29.06.2018, S. 30463.

⁶⁹⁶ Sözgelimi TBK m. 392 hükmü uyarınca ödünçün geri verilmesi konusunda belirli bir gün ya da bildirim süresi veya borcun geri istendiği anda muaccel olacağı kararlaştırılmamışsa ödünç alan, ilk istemden başlayarak altı hafta geçmedikçe ödünçü geri vermekle yükümlü değildir.

hemen muaccel olur ve ifa kabiliyeti kazanır⁶⁹⁷. Nitekim TBK m. 90 hükmünde “İfa zamanı taraflarca kararlaştırılmadıkça veya hukuki ilişkinin özelliğinden anlaşılmadıkça her borç, doğumu anında muaccel olur.” ifadesi ile bu husus hükme bağlanmıştır.

Bununla birlikte, borcun doğumu ile muaccel olması her zaman örtüşmez⁶⁹⁸. Gerçekten de özellikle gemi tamir sözleşmelerinde, sözleşmenin kurulması sırasında tersanenin tamir borcu doğmakta ise de, tamir süreci az veya çok bir zaman alacağından iş sahibinin edimin ifasını talep hakkı, ancak tamir süresinin sonunda doğacaktır⁶⁹⁹. Çok kere bu konuda sözleşmede özel hükümlere yer verilmekte ise de, taraflar arasında bir mutabakat olmasa dahi, bu durum hukuki ilişkinin özelliğinden anlaşılmaktadır.

Muaccel alacaklar bakımından ihtiyati haciz istenebilmesi için, alacağın muaccel olduğu konusunda tereddüt olmaması gerekir⁷⁰⁰. Alacağın muacceliyeti gerçekleşmemişse ya da bu konuda tereddüt varsa, ihtiyati haciz kural olarak talep edilemez⁷⁰¹. Buna ilişkin yargı kararları incelendiğinde, alacağın muaccel olup olmadığı konusunda tereddüt olduğu durumlarda “alacağın yargılamayı gerektirdiği” gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar verme eğilimi olduğu görülmektedir. Ancak alacağın yargılamayı gerektirmesi ispat hukukuna ilişkin bir mesele olup,

⁶⁹⁷ Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Borçlar Hukuku**, s. 800; Deynekli / Saldırım, s. 24.

⁶⁹⁸ Doktrinde Atamer, alacağın vadesinin gelmiş olmasını, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesindeki “*arising*” (= “doğduğu”) ifadesine dayandırmakta ise de (bkz. Atamer, **C. IV**, s. 174), kanaatimizce bu ifade, alacağın vadesinin gelmiş (muaccel) olması şartını tam karşılamamaktadır. Zira yukarıda da belirtildiği üzere kural olarak alacak doğar doğmaz muaccel olursa da, tarafların anlaşması, işin niteliği ya da kanun hükmü çerçevesinde borcun doğumu ile muaccel olması farklı tarihlerde olabilir. Bu konuda açıklamalar için bkz. Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Borçlar Hukuku**, s. 800 vd.; Deynekli / Saldırım, s. 24.

⁶⁹⁹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Sinan Misili, **Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları**, 1. Bası, İstanbul 2016, s. 297 vd.; Aslıhan Erbaş Açık, **Gemi İnşa Sözleşmesi**, 1. Bası, İstanbul 2013, s. 88 vd.

⁷⁰⁰ Kuru, **C. 3**, s. 2502; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 711; Üstündağ, **İcra**, s. 485; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 26; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 136.

⁷⁰¹ “Talep deniz alacağına ilişkin olduğundan, TTK’nın 1362. maddesi uyarınca da alacağın deniz alacağı olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirici delil gösterilmesi gereklidir. Bu düzenlemeye göre de ihtiyati haciz kararı verilmesi için yeterli kanaat verici delillerin sunulması yeterli olup, kesin bir ispat aranmamakta ise de; muaccel alacağın varlığı hususunda ihtilaf bulunması, bu ihtilafın çözümünün yargılamayı gerektirmesi halinde, kanunun aradığı ihtiyati haciz şartlarının oluşmadığının kabulü gerekir.” İstanbul BAM, 12. HD., E. 2021/1141 K. 2021/1159 T. 13.7.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022. Ayrıca bkz. Deynekli / Saldırım, s. 24, dn. 45.

ihtiyati haciz kararı verilmesine engel teşkil etmez⁷⁰². Nitekim Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁷⁰³ konu olayda, ihtiyati haciz talebinde bulunan, karşı tarafın donatanı olduğu gemide hizmet akdi ile görev yaptığını, maaş ödemelerinin tam ve eksiksiz olarak yapılmadığını, geminin sefere çıkması halinde hak kazandığı maaş ve diğer alacaklarını alamayacağını belirterek gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmiştir. Yerel mahkemece, TTK m. 1353/5 ve İİK m. 257 hükümlerine gerekçeyle yer verilerek, ihtiyati haciz talep edenin sözünü ettiği alacağın ispatının yargılamayı gerektirdiği, borçlunun muayyen yerleşim yeri olmadığına ya da mallarını gizlemeye ya da kaçırmaya çalıştığına ilişkin bir iddiada bulunulmadığı belirtilerek, talebin reddine karar verilmiştir. Yargıtay, talep ekinde çalışma süresi ve ücrete dair belgelerin sunulmuş olduğu, çalışılan süreye ait ücret alacaklarının vadesi gelmiş bir alacak olduğunu, alacağın yargılamayı gerektirmesi ihtiyati haciz istenmesine engel oluşturmadığını, mahkemece vadesi gelmemiş alacaklar için ihtiyati haciz isteme koşulları değerlendirilerek sonuca gidilmesinin hatalı olduğunu belirterek yerel mahkeme kararını bozmuştur. Alacağın muaccel olduğunun ispatı her ne kadar ihtiyati haciz talep eden üzerinde ise de, buradaki ispat yaklaşık olup, mahkemece kanaat oluştuğu durumda ihtiyati haciz kararı verilmelidir. Alacağın ispatının yargılamayı gerektirmesi ihtiyati haciz kararı verilmesine engel teşkil etmez. Zira alacağın tam ispatı yargılamayı gerektirse de, eldeki belgeler çerçevesinde yaklaşık olarak ispat edilen alacağın muaccel olduğu anlaşılmakta ise, ihtiyati haciz talebinin kabulü gerekir⁷⁰⁴.

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi için yaklaşık olarak ispat edilen alacağın deniz alacağı olması yeterli ise de, tabi olduğu maddi hukuk kuralları çerçevesinde, alacağın ileri sürülebilmesi için (protesto, ihtar, yazılı şekil, ihbar gibi) ayrıca başka şartlara ihtiyaç varsa, bu takdirde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için

⁷⁰² Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 2, d, bb.

⁷⁰³ Yargıtay 9. HD., E. 2015/10599 K. 2015/14997 T. 27.4.2015. “(M)ahkemece, gemi kaptanınca düzenlenen ve gemi maliki şirketin mührünü içerir belge uyarınca alacağın varlığının ve muacceliyetinin ihtiyati hacze yeter düzeyde ispatlandığı gözetilerek talebin kabulü yerine reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2015/12947 K. 2015/12361 T. 23.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.10.2021.

⁷⁰⁴ Aynı yönde açıklamalar için bkz. İstanbul BAM, 14. HD., E. 2020/1759 K. 2020/1370 T. 10.12.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.10.2021.

bu şartların gerçekleştiğinin de tespit edilmesi gerekir⁷⁰⁵. Sözgelimi deniz alacağı üçüncü kişiye temlik edilmişse, borç muaccel olduğunda alacağı devralanın ihtiyati haciz talep edebilmesi için, bu devrin yazılı olarak yapılması gerekir (TBK m. 184). Aksi halde, devralan üçüncü kişinin ihtiyati haciz talebi kabul edilmemelidir⁷⁰⁶.

Son olarak belirtilmelidir ki, ihtiyati haciz için alacağın muaccel olması yeterli olup, borçlunun ayrıca temerrüde düşmesi şart değildir⁷⁰⁷. Alacak muaccel ise, borçlunun temerrüde düşmesi için kanunda öngörülen şartlar gerçekleşmese dahi alacaklı gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmelidir.

3. Vadesi Gelmemiş Deniz Alacaklarında

a. Genel Olarak

Yukarıda da açıklandığı üzere kural olarak alacak, borç ilişkisinin kurulması ile doğarsa da, edimin ifası, alacağın talep edilme şartlarının gerçekleşmesi halinde söz konusu olur. Borcun ödenmesini talep de, şüphesiz alacağın muaccel olması halinde mümkündür. Ancak bu halde borçlu, borcunu ifa ile yükümlüdür. Maddi hukuktaki bu prensiplere uygun olarak, ihtiyati haciz de, kural olarak ancak alacağın muaccel olması halinde talep edilebilir.

Kural bu olmakla birlikte, kanun koyucu belli hallerde alacak muaccel olmasa da ihtiyati haczin talep edilebilmesine imkân tanımıştır⁷⁰⁸. Gerçekten de, bir borç ilişkisine girildiğinde, asıl olan tarafların dürüstlük kuralı çerçevesinde borçlarını gereği gibi ifa etmeleridir. Borç ilişkisi kurulduktan sonra henüz tarafların edimlerinin ifasını talep etme zamanları gelmese dahi, tarafların müstakbel edimi tehlikeye düşüren davranışlardan kaçınmaları gerekir⁷⁰⁹. Zira taraflar, borç ilişkisi içerisine

⁷⁰⁵ Atamer, C. IV, s. 174; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551.

⁷⁰⁶ Aynı yönde bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 138.

⁷⁰⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1035, dn. 9'da zikredilen kararlar; Deynekli / Saldırım, s. 24.

⁷⁰⁸ Akyazan, s. 14; Kuru, **El Kitabı**, s. 1038, 1039. Bu durumun ölçülülük ilkesinin ihlali olduğu yönünde bkz. Türkel, s. 283. Uygulamada mahkemelerin vadesi gelmemiş alacaklar nedeniyle ihtiyati haciz kararı vermek konusunda çekingen davrandıkları hakkında bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 52.

⁷⁰⁹ Bu durum daha ziyade sözleşmeye dayanan borç ilişkileri bakımından söz konusudur. Haksız fiil, sebepsiz zenginleşme ve kanundan doğan borç ilişkileri kendi bahislerindeki şartlara tabidir.

girerken, karşı tarafın edimini dürüstlük kuralı çerçevesinde vadesi geldiğinde ifa edeceğine ilişkin olarak haklı beklenti içerisine girer⁷¹⁰. İşte kanun koyucu, İİK m. 257/2 hükmüyle, tarafların bu haklı beklentisine değer atfederek, henüz edimin ifasını talep edebilme imkânı olmadığı bir dönemde (alacağın muaccel olmadığı bir zamanda) borçlunun, alacaklının alacağını vadesinde alabilmesini ciddi bir şekilde tehlikeye düşürmesi veya bu yönde davranışlarda bulunması, bu davranışlara hazırlanması halinde, müstakbel ifanın ve bu ifa için yapılacak müstakbel takibin güvence altına alınması için, belli şartlarla müccel alacaklar bakımından ihtiyati haciz imkânı tanımıştır⁷¹¹.

Vadesi gelmemiş alacaklar bakımından ihtiyati haciz sebeplerine bakıldığında, sebeplerin temelinde, geçici hukuki korumalara hâkim olan, alacaklının alacağına kavuşmasının güvence altına alınması düşüncesinin yattığı görülmektedir⁷¹². Dolayısıyla kanun koyucu, İİK m. 257/2 hükmüyle, muaccel olmayan alacaklar bakımından da ihtiyati haciz yolunu açarak, borçlunun borcun ifasını engelleyici kötüniyetli davranışlarını önlemek istemiştir.

Genel icra hukukundaki bu prensipler gemilerin ihtiyati haczi bakımından da kabul edilmiş, “*Vadesi gelmemiş deniz alacaklarında, İcra ve İflas Kanununun 257 nci maddesinin ikinci fıkrasında öngörülen şartlar gerçekleştiği takdirde geminin ihtiyati haczi istenebilir.*” şeklindeki TTK m. 1353/5 hükmüyle, vadesi gelmemiş deniz alacakları bakımından da İİK m. 257/2 hükmündeki şartların⁷¹³ gerçekleşmesi halinde ihtiyati haciz talep edilebilmesine imkân tanınmıştır⁷¹⁴.

⁷¹⁰ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 142.

⁷¹¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038, 1039; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1082; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 143.

⁷¹² Üstündağ, **İcra**, s. 486. Bu hükümlerin İİK m. 177/1 hükmünde öngörülen doğrudan iflas sebepleri ile büyük oranda paralellik arz ettiği, ancak ihtiyati haciz sebeplerinin daha somut olduğu yönünde bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 144.

⁷¹³ Kanunda öngörülen bu şartlar sınırlı olarak sayılmış olup, bunların yorum yoluyla genişletilmesi mümkün değildir. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 29; Üstündağ, **İcra**, s. 486; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 144.

⁷¹⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038. “*Talep, ihtiyati haczin kaldırılması istemine ilişkin olup, mahkemece alacağın deniz alacağı olmadığı ve muaccel olmadığı gerekçesi ile istem kabul edilerek ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmiştir. Ancak, davacı, gemide taşınan malın hasarlandığını ve bu nedenle dava dışı sigorta şirketinin kendisinden hasar bedelini talep ettiğini iddia etmiş olup, 6102 sayılı TTK'nın 1352/h fıkrası gereğince gemide taşınan bagaj dahil eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin ziya veya hasardan kaynaklanan alacak deniz alacağı olup, aynı Yasa'nın 1353/5 maddesi gereğince de vadesi gelmemiş deniz alacaklarında İİK 257/2 fıkrasında öngörülen şartların gerçekleşmesi*

Belirtilmek gerekir ki, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemenin kaynağını teşkil eden 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1353/5 hükmünü karşılayan bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple TTK m. 1353/5 hükmü, Taslağın ilk versiyonunda yer almamış, doktrinde yapılan eleştiriler çerçevesinde vadesi gelmemiş alacaklar bakımından İİK m. 257/2 hükmüne gönderme yapılmıştır⁷¹⁵. Söz konusu eklemenin son derece isabetli olduğuna işaret etmek gerekir. Zira bu ekleme olmasaydı, vadesi gelmemiş bir alacak için hangi şartlarla ihtiyati haciz kararı verilebileceği konusunda tereddüt oluşacaktı⁷¹⁶. Mevcut düzenlemedeki bu gönderme çerçevesinde, genel icra hukukundaki İİK m. 257/2 düzenlemesinin gemilerin ihtiyati haczi bakımından da aynen uygulanması söz konusu olacaktır.

Hal böyle olmakla birlikte, TTK m. 1353 hükmünde, İİK m.257/3 hükmüne yönelik bir atfa yer verilmemesi sebebiyle, vadesi gelmemiş bir deniz alacağına dayanılarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiğinde, ihtiyati haciz alacaklısının alacağının muaccel olup olmadığı konusunda tereddüt oluşmaktadır. Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi açısından böyle bir atfa yer verilmemesi isabetli olmamıştır. Zira bu konuda gemilerin ihtiyati haczi bakımından genel ihtiyati hacizden farklı bir esasın benimsenmesini haklı kılacak bir sebep bulunmamaktadır⁷¹⁷. Bununla birlikte, böyle bir atfa yer verilmemiş olsa dahi, TTK m. 1351 hükmü çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından da aynı sonuca varılması ve vadesi gelmemiş bir alacak için

halinde ihtiyati haciz istenebilir. Bu durumda mahkemece Yasa'daki düzenlemeler gözönüne alınarak İİK 257/2 maddesindeki şartların gerçekleşip gerçekleşmediği incelenerek bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmiş olması doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/5594 K. 2016/5577 T. 23.5.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 10.10.2021. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/9738 K. 2016/7962 T. 10.10.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.12.2021.

⁷¹⁵ TTK'da bu şekilde bir düzenleme yapılması Konvansiyon'un sistemine aykırılık teşkil etmemektedir. Zira Konvansiyon'da açık bırakılan hususlarda ihtiyati haczin talep edildiği ülkenin düzenlemeleri esas alınacaktır. Bu konuda değerlendirmeler için bkz. Atamer, C. IV, s. 175. Aksi yönde değerlendirmeler için Türkel, s. 272.

⁷¹⁶ Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 275; Türkel, s. 272. Yazarlar bu ihtimalde vadesi gelmemiş alacaklar bakımından tıpkı vadesi gelmiş alacaklar gibi hiçbir sınırlama olmaksızın geminin ihtiyaten haczine karar verileceği görüşündedirler. Kanaatimizce bu halde dahi, TTK m. 1351 hükmü çerçevesinde İİK m. 257/2 hükmünün uygulama alanı bulabileceği yönünde savunma yapılabilmesi mümkün olabilir.

⁷¹⁷ Burada İİK m. 257/2 hükmüne atıf yapılmışken İİK m. 257/3 hükmüne atıf yapılmamasının, kanun koyucunun bilinçli bir tercihinin olmadığı kanaatindeyiz.

kanuni şartlar çerçevesinde ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, alacağın ihtiyati haciz alacaklısı bakımından muaccel hale geldiğinin kabul edilmesi gerekir.

Sonuç olarak, vadesi gelmemiş deniz alacağına dayanarak gemilerin ihtiyati haczi bakımından da, kural olarak, İİK m. 257/2'deki şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Genel kural bu olmakla birlikte, ipotek alacaklısının haklarının tehlikeye düşmesi halinde ipotek alacaklısının gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesi bakımından TTK m. 1030/2 hükmünde İİK m. 257/2 hükmünden farklı bir düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre, malikin gemiyi işletme tarzı sonucu olarak, ipoteğin sağladığı teminatı tehlikeye düşürecek şekilde gemi veya tesisatının kötüleşmesinden veya ipotekli alacaklının haklarının başkaca tehlikeye girmesinden kaygı duyulur ya da üçüncü kişiler tarafından yapılacak bu gibi müdahaleye ve tahribata karşı malik gerekli önlemleri almazsa, alacaklının istemi üzerine, mahkemece TTK m. 1353 uyarınca geminin ihtiyaten haczine karar verilir (TTK m. 1030/2)⁷¹⁸. Dolayısıyla bu halde artık İİK m. 257/2 hükmündeki şartlar aranmadan, TTK m. 1030/2 hükmü uyarınca geminin ihtiyati haczi mümkündür⁷¹⁹.

b. Vadesi Gelmemiş Deniz Alacağı

TTK m. 1353/5 hükmü çerçevesinde gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, İİK m. 257/2 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi yanında, henüz vadesi gelmemiş de olsa, talebe esas teşkil eden bir deniz alacağının yaklaşık ispat düzeyinde de olsa ortaya konulması gerekir.

Deniz alacağının vadeye bağlanması halinde, TTK m. 1353/5 hükmü gereğince İİK m. 257/2 şartlarla ihtiyati haciz kararı verilebilmekle birlikte, alacağın koşula bağlanması halinde nasıl bir yol izleneceği konusunda yasa hükmünde açıklık bulunmamaktadır⁷²⁰. Konunun ikili bir ayırım yapılarak değerlendirilmesi uygun olacaktır.

⁷¹⁸ Sözer, C. I, s. 180.

⁷¹⁹ Atamer, C. IV, s. 176; Özekes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 552; Sözer, C. I, s. 180.

⁷²⁰ Koşul kavramı bakımından bkz. Lale Sirmen, *Türk Özel Hukukunda Şart*, 1. Bası, Ankara 1992, s. 53 vd.; M. Kemal Oğuzman / Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, 15. Bası, İstanbul 2020, s. 507 vd.; Eren, s. 1313 vd.; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, *Borçlar Hukuku*, s. 330 vd.

Deniz alacağının bozucu koşula bağlanması durumunda, alacağın doğumundan koşulun gerçekleşmesine kadar alacak hüküm ve sonuçlarını doğurduğu için, bu alacaklara dayanarak ihtiyati haciz talep edilebilmesi mümkündür. Zira TBK m. 173/2 hükmü uyarınca, “*Bozucu koşula bağlanmış sözleşmenin hükümleri, koşulun gerçekleştiği anda ortadan kalkar*”. Kanun hükmünde koşula bağlı sözleşme hükümleri bakımından öngörülen bu kural, koşula bağlı alacaklar bakımından da geçerlidir. Dolayısıyla bozucu koşula bağlı bir alacak, koşul gerçekleşinceye kadar geçecek dönemde, koşula bağlı olmayan bir alacak için geçerli olan tüm hüküm ve sonuçlara tabidir⁷²¹. Bu anlamda deniz alacağının bozucu koşula bağlı olması da, diğer şartların gerçekleşmesi halinde, alacağın talep ve dava edilmesine engel değildir⁷²². Hal böyle olunca bu alacaklar bakımından, TTK m. 1353/5 hükmü gereğince ihtiyati haciz yolu da açık olacaktır⁷²³. Sözgelimi gemi yönetim sözleşmesinde gemi yöneticisine başlangıçta ödenecek ücret alacağının yöneticinin rekabet yasağını ihlal etmesi⁷²⁴ halinde sona ereceğinin kararlaştırıldığı durumlarda, ücret alacağı bozucu koşula bağlanmıştır. Bu halde gemi yöneticisi, koşul gerçekleşene kadar ücret alacağını talep edebileceği için, diğer koşulların da gerçekleşmesi halinde, TTK m. 1352/1(i) kapsamında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilecektir.

Bununla birlikte, alacağın bağlandığı koşulun geciktirici koşul olması halinde, alacak, ancak koşul gerçekleştikten sonra hüküm ve sonuçlarını doğuracağı için⁷²⁵, koşul gerçekleşene kadarki dönemde, koşula bağlı deniz alacağına dayanarak gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilip edilmeyeceği hususu üzerinde ayrıca durulması gerekir. Örneğin gemi onarım sözleşmesi kapsamında yüklenici tersanenin tamir alacağının ödenmesinin, geminin tamir sonunda sözleşmede kararlaştırılan klas

⁷²¹ Sirmen, *Şart*, s. 179; Oğuzman / Öz, *C. II*, s. 530; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, *Borçlar Hukuku*, s. 330; Eren, *Borçlar Hukuku*, s. 1329.

⁷²² Sirmen, *Şart*, s. 180; Oğuzman / Öz, *C. II*, s. 531; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, *Borçlar Hukuku*, s. 330.

⁷²³ Genel icra hukuku bakımından aynı yönde bkz. Kuru / Aydın, *İcra ve İflâs Hukuku*, s. 348; Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 144, 145; Muşul, *C. II*, s. 1291 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 403; Atalı / Ermenek / Erdoğan, *İcra ve İflâs Hukuku*, s. 490, 491. İhtiyati tedbirler bakımından bkz. Erişir, *İhtiyati Tedbir*, s. 186.

⁷²⁴ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Şeker – Öğüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi*, s. 115.

⁷²⁵ Sirmen, *Şart*, s. 171; Oğuzman / Öz, *C. II*, s. 521, 522; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, *Borçlar Hukuku*, s. 330; Eren, *Borçlar Hukuku*, s. 1326.

sertifikasını alması koşuluna bağlanması halinde⁷²⁶, bu sertifikanın temin edilmesinden önce, İİK m. 257/2 hükmündeki şartların gerçekleştiğinden bahisle, tamir (deniz) alacağı için TTK m. 1352/1(m) hükmü kapsamında, tamire konu gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilecek midir?

Genel ihtiyati haciz açısından konuya bakıldığında, geciktirici koşula bağlı alacaklarda alacak, ancak koşulun gerçekleşmesi halinde hüküm ve sonuçlarını doğuracağından, koşul gerçekleşmesine kadarki dönem için koşula bağlı alacağa dayanarak ihtiyati haciz talep edilebilip edilemeyeceği konusunda doktrinde iki görüş bulunmaktadır. İlk görüşe göre, geciktirici koşula bağlı alacak için ihtiyati haciz talep edilemez⁷²⁷. Zira TBK m. 170/2 hükmü uyarınca aksi kararlaştırılmamışsa, geciktirici koşula bağlı alacak, ancak koşulun gerçekleştiği andan başlayarak hüküm ifade eder. Her ne kadar hukuki işlem koşulun gerçekleşmesinden önce meydana gelmişse de, bu işlemin alacaklı lehine hak doğurup doğurmayacağı belli değildir. Bu nedenle de bu alacaklar bakımından cebri icra yoluna başvurulması mümkün değildir⁷²⁸.

⁷²⁶ Doktrinde klas kuruluşları, gemi ve diğer deniz yapılarının tasarlanması, inşa aşaması ve sonrasında tekne, makina ve donanım emniyeti için uyulması gereken teknik kuralların belirlenmesi; söz konusu yapıların, bu kurallar ile devlet tarafından tanınan yetki çerçevesinde uluslararası sözleşmeler ve iç hukuktaki emredici düzenlemelere uygunluğunu inceleme, denetleme ve belgeleme faaliyetlerinde bulunan kuruluş olarak tanımlanmakta olup (bkz. Serdar Koyuncu, **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, 1. Bası, İstanbul 2008, s.32), deniz ticaretinde önemli yer tutan bu kuruluşlar, genel olarak, 10 Haziran 1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik'te düzenlenmiştir. Deniz ticareti uygulamasında bu kuruluşların düzenledikleri sertifikalar geminin fiziki durumu ve güvenliği ile ilgili önemli bilgiler içerdiği için birçok işlemde bu belgeler esas alınmaktadır. Bu nedenle gemi inşa ve tamir sözleşmelerinde gemilerin klas standartlarına uygun şekilde inşa ve tamir edilmesine büyük önem verilmektedir. Bu kuruluşlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Kalpsüz, Turgut, "Türk Loydu", **Standard** 1965, Sayı: 40, s. 13; Turgut Kalpsüz, "Türk Loydu", **Gemi Mecmuası** 1965, Sayı: 19, s. 2-3, 8; Kalpsüz, C. I, s. 152; Okay, C. I, s. 114; Kerim Atamer / Duygu Damar, "The CMI/IACS Initiative to Unify Rules on the Liability of Classification Societies", **Uğur Alacakaptan'a Armağan, C. 2**, İstanbul 2008, s. 71; Tuba Akçura Karaman, "Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with Reference to Turkish Swiss German and US Law", **Journal of Maritime Law and Commerce**, 42, (2011), s. 125-158; Jürgen Basedow / Wolfgang Wurmnest, **Third-Party Liability of Classification Societies, A Comparative Perspective**, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer 2005; Koyuncu, s. 40 vd.; Duygu Damar, **Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2005.

⁷²⁷ Üstündağ, **İcra**, s. 408.

⁷²⁸ Karş. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 145; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 489. Koşula bağlı alacaklar bakımından genel olarak ihtiyati haciz talep edilemeyeceği yönünde ayrıca bkz. Akyazan, s. 13; Üstündağ, **İcra**, s. 408; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 22.

Doktrinde ağırlıkta olan diğer bir görüşe göre, geciktirici koşula bağlı alacaklar için ihtiyati haciz talep edilebilir⁷²⁹. Bu görüşün dayanağı TBK m. 171 hükmü olup, buna göre koşul gerçekleşinceye kadar borçlu, borcun gereği gibi ifasını engelleyecek her türlü davranıştan kaçınmakla yükümlüdür. Koşula bağlı hakkı tehlikeye düşürülen alacaklı, alacağı koşula bağlı olmayan alacaklıların haklarını korumak üzere başvurabilecekleri önlemleri alabilir. Dolayısıyla kanun koyucu alacağın tehlikeye düşmesi halinde, koşul yokmuş gibi alacaklının haklarını koruyacak her türlü tedbiri alabilmesine imkân tanımıştır. Bu görüş taraflarına göre, bu tedbirlerin kapsamına ihtiyati haciz de girmektedir⁷³⁰. Bununla birlikte, bu halde borç, İİK m. 257/3 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz talep eden açısından muaccel hale geleceğinden, şart gerçekleşmeden doğup doğmadığı dahi belli olmayan alacağın muaccel olması gibi çelişkili bir sonuç doğacaktır. Öte yandan henüz koşul gerçekleşmeden ihtiyati haciz kararı verildiğinde, koşula bağlı bir alacağın ifası ancak koşul gerçekleştiğinde mümkün olabileceğinden, ihtiyati haczin tamamlanması aşamasında alacaklının esasa ilişkin talebi reddedilecektir. Bu durumda ihtiyati haciz kararı haksız hale gelecektir⁷³¹.

Yargıtay 2017 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararında, geciktirici koşula bağlı alacakta hukuki işlemin hükümlerini doğurması, koşulun gerçekleşmesine bağlı olduğundan koşul gerçekleşmedikçe alacak için ihtiyati haciz kararı verilmesine imkân olmadığı sonucuna ulaşmıştır⁷³².

Kanaatimizce de, gerek genel ihtiyati haciz bakımından gerekse de gemilerin ihtiyati haczi bakımından geciktirici koşula bağlı alacaklar için koşul gerçekleşmedikçe ihtiyati haciz kararı verilmesi mümkün olamamalıdır. Zira koşul gerçekleşmedikçe alacak hüküm ve sonuçlarını doğurmayacağından, cebri icraya da konu edilemeyecektir. Kaldı ki bu halde, TTK m. 1351 ve İİK m. 257/3 doğrultusunda

⁷²⁹ Sirmen, **Şart**, s. 138 vd., 152; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 145 vd.; Oğuzman / Öz, **C. II**, s. 523; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 489; Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 186.

⁷³⁰ Oğuzman / Öz, **C. II**, s. 523.

⁷³¹ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 145. Sirmen, bu sakınca nedeniyle, ihtiyati hacze esas teşkil eden koşula bağlı alacağa ilişkin koşulun, ihtiyati haczi tamamlayan merasime ilişkin yasal süre içerisinde gerçekleşeceğinin öngörülmesi halinde ihtiyati haciz kararının verilebilmesinin mümkün olduğu kanaatindedir. Sirmen, **Şart**, s. 140.

⁷³² Yargıtay İBK, E. 2016/1 K. 2017/6 T. 27.12.2017. Bkz. RG. 29.06.2018, S. 30463.

muaccel hale gelmiş bir alacağın şarta bağlı olması gibi çelişkili bir sonuç doğacaktır. Benzer şekilde ihtiyati haczin tamamlanması için işletilecek prosedür içerisinde şartın gerçekleşmemesi halinde, esas talebin reddine bağlı olarak ihtiyati haciz de haksız hale gelecektir. Tüm bu hususlar dikkate alındığında, geciktirici koşula bağlı alacaklar bakımından koşul gerçekleşmedikçe ihtiyati haciz yolunun açılmasına da imkân olmamalıdır.

Bu açıklamalar çerçevesinde yukarıdaki örneğe dönülecek olursa, sözleşmede belirlenen klas sertifikası alınmadan alacak cebri icraya konu edilemeyeceğinden, tersanenin beklenen alacak hakkı için TTK m. 1352/1(m) bendi kapsamında ihtiyati haciz talep edilebilmesi de mümkün olmamalıdır.

c. Borçlunun Belirli Bir Yerleşim Yerinin (İkametgâhının) Olmaması

İİK m. 257/2 hükmünde borçlunun yerleşim yerinin bulunmaması, vadesi gelmemiş alacaklarda ihtiyati haciz sebebi olarak görülmüştür⁷³³. Burada kanun koyucu, borçlunun belirli bir yerleşim yeri olmamasını, alacaklının alacağına ulaşması bakımından soyut bir tehlike olarak kabul etmiştir⁷³⁴.

Yerleşim yeri, TMK m. 19-22 hükümlerinde düzenlenmiş olup, doktrinde genellikle “bir kişinin hayat faaliyetleri ve ilişkilerinin merkezi olan yer” olarak tanımlanmaktadır⁷³⁵. Yerleşim yeri kavramı, önemine binaen herkesin bir yerleşim yerine sahip olmasını zorunlu kılmaktadır (TMK m. 20/2, 21). Bunun yanında,

⁷³³ Akyazan, s. 14, 15; Kuru, **El Kitabı**, s. 1039; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 49; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3949; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458.

⁷³⁴ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 30, 31; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 77. Burada somut bir tehlikenin aranmayacağı yönünde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 155.

⁷³⁵ M. Kemal Oğuzman / Özer Seliçi / Saibe Oktay-Özdemir, **Kişiler Hukuku**, 19. Bası, İstanbul 2020, s. 145; S. Sulhi Tekinay, **Medeni Hukuka Giriş Dersleri**, 4. Bası, İstanbul 1984, s. 294; Bilge Öztan, **Kişiler Hukuku Gerçek Kişiler**, 11. Bası, Ankara 2021, s. 453; Mustafa Dural / Tufan Ögüz, **Türk Özel Hukuku C. II Kişiler Hukuku**, 22. Baskı, İstanbul 2021, s. 195; Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 39, 40. “Yerleşim yeri bir kimsenin sürekli kalma niyetiyle oturduğu yerdir.” (TMK m. 19/1). “Tüzel kişinin yerleşim yeri, kuruluş belgesinde başka bir hüküm bulunmadıkça işlerinin yönetildiği yerdir.” (TMK m. 51).

Deniz alacaklarının vasıflandırılmasına ilişkin yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, “yerleşim yeri” bağlama noktasının vasıflandırılmasında da Türk hukukunun esas alınması gerektiği düşüncesindeyiz.

hukukumuzda ancak tek bir yerleşim yeri bulunması ilkesi de yer almaktadır⁷³⁶. İşte bu gerçekten hareketle, doktrinde, İİK m. 257/2 hükmündeki borçlunun yerleşim yeri (ikametgâhı) kavramının mutad mesken olarak anlaşılması gerektiği belirtilmektedir⁷³⁷. Kanaatimizce de hükümde geçen ikametgâh kavramının, gerçek kişiler bakımından mutad mesken olarak anlaşılması uygun olacaktır⁷³⁸.

Mutad mesken, bugün genel olarak kabul gören görüş çerçevesinde, bir kimsenin belirli bir yerde, o yeri hayat ilişkilerinin merkezi yapmaya yetecek kadar, kısa veya uzun, belirli bir süre oturması olarak tanımlanmaktadır⁷³⁹. Buna göre bir yerin mutad mesken sayılması için kişinin fiilen oturması ve ayrıca da bu durum hayat ilişkilerinin merkezi sayılacak kadar devam etmesi gerekmektedir.

Türkiye’de mutad mesken olmamakla birlikte, yabancı ülkede yerleşim yeri olanlar bakımından İİK m. 257/2, b.1 hükmünün uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır. Doktrindeki çoğunluk görüşüne göre, borçlunun yabancı bir ülkede yerleşim yeri varsa, Türkiye’de yerleşim yeri bulunmadığından bahisle vadesi gelmemiş alacağa dayanarak ihtiyati haciz talep edilemez⁷⁴⁰. Buna karşılık *Ekşi*, yabancı ülkedeki yerleşim yerinin tespitindeki sorunlara işaret ederek, Türkiye’de belirli bir yerleşim yeri olmamasının vadesi gelmemiş alacaklar bakımından ihtiyati haciz sebebi olması gerektiği kanaatindedir⁷⁴¹. Kanaatimizce mevcut düzenleme

⁷³⁶ Oğuzman / Seliçi / Oktay-Özdemir, **Kişiler Hukuku**, s. 156; Tekinay, **Medeni Hukuk**, s. 294; Dural / Ögüz, s. 196. “Bir kimsenin aynı zamanda birden çok yerleşim yeri olamaz.” (TMK m. 19/2). Bu konuda bkz. Öztan, s. 457, 458.

⁷³⁷ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 350; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 50; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 149. *Akyazan*, bir kimsenin TMK’ın kabul ettiği anlamda bir yerleşim yeri mevcut olmasa dahi ticari işlemlerini veya sanatını icra ettiği belirli bir merkezi mevcutsa bu durumda İİK m. 257/2, b.1’in uygulanmayacağı kanaatindedir. Bkz. *Akyazan*, s. 15. *Deynekli / Saldırım* da aynı gerekçelerle hükümde öngörülen yerleşim yeri kavramının TMK’da düzenlenen yerleşim yeri kavramından daha geniş olduğu düşüncesindedir. Bkz. *Deynekli / Saldırım*, s. 42. Aynı yönde bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 49. Bu kavramın borçlunun “belli bir adresinin bulunmaması” şeklinde anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1082.

⁷³⁸ Gerçekten de yerleşim yeri fiili durumu yansıtmaktan ziyade hukuki bir kavram olduğu gibi yerleşim yerinin bulunması kanun gereği zorunlu olduğu için hüküm, ancak mutad mesken olarak anlaşılması halinde işlerlik kazanabilecektir.

⁷³⁹ Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 45.

⁷⁴⁰ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 30; Deynekli / Saldırım, s. 42; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 49; Türkel, s. 276; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 150. *Son yazar*, borçlunun yerleşim yerinin yurt dışında olmasının ihtiyati haciz sebebi olarak kabul edilmesi yönünde bir düzenleme yapılmasını önermektedir. bkz. s. 153.

⁷⁴¹ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 78.

çerçevesinde hükmü Türkiye ile sınırlı uygulamak mümkün gözükmemektedir. Zira kanunda bu şekilde bir ayrıma yer verilmemiştir.

Hal böyle olmakla birlikte, gerçek kişiler bakımından söz konusu olabilecek bu tartışmanın gemilerin ihtiyati haczi bakımından pratik bir değer taşımadığına da işaret etmek gerekir. Zira gemilerin ihtiyati haczinde gemilerin maliki hemen daima bir tüzel kişiliktir. Tüzel kişiler bakımından ise mutad mesken kavramından söz edilemez⁷⁴². Dolayısıyla TTK m. 1353/5 atfıyla uygulama alanı bulan İİK m. 257/2 hükmünde öngörülen “yerleşim yeri”, gemilerin ihtiyati haczi bakımından, geminin maliki olan tüzel kişinin kuruluş belgesinde başka bir hüküm bulunmadıkça, bu tüzel kişinin işlerinin yönetildiği yer olarak anlaşılmalıdır (TMK m. 51). Mutad mesken kavramına ilişkin olarak yukarıda belirtildiği üzere, kurulu bulunduğu ülkenin Türkiye dışında olması halinde dahi İİK m. 257/2 hükmü uygulanmamalıdır.

Deniz ticaretinde sıkça başvurulanan “bir gemi bir şirket” (“one ship – one company”) uygulaması⁷⁴³ dikkate alındığında, çok kere tüzel kişinin merkezi aynı zamanda geminin bağlama limanına⁷⁴⁴ tekabül edecektir (TTK m. 946)⁷⁴⁵. Her geminin bağlama limanı olmak zorunda olduğundan⁷⁴⁶, gerçek kişi gemi malikleri dışında, İİK m. 257/2, b.1 hükmünün, gemilerin ihtiyati haczi bakımından pratik bir değeri bulunmamaktadır.

⁷⁴² Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, “*Olağan oturma yeri kavramı ise TMK.’nın 1. Kitabı’nda gerçek kişiler için tanımlanmış (20.m.), tüzel kişiler başlığını taşıyan 2. Kısım’nda (47-117.m.) oturma yeri kavramına yer verilmemiştir. O halde oturma yeri kavramı sadece gerçek kişilere özgü bir kavram olup, bir tüzel kişinin olağan oturma yerinden söz edilemez.*” ifadeleri ile, mutad mesken kavramının tüzel kişiler bakımından uygulanamayacağını kabul etmektedir. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2012/2110 K. 2012/3915 T. 15.03.2012 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 16.10.2021.

⁷⁴³ Bu konuda bkz. Atamer, “Şirketler Topluluğu” s. 163 – 164; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 4, 76; Christodoulou, s. 1 vd.; Türkel, s. 147.

⁷⁴⁴ Bağlama limanı kavramı bakımından bkz. Yazıcıoğlu, s. 59; Çağa / Kender, **C. I**, s. 56 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 102; Kalpsüz, **C. I**, s. 138; Kaner, **C. I-II**, s. 29; Sözer, **C. I**, s. 49; Atamer, **C. I**, s. 719 vd.

⁷⁴⁵ Okay, **C. I**, s. 110; Kalpsüz, **C. I**, s. 138; Çağa / Kender, **C. I**, s. 57; Sözer, **C. I**, s. 49; Atamer, **C. I**, s. 721. Bununla birlikte uygulamada, çoğunlukla sicilde kayıtlı malik (“registered owner”) dışında, sicil kayıtlarında malik olarak gözükmemekle birlikte, iktisadi anlamda malik olan “ekonomik malik” (“beneficial owner”) kavramı yer almaktadır. Genellikle geminin yönetimi, gemiden sağlanan kazancı fiilen elde eden bu “ekonomik malik” (“beneficial owner”) tarafından icra edilmektedir. Kavram bakımından detaylı bilgi için bkz. Üçüncü Bölüm, II, B, 4, e.

⁷⁴⁶ Çağa / Kender, **C. I**, s. 57.

d. Borçlunun Taahhütlerinden Kurtulmak Amacıyla İşlemler Yapması

aa. Genel Olarak

İİK m. 257/2, b.2 hükmünde, borçlunun taahhütlerinden kurtulmak amacıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya kendisinin kaçmaya hazırlanması ya da kaçması veya bu amaçla alacaklının haklarını ihlâl eden hileli işlemlerde bulunması halinde, vadesi gelmemiş borçlardan dolayı ihtiyati haciz istenebileceği öngörülmüştür⁷⁴⁷. Bu düzenleme ile kanun koyucu, alacaklının haklarını ihlal eden kötünietli borçluların bu fiillerine karşı alacaklıları korumak istemiştir.

Kanunda birbirinden farklı şekilde öngörülen birçok sebep bakımından ortak nokta, borçlunun alacaklıya zarar verme niyeti ve bu niyet doğrultusunda gerçekleştiği fiillerdir. Hal böyle olunca da hükümde öngörülen şartların gerçekleşmesi için iki unsurun aynı anda bulunması gerekmektedir. Bunlardan birincisi, borçlunun alacaklıya zarar verme niyeti (sübjektif unsur); ikincisi de, borçlunun bu niyet doğrultusunda gerçekleştirdiği somut davranışlar (objektif unsur).

Aşağıda öncelikle sübjektif unsur ele alınacak, akabinde de kanunda öngörülen somut davranış şekilleri ayrı başlıklar halinde değerlendirilecektir.

bb. Sübjektif Unsur

Kanun koyucu, borçlunun kanunda öngörülen fiilleri icra etmesini yeterli görmemiş, bu davranışını somut bir amaç doğrultusunda gerçekleştirmesini aramıştır. Dolayısıyla kanunda öngörülen davranışlardan birinin, ancak sübjektif unsurla birleşmesi halinde ihtiyati haciz kararı verilebilecektir⁷⁴⁸. Diğer bir deyişle, borçlunun İİK m. 257/2, b.2’de belirtilen fiilleri, alacaklıya zarar verme kastıyla yapması gerekmektedir. Burada borçlunun davranışlarının temelinde, alacaklıya zarar verme kastı olmalıdır. Borçlunun davranışı kast derecesinde olduğu için başka bir amaçla

⁷⁴⁷ Kuru, *El Kitabı*, s. 1039; Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 49, 50; Uyar / Uyar / Uyar, *İİK Şerhi C. 3*, s. 3950; Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 458, 459.

⁷⁴⁸ Yılmaz, *Tedbirler C. II*, s. 1083; Özkes, *İhtiyati Haciz*, s. 156; Türkel, s. 278.

hareket ederken alacaklıya zarar verme sonucunun ortaya çıkması halinde sübjektif unsurun gerçekleştiği kabul edilemez⁷⁴⁹. Örneğin yükünü boşaltan geminin bir sonraki sefere yetişmek (yani zaman kaybını önlemek) kaygısıyla, geminin dengesinin sağlanması için alınması gerekli olan balastın alınmaması gibi bir nedenle yola hazır hale gelmeden süratle limanı terk etmesi halinde, donatanın amacı alacaklıya zarar vermek değil, diğer sefere yetişmektir. Donatanın bu fiili her ne kadar 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un ihlali sonucunu doğurmakta ise de, alacaklıya zarar vermek kastıyla yapılmış bir fiil değildir. Dolayısıyla burada İİK m. 257/2, b.2 hükmünde öngörülen sübjektif unsur gerçekleşmemiştir.

Borçlunun alacaklıya zarar verme niyetinin nasıl tespit edileceği konusunda kanunda bir açıklık bulunmamaktadır. Doktrindeki genel kabule göre, her somut olayın özelliğine göre hâkim tarafından durum değerlendirilecektir⁷⁵⁰. Şüphesiz borçlunun alacaklıya zarar verme niyetinin var olup olmadığı takdir edilirken borçlunun dış dünyaya yansıyan davranışları esas alınacak, bu davranışlara göre hayat tecrübelerinden hareket edilerek sonuca varılacaktır. Zira bu davranışlar, borçlunun niyetinin tezahürü olacağından, niyetin tespitinde belirleyici olacaktır⁷⁵¹. Borçlunun fiilleri dikkate alınarak yapılan değerlendirmede, borçlunun alacaklıya zarar verme niyeti bakımından hâkimde makul ve haklı sebeplerin olduğu konusunda kanaat oluşmuşsa, bu durumda ihtiyati haciz kararı verilmelidir⁷⁵². Bu kapsamda borçlunun hiçbir sebep yokken malvarlığını kaçırmaması, Türk karasularında sürekli sefer yapan geminin, yüklü miktarda borç altına girildikten sonra Türkiye'de alacaklısının borcunu ödememek için Türk karasularına uğramaması halinde, alacaklıya zarar vermesi niyetinde olduğu sonucuna varılabilir. Yine somut olayın özellikleri çerçevesinde, donatanın maliki olduğu gemiyi hiçbir haklı sebep yokken ekonomik değerinin altında satmaya çalışması da, borçlunun taahhütlerinden kurtulmak maksadıyla hareket ettiği

⁷⁴⁹ Buna karşılık Özekes, borçlunun bir suçu işlemesinden kaçmak gibi başka bir amaçla hareket ederken, ister istemez ihtiyati haciz sebebi oluşturacak sonucun ortaya çıkmasını göze alması halinde de sübjektif unsurun gerçekleştiği kanaatindedir. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 156.

⁷⁵⁰ Akyazan, s. 14; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 156.

⁷⁵¹ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 156, 157.

⁷⁵² Akyazan, s. 14.

argümanını haklı kılabilir. Bunun gibi haklı bir sebep yokken gemi üzerinde ipotek tesis edilmesi de bu maksatla hareket ettiği şeklinde yorumlanabilir⁷⁵³.

Sübjektif unsurun varlığı ispat, alacaklı üzerindedir⁷⁵⁴. Bu unsurun ispatı bakımından dolaylı ispat yolları büyük önem taşımaktadır. Bu anlamda deniz alacaklısı, fiili karine, emare ispatı ve ilk görünüş ispatından oluşan dolaylı ispat yolları ile sübjektif unsurun gerçekleştiği yönünde hâkimde kanaat uyandırmaya çalışacaktır⁷⁵⁵. Yukarıdaki örnekte, sürekli Türk limanında sefer yapan geminin, vadenin dolmasına kısa bir süre kala Türk limanlarına uğramaz olması fiilinin taahhütlerinden kurtulmak amacıyla yapıldığı konusuna ulaşılabilir. Zira geminin seferlerinde değişiklik yapılmasını gerektirecek hiçbir sebep yokken, yüklü borçtan sonra başka limanlarda sefer yapmaya başlaması, borçlunun gemisini kaçırdığı yönünde hâkimde kanaat uyandırması bakımından önemli bir emaredir.

Borçlunun bu niyetle yaptığı davranışlar, aktif davranışlar olabileceği gibi pasif davranışlar da olabilir⁷⁵⁶. Alacaklının zararına olacak şekilde üçüncü kişiler tarafından başlatılan takibe itiraz etmeyerek haksız takibi kesinleştirmesi halinde durum böyledir. Burada davranışın dış dünyaya yansıma şeklinden ziyade, davranışın niyeti önemlidir.

Bununla birlikte borçlunun elinde olmayan, öngörülemeyen birtakım sebeplerle malvarlığında azalma meydana gelmesi ya da malvarlığı unsurlarında değişiklik olması bu niyet çerçevesinde kabul edilemez⁷⁵⁷. Sözgelimi donatana ait geminin borçlunun kusuru olmaksızın batması, parçalanması ya da korsan saldırısı sonrası alıkonması halinde, borçlunun malvarlığı unsurları alacaklının zararına azalmış olmakla birlikte, İİK m. 257/2, b.2 hükmünde öngörüldüğü şekilde borçlunun malvarlığını kaçırma iradesinden söz edilemez.

Borçlunun tüzel kişilik olması halinde de (ki yukarıda belirtildiği üzere gemilerin ihtiyati haczinde hemen daima borç altına giren gemi donatanı tüzel kişi

⁷⁵³ Türkel, s. 278, 279; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 50.

⁷⁵⁴ Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 50.

⁷⁵⁵ Berkin, **İflas Hukuku**, s. 422; Postacioğlu, **İcra**, s. 712; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 50; Türkel, s. 278.

⁷⁵⁶ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 157; Türkel, s. 278.

⁷⁵⁷ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 157.

olacaktır), İİK m. 257/2, b.2 hükmünün uygulanabilmesi için subjektif unsurun gerçekleşmesi gerekmektedir⁷⁵⁸. Bu durumda tüzel kişinin organlarını oluşturan gerçek kişilerin niyetlerine bakmak gerekir.

İİK m. 257/2, b.2 hükmünde öngörülen sebepler, bizzat borçlu tarafından gerçekleştirileceği gibi, borçlunun hâkimiyeti altındaki kişiler tarafından da gerçekleştirilir⁷⁵⁹. Bu durumda borçlu yanında, hâkimiyeti altındaki kişiler bu niyetle hareket etmeseler dahi, borçlunun niyeti dikkate alınarak ihtiyati haciz kararı verilmelidir⁷⁶⁰. Örneğin gemi kaptanının TTK m. 1109 hükmü çerçevesinde donatanın talimatı ile sırf alacaklının zararına olacak şekilde ve danışıklı olarak gemi adamları ile anlaşıp alacaklının önüne geçmek için gemi alacaklısı hakkı yaratması halinde durum böyledir. Bu halde gemi alacaklısı hakkı sahibi TTK m. 1323 hükmü çerçevesinde mutlak öncelik hakkına sahip olduğundan, gemi adamları alacağını almadıkça diğer alacaklılar tatmin edilemeyecektir. Dolayısıyla bu ihtimalde donatan gemi kaptanı vasıtasıyla alacaklının taahhütlerinden kurtulmak için hileli işlemler yapmış olmaktadır.

Son olarak belirtilmelidir ki, borçlunun taahhütlerinden kurtulmak niyetiyle yaptığı davranışlar başarılı olmasa dahi, bu tür davranışları ile alacaklı açısından tehlike olduğundan, akim kalmış bu davranışlar da, İİK m. 257/2, b. 2 hükmündeki subjektif unsurun gerçekleşmesi bakımından yeterli görülmelidir.

cc. Objektif Unsur

aaa. Borçlunun Kaçması veya Kaçma Hazırlığı İçerisinde Olması

Borçlunun kaçması, cebri icra yoluyla alacağın tahsilinin güvenceye alınmasını engellemek için bulunduğu yeri sürekli veya geçici olarak değiştirmesi veya gizlemesi

⁷⁵⁸ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 157; Türkel, s. 278.

⁷⁵⁹ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 157.

⁷⁶⁰ Buna karşılık Özkes, borçlunun talimatı altındaki üçüncü kişiler tarafından alacaklının zararına hareket edilmiş olması halinde, bu (üçüncü) kişinin niyetinin araştırılması gerektiği kanaatindedir. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 157.

anlamına gelir⁷⁶¹. Borçlunun yerleşim yeri Türkiye’de olmasına rağmen, borcun ifasının güvence altına alınmasını engellemek için yurt dışına yerleşmesi, orada oturması da kaçma olarak değerlendirilebilecektir.

Deniz hukukunda genellikle geminin donatanı yurt dışında yerleşik olduğundan yargılama sırasında en önemli sorunlardan biri, tebligat yapılması sırasında ortaya çıkmaktadır. Özellikle yabancı ülkelerdeki farklı hukuk kuralları nedeniyle tebligat konusundaki güçlüğü fırsat bilen donatanlar, tebligatı almaktan kaçınarak yargısal süreci tıkamaya çalışmaktadır. İşte bu şekilde hareket eden donatanların takip prosedürünü engelleyecek şekilde hareket etmesi kaçmak şeklinde nitelendirilebilir.

Benzer şekilde borçlunun sürekli yerleşim yerini değiştirmesi, yanlış adresler bildirmesi durumunda da borçlunun bu fiili kaçma olarak değerlendirilecektir. Gerçekten de deniz ticareti uygulamasında gemiler için ayrı şirketler kurulduğundan, kötüniyetli donatanlar bu şirketlerini kolaylıkla bir ülkeden başka bir ülkeye taşıyabilmekte, bu şekilde izlerini yok ederek alacaklının alacağını tahsil edebilmesini engelleyebilmektedir. Böyle durumlarda alacaklılar farklı hukuk sistemlerinden kaynaklı zorluklar nedeniyle borçlunun adresini tespit edip, bu adrese tebligat yapabilmekte zorlanmaktadır. Uygulamada sırf bu sebeple uzun yıllar tebligat sorunun aşamadığı ve yargılamanın ilerlemediği görülmektedir⁷⁶².

Borçlunun kaçmasına ilişkin örnekler çoğaltılabilir. Burada, hâkim, her somut olayın özelliğini dikkate alarak borçlunun taahhütlerinden kurtulmak amacıyla kaçma fiili içerisinde olup olmadığını ayrıca değerlendirecektir.

İİK m. 257/2, b.2 hükmü kapsamında vadesi gelmemiş alacaklar bakımından ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, borçlunun sadece kaçması değil, taahhütlerinden kurtulmak amacıyla kaçma hazırlığı içerisinde olması da yeterlidir⁷⁶³. Bu anlamda Türkiye’de kurulu donatanın alacağın takibini güçleştirmek için yurt

⁷⁶¹ Türkel, s. 279. Belirtelim ki borçlunun kaçması ile yerleşim yerinin belli olmaması aynı anlama gelmemektedir. Borçlunun yerleşim yeri belli olmakla birlikte, takibin sonucunu başarısız kılmak için ifadan sürekli veya geçici olarak kaçabilir. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 160.

⁷⁶² Ancak borçlunun sırf yurtdışında yerleşik olması, kaçma olarak değerlendirilmemelidir.

⁷⁶³ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 162; Türkel, s. 281.

dışında şirket kurması ve gemiyi bu şirket üzerinde tescil ettirme hazırlıkları içerisinde olması borçlunun kaçma hazırlığı içerisinde olduğuna örnek teşkil eder⁷⁶⁴. Burada da hâkim borçlunun içinde bulunduğu durum ve tutumunu ile somut olayın özelliklerini dikkate alarak, borçlunun taahhütlerinden kurtulmak amacıyla kaçma hazırlığı içerisinde olup olmadığını değerlendirecektir.

bbb. Borçlunun Mallarını Kaçırması, Gizlemesi ya da Hileli İşlemlerde Bulunması

Gemilerin ihtiyati haczine konu oluşturan temel malvarlığı, borçlunun gemisi olduğundan İİK m. 257/2, b.2 hükmü çerçevesinde öngörülen vadesi gelmemiş alacaklar bakımından borçlunun bu başlık altındaki işlemleri, geminin haczini engelleyecek şekilde gemiyi kaçırılması, gizlenmesi⁷⁶⁵ ya da cebri icra işlemlerini kısmen veya tamamen etkisiz kılmak için gemi ile ilgili hileli işlemler yapması olarak anlaşılmalıdır.

Nitekim borçlu tarafından geminin kolay bayrak⁷⁶⁶ sicili olarak kabul edilen sicillere tescil edilmesi halinde, alacaklı alacağını tahsil etmek için etkin hukuki mekanizmalardan yoksun bırakılmaktadır. Benzer şekilde borçlunun sürekli geminin bayrağını değiştirmesi durumunda da alacaklının gemiyi takibi güçleşecektir. İşte bu hallerde borçlunun mallarını kaçırmasından ya da gizlemesinden söz edilebilir⁷⁶⁷.

Hal böyle olmakla birlikte, birtakım vergisel avantajlar nedeniyle geminin salt yabancı bayrak taşıması, alacağın doğduğu sırada geminin düzenli olarak yurt dışında kullanılması, Türkiye'ye sefer yapmaması, tek başına borçlunun kaçması olarak

⁷⁶⁴ Şüphesiz bu durum her zaman borçlunun kaçma hazırlığı içerisinde olduğu anlamına gelmemektedir. Nitekim özellikle deniz ticareti uygulamasında donatan şirketlerin birtakım sebeplerle yabancı ülkelerde kurulu olması oldukça yaygındır.

⁷⁶⁵ Belirtelim ki borçlunun mallarını kaçırması durumunda alacaklı bakımından daha ciddi ve somut bir tehlike meydana gelirken, gizlemede tam olarak malvarlığının ortadan kaldırılması söz konusu olmamaktadır. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 164.

⁷⁶⁶ Liberya, Panama, Bahama, Malta, Filipinler, Bermuda, Singapur bu ülkeler arasında sayılabilir. Bu konuda bkz. Zehra Şeker, **Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994, s. 65 vd.; Çağa / Kender, **C. I**, s. 85; Yazıcıoğlu, s. 96; Nuray Ekşi, "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 201 vd.

⁷⁶⁷ Buna karşılık doktrinde *Türkel* bu durumda alacaklının mallarını kaçırmasından değil, kendisinin kaçmasından söz etmektedir. *Türkel*, s. 280.

değerlendirilemez. Yine Türk karasularında kullanılan Türk bayraklı geminin de yurt dışı seferlerinde kullanılması borçlunun kaçması anlamına gelmemektedir. Bununla birlikte donatanın yüklü borç altına girdikten sonra, gemiyi derhal yabancı sicile tescil ettirmesi ve gemiyi Türk karasuları dışında kullanmaya başlaması kaçmak olarak değerlendirilebilir⁷⁶⁸. Zira burada borçlunun amacı, alacaklının alacağına dayanarak takip yapmasını güçleştirmek, cebri icra prosedürünü başarısız kılmaktır.

Borçlunun hileli işlemler yapmasına, muvazaalı olarak geminin üçüncü kişilere çok düşük bedelle satılması ya da bağışlanması örnek gösterilebilir⁷⁶⁹. Yine hiçbir makul sebep yokken borçlunun gemisini rehnemesi, gemiyi diğer aynî yükümlülükler altına sokması da hileli işlem kategorisinde değerlendirilebilir. Özellikle uygulamada rastlandığı üzere kötüniyetli donatanların TTK m. 1320 hükmü çerçevesinde öncelik tanınan gemi adamı alacaklarının diğer alacakların önüne geçmesinden istifade ederek, gemi adamları ile anlaşıp diğer alacakların önüne geçecek şekilde borç altına girdikleri görülmektedir. Bu tarz fiiller, İİK m. 257/2, b.2 hükmü kapsamında borçlunun hileli davranışlarını teşkil etmektedir⁷⁷⁰. Ancak borçlunun alacaklıya karşı taahhütlerinden kurtulmak amacıyla değil de ifa güçlüğü nedeniyle çalıştırdığı gemi adamlarının ücretlerini ödeyememesi halinde, vadesi gelmemiş deniz alacağı nedeniyle ihtiyati haciz istenebilmesi mümkün değildir. Zira bu halde de borçlunun malvarlığında bir azalma olsa da, bu azalma, borçlunun malvarlığını kaçırmaması ya da gizlemesinden değil, bilakis ticari faaliyeti kapsamında ödenmesi gereken bir borcun ifa güçlüğü nedeniyle ödenememesinden kaynaklanmaktadır. Benzer şekilde borçlunun iradesi dışında piyasa koşullarından kaynaklı olarak geminin değerinin azalması durumu da ihtiyati haciz sebebi olarak görülemez⁷⁷¹.

⁷⁶⁸ Türkel, s. 280.

⁷⁶⁹ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 31, 32; Akyazan, s. 14; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 50; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 162; Türkel, s. 278. Bu durum ayrıca İİK m. 177/1 hükmü çerçevesinde doğrudan iflas sebebi olarak görülmektedir. Bu konuda bkz. Oğuz Atalay, **Anonim Şirketlerin İflası**, 1. Bası, İzmir 1996, s. 18 vd.

⁷⁷⁰ Genel icra hukuku bakımından aynı yönde değerlendirmeler için ayrıca bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 162. İflas sebebi açısından konunun değerlendirilmesi bakımından bkz. Atalay, **İflas**, s. 18 vd.

⁷⁷¹ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 163. Hal böyle olmakla birlikte gemi malikinin gemiyi işletme tarzı sonucu olarak, ipotegin sağladığı teminatı tehlikeye düşürecek şekilde gemi veya tesisatının kötüleşmesinden veya ipotekli alacaklının haklarının başkaca tehlikeye girmesinden kaygı duyulur ya da üçüncü kişiler tarafından yapılacak bu gibi müdahaleye ve tahribata karşı malik gerekli önlemleri

Öte yandan İİK m. 257/2, b.2 hükmü kapsamında ihtiyati haciz talep edilebilmesi için borçlunun gemiyi kaçırmaması sonucunun gerçekleşmesi de şart değildir. Borçlunun fiilen gemiyi kaçıramamakla birlikte, buna ilişkin hazırlıklar içerisinde olması, mesela geminin yurt dışına kaçırılmasını sağlamak için yakıt ve kumanya tedarik etmesi vb. işlemler yapması halinde de ihtiyati haciz sebebinin gerçekleştiği kabul edilmelidir⁷⁷².

almazsa, alacaklının istemi üzerine, mahkemece TTK m. 1353 uyarınca geminin ihtiyaten haczine karar verilir (TTK m. 1030/2).

⁷⁷² Genel icra hukuku bakımından bkz. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 32; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 164.

İKİNCİ BÖLÜM

İHTİYATİ HACİZ KARARI

I. GÖREV

A. Genel Olarak

Görev, bir uyuşmazlığın o yerdeki hukuk mahkemelerinden hangisi tarafından çözümleneceğini belirtir⁷⁷³. Diğer bir ifadeyle, özel hukuktan kaynaklanan bir uyuşmazlığın, belli bir yerdeki (yargı çevresindeki) genel veya özel mahkemelerden hangisi tarafından görüleceği hususu, görev terimi ile karşılanır⁷⁷⁴.

Genel icra hukukunda, ihtiyati haciz konusunda görevli mahkeme bakımından özel düzenlemeye yer verilmemiştir. Mahkemelerin görev ve yetkileri kanunla belirlenmekte olup, bu konuda özel düzenleme bulunmaması sebebiyle, HMK'nın göreve ilişkin hükümleri, ihtiyati haciz bakımından da uygulanacaktır⁷⁷⁵.

Benzer şekilde, gemilerin ihtiyati haczi özelinde de hangi mahkemenin görevli olduğu konusunda kanunda genel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte TTK m. 5/2, c.2 hükmünde “*Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin*

⁷⁷³ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Baki Kuru, **Hukuk Muhakemeleri Usulü**, C. I, 6. Bası, İstanbul 2001, s. 160, 163 vd.; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 121 vd.; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 93 vd.; Necmettin Berkin, “Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunun Vazife Hükümleri ve Tatbikatı” **İUHFM**, 1952, C. XVIII, S. 1-2, s. 188-214; Mine Akkan, “Güncel Yargıtay Kararları Işığında Mahkemelerin Görevi”, **Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2014/3, Medeni Usûl ve İcra-İflas Hukukçuları Toplantısı-XI, Özel Sayı, s. 39-88; Akkan Mine, ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku**, **C. I**, İstanbul 2017, s. 109 vd.; Alp Tahir, “Üst Mahkemelerin Kuruluş ve Yargılama Usûlleri Hakkında Bir Öneri”, **Ankara Barosu Dergisi** 1992/1, s. 26-39; Üstündağ, **Yargılama**, s. 139; Süha Tanrıver, “Adliye Mahkemeleri İle Üst Mahkemelerin Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı İle İlgili Bazı Düşünceler”, **BATİDER** 1995/1-2, s. 151-156; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 199; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 134 vd.; Hüseyin Nail Çelik, **Yargıtay Örnek Kararları ile Açıklamalı Hukuk Davalarında Görev ve Yetki Sorunu**, 1. Bası, Ankara 2005; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 148; Bahar Bozkurt, **Asliye Ticaret Mahkemelerinin Görev Alanı**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2019.

⁷⁷⁴ Kuru / Aydın, **C. I**, s. 121; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 135.

⁷⁷⁵ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3985.

hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir.” düzenlemesine yer verilmiştir. Yine gemilerin ihtiyati haczinde görev konusuna ilişkin TTK m. 1357’de yer alan “Bir deniz alacağı hakkında, yurt içinde mahkemede dava açıldıktan sonra, ihtiyati haciz kararı, sadece davayı gören mahkemeden istenebilir.” ifadesi ile, dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararının hangi mahkemeden istenebileceği hükme bağlanmıştır⁷⁷⁶.

Bu hükümler çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından hangi mahkemenin görevli olduğu hususunu, ihtiyati haciz kararından önce esas hakkında takip veya dava açılıp açılmadığına bakarak tespit etmek gerekir. Ancak bu konuda açıklamalara geçmeden önce deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemelerin kuruluş sürecine kısaca değinilmesinde yarar bulunmaktadır.

B. Deniz Ticareti ile Deniz Sigortalarına İlişkin Hukuk Davalarına Bakmakla Görevli Mahkeme

Yasama tarihçesine bakıldığında, deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemelerin, ilk defa, 20.04.2004 tarihinde kabul edilen 5136 sayılı “Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun⁷⁷⁷”un 1’inci maddesi çerçevesinde yasal zemine kavuştuğu görülmektedir⁷⁷⁸. İlgili hükme⁷⁷⁹ göre, “İş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunun olumlu görüşü ile Adalet Bakanlığınca, bu Kanunun Dördüncü Kitabında yer alan deniz ticaretine ilişkin ihtilaflara bakmak ve asliye derecesinde olmak üzere Denizcilik İhtisas Mahkemeleri kurulur. Bu mahkemelerin yargı çevresi Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından belirlenir.”

⁷⁷⁶ TTK’dan önceki dönem için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 27.

⁷⁷⁷ RG S. 25446, T. 28.4.2004.

⁷⁷⁸ Deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemelerin kuruluşu ve günümüze kadar geçirdiği aşamalar hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Atamer, **C. I**, s. 409 vd.; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 938 vd.; Hakan Pekcanitez, “Medeni Usul Hukukunda Görev Kurallarının Zaman İtibariyle Uygulanması, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** 2005/2, s. 163 vd.; Orhan Yılmaz, “Denizcilik İhtisas Mahkemeleri”, **İBD** 2005, s. 415 vd.

⁷⁷⁹ Bu düzenleme ile, deniz hukukundan doğan ihtilafların bu alanda uzman mahkemeler tarafından süratle çözümlenmesi amaçlanmıştır.

Bu madde hükmü çerçevesinde, 19.07.2004 tarihli Bakanlık olumlu görüşü üzerine verilen 20.07.2004 tarihli ve 370 sayılı Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu kararı çerçevesinde, bu alanda uzman mahkemeler faaliyete geçirilmiştir. Başlangıçta yargı çevresi İstanbul ili mülki idare sınırları ile belirlenen bu mahkemelerin yargı çevresi bakımından, 24.03.2005 tarihli ve 188 sayılı Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu kararı ile uzman mahkeme kurulmayan yerlerde asliye ticaret mahkemesi bulunup bulunmamasına göre ayırım yapılmış, asliye ticaret mahkemesi bulunan yerler açısından; bir asliye ticaret mahkemesi bulunan yerlerde bu mahkemenin, birden fazla asliye ticaret mahkemesi bulunan yerlerde (1) numaralı ticaret mahkemesinde, asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yerler bakımından ise; bir asliye hukuk mahkemesi olan yerlerde bu mahkemede, birden fazla asliye hukuk mahkemesi bulunan yerlerde, (1) numaralı asliye hukuk mahkemesinde bakılmasına karar verilmiştir.

Bu kanun çerçevesinde kurulan uzman mahkemeler uygulamada ciddi sorunlar oluşturmuş, iş yükü, hâkimlerin görev yeri değişikliklerine bağlı olarak yeterli uzmanlaşmanın sağlanamaması gibi nedenlerle kanundan beklenen fayda elde edilememiştir⁷⁸⁰. Bunun üzerine 6102 sayılı TTK m. 5/2 hükmü ile özel düzenleme yapılarak, deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkeme belirlenmiştir⁷⁸¹.

Bugün için münhasıran deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakma görevi, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi ile İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi'ne verilmiştir. Bu mahkemelerin yetki sınırları, 06.10.2021 tarih ve 730 sayılı Hakimler Savcılar Kurulu kararı düzenlenmiştir. Bu karar çerçevesinde,

⁷⁸⁰ Atamer, C. I, s. 433 vd.; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 938.

⁷⁸¹ “Tasarı, bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, bunlardan birinin veya bir kaçının Tasarıdan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortasına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirileceklerini hükme bağlamıştır. Böyle bir görevlendirme yapılmışsa, o mahkeme veya mahkemeler başka hiçbir ticarî davaya bakmayacak, münhasıran deniz ticareti ve deniz sigortası ile ilgili davaları görecektir. 6762 sayılı Kanunun aksine, “Dördüncü Kitap” yerine “bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan” denilerek söz konusu mahkemenin bakacağı işler alanı amaca uygun olarak genişletilmiştir. Nitekim Limanlar Kanunu, Çevre Kanunu gibi çok sayıda başka kanunda da deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır; bu hükümlerden doğan davalara da aynı mahkemelere bakılması mahkemenin gerçek anlamda uzmanlaşmasını sağlayacağı gibi, tek bir olaydan doğan çeşitli uyuşmazlıkların (örneğin çatma, deniz kirliliği, enkaz kaldırma, sigorta) farklı mahkemelerde görülmesi gibi amaca aykırı bir sonucu da önlemiş olacaktır.” TTK m. 5 Hükümet Gerekçesi.

Türk Ticaret Kanunu'ndan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere görevlendirilen İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi ve İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesinin yargı çevreleri, bu illerin mülki sınırları olarak tespit edilmiştir. Bu yetki sınırları dışındaki deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakma görevi, o yerde bir asliye ticaret mahkemesi varsa o mahkemeye, birden fazla asliye ticaret mahkemesi varsa (1) numaralı asliye ticaret mahkemesine aittir. O yerde asliye ticaret mahkemesi yoksa, bu durumda asliye hukuk mahkemesi görevlidir. Asliye ticaret mahkemesi olmayan yerde birden fazla asliye hukuk mahkemesi varsa, (1) numaralı asliye hukuk mahkemesi bu davalara bakmakla görevlidir.

C. Esas Hakkında Takip veya Dava Açılmadan Önce Görevli Mahkeme

TTK m. 4/1 hükmü uyarınca, her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın TTK'da öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri, ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılır. Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir⁷⁸². Gemilerin ihtiyati haczi, TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında düzenlendiği için gemilerin ihtiyati haczi bakımından görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesidir⁷⁸³.

⁷⁸² “Alacaklı vekili, genel kredi sözleşmesi ve teminat sözleşmesine dayalı alacağın bulunduğunu ileri sürerek, borçluların mal ve alacakları üzerine ihtiyati haciz kararı verilmesi isteminde bulunmuş, mahkemece, değinilen gerekçe ile talebin görevsizlik nedeniyle reddine karar verilmiştir. Ancak; 6102 sayılı Yasa'nın 4. maddesi uyarınca ticari nitelikteki bu tür işlere bakma görevi aynı yasanın 5. maddesi uyarınca asliye ticaret mahkemelerine aittir. Bu itibarla, mahkemece işin esasına girmek gerekirken yerinde bulunmayan yazılı gerekçe ile istem dilekçesinin görev yönünden reddine karar verilmesi doğru görülmeyp bozmayı gerektirmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2013/16875 K. 2013/21917 T. 3.12.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.10.2021.

⁷⁸³ Atamer, C. IV, s. 206; Özekes ve diğer., İcra ve İflas Hukuku, s. 559.

Gemilerin ihtiyati haczi her ne kadar dava olmasa da⁷⁸⁴, TTK m. 5/2 hükmünde görülen TTK'dan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemenin, gemilerin ihtiyati haczi bakımından da görevli olduğunu kabul etmek gerekir⁷⁸⁵. Bu kapsamda örneğin İstanbul'da 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, İzmir'de de 5. Asliye Ticaret Mahkemesi, münhasıran deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına ve bu arada ihtiyati haciz taleplerine bakmakla görevlendirilmiştir.

Asliye ticaret mahkemeleri, sadece büyük şehirlerde ve ilçelerde kurulabilmiştir. Bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve TTK m. 4 hükmünce ticari sayılan davalarla özel hükümler uyarınca ticaret mahkemesinde görülecek diğer işlere, asliye ticaret mahkemesince bakılır. Asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yerlerde, ticari davalara asliye hukuk mahkemesi tarafından asliye ticaret mahkemesi sıfatıyla bakılır. Asliye ticaret mahkemesinin bulunmadığı gemilerin ihtiyati haczi talepleri hakkında ise, asliye hukuk mahkemesi, deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkeme sıfatıyla karar verecektir. Dolayısıyla bu mahkemelerin yargı alanına giren taleplerde, başka mahkemelerden gemilerin ihtiyati haczi için talepte bulunulamaz⁷⁸⁶.

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda görevli uzman mahkeme ile genel asliye ticaret mahkemeleri arasındaki ilişki, iş bölümü ilişkisi olmayıp, görev ilişkisidir. Nitekim kanunda deniz ticaretinden ve deniz sigortalarından doğan uyuşmazlıkların münhasıran uzman mahkeme tarafından/sıfatıyla görüleceğini hükme bağlamıştır (TTK m. 5/2, c.2). Bu nedenle de dava açılmadan önce gemilerin ihtiyati haczi talebinin ileri sürülebileceği mahkeme, bu uzman mahkeme olmalıdır. Aksi halde

⁷⁸⁴ İhtiyati haciz yargılaması sonucunda mahkemece bir karar verilse de, bugün doktrinde ağırlıklı görüş ihtiyati haczin dava olmadığı yönündedir. Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1042; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 346, 351; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 169. *Üstündağ* ihtiyati haczi çekişmeli yargının bir alt çeşidi olarak nitelendirmektedir. Bkz. *Üstündağ*, *Tedbirler*, s. 5. Buna karşılık *Önen* ihtiyati haczin bir dava olduğu kanaatini taşımaktadır. Bkz. *Önen*, **İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası**, s. 252. Kanaatimizce ihtiyati haciz bir dava olmayıp, çekişmeli yargı işidir.

⁷⁸⁵ Atamer, **C. IV**, s. 206; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 559.

⁷⁸⁶ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 559.

mahkemece görevsizlik nedeniyle ihtiyati haciz talebinin usulden reddine karar verilmesi gerekir⁷⁸⁷.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından görevli mahkeme, kural olarak asliye ticaret mahkemesi olmakla birlikte, 854 sayılı Deniz İş Kanunu⁷⁸⁸na tabi uyuşmazlıklar bakımından iş mahkemelerinin görevli olduğu yönünde yüksek mahkeme kararları da bulunmaktadır. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁷⁸⁹ konu olayda, M/V ARON isimli gemide çalışmalarına rağmen maaşlarının ödenmemesi sebebiyle karşı taraftan alacaklı olduğu gerekçesiyle MV ARON gemisi üzerine kanunî rehin hakkının tesisini teminen geminin seferden meni konusunda ihtiyati tedbir kararı verilmesi talep edilmiş, mahkemece somut olayda geminin uyuşmazlık konusu olmadığı gerekçesiyle talep reddedilmiştir. Tarafların temyiz başvurusu üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay, Türk bayraklı olduğu anlaşılan gemide çalışan davacıların hizmet aktinden kaynaklanan davalarının 4857 sayılı İş Kanunu ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu kapsamında bulunduğu ve görevli mahkemenin İş Mahkemeleri olduğu gerekçesiyle davaya Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla bakılması doğru görülmemiş ve yerel mahkeme kararı bozulmuştur.

Belirtelim ki bu kararda hem talep sahibinin başvurusu, hem yerel mahkeme kararı hem de Yargıtay kararı TTK hükümleri ile bağdaşmamaktadır. Zira TTK m. 1353 hükmü çerçevesinde gemiler hakkında ihtiyati tedbir talep edilmesi mümkün değildir⁷⁹⁰. Öte yandan somut olayda gemi adamı ücretleri talebe esas teşkil ettiğinden uyuşmazlığın gemi ile ilgili olduğunda tereddüt yoktur. Diğer yandan Yargıtay tarafından iş mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmişse de, TTK m. 5 hükmü kapsamında gemi adamı ücretine dayalı ihtiyati haciz taleplerinde asliye ticaret mahkemeleri görevli kabul edilmelidir.

⁷⁸⁷ Özel mahkemenin görev alanına giren bir konuda genel mahkemeden ihtiyati haciz talep edilmesi halinde, genel mahkemenin görevsizlik kararı vermesi gerektiği yönünde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 169.

⁷⁸⁸ RG. T 29.4.1967, S. 12586.

⁷⁸⁹ Yargıtay 11. HD., E. 2012/17954 K. 2013/471 T. 10.01.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.10.2021.

⁷⁹⁰ Kuru, **El Kitabı**, s. 1038. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. yuk. Birinci Bölüm, II, B.

Benzer şekilde Yargıtay'ın bazı kararlarında 6361 sayılı Kanun kapsamında finansal kiralama sözleşmesine dayanan talepler bakımından TTK m. 5/2, c. son'da öngörülen mahkemenin görevli olmadığı sonucuna varılmaktadır⁷⁹¹. Kanaatimizce TTK m. 1352/1(f) hükmü çerçevesinde geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme deniz alacaklısı hakkı verdiği için finansal kiralama sözleşmesine dayanarak ileri sürülen alacak talepleri için geminin ihtiyati haczine karar verme konusunda görevli mahkeme deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemedir (TTK m. 5/2, c.2).

Deniz alacaklısının alacağın esasına ilişkin icra takibi yapmadan önce gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmesi halinde de yukarıdaki prensipler geçerli olacaktır. Dolayısıyla bu halde de ihtiyati haciz bakımından görevli mahkeme, TTK m. 5/2, c. 2 hükmü uyarınca tespit edilecektir.

D. Esas Hakkında Takip veya Dava Açıldıktan Sonra Görevli Mahkeme

1. İcra Takibi Bakımından

Esas hakkında takip başlatıldıktan sonra gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilmesine bir engel bulunmamaktadır. Deniz alacağının tahsili talebi ile icra takibine başlandıktan sonra ihtiyati haciz konusunda karar verme yetkisi, TTK m. 5/2, c.2 hükmü çerçevesinde belirlenen mahkemeye aittir. Buna göre alacaklı takip yapsa ve hatta bu takibe itiraz edilse dahi, yine de ihtiyati haciz kararı TTK m. 5/2, c.2 hükmü uyarınca belirlenen mahkeme tarafından verilecektir⁷⁹². Zira burada alacağa yönelik genel mahkemede dava açılmadığı için TTK m. 5/2, c.2 hükmü uyarınca belirlenen mahkemenin görevi oradan kalkmış değildir. Aşağıda açıklandığı üzere, yine aynı

⁷⁹¹ Yargıtay 19. HD., E. 2015/9437 K. 2016/1030 T. 28.1.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.10.2021.

⁷⁹² Genel ihtiyati haciz bakımından benzer değerlendirmeler için bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 487, dn. 249'da anılan 05.05.1999 tarihli Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı. Yetki bakımından benzer değerlendirme için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 217.

gerekçe ile, alacaklı tarafından itirazın kaldırılması yoluna başvurulmuş olsa dahi, bu mahkemenin ihtiyati haciz kararı verme imkânı bulunmamaktadır.

Diğer yandan belirtelim ki, burada takibin türü de önem arz etmemektedir. Alacaklı deniz alacağının takibi için ilamsız ya da rehnin paraya çevrilmesi yoluyla haciz takibi başlatmış olsa dahi, bu durumda da mahkemenin görevi TTK m. 5,2, c.2 hükmü çerçevesinde belirlenecektir.

2. Dava Bakımından

Genel icra hukuku bakımından dava açıldıktan sonra hangi mahkemeden ihtiyati haciz talep edileceği konusunda yasal bir düzenleme bulunmamaktadır. Doktrinde ihtiyati tedbirler bakımından öngörülen HMK m. 390/1 hükmünden hareketle, ihtiyati haciz bakımından da davaya bakan mahkemenin görevli olduğu kabul edilmektedir⁷⁹³.

Bununla birlikte, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1357/1 hükmünde yapılan özel düzenleme çerçevesinde, bir deniz alacağı hakkında, yurt içinde mahkemede dava açıldıktan sonra, ihtiyati haciz kararının, sadece davayı gören mahkemeden istenebileceği hükme bağlanmıştır. Bu hüküm kapsamında esas hakkında dava açıldıktan sonra gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilmekte ise, bu talep, münhasıran davayı gören mahkemede ileri sürülebilecektir.

Nitekim İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi'nin kararına⁷⁹⁴ konu bir olayda, Panama Bayraklı yük gemisinde çalışan gemi adamı, ücret alacağının ödenmediği iddiası ile İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesinde dava açtıktan sonra, Gebze Asliye Ticaret Mahkemesi'nden geminin ihtiyaten haczini talep etmiş, Mahkemece bu talebin kabulü üzerine gemi ihtiyaten haczedilmiştir. Karşı Tarafça TTK m. 1357/1 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararının sadece davayı gören mahkemeden istenebileceğini, bu sebeple mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkisi bulunmadığını belirterek ilk derece mahkemesi kararının kaldırılmasını talep etmiştir.

⁷⁹³ Kuru, **El Kitabı**, s. 1040; Üstündağ, **İcra**, s. 409; Pekcanıtez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Muşul, **C. II**, s. 1299.

⁷⁹⁴ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/828 K. 2018/677 T. 27.6.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.10.2021.

Bu çerçevede yerel mahkemece TTK m. 1357/1 hükmü çerçevesinde karşı tarafın talebi üzerine ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmiş ve söz konusu karara ilişkin istinaf başvurusu esastan reddedilmiştir.

Esasen bu hüküm, yetki konusunu düzenlemekte ise de, uygulamada hükmün işletilmesi, görevli mahkemenin belirlenmesinde de etkili olmaktadır. Gerçekten de alacağın esas bakımından TTK m. 5/2, c.2’de belirtilen mahkemelerin görevli olmadığı hallerde, ihtiyati haciz kararı verilmesi konusunda da TTK m. 5/2, c.2’de belirtilen mahkemeler görevli olmayacak, TTK m. 1357 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararı sadece davayı gören mahkemeden istenebilecektir. Diğer bir deyişle TTK m. 1357 hükmü, esasa ilişkin TTK m. 5/2, c.2’de belirtilen mahkemeler dışında bir mahkemede dava açılması halinde, dolaylı olarak görevli mahkemeyi de değiştirmektedir.

Nitekim Yargıtay 11. ve 15. Hukuk Dairelerinin son dönemde verdikleri kararlarda⁷⁹⁵ gemi onarım ve bakım sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar Türk Borçlar Kanunu kapsamında eser sözleşmesi olarak görülmekte ve bu uyuşmazlıkları görmek konusunda genel ticaret mahkemelerinin görevli olduğuna işaret edilmektedir. İşte genel mahkemelerde esas hakkında dava açıldığında, TTK m. 1357/1 hükmü çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından, deniz ticaretine ve deniz

⁷⁹⁵ Yargıtay 15. HD., E. 2017/384, K. 2017/1787, T. 26.04.2017; Yargıtay 15. HD., E. 2016/2840, K. 2017/2126, T. 18.05.2017; Yargıtay 15. HD., E. 2014/3950, K. 2014/4609, T. 01.07.2014; Yargıtay 15. HD., E. 2013/5324, K. 2013/6244, T. 21.11.2013; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12344, K. 2015/11444, 02.11.2015; İstanbul BAM, 15. HD., E. 2022/27 K. 2022/46 T. 12.1.2022; İstanbul BAM, 15. HD., E. 2021/186, K. 2021/229, T. 03.02.2021; İstanbul BAM, 15. HD., E. 2020/767, K. 2020/523, T. 02.06.2020; İstanbul BAM, 14. HD., E. 2020/1152, K. 2020/965, T. 24.09.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.10.2021. İstanbul BAM 45. HD., E. 2021/153, K. 2021/455, T. 28.04.2021 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 26.12.2022. Kanaatimizce gemi bakım ve onarım sözleşmesinin temelinde borçlar hukuku ilişkisi olması, uyuşmazlığın deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemede çözülmesi gerektiği gerçeğini değiştirmez. Zira deniz hukukunu ilgilendiren (gemide eşya ve yolcu taşıma, gemi yönetim sözleşmesi gibi) birçok sözleşmenin temelinde borçlar hukuku olup, bu ilişkilerden doğan uyuşmazlıkların çözümünün uzmanlık gerektirdiği açıktır. Bu sebeple yüksek mahkemelerin gemi bakım ve onarım sözleşmesine ilişkin bu içtihatlarından derhal dönmesi gerekir. Aynı yönde bkz. Atamer, C. I, s. 449, 450; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 942, 943. Nitekim aksi yönde yüksek mahkeme kararları da bulunmaktadır. Yargıtay 20.HD., E. 2016/5316, K. 2016/7481, T. 23.6.2016; Yargıtay 23. HD., E. 2015/9125, K. 2018/2129, T. 12.03.2018; Yargıtay 20. HD., E. 2015/13591, K. 2015/12907, T. 21.12.2015; İstanbul BAM 37. HD., E. 2018/865, K. 2018/1170, T. 05.07.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.10.2021. Bu konuda ayrıca bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 283, 285. Bu konuda ayrıca bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, VI, B, 3, a.

sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkeme değil, genel mahkemeler görevli olacaktır⁷⁹⁶. Nitekim hükümde “sadece” davayı gören mahkemeden ihtiyati haciz istenebileceğine işaret edilmesi de bu tür davalarda TTK m. 5/2, c.2’de belirtilen mahkemelerin ihtiyati haciz konusunda görevli olmadığını ortaya koymaktadır.

Öte yandan TTK m. 1357/1 hükmünde “dava”dan söz edildiği için, genel mahkemelerde görülen itirazın iptali davaları bakımından da söz konusu hüküm uygulama alanı bulacaktır. Diğer bir deyişle, alacağın esasına ilişkin takibe itiraz sonrasında alacaklı tarafından İİK m. 67 hükmü çerçevesinde itirazın iptali davası açıldığında, bu davayı gören mahkeme ihtiyati haciz konusunda da münhasıran görevlidir. Buna karşılık İİK m. 68 veya 68/a hükmü çerçevesinde düzenlenen itirazın kaldırılması talepleri dava niteliğinde olmadığından⁷⁹⁷, bu taleplerin incelendiği icra hukuk mahkemelerinin TTK m. 1357/1 hükmüne dayanarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı vermesi mümkün değildir⁷⁹⁸.

II. YETKİ

A. Genel Olarak

Yetki kuralları, bir uyuşmazlığın hangi yerdeki görevli mahkeme tarafından görüleceğini gösterir⁷⁹⁹. Genel icra hukukunda ihtiyati haciz kararlarının hangi yetkili

⁷⁹⁶ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562.

⁷⁹⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 276; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 122. *Postacıoğlu* itirazın kaldırılması yargılaması sonucunda mahkemece verilen kararın kazai hüküm olmadığına işaret etmiştir. Bkz. *Postacıoğlu*, **İcra Hukuku**, s. 190.

⁷⁹⁸ Atamer, **C. IV**, s. 218.

⁷⁹⁹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Dilek Karademir Aydemir, **Medeni Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisi**, 2. Bası, İstanbul 2019; Hülya Taş Korkmaz, “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Görev, Yetki ve Yargı Yeri Belirlenmesine İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Aydın Zevkliler’e Armağan Özel Sayı, C. II, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi** Vol. 8, Özel Sayı, İzmir 2013, s. 1753-1818; *Postacıoğlu / Altay*, **Usul**, s. 110 vd.; Cenk Akil, “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Çekişmeli Yargıya İlişkin Kesin Yetki Halleri”, **MİHDER**, 2012/2, S. 22, s. 105 vd.; Yavuz Alangoya, “Bir Karar Dolayısıyla HUMK m. 9/I deki Mahkemenin Yetkisi Hakkında”, **İBD** 1999/7-8-9, s. 641-646; Ergin Nomer, “Devletler Hususi Hukukunda Milletlerarası Yetki Mefhumu”, **İÜHFM** 1974/XI/1-4, s. 393-426; Güray Erdönmez, “Muamele Merkezinin Değiştirilmesinin İflâsın Ertelenmesi Talebini İnceleyen Mahkemenin Yetkisine Etkisi”, **Prof. Dr. Ejder Yılmaz’a Armağan**, Ankara 2014, C. I, s. 867-886; Emre Esen, “Türk Hukukunda Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Münhasır Yetki Kavramı”, **Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2002/2,

mahkemeler tarafından verileceği, İİK m. 258/1 hükmü atfıyla uygulama alanı bulan İİK m. 50 çerçevesinde belirlenmiştir⁸⁰⁰. Buna göre ihtiyati haciz kararı verme hususunda yetkili mahkeme, HMK'nın yetkiye ilişkin hükümleri kıyasen uygulanmak suretiyle belirlenecektir.

Genel icra hukukundaki düzenleme bu olmakla birlikte, TTK'da gemilerin ihtiyati haczinde yetki konusunda tamamen farklı hükümler öngörülmüştür⁸⁰¹. Bu hükümlerle 6762 sayılı TTK döneminde uygulamada karşılaşılan problemlerin giderilmesi amaçlanmıştır. Nitekim gemilerin ihtiyati haczinde yetki konusundaki “1354 ilâ 1358 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar” başlıklı kanun gerekçesinde, “*Uygulamada, gemiler hakkında geçici hukukî himaye temin etmek için, en kolay ve en çabuk müracaat yolu olarak “alacaklı avukatının yerleşim yeri mahkemesi”nin de yetkili olduğu görüşü savunulmaktadır. Türk Usul hukuku sistemine aykırı olan bu uygulamaya mani olmak gerekmiştir. Bu yüzden, gemilerin ihtiyati haczi için, münhasır yetki kuralları kabul edilmiştir. Bu kurallar, geminin bayrağına ve yargılamanın yeriyle aşamasına göre farklı düzenlenmiştir.*” ifadeleri ile hükümlerin kaleme alınış amaçları vurgulanmıştır.

Gerçekten de uygulamada HUMK m. 104/1 hükmünde öngörülen “*en az masrafla ve en çabuk nerede ifası mümkün ise işbu tedbirlere o mahal mahkemesi tarafından dahi karar verilebilir.*” hükmüne dayanılarak, geminin ihtiyati haczine karar verme konusunda en cüretkâr mahkeme hangisi ise o mahkemeye başvurulmakta, gemi donatanları üzerinde baskı oluşturmak amacıyla deyim yerinde

s. 183-206; Nur Bolayır, “Yeni HMK’ya Göre Yetki Sözleşmeleri”, **İBD**, Yıl 2011, Cilt 85, Sayı:5, s.134-162; Büşra Kazmaz, “Karar İncelemesi - Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun 10. Maddesi Uyarınca Sözleşmenin İfa Yerinin Tespiti”, **DEÜHFD** 2014, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, C. II, s. 1935-1950; İbrahim Aşık, “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre Yetki Sözleşmeleri”, **TBB Dergisi**, 2011 (97), s.11-48; Ceyda Süral, “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisine Etkisi” **TBB Dergisi** 2012 (100), s. 167-216.

⁸⁰⁰ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 713; Akyazan, s. 25; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Kuru, **El Kitabı**, s. 1040; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 348; Üstündağ, **İcra**, s. 409; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 184 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 404; Muşul, **C. II**, s. 1296; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3978; Deynekli / Saldırım, s. 49 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 549; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 491.

⁸⁰¹ TTK’dan önceki dönem için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 21 vd.; Kender / Çetingil, s. 226, 227.

ise “kolay ihtiyati haciz” yolu tercih edilmekteydi⁸⁰². Söz gelimi geçmiş dönem uygulamalarında, gemi Tuzla’da demirli olmasına rağmen, deniz ticareti hukuki ile ilgilenen İstanbul’daki hukuk büroları başvuruyu İstanbul’da yapmak yerine İskenderun Mahkemelerinin kolay ihtiyati haciz kararı verdiğini bildiği için HUMK m. 104/1 hükmüne dayanarak “geminin İskenderun’a geleceğinin tespit edildiği” gerekçesiyle İskenderun’daki muhabir avukatlar vasıtasıyla kolaylıkla gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alıp, bu kararı İstanbul’da icra edebilmekteydi.

İşte bu sakıncaların önüne geçmek için gemilerin ihtiyati haczi bakımından yetki mahkemenin hangisi olacağı, TTK m. 1354 vd. hükümlerinde ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir⁸⁰³. Gemilerin ihtiyati haczi konusunda yetkili mahkeme bu hükümler dikkate alınarak tespit edilecektir.

B. Esas Hakkında Takip veya Dava Açılmadan Önce Yetkili Mahkeme

1. Yetki Kuralı

Esas hakkında takip yapılmadan⁸⁰⁴ veya dava açılmadan önce gemiler üzerinde ihtiyati haciz kararı bakımından yetkili mahkeme, TTK m. 1354 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir.

İlgili hükümler çerçevesinde, geminin bayrağına bakılmaksızın geminin bulunduğu yer mahkemesi, ihtiyati haciz kararında yetkili mahkeme olarak belirlenmiştir. Türk bayraklı gemiler bakımından ise, TTK m. 1354 hükmünde geminin bulunduğu yer mahkemesi yanında, başka mahkemeler de alternatif yetki

⁸⁰² Atamer, **C. IV**, s. 207; Peker, s. 108; Kahraman, s. 86; Kerem Ertan, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Bazı Maddeleri Hakkında Yazılı Görüş”, **DHD**, Özel Sayı, 2006, 411. 6762 sayılı kanun döneminde ihtiyati haczin bu yolla donatanı teminat göstermeye zorlayan bir baskı aracı olarak kullanıldığı yönünde bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 128. Hüküm açısından bkz. Üstündağ, **Yargılama**, s. 587; Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 883 vd.

⁸⁰³ Bu konuda özel düzenleme yapılmasını gerektirecek bir sebep olmadığı yönünde bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 121.

⁸⁰⁴ TTK m. 1354 vd. maddelerine ilişkin madde başlığında her ne kadar sadece “Dava açılmadan önce” yetkili mahkeme düzenlenmişse de, ilgili hükmün takiplerden önceki ihtiyati haciz başvurularında da uygulanacağı konusunda tereddüt etmemek gerekir.

kuralları çerçevesinde düzenlenmiştir⁸⁰⁵. Bu çerçevede hükümde öngörülen mahkemelerinden birini başvurularak ihtiyati haciz talep edilebilecektir.

2. Geminin Bulunduğu Yer Mahkemesi

Geminin bulunduğu yer mahkemesi, geminin Türk bayraklı ya da yabancı bayraklı olup olmadığına bakılmaksızın⁸⁰⁶ gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkeme olarak düzenlenmiştir. Gerçekten de TTK m. 1354 ve 1355 hükümlerinde, ihtiyati haciz kararı vermeye geminin bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olduğu, “geminin bulunduğu yer” kavramı açıklanmak suretiyle ortaya konulmuştur⁸⁰⁷. Buna göre geminin bulunduğu yer, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer olarak öngörülmüştür⁸⁰⁸.

İlgili düzenlemeler çerçevesinde geminin Türk karasularında yasada öngörülen şekilde uğrak yapması halinde, Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz konusunda yetkisi tesis edilmiş olacaktır. Bu anlamda geminin yükünü boşaltmak ya da yük almak üzere veya tamir ya da donanım ihtiyacı ile veya kumanya ve erzak almak ya da sıra beklemek amacıyla demir atması, şamandıra veya tonozla bağlanması, yanaşması halinde hüküm uygulama alanı bulacaktır. Belirtelim ki hükmün uygulanması için geminin Türk karasularında yasanın belirlediği şekilde bulunması amacı önem taşımamaktadır. Dolayısıyla gemi ne amaçla demir atmış, şamandıraya veya tonozla bağlanmış, yanaşmış ya da kızağa alınmış olursa olsun, Türk karasularında uğrak yaptığı anda mahkemenin yetkisi tesis edilmiş olur. Burada önem arz eden husus, geminin kanunda öngörülen şekilde uğrak yapmasıdır.

⁸⁰⁵ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560; Çelikel / Erdem, s. 594.

⁸⁰⁶ Belirtelim ki TTK’nın kanunlaşma öncesinde geminin bulunduğu yer mahkemesinin yetkisi, yalnızca yabancı bayraklı gemiler bakımından öngörülmüştür. Daha sonra 01.07.2004 tarihli Komisyon görüşmelerinde bu yetki kuralı, Türk bayraklı gemiler için de kabul edilmiştir. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 209.

⁸⁰⁷ TTK m. 1354, Hükümet gerekçesi.

⁸⁰⁸ Ekşi, **Cebri İcra**, s. 121; Nuray Ekşi, “Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2017, C. 37, S. 1, s. 135; Çelikel / Erdem, s. 595; Yıldırım / Yıldırım, s. 395.

Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararında⁸⁰⁹, aleyhine ihtiyati haciz kararı verilen taraf, geminin ihtiyati haciz kararı verildiği tarihte mahkemenin yetki sahasındaki limanda bulunmadığı gerekçesiyle ihtiyati haciz kararına itiraz etmiştir. Bu itiraza cevaben ihtiyati haciz talep eden tarafından, talep öncesinde limana girmek için çağrı verildiği, limanın yoğun olması nedeniyle açıkta demirli bekleyip 11.07.2014 tarihinde limana yanaştığı, bu esnada alınan ihtiyati haciz kararının uygulandığı, bu hayliyle ihtiyati haciz kararının yetkili mahkemece verildiği gerekçesiyle itirazın reddi talep edilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından onanan yerel mahkeme kararında, TTK'nın 1355. maddesinde geminin yanaştığı yer mahkemesinin ihtiyati haciz kararı verme hususunda yetkili olduğunun belirtildiği, kanundaki yanaşma tabirinin geminin yükünü limana indirmek için yapılan tüm hazırlık safhasını da kapsadığı, geminin talep tarihi öncesinde limana yanaşmak için çağrı verdiği, sonrasında 12.07.2014 tarihinde limana yanaşıp yükünü boşalttığı, bu itibarla mahkemenin yetkili olduğu kabul edilmiştir. Söz konusu kararda geçen yanaşma ibaresi esasen geminin demirli olduğu alanda beklemesini de kapsadığından, söz konusu kararın isabetli olduğunda tereddüt yoktur⁸¹⁰.

TTK m. 1354 ve 1355 hükmü çerçevesinde geminin bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olduğu sonucuna varılabilmesi için, geminin az veya çok Türk karasularında uğrak yapması gerekmektedir. Bununla birlikte geminin uğrak yapma süresi önem arz etmemektedir. Önemli olan geminin seferine ara verip, denizde veya karada belirli bir süre için kara ile bağlantı kurmasıdır⁸¹¹.

⁸⁰⁹ Yargıtay 11. HD., E. 2015/76 K. 2015/1071 T. 2.2.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.10.2021.

⁸¹⁰ Benzer şekilde İstanbul BAM 12. Hukuk Dairesinin bir kararına konu olayda, ihtiyati haciz talep eden, geminin önceki maliki olduğunu, aralarındaki satım akdi gereğince gemisini karşı tarafa sattığını, bakiye bedelin ödenmediğini belirterek bu tutarın güvencesi için Tanzanya Bayraklı geminin ihtiyaten haciz kararı verilmesini talep etmiş, yerel mahkemece bu doğrultuda gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiştir. Aleyhine ihtiyati haciz kararı verilenin yetkiye itirazı üzerine dosya kendisine gelen 12. Hukuk Dairesi, Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verileceği, Tanzanya bandıralı geminin İstanbul Tuzla'da bulunan bir tersanede tamir bakım yapmak üzere bulunduğu esnada ihtiyati haciz kararı verildiği gerekçesiyle yetki itirazının reddine karar vermiştir. İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/920 K. 2018/732 T. 13.6.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.10.2021.

⁸¹¹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560. Uygulamada özellikle konteyner gemilerinin çok hızlı yükleme ve boşaltma yapması ve dolayısıyla uğradıkları limandan çok kısa süre içerisinde ayrılması sebebiyle bu gemilerin ihtiyati haczinin oldukça zorlaşacağı yönünde görüşler ileri

Bununla bağlantılı olarak doktrinde *Ekşi*, yabancı gemilerin ihtiyati haczine ilişkin TTK m. 1355 hükmünün, yabancı gemilerin ne zaman “durmuş” sayılacakları konusunda farklı yorumlara yol açacağı, mahkemenin yetkisini kısıtlayacağı ve bu nedenle alacaklıların zararına olacağı gerekçesiyle uluslararası gelişmelerin gerisinde kaldığı ve değiştirilmesi gerektiği görüşündedir⁸¹². *Kanaatimizce* de yazarın belirttiği şekilde uygulamada hüküm gereğinden fazla dar değerlendirilmesi nedeniyle mahkemelerin yargı yetkisi, hükmün amacını aşar şekilde sınırlandırılmaktadır⁸¹³. Yukarıda da belirtildiği üzere geminin durma amacı ne olursa olsun geminin durduğu tespit edilmesi mahkemenin yargı yetkisinin tesisi bakımından yeterlidir. Dolayısıyla burada sorun, hükmün mevcut halinden ziyade uygulamada hükmün amacına aykırı yorumlanmasından kaynaklanmaktadır. Hükmün yorumlanmasında mahkemenin yetkisinin gereğinden fazla sınırlandırılmasına yol açacak yorum ilkesi terk edilmelidir. Bir gemi denizin üzerinde ya da altında, demir atmak ya da tonozla bağlanmak veya kızağa çekilmek suretiyle kara ile bağlantı kurmuşsa, hangi amaçla olursa olsun mahkemenin yetkili olduğu sonucuna varılmalıdır⁸¹⁴. Kara ile bağlantı kurulması geminin fiilen karaya yanaşması anlamına gelmez. Burada önem arz eden husus, geminin TTK m. 1355 hükmünde öngörüldüğü şekilde kara ile bağlantı kurmasıdır. Kara ile bağlantı kurmasının amacının araştırılması ve buna göre mahkemenin yetkili olup olmadığının tespiti, hükmün amacına aykırı bir yorum olacaktır⁸¹⁵.

Diğer yandan mahkemenin yetkisinin tesisi için, geminin ne zaman mahkemenin yargı çevresinde bulunduğu tespit de ayrıca önem arz etmektedir. Bu kapsamda belirtmek gerekir ki, geminin bulunduğu yerin tespitinde esas alınacak zaman dilimi,

sürülmüştür. Bu kapsamda sözgelimi geminin seyir planına göre Türkiye’ye geleceği kuvvetle muhtemelse, limana gelmeden önce de gemi hakkında ihtiyati haciz kararı konusunda limanın bulunduğu yer mahkemenin yetkili olduğunun kabul edilmesi önerilmiştir. Bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 288.

⁸¹² Ekşi, **Montreux**, s. 138, 139. Aksi yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 215.

⁸¹³ Nitekim bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2013/4596 K. 2013/8303 T. 25.04.2013 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 29.10.2021.

⁸¹⁴ Atamer, **C. IV**, s. 215.

⁸¹⁵ Belirtelim ki hükmün hazırlık sürecinde kaleme alınan TTK m. 1333 hükmünde “geminin yakıt, kumanya, yedek parça almak, gemi adamı değiştirmek veya malzeme indirmek gibi iş ve işlemler için kısa süreli de olsa durduğu yer mahkemesi” ifadelerine TTK’da yer verilmemiş olması da, hükmün dar yorumlanmasını gerektirmez. Zira mevcut düzenlemede geminin yanaşma amacına göre ayırım yapılmasını gerektirecek bir açıklık bulunmamaktadır.

alacaklının ihtiyati haciz talebiyle mahkemeye başvuracağı andır⁸¹⁶. İhtiyati haciz başvurusunun yapıldığı sırada gemi mahkemenin yargı çevresinde değilse, ihtiyati haciz başvurusu reddedilmelidir. Benzer şekilde geminin ihtiyati haciz kararında mahkemenin yargı çevresinde olmadığından sonradan anlaşılması halinde de, derhal ihtiyati haciz kararı kaldırılmalıdır. Diğer bir deyişle, mahkemenin yetkisizliği gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi ile ortadan kalkmamakta, yargısal süreç içerisinde başvuru anında mahkemenin yetkisizliğinin sonradan anlaşılması halinde bu durum yine ihtiyati haczin kaldırılmasına yol açmalıdır⁸¹⁷.

Öte yandan talep anında geminin mahkemenin yargı çevresinde bulunmamakla birlikte daha sonradan yargı çevresine girmesi halinde de, mahkemenin yetki kazanması mümkün değildir⁸¹⁸. Zira yukarıda da belirtildiği üzere mahkemenin yetkisinin tesisi bakımından esas alınacak zaman, ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı andır. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁸¹⁹ konu bir olayda, alacaklı, gemiye yakıt tedarik edilmesine rağmen borcun ödenmemesi nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini talep etmiş, yerel mahkemece alacaklının talebi doğrultusunda gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiştir. Karar aleyhine yapılan temyiz başvurusu sonrasında 11. Hukuk Dairesi tarafından, yerel mahkemenin bu kararı, “mahkemece, TTK'nın 1355. maddesindeki yetki kuralı nazara alınmaksızın, yanılırlı değerlendirme ile, “geminin infaz tarihinde bulunduğu yer itibariyle” yetki itirazının reddi yönünde karar verilmesinin doğru olmadığı, ihtiyati hacze itirazın yetki yönünden kabul edilmesi gerektiği halde reddedildiği” gerekçeleri ile bozulmuştur⁸²⁰. Dolayısıyla Yargıtay, ihtiyati haciz talebi anında geminin yargı çevresinde olmamakla birlikte, sonradan (kararın infazı tarihinde) yargı çevresine girmesi halinde dahi mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermesinin mümkün olmadığına işaret etmiştir.

⁸¹⁶ Atamer, C. IV, s. 210; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560.

⁸¹⁷ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560.

⁸¹⁸ Bu ihtimalde alacaklının tekrar ihtiyati haciz başvurusunda bulunması gerekmektedir.

⁸¹⁹ Yargıtay 11. HD., E. 2015/9690 K. 2015/10862 T. 21.10.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.10.2021.

⁸²⁰ Yerel Mahkemenin bu bozma kararına uyması ve bu karar doğrultusunda ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmesi üzerine, söz konusu karar aynı daire tarafından onanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/14664 K. 2017/1735 T. 22.3.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.10.2021.

Hal böyle olmakla birlikte kararın verildiği sırada mahkemenin yargı çevresi içerisinde olan geminin sonradan (mesela kararın infazı sırasında) mahkemenin yargı çevresi dışına çıkması, verilen kararın geçerliliğini etkilemez. Diğer bir deyişle bu durum, mahkemeyi yetkisiz kılmaz. Yetkili mahkemece verilen ihtiyati haciz kararı, Türk icra organlarının yetkisinin bulunduğu her yerde uygulanabilir⁸²¹.

Uygulamada mahkemeler ihtiyati haciz kararı vermeden önce geminin yetki sahasında olup olmadığını tespit için ilgili Liman Başkanlığı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüklerine müzekkere yazmakta, müzekkere cevabı çerçevesinde yetkili olduğunu tespit ettikten sonra ihtiyati haciz talebini değerlendirmektedir. Bu kapsamda ilgili Liman Başkanlığı demirleme için ordino⁸²² verilen gemilerin mevcut durumu mahkemeye bildirmektedir⁸²³. Böylelikle başvuru anında geminin mahkemenin yetki çevresinde olup olmadığı tespit edilebilmektedir⁸²⁴.

⁸²¹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 561.

⁸²² Ordino, gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sahalarına kabulü amacıyla liman başkanlığınca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesini ifade eder (Limanlar Yönetmeliği, m. 4/1 (u)). Geliş bildirimi yapmakla yükümlü gemi ve deniz araçları, ordino almadan yanaşma, bağlama veya demirleme işlemi yapamaz (Limanlar Yönetmeliği, m. 10/1 (a)).

⁸²³ Belirtelim ki bu uygulama geminin mahkemenin yetki çevresinde olup olmadığının tespiti bakımından isabetli olmakla birlikte, müzekkere cevaplarının gecikmesi nedeniyle ihtiyati haciz kararının süratle verilmesine engel olmaktadır. Bu nedenle elden takipli müzekkerelerle geminin hâlihazırdaki durumuna ilişkin cevapların süratle mahkemeye ulaştırılması büyük önem taşımaktadır. Bu konuda değerlendirmeler için ayrıca bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 946.

⁸²⁴ Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin bir kararına konu olayda, ihtiyati haciz talep eden, geminin kiracısına yakıt tedarik edilmesine rağmen bedelinin alınamadığı gerekçesiyle gemi üzerinde ihtiyati talep etmiş, yerel mahkemece, yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararının sadece "geminin demir attığı, şamandıraya ve tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından" verilebileceğinin düzenlendiği, ihtiyaten haczi talep edilen geminin yabancı bayraklı ve Möntrö Sözleşmesi gereğince transit, zararsız geçiş yapan bir gemi olduğu, Geminin Türk Limanları ile bir hukuki ilişkisi olduğu dosyada ispatlanamadığı gerekçesiyle yetkisizlik nedeniyle dilekçenin reddine karar verilmiştir. Bu karar üzerine dosya kendisine gelen 11. Hukuk Dairesi, İstanbul Liman Başkanlığı'nın yazısını esas alarak (bu yazı çerçevesinde geminin İstanbul'da "demirli" olduğu gerekçesiyle) yerel mahkemenin yetkisizlik kararını bozmuştur. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2012/18434, K. 2013/644, T. 14.1.2013 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 29.10.2021. Kararın değerlendirilmesi hakkında bkz. Ekşi, **Montreux**, s. 135 vd.

3. Türk Bayraklı Gemilerin İhtiyati Haczinde Alternatif Yetkili Mahkemeler

a. Sicil Yeri Mahkemesi

Türk Bayraklı gemiler bakımından geminin sicil yeri mahkemesi de, geminin bulunduğu yer mahkemesi yanında, gemilerin ihtiyati haczi konusunda yetkili mahkemedir (TTK m. 1354/1(a)). Deniz alacaklısı geminin nerede bulunduğuna bakılmaksızın geminin sicile kayıtlı olduğu yer mahkemesinden ihtiyati haciz talebinde bulunabilecektir⁸²⁵.

Türk hukukunda gemiler bakımından, Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS), Yapı Halinde Gemi Sicili ve Bağlama Kütüğü olmak üzere dört farklı sicil bulunmaktadır⁸²⁶. Söz konusu siciller, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın uygun göreceği yerlerde kurulan sicil müdürlükleri nezdinde tutulmaktadır. TTK m. 986 ilâ 994 hükümleri arasında düzenlenen yapı halindeki gemilere özgü sicile ise, yapı hâlindeki bir gemiler, malikin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde kaydolunur. Bir diğer sicil olan TUGS'a da, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un 4. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 2. maddesinde belirtilen gemiler kaydolunur⁸²⁷. Son

⁸²⁵ TTK m. 1354/1(a) hükmünde geçen “Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler” ibaresinin, Bağlama Kütüğünü de kapsayacak şekilde, kısaca “Türkiye’de kayıtlı gemiler” şeklinde anlaşılması ve uygulanması gerektiği hakkında bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 945.

⁸²⁶ Bu konuda detaylı bilgi için Çağa / Kender, **C. I**, s. 72 vd.; Yazıcıoğlu, s. 97 vd.; Sözer, **C. I**, s. 63 vd.; Atamer, **C. II**, s. 46 vd.

⁸²⁷ Dolayısıyla TTK m. 931 hükmünde öngörülen bütün gemilerin TUGS’a kaydedilebilmesi mümkün değildir. Zira ilgili düzenlemelerde TUGS’a kaydedilebilecek gemiler özel olarak düzenlenmiştir. Bu gemiler, TUGS’a mevzuatında belirlenen gemiler ile Özel Yapılı Özel Maksatlı Gemilerdir. Nitekim bu doğrultuda 30.12.2016 tarih ve 98882 sayılı Bakanlık Olur’u ile TUGS’a kaydedilebilecek nitelikte özel yapılı özel maksatlı gemiler listesi yayımlanmıştır. Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 122, 123. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün 13.10.2020 tarih ve E-80368960-125.02.01-55151 sayılı yazısı ile, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilecek Özel Maksatlı/Özel Yapılı Gemilerin Bakanlıkları tarafından belirlendiği, denizcilik sektörünün talep ve ihtiyaçları dikkate alınarak, Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları kapsamında Özel Maksatlı/Özel Yapılı Gemiler Listesinin revize edilmesine ihtiyaç duyulduğu, 29.09.2020 tarihli ve 53885 sayılı Makam Olur’u ile

olarak, Milli Gemi Sicili ve TUGS’a tescilli ticari gemi, deniz ve içsu araçları dışında ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçları da Bağlama Kütüğü’ne kaydedilecektir.

Dolayısıyla Türk bayraklı gemiler bakımından geminin tescil edildiği yukarıdaki dört sicilden birinin yetki çevresindeki görevli mahkemeye başvurularak geminin ihtiyati haczine karar verilmesi talep edilebilecektir⁸²⁸. Öte yandan bu yetki kuralı, geminin bulunduğu yer mahkemesinden ihtiyati haciz talep edilebilmesine engel değildir. Zira TTK m. 1354/1 hükmünde yetki kuralının seçimlik yetki olduğu, “*ya da aşağıda gösterilen mahkemeler tarafından verilebilir*” ifadesi ile vurgulanmıştır.

b. Malikin Yerleşim Yeri Mahkemesi

Türk bayraklı geminin Türk siciline kayıtlı olmaması halinde, malikin yerleşim yeri mahkemesinin de ihtiyati haciz konusunda yetkili olması öngörülmüştür. Nitekim bu husus, yetkili mahkemelerin sıralandığı TTK m. 1354/1(b) hükmünde yer alan, “*Sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi*” şeklindeki ifade ile belirtilmiştir. Dolayısıyla anılan hüküm çerçevesinde malikin yerleşim yeri mahkemesinin yetkili olabilmesi için, geminin herhangi bir sicile kayıtlı olmaması gereklidir.

Belirtelim ki, Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği’nin 9. maddesi çerçevesinde, 18 gros tonilatona altında ve 2,5 metre ve üzerindeki; Milli Gemi Siciline veya TUGS’a tescil edilmemiş ticari gemi, deniz ve içsu araçları ile boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının zorunlu olarak bağlama kütüğüne kaydedileceği düzenlenmiştir. Yine aynı Yönetmeliğin 6. maddesinde, “*9 uncu maddenin birinci fıkrasında belirtilen gemi, deniz ve içsu araçlarının malik veya işletenleri, gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kayıt ettirmek ve ruhsatname almak zorundadır.*” düzenlemesine

teşkil edilen Komisyon marifetiyle Özel Maksatlı/Özel Yapılı Gemiler Listesine 5515 kod nolu Sondaj Platformu’nun eklenmesinin uygun görüldüğü hususları bildirilmektedir.

⁸²⁸ TUGS’a kayıtlı gemilerde İstanbul’daki merkez bakımından İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, İzmir’deki şube bakımından da İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesinin yetkili olduğu yönünde bkz. Atamer, C. IV, s. 209.

yer verilmiştir. Bu düzenlemeler çerçevesinde gemi dahil bütün deniz araçları şayet milli gemi sicili, TUGS ya da yapı halinde gemi siciline kaydedilmemişse, bağlama kütüğüne kaydolmak zorundadır.

Hal böyle olunca da TTK m. 1354/1(b) hükmünde belirtildiği şekilde “sicile kayıtlı olmayan gemi”den söz edilemeyecektir. Bu sebeple doktrinde *Atamer* tarafından da isabetli bir şekilde belirtildiği üzere, yürürlükteki mevzuat bakımından TTK m. 1354/1(b) hükmünde belirtilen yetki kuralının uygulama alanı bulunmamaktadır⁸²⁹.

c. Kiracının Yerleşim Yeri Mahkemesi

Türk gemilerinin ihtiyati haczi bakımından bir diğer yetkili mahkeme de, TTK m. 941/3 hükmü uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemi kiracısının yerleşim yeri mahkemesidir (TTK m. 1354/1(c)).

TTK m. 940 hükmü uyarınca, kural olarak, bir geminin Türk bayrağı çekebilmesi için Türk gemisi olması gerekmektedir⁸³⁰. Kural bu olmakla birlikte, TTK m. 941/2 hükmünde Türk gemisi olmayan gemiler bakımından da belli şartlarla Türk bayrağı çekme hakkı tanınmıştır. Buna göre, Türk gemisi olmayan (yabancı bayraklı) bir gemiye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından izin verilmiş olmak koşuluyla Türk bayrağı çekilebilir. Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir (TTK m. 941/1). Görüldüğü üzere yabancı bayraklı geminin Türk bayrağı çekebilmesi için, hükümde geminin kiracıya bırakılması öngörülmüştür. Bunun yanında TTK m. 941/3

⁸²⁹ Atamer, **C. II**, s. 52; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 945.

⁸³⁰ Hangi gemilerin Türk gemisi olduğu anılan hükümde bu gemilerin sahiplerinin gerçek kişi veya tüzel kişi olmasına bağlı olarak ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, s. 63 vd.; Atamer, **C. I**, s. 733 vd.

hükmünde, TTK'nın 941/2 maddesinde belirtilen gemilerin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca tutulacak özel bir sicile⁸³¹ kaydolunacağı düzenlenmiştir.

İşte TTK m. 941/3 hükmünde öngörülen özel sicile kayıtlı gemilerin ihtiyati haczinde, geminin işletilmek üzere kendisine bırakıldığı “kiracının” yerleşim yeri mahkemesi de yetkilidir (TTK m. 1354/1(c))⁸³².

C. Esas Hakkında Takip veya Dava Açıldıktan Sonra Yetkili Mahkeme

1. İcra Takibi Yapılması

Esas hakkında icra takibinden sonra gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilmesi halinde, bu talebin hangi yetkili mahkemeye yapılacağı konusunda Kanunda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. TTK m. 1357 hükmü, sadece dava açılmasından sonra ihtiyati haciz konusunda yetkili mahkemeye ilişkin olarak TTK m. 1354 - 1355 hükümlerinden farklı bir rejim öngörmüş, icra takipleri bakımından sessiz kalmıştır. Bu nedenle esas hakkında icra takibi yapıldıktan sonra gemi üzerinde ihtiyati haciz talepleri bakımından yetkili mahkeme, TTK m. 1354 – 1355 hükümleri çerçevesinde belirlenecektir⁸³³. Dolayısıyla deniz alacağı hakkı sahibi, alacağının takibi için ilamsız veya rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip başlattıktan sonra, TTK'nın 1354 ve 1355. maddelerine göre yetkili olan mahkemeye başvurarak geminin ihtiyaten haczini talep edebilecektir⁸³⁴.

Öte yandan alacaklı tarafından başlatılan takibe borçlunun itiraz etmesi de yetki kurallarını etkilemez. Bu halde de yukarıdaki yetki kuralı geçerli olacaktır. Bununla birlikte alacaklı tarafından itirazın bertaraf edilmesi için itirazın iptali davası açılmışsa, bu halde TTK m. 1357 hükmü çerçevesinde yetkili mahkeme belirlenecektir. Zira bu

⁸³¹ Sözer, **C. I**, s. 54. Uygulamada “kiracı sicili” olarak anılan bu sicilin, TMK m. 7 anlamında sicil olmadığı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, s. 65; Atamer, **C. I**, s. 747.

⁸³² Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 561. Bu sicile kayıtlı gemilerin ihtiyati haczinde Ankara'daki ticaret mahkemeleri yetkilidir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 209.

⁸³³ Diğer bir deyişle, davalara ilişkin TTK m. 1357 hükmü, esas hakkında yapılan takip sonrası geminin ihtiyati haczinde yetkili mahkeme konusunda uygulama alanı bulmaz.

⁸³⁴ Atamer, **C. IV**, s. 217; Yıldırım / Yıldırım, s. 395.

halde genel mahkeme tarafından alacağın esasına ilişkin genel hükümler çerçevesinde inceleme yapılmaktadır⁸³⁵.

2. Dava Açılması

a. Türk Mahkemelerinde Dava Açılması

Alacağın esası hakkında Türk mahkemelerinde dava açılması halinde gemilerin ihtiyati haczi konusunda yetkili mahkeme, alacağın esası hakkındaki davayı gören mahkemedir (TTK m. 1357)⁸³⁶. Dolayısıyla geminin ihtiyati haczine ilişkin taleplerin sadece bu mahkemede ileri sürülmesi gerekmektedir.

Nitekim İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi'nin bir kararına⁸³⁷ konu olayda, ihtiyati haciz talep eden sigorta şirketi, taşıma sırasında hasarlanan sigorta konusu mallar için sigortalıya yaptığı ödemenin güvencesi zımında taşımayı gerçekleştiren gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmiş, ihtiyati haciz talebinin yetkisizlik nedeniyle reddi üzerine bu kararı istinaf etmiştir. İstinaf başvurusu üzerine dosya kendisine gelen 14. Hukuk Dairesi, ilk derece mahkemesinde uyuşmazlığın esasına dair dava açıldığı, dava açıldıktan sonra Türk Ticaret Kanunu'nun 1357. maddesi uyarınca “ihtiyati haciz kararı sadece davayı gören mahkemeden istenebilir” hükmünün bulunduğu, ilk derece mahkemesinin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkisiz olduğuna dair karar vermesinin TTK'nın 1357. maddesi hükmüne aykırı olduğu gerekçeleriyle yerel mahkemenin yetkisizlik kararını kaldırmıştır. Dolayısıyla Bölge Adliye Mahkemesi tarafından da son derece isabetli bir şekilde belirtildiği üzere, alacağın esası hakkında dava açıldıktan sonra TTK m. 1354 ve 1355 hükümleri çerçevesinde yetkili mahkeme

⁸³⁵ Bununla birlikte alacaklı tarafından itirazın bertaraf edilmesi için icra mahkemesinde itirazın bertaraf edilmesi yoluna başvurulmuşsa, bu durumda itirazın kaldırılması yargılamasında genel hükümler çerçevesinde bir inceleme yapılmadığı için yetkili mahkeme TTK m. 1354 ve 1355 hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir. Zira bu halde TTK m. 1357 hükmünde belirtildiği şekilde teknik anlamda bir “davadan” söz edilemez. İtirazın kaldırılmasının niteliği bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 276; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 190; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 122.

⁸³⁶ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562; Atamer, **C. IV**, s. 218.

⁸³⁷ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2019/1063 K. 2019/817 T. 30.5.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021.

belirlenemez. Bu dava ile birlikte, ihtiyati haciz taleplerinin değerlendirilmesi de esas davanın görüldüğü mahkemeye aittir.

Gerçekten de davanın açıldığı mahkeme, alacağın esas hakkında yargılama yaparken, ihtiyati haciz kararının bu mahkemeden başka mahkemede talep edilmesi, aynı olaya ilişkin ayrı mahkemelerin meşgul edilmesine yol açar. İlgili düzenleme ile aynı konuda birden fazla mahkemenin meşgul edilmesinin de önüne geçilmiştir.

TTK m. 1357 hükmünde geçen “dava” terimi esas hakkında doğrudan genel mahkemelerde dava açılmasını kapsadığı gibi, alacağın esasına ilişkin yapılan icra takibine borçlunun itirazı üzerine açılan itirazın iptali davasını da kapsamaktadır⁸³⁸.

b. Yabancı Hakem Önünde ya da Mahkemede Dava Açılması

İhtiyati haciz kararı verilmeden önce yabancı hakem önünde ya da mahkemede dava açılması durumunda, ihtiyati haciz kararının hangi mahkemeden talep edileceği konusunda genel ihtiyati haciz bakımından İİK’da bir düzenleme bulunmamaktadır. İhtiyati tedbirler bakımından HMK m. 390 hükmünde, “İhtiyati tedbir, (...) dava açıldıktan sonra ise ancak asıl davanın görüldüğü mahkemeden talep edilir.” düzenlemesine yer verilmiştir. Bu hüküm yurt dışında dava açılması halinde geçici hukuki korumanın hangi mahkemece verileceği konusunda sorunlara yol açmaktadır⁸³⁹.

Gerçekten de ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz kararları geçici hukuki koruma niteliğinde olduğundan yabancı mahkemece ya da hakem tarafından verilen bu

⁸³⁸ Atamer, C. IV, s. 218.

⁸³⁹ “6100 sayılı HMK 390(1) maddesine göre, ihtiyati tedbir, dava açılmadan önce esas hakkında görevli ve yetkili olan mahkemeden, dava açıldıktan sonra ise ancak asıl davanın görüldüğü mahkemeden talep edilebilir. Somut olayda uyuşmazlık konusu ile ilgili olarak Liverpool’daki Uluslararası Pamuk Birliği Tahkim Mahkemesine müracaat edilmiş, Tahkim Mahkemesi tarafından karşı taraf olan (G) İplik Sanayi ve Limited Şirketi aleyhine 2.701.017,58 ABD doları tutarında tahkim kararı verildiği, tahkim kararının temyiz edildiği, halen kesinleşmediği anlaşılmaktadır. HMK 390. maddesindeki düzenleme, esas dava bakımından Türk mahkemelerinin yerel ve uluslararası yetkisinin bulunmadığı durumlarda Türk mahkemelerinin tedbir kararı vermesi imkânını ortadan kaldırdığı, görevli ve yetkili mahkeme tarafından dava öncesi veya dava sonrası karar verilebileceği, dava konusu olayda ise görevli ve yetkili mahkemenin Uluslararası Pamuk Birliği Tahkim Mahkemesi olduğu anlaşılmakla ihtiyati tedbir veya ihtiyati haczin reddine karar vermek gerekmiştir.” Kararın eleştirisi için bkz. Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 616, dn. 355. Mülga HUMK m. 104/2 hükmü açısından değerlendirmeler için bkz. Atamer, C. IV, s. 219.

kararların Türkiye’de tanınması ve tenfiz edilmesi mümkün değildir. Zira MÖHUK m. 50 hükmü çerçevesinde yabancı mahkeme veya MÖHUK m. 60 hükmü kapsamında hakem heyeti tarafından hukuk davalarına ilişkin olarak verilmiş kararların Türkiye’de icra olunabilmesi, kararların kesinleşmiş olması halinde mümkündür. Bu durumda da esas davaya bakmakta olan mahkemenin Türkiye’deki mal ve alacaklar üzerinde vereceği ihtiyati haciz veya tedbir kararı, Türkiye’de icraî bir etkiye sahip olmayacaktır. Elbette böyle bir sonucun kabulü mümkün değildir⁸⁴⁰.

Bu sakıncalar nedeniyle yabancı hakem önünde ya da mahkemede dava açılması halinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından hangi mahkemenin yetkili olduğu konusunda TTK m. 1357/2 hükmünde özel düzenleme yapılmış, yetkili mahkemenin TTK m. 1354 ve 1355 hükümleri çerçevesinde tespit edileceği belirtilmiştir.⁸⁴¹ Bu hükme göre, bir deniz alacağı hakkında, hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, kesin hüküm verilinceye kadar ihtiyati haciz kararı, sadece 1354 ve 1355 inci maddelere göre yetkili olan mahkemeden istenebilir⁸⁴². Bu çerçevede daha önce yabancı bir mahkemede ya da hakem önünde dava açılmış veya açılan bir dava sürerken, gemi, TTK m. 1354 ve 1355 hükümlerinde belirtilen mahkemelerin yetkisi alanına girmişse, bu mahkemelerden ihtiyati haciz kararı talep edilebilecektir⁸⁴³. Nitekim İstanbul BAM 16. Hukuk Dairesi’nin kararında⁸⁴⁴, tahkim yargılamasının yurt dışında devam etmesinin, Türkiye’de ihtiyati haciz kararı verilmesine engel oluşturmadığı sonucuna varılmıştır.

⁸⁴⁰ Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 609, 610.

⁸⁴¹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562; Atamer, **C. IV**, s. 219; Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 617, 618. 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu m. 6/2, c.2, Milletlerarası Tahkim Kanunu’na tabi tahkim yargılamalarında hakemlere ihtiyati haciz kararı verme konusunda yetki tanımakta ise de, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1357 hükmü özel nitelik taşıdığından hakemlerin gemilerin ihtiyati haczine karar verme yetkisi bulunmamaktadır.

⁸⁴² “Mahkeme gerekçesinde de işaret edildiği üzere, uyumsuzluğun esasına ilişkin olarak tahkim yoluna başvurulduğu anlaşılmaktadır. TTK’nın 1356. maddesi uyarınca, ihtiyati haciz talebine konu alacak hakkında tahkimde dava açılmış olsa bile, 1354-1355.maddelere göre yetkili Türk mahkemesi, ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olduğu gibi, aynı kanunun 1358/1.c maddesi uyarınca, ihtiyati hacze itirazı incelemeye de yetkili ve görevlidir.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

⁸⁴³ Bkz. TTK m. 1357, Hükümet gerekçesi. Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 617, 618.

⁸⁴⁴ İstanbul BAM, 16. HD., E. 2018/706 K. 2018/650 T. 14.3.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021. Karar sözleşmeye konu bedel bakımından verilmişse de, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerle uyumludur.

Diğer yandan hakem kararının Türkiye’de tenfizi sırasında da gemi üzerinde ihtiyati haciz talebinde bulunabilmesine engel yoktur. Bu ihtimalde ihtiyati haciz kararının hangi mahkemece verilebileceği konusunda tereddüt oluşabilir. Kanaatimizce bu durumda tanınması ve tenfizi talebinin ileri sürüldüğü mahkemece ihtiyati hacze konu alacağın esasına ilişkin yargılama yapılmadığından (MÖHUK m. 62 hükmünde belirtilen sınırlı hususlarda inceleme yaptığından), ihtiyati haciz taleplerinin TTK m. 1354 ve 1355 hükümleri çerçevesinde yetkili mahkemeye yapılması gerekir. Tenfiz mahkemesinin geminin ihtiyati haczi konusunda yetkili olmadığı kabul edilmelidir.

Bununla birlikte belirtmek gerekir ki bu durum, daha önce verilen ihtiyati haciz kararı sonrasında esas hakkında verilen kararın tenfizi konusunda yetkili mahkemenin tespitinden farklıdır. TTK m. 1360 hükmü uyarınca⁸⁴⁵, tenfiz isteminin yapıldığı tarihte geminin Türk mahkemesinin yargı çevresinde bulunması veya geminin serbest bırakılması için TTK m. 1370 ilâ 1372 hükümleri uyarınca yatırılmış teminatın, tenfiz isteminin yapıldığı tarihte mahkeme kasasında bulunması halinde, deniz alacağı için ihtiyati haciz kararı vermiş olan Türk mahkemesi, deniz alacağının esas hakkında verilmiş bir yabancı mahkeme veya yabancı hakem kararının tenfizinde de yetkilidir⁸⁴⁶.

D. Yetki Kurallarının Hukuki Niteliği

1. Genel Olarak

Gemilerin ihtiyati haczine karar verecek mahkemenin yetkisini düzenleyen TTK m. 1354, 1355 ve 1357 hükümlerinde, kesin yetki kuralına yer verilmiştir⁸⁴⁷. Bu nedenle, ihtiyati haciz başvuruları sadece kanunda öngörülen mahkeme veya

⁸⁴⁵ Hüküm hakkında değerlendirmeler için bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 124.

⁸⁴⁶ Bu konuda ayrıca bkz. aşı. Üçüncü Bölüm, VI, B, 2, a.

⁸⁴⁷ Kanun’un ifadesinden, Kanun’da belirtilen yer veya yerler dışında başka bir yerde açılmayacağı anlaşılan davalarda yetki kuralları kesin yetki kurallarıdır. Kesin yetki olarak tek bir mahkeme öngörülmüş olabileceği gibi birden fazla mahkeme de öngörülmüş olabilir. Önemli olan belirtilen yer veya yerler dışında davanın açılmamasıdır. Bkz. Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul C. I**, s. 293.

mahkemelerde yapılabilir; başka bir yer mahkemesinden geminin ihtiyaten haczine karar verilmesi talep edilemez.

Buradaki yetki kuralı kesin yetki olduğu için⁸⁴⁸, kanunda öngörülen yerler dışında başka bir mahkemeden ihtiyati haciz talep edilmişse, mahkemece bu durum re'sen dikkate alınacaktır⁸⁴⁹; taraflar da mahkemenin yetkisiz olduğunu her zaman ileri sürebilir⁸⁵⁰. Mahkeme yetkili değilse, ihtiyati haciz talebini sırf bu sebepten (yetkisizlikten) reddetmelidir.

Öte yandan TTK m. 1354, 1355 ve 1357 hükümlerinde ihtiyati haciz kararı verecek mahkemenin yetkisi, kesin yetki kuralları çerçevesinde düzenlendiğinden, tarafların aralarındaki anlaşma ile başka bir mahkemeyi yetkili kılmaları da mümkün değildir⁸⁵¹. Zira HMK m. 18 hükmü çerçevesinde yetki sözleşmeleri, kesin yetkinin söz konusu olduğu durumlar dışında ve Kanun'da başka bir mahkemenin yetkisinin kararlaştırılmasının açıkça yasaklanmadığı hâllerde yapılabilir (HMK m. 18/1,

⁸⁴⁸ Kesin yetki kurallarının tamamının kamu düzenine ilişkin olduğu yönünde bkz. Özekes ve diğer., **Pekcanıtez Usul C.I**, s. 293, dn. 386; Kuru, **Usul, C. I**, s. 548; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 115; Ejder Yılmaz, **Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi C. I**, 4. Baskı, Ankara 2021, s. 497; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 161. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından aksi yönde değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 207, 208. *Yazar'a göre mahkemelerin yetkisinin "münhasır" esasıyla belirlenmiş olması, bu hükümlerin kamu düzenine ilişkin oldukları sonucunu doğurmaz. Yazar, bu düşüncesini, TTK m. 1358 [1351] hükmü çerçevesinde uygulama alanı bulan İİK m. 265/1 uyarınca gemi maliki ve diğer ilgili kişilerin mahkemenin yetkisine itiraz etme hakkına sahip olanların, bu hakkı kullanmamaları halinde, ihtiyati hacze karar vermiş olan mahkemenin yetkilendirilmiş olmasına dayandırmaktadır. Kanaatimizce, kanunda öngörülen yetki, kesin yetki olduğu için taraflar mahkemenin yetkili olmadığı itirazında bulunmasalar dahi, bu durum mahkemece resen dikkate alınacak ve yetkisiz olduğunun tespiti halinde ise yetkisizlik nedeniyle ihtiyati haciz başvurusu reddedilecektir. Mahkemenin görevi gereği tespit etmesi gereken bir hususta tarafların itiraz etmemiş olmasına sonuç bağlanmasa, kesin yetki kurallarının niteliği ile bağdaşmaz.*

⁸⁴⁹ Atamer, **C. IV**, s. 211; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560. *"Talep, kredi sözleşmesinin teminatı olarak ipotek verilen gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi istemine ilişkindir. Mahkemece, yazılı gerekçe ile talebin reddine karar verilmişse de yabancı bayraklı olduğu dosya içeriğinden anlaşılan gemiler için ihtiyati haciz kararı 6102 sayılı TTK'nın 1355'inci maddesi uyarınca sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilebilir. Bu yetki kesin yetki olup, mahkemece re'sen göz önünde bulundurulması gerekir. Bu itibarla mahkemece öncelikle bu husus üzerinde durulması gerekirken, anılan husus nazara alınmadan ve yetki konusunda bir değerlendirme yapılmadan işin esasına girilerek yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir."* Yargıtay 11. HD., E. 2015/1800 K. 2015/3598 T. 16.3.2015. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2013/9834 K. 2013/14699 T. 15.07.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021

⁸⁵⁰ *"Yetkinin kesin olduğu davalarda, mahkeme yetkili olup olmadığını, davanın sonuna kadar kendiliğinden araştırmak zorundadır; taraflar da mahkemenin yetkisiz olduğunu her zaman ileri sürebilir."* (HMK m. 19/1).

⁸⁵¹ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1040, dn. 31'de zikredilen karar.

MÖHUK m. 47)⁸⁵². Dolayısıyla yetkinin kesin olduğu gemilerin ihtiyati haczi bakımından yetki sözleşmesi yapılamaz⁸⁵³.

2. Yetki, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk Kayıtlarının Etkisi

Sözleşmenin tarafları, borçlar hukuku alanında sahip oldukları irade serbestisine dayanarak, aralarında yapacakları sözleşmelerin türünü, şeklini ve kapsamını diledikleri şekilde düzenleyebilirler. Sözleşme özgürlüğü, kanunlar ihtilafı hukuku alanında “hukuk seçimi” olarak ortaya çıkmaktadır. Kanunlar ihtilafı hukuku alanındaki hukuk seçme özgürlüğüne paralel olarak, milletlerarası usul hukuk alanında da, taraflara, uyuşmazlık doğduğunda başvuracakları mercii seçme özgürlüğü tanınmıştır⁸⁵⁴. Taraflar bu özgürlüğü çerçevesinde yaptıkları sözleşmede ya da ayrı bir sözleşmeyle, sözleşmenin esasına uygulanacak hukuku ve sözleşmeden doğacak ihtilafları çözecek mercii, kanunda öngörülen sınırlamalar saklı kalmak kaydıyla diledikleri şekilde belirleyebilmektedir⁸⁵⁵.

İşte bu prensipten hareketle, deniz ticareti hukuku alanındaki sözleşmelerin büyük çoğunluğunda da, sözleşmenin esasına uygulanacak hukuka, yetkili mahkemeye veya tahkime ilişkin kayıtlara yer verilmektedir⁸⁵⁶. Böylelikle taraflar ileride ihtilaf çıktığında, bu ihtilafı hangi mercii hangi hukuka göre çözeceğini de

⁸⁵² Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul C.I**, s. 310; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 193; Yılmaz, **HMK Şerhi C. I**, s. 746.

⁸⁵³ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562.

⁸⁵⁴ Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 501, 502; Nomer, **Usul**, s. 126 vd.

⁸⁵⁵ “Taraflar Sözleşmenin 8.maddesiyle sözleşmenin Kazakistan cumhuriyeti kanunlarına tabi olacağı ve anlaşmazlık durumunda da Kazakistan Astana mahkemelerinin yetkili olduğunu öngörmüşlerdir. Tarafların serbest iradeleriyle Kazakistan Astana Mahkemelerinin yetkisini kabul etmeleri nedeniyle yukarıda belirtilen yasa hükümleri gereğince Astana mahkemesi yetkili olduğu gibi, teslim yerinin de sözleşmenin 2.maddesine göre Kazakistan'ın Astana şehri oluşu nedeniyle de usul ekonomisi ve pratik nedenlerden dolayı da yargılamanın Kazakistan'da yapılmasının yerinde olacağı, taraflardan birinin, tarafların serbest iradeleriyle kararlaştırdıkları yetki anlaşmasına dayanmasının, hakkın kötüye kullanılması olarak görülmeyeceği gözetilerek ilk derece mahkemesi kararı yanında olduğundan, istinaf isteminin reddi gerekmiştir.” İstanbul BAM, 16. HD., E. 2018/616 K. 2018/472 T. 5.3.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021.

⁸⁵⁶ “Somut uyuşmazlıkta, davalı yabancı taşıyıcı şirket, konişmentoyu düzenleyen acente ve gemi yabancı bir gemi olduğundan yabancılık unsuru mevcuttur. Dava konusu Türk Mahkemelerinin yetkisinin münhasır yetki esasına ilişkin olmayıp deniz taşıma akdi ilişkiden kaynaklanmaktadır. Geçerli bir yetki şartı bulunduğundan milletlerarası yetki itirazının kabulü ile davanın yetkisizlik nedeniyle reddine karar verilmesinde isabetsizlik görülmemiş, davacı vekilinin istinaf başvurusunun esasan reddine karar verilmiştir.” İstanbul BAM, 12. HD., E. 2021/511 K. 2021/1062 T. 1.7.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021.

başlangıçta tespit etmektedir. Taraflarca bu şekilde bir hukuk seçimi ve yetki anlaşması yapılması halinde, bu yetki anlaşması çerçevesinde yetkili kılınan mahkeme ya da hakem heyetinin yetkisinin kapsamına, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verme yetkisi⁸⁵⁷ de girer mi?

Bu konu TTK m. 1356 hükmünde düzenlenmiş olup⁸⁵⁸, ilgili hüküm uyarınca, taraflar arasındaki sözleşme çerçevesinde, deniz alacağının esası hakkında hüküm vermeye bir hakem kurulu veya yabancı mahkeme yetkili olsa yahut deniz alacağının esasına yabancı bir devlet hukuku ya da tarafların belirlediği başka bir hukuk düzeni uygulansa dahi, Türk bayraklı gemiler bakımından TTK m. 1354, yabancı bayraklı gemiler bakımından TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde yetkili olan mahkemeler, bir deniz alacağı için teminat elde edilmesini sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir⁸⁵⁹. Gerçekten de TTK m. 1354, 1355 ve 1357 hükümlerinde ihtiyati haciz kararı verecek mahkemenin yetkisi kesin yetki kuralları çerçevesinde düzenlendiği için tarafların alacağın esasına ilişkin yaptıkları anlaşmalar, tarafların bu konudaki iradesine bakılmaksızın ihtiyati hacizde mahkemelerin yetkisine teşmil edilemez. Taraflar yetki anlaşmasında ihtiyati haciz bakımından yetkili mahkemeye özel olarak yer verseler dahi, ihtiyati haciz konusunda yetkili mahkeme TTK m. 1354, 1355 ve 1357 hükümleri çerçevesinde belirlenecektir. Bu durum anılan hükümlerde “*ihiyati*

⁸⁵⁷ 6102 sayılı TTK’nın kabulünden önce yetki anlaşmalarının varlığı halinde, ihtiyati haczin infazında “icra dairelerinin” yetkisini değerlendiren karar bir için bkz. Yargıtay HGK, E.1998/12-287, K. 1998/325, T. 06.05.1998. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021. Karar hakkında değerlendirmeler için bkz. Kerim Atamer, “Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 6 Mayıs 1998 Tarihli Kararı Hakkında Düşünceler, **DHD**, 1998, Y. 3, S. 1-2, s. 89 - 93; Ergin Nomer, “Yetki Anlaşmaları ve Türk Uygulaması”, **Yargıtay Dergisi**, C. 24, S.3, Temmuz 1998, s. 258-265 <http://www.yargitaydergisi.gov.tr/dergi/72> Erişim tarihi: 30.10.2021.

⁸⁵⁸ Her ne kadar madde başlığında, “esasa uygulanacak hukuka ilişkin bir anlaşmanın varlığı”, içeriğinde de “deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulansa bile” ifadelerine yer verilmiş ise de, hükümde uygulanacak hukuk değil, yetki anlaşması düzenlenmektedir. Bu konuda bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 122.

⁸⁵⁹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562; Atamer, **C. IV**, s. 216; Ekşi, **Cebri İcra**, s. 122; Yıldırım / Yıldırım, s. 395. Nitekim mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 2. maddesine göre, bir gemi ancak haczin yapıldığı Taraf devletin yetkili mahkemesince haczedilebilir. Taraflar arasındaki bir sözleşmede yetki veya tahkime ilişkin kayıt, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 2. maddesine göre belirlenen mahkemenin yetkisini ortadan kaldırmaz. Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 43; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 12. İngiliz hukuku bakımından aynı yönde değerlendirmeler için bkz. Baughen, **Shipping Law**, s. 410, 412.

haciz kararı, sadece, (...) mahkemesi tarafından verilir.” ifadesi ile açıkça belirtilmiştir.

Gemilerin ihtiyati haczinde mahkemelerin yetkisinin münhasır olması nedeniyle, yabancı unsurlu borç ilişkileri bakımından böyle bir anlaşmanın yapılması MÖHUK m. 47 hükmü uyarınca da mümkün değildir⁸⁶⁰. Bu nedenle taraflar yetki anlaşması yapmamış olsalar ve yabancı mahkemenin yetkisi kendi hukukunda yer alan hükümlere göre tesis edilse dahi, Türk mahkemelerinden ihtiyati haciz talep edilebilir. Bunun gibi esas davanın Türkiye’de görülmesinin mümkün olmadığı hallerde de yetkili Türk mahkemeleri ihtiyati haciz kararı verebilir. Zira bu geçici hukuki korumalar, acil bir yerel korumayı gerektiren durumlarda kişinin veya onun malvarlığı çıkarlarının korunması düşüncesine dayanmaktadır⁸⁶¹.

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda yabancı mahkemenin yetkili kılınması mümkün olmadığı gibi, hakemlerin de yetkili kılınmasına imkân yoktur. Bir defa her şeyden önce HMK’ya tabi tahkimde, TTK m. 1356 hükmü yanında, hakemlere ihtiyati tedbirle sınırlı yetki tanıyan HMK m. 414 hükmü buna engeldir⁸⁶². Milletlerarası Tahkim Kanunu’na tabi uyuşmazlıklar bakımından MTK m. 6 hükmü çerçevesinde hakemlere ihtiyati haciz kararı verme konusunda yetki tanınmışsa da, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1354 ilâ 1357 hükmü özel nitelik taşıdığından hakemlerin gemilerin ihtiyati haczine karar verme yetkisi bulunmadığı kabul edilmelidir⁸⁶³.

Belirtelim ki, yargılama sırasında yetkili mahkemeden geminin ihtiyati haczinin talep edilmesi, deniz alacağının esası konusunda taraflarca kararlaştırılan mahkemenin ya da hakem heyetinin, yine taraflarca kararlaştırılan veya hakem ya da mahkeme

⁸⁶⁰ Gerçekten de MÖHUK m. 47 hükmü çerçevesinde, yabancılık unsuru taşıyan ve borç ilişkilerinden doğan uyuşmazlığın yabancı bir devletin mahkemesinde görülmesi konusunda anlaşmaların yer itibarıyla yetkinin münhasır yetki esasına göre tayin edilmediği hâllerde mümkün olabileceği öngörülmüştür.

⁸⁶¹ Nuray Ekşi, **Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi**, 2. Bası, İstanbul 2000, s. 226 vd.; Ekşi, **Cebri İcra**, s. 123.

⁸⁶² Bu konuda isabetli değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 216. “*İhtiyatî haciz, niteliği itibarı ile hakem kurulu tarafından verilecek bir geçici hukuki koruma tedbiri değildir; ancak mahkemeden talep edilebilir.*” Bkz. Özkes ve diğer. **Pekcanıtez Usul**, **C. III**, s. 2716.

⁸⁶³ Genel ihtiyati haciz bakımından aynı yönde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 886; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3987.

tarafından belirlenen hukuk çerçevesinde ihtilafı çözme konusunda yetkisini etkilememektedir. Bu çerçevede taraflardan biri, geminin Türkiye’de bulunması nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı aldıktan sonra, alacağın esasına ilişkin yetkili mahkemede ya da hakemde dava açabilir⁸⁶⁴. Taraflardan birinin ihtiyati hacze başvurmuş olması, esas hakkında yetkili mahkeme ya da tahkim heyetinin yetkisinden feragat ettiği anlamına gelmez. Dolayısıyla tarafların yetki ya da hukuk seçimi anlaşması, ihtiyati haczi tamamlayan işlemler bakımından önem taşımaktadır⁸⁶⁵.

E. Boğazlardan Geçiş Rejimi Açısından Türk Mahkemelerinin Yargı Yetkisi

1. Boğazlardan Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Yargı Yetkisine İlişkin Milletlerarası Düzenlemeler

a. Genel Olarak Boğazlar

Boğazlar coğrafi bakımdan, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları olarak tanımlanmaktadır⁸⁶⁶. Boğazlar tabii oldukları düzenlemelere göre “ulusal boğazlar” ve “uluslararası boğazlar (daha doğru deyimle “uluslararası seyrüsefere açık boğazlar⁸⁶⁷)” olmak üzere iki kategoride değerlendirilmektedir. Buna göre, *ulusal boğazlar*, tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ve genişliği o devletin kara sularının genişliğinin iki katından az olan (her iki yakası tek bir devlet tarafından kontrol edilen) ve açık denizi iç denize veya kapalı denize bağlayan su yolları iken; *uluslararası boğazlar*, iki açık denizi veya bir açık deniz⁸⁶⁸

⁸⁶⁴ Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 43.

⁸⁶⁵ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 562.

⁸⁶⁶ Sami Doğru, “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş” **DEÜHFD**, Cilt: 15, Sayı: 2, 2013, (Basım Yılı: 2014), s. 124; Selami Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, 8. Bası, İstanbul 2022, s. 124, 125; Fevzi Topsoy, “Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu”, **İÜHF**, C. LXXIV, S. 1, 2016, s. 400. Bu yönüyle boğazlar, insan yapımı olan kanallardan ayrılır. Melda Sur, **Uluslararası Hukukun Esasları**, 15. Bası, İstanbul 2021, s. 362.

⁸⁶⁷ *Pazarıcı*, “uluslararası boğazlar” kavramının boğazın bütün yönleri ile uluslararası rejime tabii olduğu şeklinde yanlış bir izlenim uyandırması nedeniyle, bu ifadenin kullanılmaması gerektiği kanaatindedir. Hüseyin Pazarıcı, “Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri”, **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul 2004, s. 67, 68.

⁸⁶⁸ Corfu Channel Case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Rep 1949, p. 4, s. 28- 29. Kararın tam metni için bkz. <https://www.icj-cij.org/en/case/1> (Erişim Tarihi: 07.11.2021).

ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren⁸⁶⁹ ya da aynı veya iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yolları ile hukuki statüsü uluslararası anlaşmalarla düzenlenen su yollarını ifade etmektedir⁸⁷⁰.

Görüldüğü üzere günümüzde boğazların sınıflandırılmasında boğazların coğrafi konumları⁸⁷¹ yanında, tabii oldukları hukuki statüleri de dikkate alınmaktadır. Dolayısıyla bir boğaz, uluslararası anlaşma ile düzenlendiği takdirde niteliği itibarıyla “uluslararası boğaz” olarak kabul edilmektedir.

Boğazların bu şekilde sınıflandırılması, tabii olduğu rejimin belirlenmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Ulusal boğazlar kıyı devletinin egemenliğine tabii olurken, deniz ulaşımının uluslararası alanda serbestliği konusunda gelişim nedeniyle uluslararası boğazların rejimi, genel olarak milletlerarası hukuk çerçevesindeki düzenlemelerle belirlenmektedir.

Bu kapsamda Türk boğazlarının coğrafi sınırı, 1426 Sayılı 14.08.2019 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararıyla dayanarak 30859 Sayılı ve 15.08.2019 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin (Boğaz Yönetmeliği) 3/1(m) hükmünde, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi olarak belirlenmiştir. Coğrafi konumu itibarıyla uluslararası özellik taşımasa da, aşağıda görüleceği üzere Türk boğazlarının tabii olduğu rejim uluslararası anlaşmalarla (Boğazların Tabii Olacağı Usule Dair Mukavelenamenin yerine kaim olmak üzere 20

⁸⁶⁹ Kızıl Denizi Akbaba Körfezine bağlayan Tiran boğazı örnek verilebilir. Bu konuda bkz. Sur, s. 362, 363.

⁸⁷⁰ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu m. 37. (United Nations Convention on the Law of the Sea). Sözleşmenin metni için bkz. un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi: 07.11.2021). Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish> (Erişim Tarihi: 07.11.2021).

⁸⁷¹ Nitekim Uluslararası Adalet Divanı, 1949 Korfı Boğazı kararında, boğazdan salt coğrafi durum itibarıyla uluslararası trafikte yararlanılıyor olmasını, “uluslararası boğaz” sayılabilmesi için yeterli görmüştür. Bu nitelendirme bakımından boğazdaki deniz trafiğinin yoğunluğu ile uluslararası ulaşırmada kullanılıp kullanılmadığının herhangi bir önemi yoktur. Milen Dyoulgerov, “Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community” **The International Journal of Marine and Coastal Law**, C. 14 No.1, Kluwer Law International, 1999, s. 78; Sur, s. 363; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 125; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 401.

Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de imza edilmiş Mukavelename (Montrö Boğazlar Sözleşmesi⁸⁷²) ile) düzenlendiği için, bu boğazlar niteliği itibarıyla “uluslararası boğaz” kategorisindedir⁸⁷³. Dolayısıyla Türk Boğazlarının hukuki rejiminin tespitinde bu nitelendirme belirleyici olacaktır⁸⁷⁴.

b. Tarihsel Süreç

19. yy. ortalarına kadar, boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde kıyı devleti mahkemelerinin yargı yetkisi, örf ve adet hukuku kuralları çerçevesinde şekillenmiş, bu konuda uluslararası bir çalışma yapılmamıştır⁸⁷⁵. Bu dönemde kıyı devletinin kendi deniz yetki alanındaki yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi, kendi iç düzenlemeleri çerçevesinde belirlenmektedir. Bununla birlikte yabancı ticari gemilerin karasularından zararsız geçişinin milletlerarası örf ve adet kuralı olarak uzun zaman önce ortaya çıktığı kabul edilmektedir⁸⁷⁶.

Kıyı devletinin kendi deniz alanındaki yetkilerine ilişkin uluslararası düzenleme yapılması amacıyla, 13 Mart -13 Nisan 1930 tarihinde, Türkiye de dâhil olmak üzere 47 ülkenin katılımı ile “La Haye Kodifikasyon Konferansı” gerçekleştirilmiştir⁸⁷⁷. Esasen karasularının hukuki statüsünün tartışıldığı hazırlık sürecinde, kıyı devletinin karasularındaki yabancı bayraklı gemide bulunan kişiyi alıkoyabileceği kabul edilmiş, kıyı devletinin yargı yetkisine sahip olduğu benimsenmiştir. Ne var ki görüşmeler sonrasında kabul edilen taslak metinde (m. 9), kıyı devletinin karasularından geçmekte olan yabancı bayraklı gemide bulunan kişinin alıkonması amacıyla geminin durdurulamayacağı kabul edilmiştir. Ayrıca devletin bu gemiler üzerindeki ihtiyaten

⁸⁷² Anlaşmanın onaylanmasına ilişkin “Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename”nin Yerine Kaim Olmak Üzere 20 Temmuz 1936 Tarihinde Montreux’da İmza edilmiş Bulunan Yeni Mukavelenamenin Tasdikine Dair Kanun için bkz. RG T. 5.8.1936 S. 3374.

⁸⁷³ İsmail Demir, “Montrö Sözleşmesinin Feshi”, **TBB Dergisi** 2018, s. 334; Dyoulgerov, s. 78. Türk boğazlarının özellikleri ve tarihi gelişim süreci hakkında detaylı bilgi için bkz. Sur, s. 365 vd. *Ekşi*, Türk boğazlarının tamamının Türkiye Cumhuriyeti toprakları ile çevrili olmakla birlikte, iki açık denizi birbirine bağlaması ve hukuki statüsü milletlerarası sözleşme ile düzenlenmesi nedeniyle, bu boğazların uluslararası boğaz kategorisinde olduğunu belirtmektedir. Bu konuda bkz. *Ekşi*, **Montreux**, s. 126.

⁸⁷⁴ Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. aşağı. İkinci Bölüm, II, E, 2.

⁸⁷⁵ Sur, 365.

⁸⁷⁶ *Ekşi*, **Montreux**, s. 148, Nuray *Ekşi*, **Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi**, 1. Bası, İstanbul 2006, s. 60.

⁸⁷⁷ Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 111.

veya icrai haciz yetkisini de, ancak belli hallerde kullanabilmesine imkân tanınmıştır. 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansı’nın 9. maddesi, çok az değişiklikle, Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun 8. Dönem çalışmaları sonunda hazırlanan “Deniz Hukukuyla İlgili Maddeler” başlıklı taslak metnin 21. maddesi olarak düzenlenmiştir⁸⁷⁸. Ancak bu iki konferansta da Sözleşme yapılması anlamında sonuç elde edilememiştir.

Kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisine ilişkin ilk düzenleme, “Birinci Deniz Hukuku Konferansı” olarak anılan konferansta kabul edilen 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (“*Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*”)⁸⁷⁹’dir. Birinci Deniz Hukuku Konferansı sonunda deniz hukukunun temel konularına ilişkin olarak dört temel antlaşma (Kara suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme) ve bir de Uyuşmazlıkların Çözümüne İlişkin Protokol kabul edilmiştir. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi bakımından zararsız geçiş rejimi⁸⁸⁰ kabul edilmiştir. Sözleşmede yer alan bu prensip, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (“*United Nations Convention on the Law of the Sea*”)⁸⁸¹ ile de ikinci defa bir milletlararası anlaşmada

⁸⁷⁸ Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 406. Belirtelim ki bu iki düzenlemede de geçiş amacı ön planda tutulmuş, ancak hangi durumlarda zararsız geçişten söz edileceği ayrıntılı olarak düzenlenmemiştir.

⁸⁷⁹ 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi denizlerle ilgili hukuku, uluslararası alanda ilk defa yazılı olarak ortaya koyan metindir. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XXI1&chapter=21 (Erişim Tarihi: 10.11.2021). Türkçe tercümesi için bkz. Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, İstanbul 1998, s. 347-354. Sözleşme hakkında detaylı bilgi için bkz. F. Edip Çelik, **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, İstanbul 1987, s. 214 vd.; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 99 vd.; Sur, 340 vd.

Sözleşmenin 29. maddesi çerçevesinde 10.09.1964 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeye taraf olan devletler için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XXI-1&chapter=21 (Erişim Tarihi: 10.11.2021).

⁸⁸⁰ Bununla birlikte Sözleşmenin 20/1. maddesinde, “zararsız geçiş (*innocent passage*)” terimi yerine “karasularından geçen (*passing through the territorial sea*)” ifadesi tercih edilmiştir. Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 407.

⁸⁸¹ Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi: 10.11.2021). Türkçe metni için bkz. Özman Aydoğan, **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1984; <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish> (Erişim Tarihi: 09.11.2021). Gündüz, **Temel Belgeler**, s. 373-475. Sözleşmenin 308/1. maddesi çerçevesinde 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeye taraf olan devletler için bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XXI1&chapter=21

ifadesini bulmuştur. Kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi, bu anlaşmalar çerçevesinde uluslararası anlamda düzenlemeye kavuşmuştur.

c. Zararsız Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Haciz Yetkisi

aa. Genel Olarak

1958 Sözleşmesi m. 20/2 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/2 hükümleri çerçevesinde kıyı devletinin kural olarak, karasularından geçiş yapan yabancı ticaret gemileri üzerinde icrai veya ihtiyati haciz yetkisi bulunmamaktadır. Birbirinin aynen tekrarı olan iki Sözleşme hükmünde bu konuda şu şekilde düzenleme yapılmıştır:

“Kıyı devleti, geminin kendisinin karasularından yaptığı yolculuk esnasında veya yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler veya hukuki sorumluluklar müstesna olmak üzere, herhangi bir hukuki dava amacıyla gemiyi haczedemez veya onu tutuklayamaz.

Bundan önceki paragraf hükümleri, kıyı devletinin karasularından yatan veya iç suları terkettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemiyi herhangi bir hukuk davası sebebiyle kanunlarına uygun şekilde haczetmek veya tutuklamak hakkına bir hâlel getirmez.”⁸⁸²

Sözleşmelerde öngörülen yargı yetkisi muafiyeti için, geçişin, 1958 Sözleşmesinin 14. maddesinde öngörüldüğü şekilde zararsız geçiş olması gereklidir. Dolayısıyla zararsız geçiş kavramı, bu kavramı oluşturan iki unsurun ele alınması (geçiş ve geçişin zararsız olması) ile mümkündür.

1958 Sözleşmesine göre “geçiş”, karasularının iç sulara girmeksizin katedilmesi ya da iç sulara girme veya iç sulardan açık denize çıkma amacıyla seyretmek anlamına

III.aspx? src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp= mtdsg3&clang=_ en#1 (Erişim Tarihi: 10.11.2021).

⁸⁸² Tercüme için bkz. <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/134-1958-cenevre-deniz-hukuku-soezlesmeleri-kara-sulari-ve-bitisik-boelge-soezlesmesi>. Erişim Tarihi: 20.11.2021

gelir (m. 14/2)⁸⁸³. Karasularında durma ve demirleme, sadece seferin olağan bir gereği ise ya da mücbir sebep veya tehlikeden kaynaklanıyorsa, bu durum, Sözleşmenin öngördüğü anlamda geçiş olarak değerlendirilir (m. 14/3).

1958 Sözleşmesine göre bir geçişin “zararsız” kabul edilebilmesi için, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine halel getirmemelidir⁸⁸⁴. Dolayısıyla geçiş ancak kıyı devletinin barışına, güvenliğine ve düzenine zarar verecek nitelikte değilse, Sözleşmede belirtildiği şekilde zararsız kabul edilir. Benzer hükümler 1982 Sözleşmesinde de kabul edilmiş, tüm yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkından yararlanacağı hükme bağlanmıştır (m. 17). Bununla birlikte 1982 Sözleşmesinde zararsız geçiş kavramı, 1958 Sözleşmesine göre daha kapsamlı bir şekilde düzenlenerek hangi hallerin zararsız geçişi ihlal ettiği açık bir şekilde hükme bağlanmıştır (m. 19/2)⁸⁸⁵. Dolayısıyla bu hallerden birinin gerçekleşmesi halinde, geçişin amacına bakılmaksızın zararlı olduğu kabul edilir⁸⁸⁶.

Sözleşmelerde öngörülen zararsız geçiş halinde, kıyı devletinin zararsız geçişi engellemesi, zararsız geçiş yapan gemi üzerinde yargı yetkisini kullanması

⁸⁸³ 1982 Sözleşmesine göre “geçiş” ise, iç sulara girmeden veya iç sular dışında bir demir yeri ya da iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğramak amacıyla karasularından geçme anlamına gelmektedir (m. 18/2).

⁸⁸⁴ Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmedikçe, zararsızdır. Bu geçiş, bu maddelere ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir (m. 14/4). Bu konuda ayrıca bkz. Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 154. Bu kapsamda casusluk, kaçakçılık, yasak olan yükün taşınması gibi kıyı devletinin çıkarlarına aykırı geçiş halinde zararsız geçişten söz edilemez. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 85.

⁸⁸⁵ Buna göre; a) Kıyı devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması, b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması; c) Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması; d) Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması; e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması; f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması; g) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göç konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması; h) Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması; i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması; j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması; k) Kıyı devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması; l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar verecek faaliyetler olarak kabul edilmiştir. Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 114, 115; Ekşi, **Montreux**, s. 149.

⁸⁸⁶ Çetingil, **İhtiyat Haciz**, s. 83; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 155; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 115.

yasaklanmıştır (1958 Sözleşmesi m. 15/1 ile 1982 Sözleşmesi m. 24/1)⁸⁸⁷. Bununla birlikte kıyı devletinin zararsız olmayan her türlü geçişi engelleyecek tedbirler alabileceği belirtilmiştir (1958 Sözleşmesi m. 16/1; 1982 Sözleşmesi m. 25/1). Ayrıca kıyı devletinin güvenliğinin korunması için zorunlu olması halinde, yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkını geçici olarak erteleyebileceği de hükme bağlanmıştır (1958 Sözleşmesi m. 16/3; 1982 Sözleşmesi m. 25/3)⁸⁸⁸.

Yukarıda karasuları açısından öngörülen tüm açıklamalar esasen boğazlar açısından da geçerlidir⁸⁸⁹. Bununla birlikte Sözleşmeler uyarınca, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı ertelenemez (1958 Sözleşmesi, m. 16/4, 1982 Sözleşmesi, m. 45/2)⁸⁹⁰. Dolayısıyla kıyı devleti, boğazlardan geçen geminin geçişinin geçici bir süre ile olsa durduramayacaktır⁸⁹¹. Bu hallerde kıyı devletinin yabancı gemi üzerinde yargı yetkisini kullanabilmesi de mümkün değildir.

Sözleşmelerde öngörülen bu haller dışında zararsız geçiş yapan gemi üzerinde yargı yetkisinin kullanması kural olarak mümkün olmamakla birlikte, yabancı gemiler üzerindeki haciz muafiyetine, belli durumlarda istisnalar getirilmiş, böylelikle

⁸⁸⁷ Bu husus ticaret gemileri ile ticari amaçlı devlet gemileri açısından tereddütsüz kabul edilmekle birlikte, savaş gemileri bakımından doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Kapsamlı değerlendirme için bkz. Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 115 vd. Bununla birlikte sözleşmelerde, savaş gemilerinin kıyı devletinin hukuk düzenini ihlal eden fiili, kıyı devletinin uyarılarına rağmen devam ederse, kıyı devletinin savaş gemilerini karasularını terk etmeye davet edebileceği kabul edilmiştir (1958 Sözleşmesi, m. 23, 1982 Sözleşmesi, m. 30).

⁸⁸⁸ Geçiş erteleme yetkisinin makul bir süre için söz konusu olabileceği yönünde bkz. Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 122. Şüphesiz kıyı devleti bu yetkisini kullanırken, yabancı gemiler arasında bir ayırım yapmamakla yükümlüdür. Yine bu yetki, kıyı devletinin keyfi bir şekilde kullanabileceği bir yetki olmayıp, güvenliğini koruması için elzem olduğu, yakın ve somut bir tehlikenin varlığı halinde başvurulabilecek bir yetkidir.

⁸⁸⁹ Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 80; Pazarcı, **Geçiş Rejimleri**, s. 71.

⁸⁹⁰ Bu hüküm hem ticaret gemileri hem de savaş gemileri bakımından geçerlidir.

⁸⁹¹ Bununla birlikte şüphesiz barış ve güvenliğini tehdit eden bir durumda geçiş yasaklama yetkisi bulunmaktadır.

Doktrinde Kuran, geçişin zararlı hale gelmesi durumunda kıyı devletine tanınan yargı yetkisinin, zararsız geçişin ertelenemeyeceği hükmü karşısında pratik bir değerinin kalmadığı görüşündedir. Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 128.

seyrüsefer serbestliği ile kıyı devletinin çıkarları (yargı yetkisini kullanabilmesi) arasında bir denge oluşturulması amaçlanmıştır⁸⁹².

bb. Geçiş Sırasında Doğan veya Geçiş Nedeniyle Üstlenilen Yükümlülükler

1958 Sözleşmesi m. 20/2 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/2 hükümleri doğrultusunda, kıyı devletinin karasularından geçişi sırasında doğan borçlar bakımından, yabancı gemilerin ihtiyati haczi mümkündür⁸⁹³. Dolayısıyla Sözleşme maddeleri çerçevesinde gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, söz konusu yükümlülüğün kıyı devletinin karasularından geçişi esnasında doğması gerekli ve yeterlidir.

Sözleşmelerde geminin geçişi sırasında doğan borçlar bakımından haciz imkânı tanındığı için borcun hangi geçiş sırasında doğduğunun bir önemi yoktur. Bu anlamda önceki geçişlerinden doğmuş bir alacak nedeniyle kıyı devleti, zararsız geçiş yapan gemi hakkında yargı yetkisini kullanabilir⁸⁹⁴. Bu yükümlülükler bizzat gemiden kaynaklanabileceği gibi, geminin karıştığı bir olaydan da kaynaklanabilir. Söz gelimi geminin geçiş esnasında deniz kirliliğine yol açması birinci hale, başka bir gemiye ya da limana çarpması ikinci hale örnek teşkil eder⁸⁹⁵.

Kıyı devletinin karasularından geçen gemilerin geçiş sırasında doğan sorumlulukları nedeniyle kıyı devleti, gemi üzerinde yargı yetkisine sahip olduğu gibi, geçiş sırasında üstlenilen yükümlülükler nedeniyle de yargı yetkisi kullanılabilir. Nitekim 1958 Sözleşmesi m. 20/2 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/2 hükmünde yargı muafiyeti geçiş nedeniyle üstlenilen borçlar ve yükümlülükler (*“obligations or liabilities assumed or incurred by the ship itself in the course”*)

⁸⁹² Luke T. Lee, “Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on The Law of the Sea”, **American Journal of International Law**, 1961, C. LV, No: 1, s. 93; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 154; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 111; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 407.

⁸⁹³ Kender / Çetingil, s. 241; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 156.

⁸⁹⁴ Aksi yönde bkz. Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 409.

⁸⁹⁵ Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)**, 5. Tıpkı Bası, İstanbul 1996, s. 187; Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 66; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 409.

bakımından istisna tutulmuştur⁸⁹⁶. Bu kapsamda yabancı geminin geçişi sırasında söz konusu olan kılavuz, römorkaj ücretleriyle çatma veya kurtarma yardımından doğan borçlar bakımından, Sözleşme hükümleri kapsamında geminin ihtiyaten haczine karar verilebilir⁸⁹⁷. Belirtmek gerekir ki, geminin sorumluluğa yol açtığı (çatma, kurtarma yardım gibi) olayın karasularında veya boğazlarda meydana gelmiş olması gerekir. Dolayısıyla açık denizde meydana gelen bir olay için Sözleşme kapsamında haciz yetkisinden söz edilemez⁸⁹⁸.

Sözleşmeye göre sadece borç ve sorumluluğu doğuran geminin haczi mümkündür, 20/2. madde çerçevesinde kardeş gemi haczi mümkün değildir⁸⁹⁹.

cc. Geminin Karasularında Durması ve İç Sulardan Karasularına Geçmesi

Sözleşmeler kapsamında zararsız geçiş yapan gemiler açısından kıyı devletinin yabancı gemi üzerinde yargı yetkisi kabul edilmemiş olmakla birlikte, geminin kıyı devletinin karasularında durması halinde kıyı devletine yargı yetkisi tanınmıştır⁹⁰⁰. 1958 Sözleşmesi m. 20/3 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/3 hükümlerinde her ne kadar “yatma” (= “*lying*”) ifadesine yer verilmişse de, bu ifadeyi, normal ve zorunlu durumlar dışında geminin durması veya demirlemesi şeklinde anlamak gerekir⁹⁰¹.

Geminin kıyı devletinin karasularında durması veya demirlemesi, seyrüseferin olağan bir sonucundan veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunluluktan ya da tehlike veya yardım ihtiyacı içinde olanlara yardım götürülmesinden kaynaklandığı takdirde, kıyı devletinin yargı yetkisi bulunmamaktadır (1958 Sözleşmesi m. 14/3; 1982 Sözleşmesi m. 18/2). Zira bu haller,

⁸⁹⁶ Kender / Çetingil, s. 241.

⁸⁹⁷ Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, 187; Çağa / Kender, **C. III**, s. 130; Kender / Çetingil, s. 241; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 86; Ekşi, **Montreux**, s. 148; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 157; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 409. Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 66.

⁸⁹⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 87.

⁸⁹⁹ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 157.

⁹⁰⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 87; Kender / Çetingil, s. 241; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 156; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 410. “Durma” şartının aranması nedeniyle Türk Mahkemelerinin yetkisinin gereğinden fazla sınırlandığı yönünde açıklamalar için bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 122.

⁹⁰¹ Kender / Çetingil, s. 241; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 87; Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 67.

Sözleşmelerde öngörülen “geçiş” tanımına uygun olup, zararsız geçişi bozmamaktadır⁹⁰². Bu kapsamda sis, fırtına, makine arızası ve buz istilasası gibi sebeplerle geminin karasularında durması, normal denizciliğin gereği bir ara verme sayılır ve bu durum, sözleşmede öngörülen “geçiş” kapsamında değerlendirilir⁹⁰³. Kıyı devletinin yargı yetkisi, ancak Sözleşmelerde belirtilen zararsız geçişi bozacak şekilde geminin durması halinde doğar⁹⁰⁴.

1958 Sözleşmesi m. 20/3 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/3 hükümleri doğrultusunda öngörülen bir diğer istisna da, iç suları terkettikten sonra karasularından geçen yabancı gemiler bakımından kıyı devletinin haciz yetkisidir. Buna göre, iç sularından ayrılan yabancı gemiler, kıyı devletinin karasularını terk etmediği sürece kıyı devletinin gemi üzerinde haciz yetkisi bulunmaktadır. Bu halde yabancı geminin geçişi zararsız olsa dahi, kıyı devletinin bu istisna çerçevesinde yargı yetkisini kullanabileceği kabul edilmektedir⁹⁰⁵. Bununla birlikte yabancı gemi, kıyı devletinin karasularını terk ettiği anda, kıyı devletinin gemi üzerindeki yargı yetkisi sona erer.

Bu istisna kapsamında kıyı devletinin yargı yetkisini kullanabilmesi için alacağın doğuş sebebi, doğuş yeri ve zamanı önem arz etmemektedir⁹⁰⁶. Bu kapsamda yükümlülük geçişten önce ya da geçiş sırasında veya kıyı devletinin karasuları dışında doğsa da, kıyı devletinin gemi üzerinde yargı yetkisini kullanabileceği kabul edilmektedir⁹⁰⁷.

d. Transit Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Haciz Yetkisi

aa. Genel Olarak

1982 Sözleşmesinde, 1958 Sözleşmesinde öngörülen zararsız geçiş rejimi yanında ayrı bir hukuki rejim olarak, zararsız geçiş rejimine kıyasla daha fazla serbesti

⁹⁰² Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 410.

⁹⁰³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 87, 88; Çağa / Kender, **C. III**, s. 130; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 157; Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 67; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 112.

⁹⁰⁴ Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 121, 122.

⁹⁰⁵ Kender / Çetingil, s. 241, 242; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 410.

⁹⁰⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 87.

⁹⁰⁷ Çağa / Kender, **C. III**, s. 130; Kender / Çetingil, s. 241, 242; Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 67; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 411.

içeren transit geçiş rejimi kabul edilmiştir⁹⁰⁸. 1982 Sözleşmesine göre “transit geçiş”ten, yalnızca açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer yapmak ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır (1982 Sözleşmesi, m. 38/2). Transit geçiş, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır (1982 Sözleşmesi, m. 37).

Bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın Sözleşmenin 37. maddesinde öngörülen boğazlardan transit geçiş hakkından yararlanır (1982 Sözleşmesi, m. 38/1)⁹⁰⁹. Bununla birlikte, bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa, bu durumda transit geçiş rejimi değil, zararsız geçiş rejimi uygulanır⁹¹⁰. Bunun gibi geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazlarda transit rejim uygulanmaz (1982 Sözleşmesi, m. 35/c)⁹¹¹.

1982 Sözleşmesinde düzenlenen transit geçiş rejimi, zararsız geçişten farklı olarak, her türlü gemiler ve uçaklar bakımından uygulama alanı bulmaktadır. Bu anlamda gemilerin ya da uçakların tabiyeti, sivil ya da devlet veya savaş ya da ticaret gemisi olması arasında hiçbir fark gözetilmemiştir⁹¹².

⁹⁰⁸ Transit geçiş kavramı ilk defa 1982 Sözleşmesi ile milletlerarası hukukta kabul edilmiştir. Ekşi, **Montreux**, s. 156; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 129. Rejim hakkında ayrıca bkz. Tommy T. B. Koh, “The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits And Archipelagoes Under The 1982 Convention On The Law Of The Sea” **Malaya Law Review**, December 1987, Vol. 29, No. 2 (December 1987), s. 182 vd.

⁹⁰⁹ Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. Mary George, “Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention”, **Ocean Development & International Law**, 33:189–205, 2002, s. 194.

⁹¹⁰ Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 129.

⁹¹¹ Ekşi, **Montreux**, s. 163.

⁹¹² Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 129, 130.

bb. Yargı Yetkisi

1982 Sözleşmesi ile, Sözleşmede öngörülen boğazlardan⁹¹³ kıyı devleti ile geçiş hakkını kullanacak yabancı gemilerin hak ve yükümlülükler düzenlenmektedir.

Buna göre kıyı devletinin boğazlardan transit geçiş yapan gemiyi engellemesi ya da transit geçişi ertelemeşi mümkün değildir (1982 Sözleşmesi, m. 44)⁹¹⁴. Bu anlamda zararsız geçişten farklı olarak transit geçişte geminin geçici olarak dahi durdurulması söz konusu olamaz. Dolayısıyla transit geçiş zararsız geçişten farklı olarak daha geniş bir geçiş serbestisi sağlamaktadır⁹¹⁵.

Bununla birlikte, zararsız geçişte olduğu şekilde transit geçişte de yabancı gemiler, kıyı devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınmakla yükümlüdür. Yine transit geçiş halinde gemiler, Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dâhil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genel kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genel kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uygun davranmak zorundadır (1982 Sözleşmesi, m. 39). Yabancı gemilerin geçiş esnasındaki bu yükümlülüklerle aykırı davranması halinde, kıyı devletinin yargı yetkisi konusunda Sözleşmede özel bir hükme yer verilmemiştir.

⁹¹³ Bu anlamda transit geçiş rejimi tüm boğazlar bakımından değil, sadece 1982 Sözleşmesinin 37. maddesinde tanımlanan boğazlar bakımından uygulanır. Ekşi, **Çanakkale Boğazı**, s. 82.

⁹¹⁴ Pazarcı, **Geçiş Rejimleri**, s. 74.

⁹¹⁵ Toluner, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri**, s. 14; Aybay, **Uygulama Esasları**, s. 12; Atilla Aybay / Aydın Aybay / Gündüz Aybay / Rona Aybay, **Deniz Hukuku-Hukuka Giriş Borçlar Hukuku Deniz Ticaret Hukuku Uluslararası Deniz Hukuku Deniz İş Hukuku**, Editör Gündüz Aybay, İstanbul 1998; s. 875; Ekşi, **Montreux**, s. 155; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 166; Demir, **Montrö Sözleşmesinin Feshi**, s. 343, 346; George, s. 194.

2. Türk Boğazlarından Geçen Yabancı Gemiler Üzerinde Türk Mahkemelerinin İhtiyati Haciz Yetkisi

a. Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi

Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türkiye mahkemelerinin yargı yetkisine sahip olup olmadığının tespit edilebilmesi için, öncelikle Türk Boğazları'nın hukuki statüsünün ele alınması gerekmektedir. Türkiye'nin bu konuda taraf olduğu temel sözleşme, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir⁹¹⁶.

Yirmi dokuz madde, dört ek ve bir Protokolden oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye tarafından amaçlanan, Lozan Barış Antlaşması⁹¹⁷, 23. maddesi ile Lozan Boğazlar Antlaşması⁹¹⁸, 1918'nin askersizleştirmeye ilişkin hükümlerinden kurtulmaktı⁹¹⁹. Nitekim bu kapsamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Ekli Protokol'ün 1. maddesinde Türkiye'nin boğazları askerleştirmesine imkân tanınmıştır. Yine Sözleşme ile Lozan Boğazlar Antlaşması ile kurulan Boğazlar Komisyon'unun yetkileri de Türkiye'ye devredilmiştir⁹²⁰.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. maddesinde, taraf devletlerin boğazlardan⁹²¹ geçiş ve sefer serbestisi kural olarak ortaya konulmakta, bu serbestinin sınırları aynı maddenin 2. fıkrasında düzenlenmektedir⁹²². Sözleşmenin 28/1 maddesi çerçevesinde Sözleşmenin süresi yirmi yılla sınırlı tutulmasına rağmen, bu serbesti⁹²³, aynı hükmün

⁹¹⁶ Demir, **Montrö Sözleşmesinin Feshi**, s. 329; Dyoulgerov, s. 69.

⁹¹⁷ Düstur, III Tertip, C. 5, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340, İstanbul Necmi İstikbal Matbaası 1931, s. 16-131. <https://ttk.gov.tr/wp-content/uploads/2016/11/3-Lozan13-357.pdf> (Erişim Tarihi: 09.11.2021).

⁹¹⁸ Düstur, III Tertip, C. 5, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340, İstanbul Necmi İstikbal Matbaası 1931, s. 131-154. <https://ttk.gov.tr/wp-content/uploads/2016/11/3-Lozan13-357.pdf> (Erişim Tarihi: 09.11.2021).

⁹¹⁹ Dyoulgerov, s. 69, 70; Ekşi, **Montreux**, s. 127.

⁹²⁰ Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m. 24).

⁹²¹ Söz konusu anlaşma, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazını kapsamaktadır.

⁹²² “*Akit Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar. Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.*”

⁹²³ Sözleşmesinin süresi bakımından bkz. Rona Aybay, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar”, **Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan, DEÜHFD**, C. 21, Özel S., 2019, s. 2740; Demir, **Montrö Sözleşmesinin Feshi**, s. 338 vd..

ikinci fıkrasında süresiz bir şekilde öngörülmüştür. Dolayısıyla söz konusu geçiş serbestisi herhangi bir süre sınırı olmaksızın uygulanacaktır.

Sözleşmede öngörülen geçiş serbesti, savaş ve barış durumuna göre ticaret gemileri ile savaş gemileri bakımından farklı şekilde düzenlenmiştir.

Buna göre ticaret gemileri⁹²⁴, barış veya Türkiye'nin taraf olmadığı savaş zamanında, gündüz ve gece, bayrağı ve taşıdığı yükü ne olursa olsun⁹²⁵, sağlık denetimi hariç⁹²⁶ hiçbir merasime bağlı olmaksızın serbestçe geçiş yapabilecektir (Montrö Boğazlar Sözleşmesi m. 2/1, 4/1)⁹²⁷. Dolayısıyla savaş zamanında, ticaret gemileri, Türkiye savaşta değilse, bayrağı ve taşıdığı yükü ne olursa olsun gündüz ve gece geçiş serbestisine sahip olacaktır⁹²⁸. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehditi altında görmesi halinde⁹²⁹, ticaret gemileri geçiş serbestisinden ancak gündüz yararlanabilecektir^{930, 931}. Türkiye'nin savaşan devlet halinde olması durumunda ise, Türkiye ile savaşan devlete ait olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek ve boğazlara gündüz girmek koşuluyla geçiş serbestisinden yararlanabilecektir⁹³².

⁹²⁴ Ticaret gemileri terimi bakımından bkz. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m. 7.

⁹²⁵ Anlaşmada yer alan yükü ne olursa olsun ifadesinin, Türkiye'nin güvenliğinin korunması arzusu ile birlikte değerlendirilmesi ve Türkiye'nin güvenliğini tehdit eden bir durumda geçiş serbestisinin uygulanmaması gerektiği yönünde bkz. Murat Demirkıran, "Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı", **Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007, s. 456.

⁹²⁶ Bu konuda Yargıtay uygulaması bakımından bkz. Ekşi, **Montreux**, s. 131, dn. 25'te zikredilen kararlar.

⁹²⁷ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 51 vd. Bununla birlikte, ayırım gözetmemek kaydıyla, Sözleşmenin Ekinde öngörülen, gemiye doğrudan yapılan sağlık denetimi, fener ve şamandıra ile kurtarma gibi hizmetler dolayısıyla vergi ve resim alınabilir. Sur, s. 370.

⁹²⁸ Bu durumda, Sözleşmenin I numaralı Ekinde belirtilen sağlık denetimine, fener ve şamandıra ve kurtarma hizmetlerine ilişkin harçların ödenmesi için yetkililere bildirimde bulunma yükümlülüğü bulunmaktadır.

⁹²⁹ Bu konuda bkz. Enver Arıkoğlu, "Montrö Konvansiyonu Uyarınca Pek Yakın Savaş Tehlikesi Durumunda Türkiye'nin Yetkileri", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2017, C. 37, S. 1, s. 188 vd.; Sur, s. 373.

⁹³⁰ Bununla birlikte, Milletler Cemiyeti Konseyi (bugün için Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi)'nin üçte iki çoğunluğu ve Sözleşmeye taraf devletlerin çoğunluğunun almış olduğu karar çerçevesinde Türkiye'nin kendini savaş tehditi altında görmesinin haksız olduğu sonucuna ulaşılması halinde, Türkiye almış olduğu önlemleri kaldırmak zorundadır (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m. 21/4).

⁹³¹ Bu halde kılavuz alma mecburiyeti olacak, ancak kılavuz ücreti ödenmeyecektir (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m. 6).

⁹³² Belirtelim ki, bu rejim sadece anlaşmaya taraf olan devletler açısından değil, boğazlardan geçiş yapan tüm devletlere ait gemiler bakımından geçerlidir. Ekşi, **Montreux**, s. 133.

Görüldüğü üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesinde öngörülen geçiş rejimi, 1982 Sözleşmesi ile belirlenen transit geçiş ile 1958 ve 1982 Sözleşmesinde belirlenen zararsız geçiş rejimi ile tam olarak örtüşmemektedir. Doktrinde Montrö Boğazlar Sözleşmesinde öngörülen geçiş rejiminin “zararsız geçişe benzer geçiş rejimi”, “kendine özgü rejim” olduğu kabul edilmektedir^{933, 934}. Sözleşmede öngörülen kendine özgü geçiş serbestisi, ilk defa milletlerarası bir hukuk kuralı olarak normlaştırmıştır.

b. İhtiyati Haciz Yetkisi

aa. Genel Olarak

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Türk boğazlarından geçiş rejimi ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiş olmakla birlikte, söz konusu Sözleşmenin, boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde Türk Mahkemelerinin yargı yetkisini belirlemediği görülmektedir⁹³⁵. Gerçekten de Montrö Boğazlar Sözleşmesine ilişkin Konferansta, 2.

⁹³³ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 147; Aybay /Aybay / Aybay /Aybay, *Deniz Hukuku*, s. 905 – 908; Aybay, *Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar*, s. 2733, 2734; Gündüz Aybay, *Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili notlandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul 2000, s. 723; Ekşi, *Montreux*, s. 156; Topsoy, *Türk Boğazları*, s. 403. Bununla birlikte Türk boğazlarından geçiş rejimi kesinlikle “transit geçiş” olarak ifade edilemez. Aynı yönde bkz. Gündüz Aybay, *Türk Boğazları, Yapılan Yanlışlıklar Tüzük (Türkçe – İngilizce), Uygulama Esasları*, İstanbul 2000, s. 10 vd.; Demir, *Montrö Sözleşmesinin Feshi*, s. 336.

⁹³⁴ Kanaatimizce Montrö Boğazlar Sözleşmesinde öngörülen geçiş rejiminin, “uğraksız geçiş” olarak ifade etmek daha uygundur. Aybay, *Uygulama Esasları*, s. 14; Gündüz Aybay, *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme, Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları Tüzüğü (Yeni) Metinleri*, İstanbul 1998, s. 51; Aybay, *Yargıtay Kararları*, s. 723; Atamer, *C. IV*, s. 211. Nitekim 1426 Sayılı 14.08.2019 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararına dayanarak 30859 Sayılı 15.08.2019 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği m. 3/1(ö) bendinde de bu kavrama yer verilmiştir.

⁹³⁵ Sevin Toluner, ““Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi”, Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri”, *İÜHF Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını*, İstanbul 1994, s. 11, 12; Sur, s. 370, 375; Ekşi, *Montreux*, s. 129, 134, 138, 153; Ekşi, *İhtiyati Haciz*, s. 162; Demir, *Montrö Sözleşmesinin Feshi*, s. 337; Topsoy, *Türk Boğazları*, s. 402; Dilek Bektaşoğlu, “Türk Boğazları’ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?”, *DHD*, C. V, No: 1-4, 2000, s. 201; Demirkıran, *Geçiş Rejimi*, s. 455; Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 1993/589, K. 1994/853, T. 9.12.1994 (karar için bkz. Aybay, *Yargıtay Kararları*, s. 740). Aksi yönde bkz. Atamer / Süzel, *Kaynaklar*, s. 946, 949. “Montrö sözleşmesinin yorumlanması bakımından müzakerelerin geçtiği ortamın ve orada verilen sözleşme tasarılarının irdelenmesi gerekir. Montrö Konferansına Türkiye tarafından sunulan 22.6.1936 tarihli sözleşme tasarısının 12 nci maddesi, sözleşme hükümlerinin Türkiye’nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemeyeceği ve yorumlanamayacağı hükmünü içermekteydi, bu hüküm, zararsız geçiş rejimini amaçlamaktaydı. Konferansta, Türkiye’nin önerisine hiçbir devlet karşı çıkmamış ve önerideki temel ilkeyi kabul etmiştir. Ancak İngiltere, Türkiye’nin bu önerisi ile dar yoruma neden olabileceği ve geçişi kısıtlıyabileceği şeklinde bir değerlendirme yapmış ve mukabil teklif olarak 22 Haziran 1936 tarihli

maddenin düzenlenmesi sırasında meydana gelen tartışmalar, kıyı devletinin adli ve idari zabıta yetkisi ile yargı yetkisini saklı tuttuğunu göstermektedir⁹³⁶. Hal böyle olunca da, Montrö Boğazlar Sözleşmesinde geçiş rejimi dışında Türkiye'nin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusunda bir düzenleme yapılmadığı sonucuna varılacaktır⁹³⁷.

tasarısında Türk teklifine benzer bir tasarı ortaya atmıştır.İngilizlerin bu tasarısı (işbu sözleşmenin hükümleri üzerinde,Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz) şeklinde idi.Ancak İngiltere, daha sonra bu önerisini 4.7.1936 ve 6.7.1936 tarihlerinde değiştirme yoluna gitmiştir. 6.7.1936 tarihli İngiliz önerisinde, Türkiye'nin amacı "... işbu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin sözleşme ile gözönünde tutulan ülkesi (İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi) ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır" şeklinde ifade edilmiştir. Nitekim, Montrö Sözleşmesinin dibacesinde, boğazlardan geçişin Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilı devletlerin Karadeniz'deki emniyetini koruyacak tarzda düzenlendiği belirtilmiştir.Karşılıklı önerilerin verildiği ve tartışıldığı ortamda konferansın 13.7.1936 günlü oturumunda söz alan Türkiye Dışişleri Bakanı T.Rüştü Aras (Türkiye,200 yıldır savaş ve savaşın sonuçları açısından bakılan bu geçidi bir dirlik, düzenlik odağı ve uygar ulusların da bir birleştirme çizgisi durumuna getirebilecek bir düzenlemenin kurulmasını yürekten istemektedir.Boğazlar için sonsuzluğa uzanan bir rejim düşünülemediği gibi, bayrak ayırımı gözetilmeksizin bütün gemilere uygulanabilecek uluslararası bir düzenlemenin hükümlerini saptamak için, şu ya da bu konferansta toplanmış devletlerin salt çıkarlarına dayanan bir rejim kurulamaz... Türkiye,egemenliğinden doğan haklarını saklı tutmağa özen gösterecektir...) şeklindeki beyanı üzerine, oturumu yöneten Başkan M.BRUCE (bütün temsilci heyetlerinin, bay Aras'a Türkiye'nin durumunu açıkça belirleyen bu konuşması için gönül borcu duyduklarında kuşku yoktur. Hiçbir şekilde şu anda, hiçbir temsilci heyetinin bu konuda bir tartışma açmak isteyeceğini sanmadığını belirtmiştir. (Montreux Boğazlar konferansı, tutanaklar, belgeler.Çevirenler Seha L.Meray, Osman Olcay Ank.1976 Sh:184 ve 452). Böylece Konferansta kabul edilen sözleşmeye göre,Türkiye, bu sözleşme ile Sulh zamanında savaş gemileri dışında kalan gemilerin Türk boğazlarından özgürce geçmesini ve bu gemiler için kılavuz ve romorkör zorunluluğu koymayacağını,bunun isteğe bağlı olduğunu kabul etmiştir.Sözleşmede sözü edilen transit geçişten kastın ise uğraksız anlamında kullanıldığı, bunun anlamının ise geminin bölgede hiçbir limana uğramaksızın geçen gemi olduğu kabul edilmektedir. Bütün tartışmalarda, boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi olduğu benimsenmiş buna kimse karşı çıkmamıştır.Esasen o tarihte var olan rejim zararsız geçiş rejimidir (Right of innocent passage, droit de passage inoffensif). Bu ilke bir Devletler Hukuku Örf ve Adet kuralıdır.Konferansın toplandığı tarihte transit geçiş diye bir kavram bugünkü anlamda açıklığa kavuşmamıştı.Bu terimin yerine uğraksız geçiş kavramı kullanılıyordu.Transit Geçiş kavramı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer aldı.Buna göre iki açık denizi birleştiren boğazlar için transit geçiş kavramı kullanıldı. Oysa Türk boğazları statüsü değişti.Türk Boğazları bir açık denizi bir iç suya (Karadeniz'i Marmara'ya) daha sonra bir iç suyu açık denize (Marmara'yı Ege Denizi'ne) birleştirmektedir.O halde yürürlükte olan teamül hukuk kurallarına bırakılmıştır.Söz konusu teamül hukuku kuralları az yukarıda anıldığı gibi 1958 ve 1982 tarihli sözleşmeler ile yazılı hukuk kuralı haline getirilmiştir.Montreö sözleşmesinin zararsız geçişin konusundaki hukuki boşluğu, kıyı devletinin bu temel ilkeye aykırı düşmeyen egemenlik haklarını ortadan kaldırmıyacağı benimsenmektedir. (Bkz. S.Toluner, "The regulation of passage through the Turkish straits and the Montreux Convention" Annales dela Faculta de Droait d'Istanbul, 1981 sh:82-84)" Yargıtay HGK, E. 2001/4-955, K. 2001/1073, T. 21.11.2001. (www.kazanci.com, erişim tarihi 20.11.2021).

⁹³⁶ Toluner, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri**, s. 11, 12; Aybay, **Uygulama Esasları**, s. 8, 12; Ekşi, **Montreux**, s. 134, 135.

⁹³⁷ Nitekim Ekşi'ye göre, Montrö Boğazlar Sözleşmesine göre, Çanakkale Boğazı ile İstanbul Boğazından geçen gemilerin haczedilemeyeceğini iddia etmek mümkün değildir. Ekşi, **Montreux**, s. 135. Bu yönüyle kanaatimizce TTK m. 1355 hükmünün Hükümet gerekçesindeki şu ifade hatalıdır:

Dolayısıyla kanaatimizce Montrö Boğazlar Sözleşmesinden yola çıkarak Türk Mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisi konusunda olumlu ya da olumsuz bir sonuca varılabilmesi mümkün değildir.

Bu durumda 1958 Sözleşmesi ile 1982 Sözleşmesinde öngörülen zararsız geçiş ve transit geçiş rejimleri çerçevesinde, Türk Mahkemelerinin boğazlardan yabancı bayraklı gemiler üzerinde yargı yetkisinin olup olmadığı konusu ayrıca önem arz etmektedir⁹³⁸. Montrö Boğazlar Sözleşmesinde bu konuda bir açıklık olmadığından konu doktrinde oldukça tartışmalıdır. Diğer bir deyişle, Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki bu boşluğun nasıl doldurulması gerektiği konusunda fikir birliği bulunmamaktadır.

Belirtelim ki Türkiye her iki sözleşmenin müzakerelerine de katılmış, ancak bu sözleşmelere taraf olmayacağını bildirmiştir⁹³⁹. Dolayısıyla 1958 ve 1982 Sözleşmelerinin (zararsız ve transit geçiş rejimlerinde öngörülen yargı yetkisi sınırlamalarının) Türkiye açısından uygulanabilmesi için Sözleşmelerde öngörülen düzenlemelerin milletlerarası örf ve adet kuralı⁹⁴⁰ haline gelmesi gerekir⁹⁴¹. 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde kıyı devletinin yargı yetkisine de teşmil edilecek rejimlerin milletlerarası örf ve adet kuralı olarak kabul edilip edilmeyeceği konusunda doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir.

“[Montrö] Sözleşme[si]nin öngördüğü anlamda “zararsız geçiş” yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkeme yargı yetkisini haiz olmadığı için ihtiyati haciz kararı da verilemeyecektir”. Zira burada yargı yetkisinin olmaması Montrö Sözleşmesinden kaynaklanmamaktadır. Aksi yönde açıklamalar için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 935, 936.

⁹³⁸ Türk Mahkemelerinin yabancı gemiler üzerinde haciz yetkisini 1958 Sözleşmesi çerçevesinde açıklaması nedeniyle dolaylı olarak bu görüşte: Çağa / Kender, **C. III**, s. 131, 132.

⁹³⁹ Bektaşoğlu, s. 200.

⁹⁴⁰ Bir kuralın milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı haline gelebilmesi için, maddi ve manevi unsur olarak bilinen iki unsurun birlikte gerçekleşmesi gerekir. Örf ve adetin maddi unsuru, aynı durumlarda aynı davranışların genel ve sürekli olarak tekrarlanması olarak ifade edilebilir. Örf ve adetin manevi unsuru ise, söz konusu davranışların bir hukuki zorunluluk teşkil ettiği yönündeki kanaati ifade eder. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Sur, s. 83 vd.

⁹⁴¹ Toluner, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri**, s. 13; Çağa / Kender, **C. III**, s. 133; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 85, 86; Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 111, 133; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 412; Bektaşoğlu, s. 203 vd. Milletlerarası Sözleşmelerde yer alan, örf ve adet hukuk kuralı niteliğini taşıyan hükümlerin taraf olmayan üçüncü devletler bakımından da bağlayıcı olduğu, doktrin, mahkeme kararları, Viyana Anlaşmalar Hukuku Konvansiyonu ve Milletlerarası Adalet Divanı tarafından kabul edilmektedir. Ekşi, **Montreux**, s. 156.

Konuyu 1958 Sözleşmesi kapsamında değerlendiren *Çetingil*, uygulama ve devletlerin görüşlerindeki farklılıklar nedeniyle, 1958 Sözleşmesinde, kıyı devletinin karasularından geçen yabancı gemiler üzerinde kıyı devletinin yargı yetkisini kısıtlayan bir milletlerarası örf ve adet kuralı olmadığı kanaatindedir⁹⁴².

Çağa/Kender, uygulamadaki farklılıklar ve yazarların farklı görüşlerinden yola çıkarak, 1958 Sözleşmesinde kıyı devletinin yargı yetkisini sınırlandıran kuralların milletlerarası örf ve adet kuralı haline gelmediği düşüncesindedir⁹⁴³. Bununla birlikte *Yazarlar*, 1982 Sözleşmesinin 28. maddesinin, 1958 Sözleşmesinin 20. maddesiyle hemen hemen aynı olması ve Konferans genel kurulunda aleyhte önerge verilmeksizin oybirliği ile kabul edilmiş olması nedeniyle, 1958 Sözleşmesinin kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisine ilişkin 20. maddesinin devletlerin genel kabulüne mazhar olduğuna işaret etmektedir⁹⁴⁴.

Ekşi'ye göre, 1958 Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında kıyı devletinin yargı yetkisinin sınırlandırılmasına ilişkin 20. maddesinin oy birliği ile kabul edilmiş olması, hükmün milletlerarası örf ve adet kuralı haline gelmesi için yeterli değildir⁹⁴⁵.

Konuyu transit geçiş rejimi bakımından değerlendiren *Tarhanlı*, bu geçiş rejiminin örf ve adet hukuk düzeyine gelmesi için gerekli şartların oluşmadığından bahisle, transit geçişin Türkiye açısından örf ve adet hukuku oluşturmadığı düşüncesindedir⁹⁴⁶. Benzer şekilde *Demir* de, Türkiye'nin 1982 Sözleşmesine taraf olmaması ve Sözleşmeye karşı "ısrarlı itirazcı" konumunda olması nedeniyle,

⁹⁴² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 85, 86. *Yazar* bu kanaate, Panama bayraklı "David" gemisi donatanının, açık denizde meydana gelen çatma nedeniyle geminin Amerika Birleşik Devletleri karasularında ihtiyaten haczedilmesi üzerine ileri sürdüğü tazminat talebi konusunda verilen farklı kararlardan yola çıkarak ulaşmıştır. Söz konusu olayda, gemi donatanı, Kanal bölgesinde kurulmuş Amerikan – Panama ortak hakem kuruluna başvurarak tazminat talebinde bulunmuş, bahse konu hakem kurulu, 1934 tarihinde verdiği kararda, kıyı devletinin yetkisi dışında işlem yapmadığı gerekçesiyle tazminat talebini reddetmiştir. Benzer bir olayda da Kanada Yüksek Mahkemesi "Whitney" adlı Amerika bayraklı geminin haczini, zararsız geçiş hakkı çerçevesinde haksız bulmuştur. Kararlar ve konu hakkında kapsamlı değerlendirme için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 84, 85.

⁹⁴³ Çağa / Kender, **C. III**, s. 132.

⁹⁴⁴ Çağa / Kender, **C. III**, s. 133.

⁹⁴⁵ Ekşi, **Montreux**, s. 151; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 155, 158.

⁹⁴⁶ Turgut Tarhanlı, "Montreux'un 57. Yılında Türk Boğazlarının Güncel Sorunları", Sempozyum-Panels 9 Kasım 1993 İstanbul, **Deniz Ticaret Odası** Yayın No: 33, İstanbul 1994, s. 40, 41.

Sözleşmede öngörülen transit geçiş rejiminin Türkiye açısından örf ve adet hukuku kuralı haline gelemeyeceği düşüncesindedir⁹⁴⁷.

Demirkıran, 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde kıyı devletinin yargı yetkisini sınırlandıran hükümlerinin milletlerarası örf ve adet kuralı haline geldiği ve bağlayıcı olduğu düşüncesinin uygulamada sorun yaratacağı görüşündedir⁹⁴⁸.

Buna karşılık *Kuran*, 1958 Sözleşmesi ile 1982 Sözleşmesinde yer alan kıyı devletinin karasularında yargı yetkisine ilişkin hükümlerin, aynı zamanda bu konudaki uluslararası örf ve adet hukuku kurallarını yansıtan hükümler olduğu kanaatindedir⁹⁴⁹.

Benzer şekilde *Baykal* da, 1958 Sözleşmesindeki hükümlerin az değişikliklerle 1982 Sözleşmesine alınmasının, devletler arasında ortak bir uygulama yaratması nedeniyle, her iki sözleşmedeki kıyı devletinin yabancı gemi üzerinde yargı yetkisine ilişkin hükümlerin milletlerarası örf ve adet kuralı halinde geldiği görüşündedir⁹⁵⁰.

Türkel, 1982 Sözleşmesinde öngörülen zararsız geçişe dair hükümlerin milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı haline geldiğini, bu nedenle de bu kuralların Türkiye açısından bağlayıcı olduğunu belirtmektedir⁹⁵¹.

Çok açık olmamakla birlikte *Topsoy*'un da, 1958 Sözleşmesinin kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisine ilişkin 20. maddesinin milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı haline geldiği düşüncesinde olduğu anlaşılmaktadır⁹⁵².

Bektaşoğlu, Sözleşmelerin kıyı devletinin yargı yetkisine ilişkin maddelerinin milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı haline geldiğini belirtmekle birlikte, Sözleşmenin görüşmeleri sırasında Türkiye'nin yargı yetkisini saklı tuttuğu düşüncesindedir⁹⁵³.

⁹⁴⁷ Demir, **Montrö Sözleşmesinin Feshi**, s. 345.

⁹⁴⁸ Demirkıran, **Geçiş Rejimi**, s. 458.

⁹⁴⁹ Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, s. 197.

⁹⁵⁰ F. Hakan Baykal, "İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. V, No. 1-4, 2000, s. 187.

⁹⁵¹ Türkel, s. 861.

⁹⁵² Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 412.

⁹⁵³ Bektaşoğlu, s. 209.

Dyoulgerov, 1982 Sözleşmesinde öngörülen hükümlerin milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı haline geldiği ölçüde, kıyı devleti bakımından, kıyı devletinin 1982 Sözleşmesine taraf olup olmadığına bakılmaksızın Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tamamlayıcısı olarak uygulanacağı kanaatindedir⁹⁵⁴.

Kanaatimizce gerek zararsız geçiş gerekse de transit geçiş rejimlerinin Türkiye açısından milletlerarası örf ve adet kuralı haline geldiğini kabul etmek ve bu rejimlerin Türkiye bakımından bağlayıcı olduğunu söylemek güçtür. Zira uluslararası sözleşme hükmünün sözleşmeye taraf olmayan ülkeler bakımından uygulanmasına imkân veren örf ve adet hukuku haline gelmesi prensibi, aynı durumlarda hükmün genel ve sürekli olarak uygulanması ve hükme uyulması konusunda hukuki bir zorunluluk olduğuna yönelik bilincin oluşmasını zorunlu kılar. Ayrıca sözleşmeye taraf olmayan ülkenin bu hükme yönelik ısrarlı muhalefetinin olmaması da şarttır⁹⁵⁵.

Zararsız geçiş rejimi uzun bir geçmişe ve milletlerarası toplumda büyük bir uygulama alanına sahip olsa da, Türkiye 1958 Sözleşmesine katılmayacağını beyan etmiş ve Sözleşme müzakereleri sırasında muhalefetini bildirmiştir⁹⁵⁶. Dolayısıyla 1958 Sözleşmesi'nin 20. maddesi uyarınca, Türk Mahkemelerinin haciz yetkisinin sınırlandırılması mümkün değildir⁹⁵⁷. Bu durumda Türkiye'nin Sözleşme hükümleri ile bağlı olduğu sonucuna varılması, Türkiye'nin egemenlik hakları ile bağdaşmaz.

⁹⁵⁴ *Dyoulgerov*, s. 78. Bununla birlikte yazar, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 35/c maddesinden yola çıkarak, Montrö Boğazlar Sözleşmesinde düzenlenen hususlar bakımından 1982 Sözleşmesinin uygulama alanı bulamayacağı düşüncesindedir. *Dyoulgerov*, s. 77, 78.

⁹⁵⁵ *Sur*, s. 86.

⁹⁵⁶ Türkiye (sözcüsü Tuncel), teklif edilen 1958 Sözleşmesi taslağının hâlihazırdaki sözleşmelerle ilişkisiyle ilgili olarak, bu sözleşmelerin (Türkiye açısından Montrö Boğazlar Sözleşmesi) uluslararası hukukun bir parçasını oluşturduğunu ve dolayısıyla bunların Konferansın kabul edebileceği sözleşme metni çerçevesinde yürürlüğe sokulan herhangi bir genel kural tarafından bertaraf edilemeyeceğini vurgulamış, komisyonun kendisinin de, taslağının 1. maddesinde ve 12 ve 24. maddeleri ile III. bölümünün yorumlarında, hazırladığı kuralların, Devletlerin mevcut sözleşmeler ve özellikle Birleşmiş Milletler Tüzüğü altındaki altındaki hak ve görevlerini etkilemediğini kabul ettiğini belirtmiştir. Dolayısıyla bunların Türkiye açısından bağlayıcılığı yoktur. Diğer yandan Uluslararası Hukuk Komisyonu Türkiye'nin Konferansa katılmasının, hükümeti adına herhangi bir taahhüt anlamına gelmediğini de kabul etmiştir. Bkz. *Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, First Committee, Territorial Sea and Contiguous Zone*, Vol. III, s. 41-42. https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_3/sr_11_15.pdf (Erişim Tarihi: 16.11.2021).

⁹⁵⁷ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 163. Nitekim Adalet Divanı 1951 yılında, İngiltere- Norveç Balıkçılık davasında, İngiltere'nin 10 millik düz hat çekme uygulamasının bir örf ve adet hukuku kuralı haline geldiği iddiasına, Norveç'in bu kuralın kendisine uygulanmasına yönelik teşebbüse her zaman

Diğer yandan doktrinde *Ekşi* tarafından da isabetli şekilde belirtildiği üzere, 1958 Sözleşmesinin 25. maddesi uyarınca 1958 Sözleşmesi hükümleri, halen yürürlükte olan sözleşmeleri ve diğer milletlerarası andlaşmaları, bunların tarafı olan Devletler bakımından etkilemeyecektir⁹⁵⁸. Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesine uzun yıllar taraf olup, Sözleşme hükümleri ile bağlıdır. Bu durumda Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesinde öngörülen kendine özgü geçiş (uğraksız) geçiş rejimi dışında zararsız geçiş rejimi ile bağlı kılınması ve zararsız geçen gemilerin ihtiyati haczi nedeniyle milletlerarası alanda sorumluluğundan söz edilmesi mümkün değildir.

Kaldı ki içsularda yer alması nedeniyle, Türk boğazları Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler ile ulusal mevzuata tabidir. Boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de düzenlenmiştir. Dolayısıyla zararsız geçiş bakımından mahkemelerin yargı yetkisine ilişkin sınırlandırmalar, ancak Türk mevzuatı çerçevesinde yapılabilir. Bununla birlikte Türk mevzuatında zararsız geçiş rejimine ve bu kapsamda mahkemelerin yargı yetkisinin sınırlandırılmasına ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır.

Aksine, Boğaz Yönetmeliği'nin kabulünden önce yürürlükte bulunan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün "*Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı*" başlıklı "*Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montreux Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür.*" şeklindeki 50. maddesi, Bakanlar Kurulu'nun 22/3/1999 tarihli kararı çerçevesinde yönetmelikten çıkarılmıştır. Dolayısıyla zararsız geçiş rejimi Türk mevzuatında da kabul edilmiş değildir⁹⁵⁹.

muhalefet ettiğinden bahiste itibar etmemiştir. Bkz. Fisheries Jurisdiction, Merits, Judgement, I.C.J. Rep, 1974, s.3. Ayrıca bkz. Bektasoğlu, s. 200.

⁹⁵⁸ Ekşi, *Montreux*, s. 152; Ekşi, *İhtiyati Haciz*, s. 163; Official Records First Committee, Territorial Sea and Contiguous Zone, Vol. III, s. 41, kn. 34.

⁹⁵⁹ Bununla birlikte aşağıda açıklanacağı üzere uğraksız geçiş yapan gemiler bakımından Türk mahkemelerinin yabancı gemiler üzerindeki yetki tesisi, TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde mümkün değildir. Bu hükmün değiştirilmesi ve zararsız geçiş yapan gemilerin haczedilmesine imkân veren bir düzenleme yapılması, yukarıdaki açıklamalarımız çerçevesinde Türkiye'nin uluslararası sorumluluğuna yol açmaz.

Benzer durum transit geçiş rejimi bakımından da söz konusudur. Gerçekten de 1982 Sözleşmesinin 35. maddesinin üçüncü bendinde, “İşbu Kısımın hiçbir hükmü, (...) geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini etkilemez.” hükmüne yer verilmiştir. İlgili hüküm çerçevesinde kıyı devleti, uzun süreden beri yürürlükte bulunan boğazlarla ilgili başka bir sözleşmenin rejimini benimsemişse, bu durumda kıyı devleti transit geçiş rejimine tabi değildir. Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde kendine özgü geçiş (uğraksız) geçiş rejimini benimsediği ve bu geçiş rejimini uzun yıllar uyguladığı için transit geçiş rejimine tabi tutulamaz⁹⁶⁰. Kaldı ki Türkiye, 1982 Sözleşmesi görüşmeleri sırasında bu sözleşme hükümlerine muhalefetini de açıkça bildirmiştir⁹⁶¹. Dolayısıyla Sözleşmeye taraf olmayan ve muhalefet eden ülkemiz bakımından transit geçiş rejiminin uygulanması zorunluluğundan söz edemez.

Öte yandan 1982 Sözleşmesi karşısında devletlerin farklı tutumları nedeniyle, bu Sözleşme hükümlerinin milletlerarası örf ve adet kuralına dönüştüğünü savunmak da güçtür⁹⁶². Her ne kadar 1982 Sözleşmesi, 1958 Sözleşmesine paralel düzenlemeler içerse de transit geçiş rejiminin ilk defa 1982 Sözleşmesinde düzenlendiği ve 1958 Sözleşmesinde bu rejime ilişkin bir hüküm bulunmadığı dikkate alındığında, bu rejim bakımından köklü geçmişin varlığından da söz edilemez⁹⁶³. Dolayısıyla bu geçiş rejiminin milletlerarası örf ve adet kuralı niteliğinden de söz edilemez.

⁹⁶⁰ Toluner, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri**, s. 14; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 167.

⁹⁶¹ Gerçekten de Türkiye Cumhuriyeti bu Sözleşmeye katılmadığı gibi, bu Sözleşmenin kabul edildiği diplomatik konferansın 10.12.1982 tarihli kapanış oturumunda Türk Heyeti ayrıntılı bir sunum yaparak, neden red oyu verildiğini ve hangi gerekçelerden ötürü Sözleşmenin imzalanmayacağını açıklamış, ayrıca bu açıklamaların kayıtlara geçirilmesini de özellikle talep etmiştir. Bu sebeple Türkiye, Sözleşmenin hükümlerine açıkça ve sürekli olarak muhalefet ederek, bu hükümlerin “örf ve âdet” olarak uygulanmasını önlemektedir. Bkz. Atamer, **C. I**, s. 626.

⁹⁶² Ekşi, **Montreux**, s. 163.

⁹⁶³ Burada yeri gelmişken işaret etmek gerekir ki, Türk boğazlarından transit geçiş yapan gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusu ile transit geçiş rejimini birbirine karıştırmamak gerekir. Geçişin transit olması ile transit geçişe tabi olmak birbirinden tamamen farklı kavramlardır. Geçişin transit olmasından anlaşılması gereken, bir liman, iskele ya da bir yere uğramadan (durmaksızın) ve sürekli geçiştir. Bu anlamda transitlik hukuki bir kavram olmayıp, bir rejimin ifadesi değildir. Buna karşılık 1982 Sözleşmesinin 38. maddesinde düzenlenen ve bir rejimi ifade eden transit geçiş rejimi, Sözleşmenin ilgili kısmına uygun olarak yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılmasıdır.

Nitekim bu gerçeklikten hareketle, Boğaz Yönetmeliği'nde, "zararsız geçiş" ya da "transit geçiş" ifadelerine yer vermemiş, boğazdan durmaksızın geçiş yapan gemiler "uğraksız geçen gemi" olarak ifade edilmiştir⁹⁶⁴. Benzer şekilde, 1982 Sözleşmesi'nin 44. maddesinde görülen⁹⁶⁵ ve transit geçiş rejimi bakımından söz konusu olan "boğazlardan geçen gemilerin seferinin ertelenemeyeceği" kuralı, Türk mevzuatında kabul edilmemektedir. Nitekim Yönetmeliğin 21. maddesi çerçevesinde, Türk Boğazlarının bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafiği, mücbir sebeplerle, çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, köprü/tünel inşaatı, sondaj ve benzeri sualtı ve suüstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda, geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde Bakanlık/İdare tarafınca geçici olarak durdurulabilir. Hatta belli durumlarda Türk boğazlarına girişin dahi yasaklanması mümkündür. Boğaz Yönetmeliği'nin 37 ve 45. maddelerinde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında görüş uzaklığının 1 mil ve altına düşmesi halinde deniz trafiğinin uygun görülen tek yönünün kapatılacağı, yarım mil ve altına düştüğünde geçiş trafiğinin iki yönünün de kapatılacağı düzenlenmiştir.

Dolayısıyla Türk boğazlarından uğraksız geçen gemiler üzerinde Türk Mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisinin olup olmadığı hususunun, 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde öngörülen zararsız geçiş ve transit geçiş hükümleri çerçevesinde değil, boğazlarda mutlak egemenlik sahibi Türkiye'nin iç hukuktaki düzenlemeleri dikkate alınarak belirlenmesi gerektiği kanaatindeyiz.

bb. Uğraksız Geçiş Yapan Gemiler

Boğaz Yönetmeliği'nin 3/1(ö) bendi çerçevesinde "uğraksız geçen gemi"⁹⁶⁶, seyri, Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış

⁹⁶⁴ Aybay, **Uygulama Esasları**, s. 14; Aybay, **Son Gelişmeler**, s. 51; Ekşi, **Montreux**, s. 162; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 167; Atamer, **C. IV**, s. 211; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 411.

⁹⁶⁵ "Kıyı devleti transit geçişi engellemeyecek ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili bildikleri her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır."

⁹⁶⁶ Kavram için bkz. Aybay, **Uygulama Esasları**, s. 14; Aybay, Gündüz, **Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme, Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları Tüzüğü (Yeni) Metinleri**, İstanbul 1998, s. 51. Atamer, **C. IV**, s. 211; Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 412.

ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi olarak tanımlanmıştır. Tanımdan da görüleceği üzere bir geminin uğraksız geçiş yapıp yapmayacağı, Türk boğazlarına girişte yapılan bildirim esas alınmak suretiyle tespit edilir⁹⁶⁷.

Uğraksız geçen gemilere ilişkin uluslararası sözleşmeler bakımından Türkiye'nin ihtiyati haciz yetkisini engelleyen bir sınırlamadan söz edilemezse de, TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde bu gemiler için yargı yetkisinin tesisi mümkün olamayacaktır⁹⁶⁸. Zira yukarıda da kapsamlı olarak açıklandığı üzere⁹⁶⁹, ilgili hüküm çerçevesinde yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir. Bu anlamda Boğazlar Yönetmeliğinde her ne kadar

⁹⁶⁷ Nitekim Yönetmeliğin 7. maddesi uyarınca “Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş Seyir Planı -1 (SP-1) Raporunu vereceklerdir. Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler SP-1 Raporunu 26 ncı maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir. Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise SP-1 Raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir. SP-1 Raporunu vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce, ya da 20 deniz mili kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile ilgili TBGTH Merkezine, şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş SP-2 Raporunu vereceklerdir. Gemiler SP-2 Raporunu verdikten sonra, TBGTH Merkezi tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, SP-2 Raporu verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır. Türk Boğazlarına girecek olan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 deniz mili kala VHF ile giriş tarafındaki TBGTH Merkezine kendilerini tanıtacak bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili TBGTH Merkezine içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir. TBGTH alanını kullanarak Marmara Denizi'ndeki limanlar arasında seyir yapan veya Marmara Denizi'nde bir limandan kalkıp Boğaz geçişi yapacak olan aktif katılımcı gemiler, TBGTH alanına giriş yaptıkları sektöre VHF ile Marmara Raporu vereceklerdir”. Benzer şekilde Yönetmeliğin 26. maddesi uyarınca, “Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP-1 Raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce; ilgili TBGTH Merkezine vereceklerdir. Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında Bakanlığa/İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. TBGTH Merkezi ve gerektiğinde Bakanlık/İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazlarının morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal, deniz ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlarından emniyetli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.”

⁹⁶⁸ Hükmün Montrö Boğazlar Sözleşmesi bağlamında eleştirisi için bkz. Ekşi, **Montreux**, s. 138, 139.

⁹⁶⁹ Bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, B ve C.

bildirim esası dikkate alınmışsa da, geminin “uğraksız geçen gemi” kategorisinde olabilmesi için, bildirimde uygun olarak, fiilen Türk boğazlarında herhangi bir liman, iskele ya da bir yere uğramaması da gerekir. Aksi takdirde ihtiyati hacizde yetki tesisi bakımından geminin uğraksız geçtiği kabul edilemez.

Bununla birlikte Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin bir kararına⁹⁷⁰ konu olayda, alacaklı tarafından B. bayraklı M/V L. A. gemisine tamir ve bakım hizmeti verildiği, ancak hizmet bedelinin 70.000 USD tutarındaki kısmının ödenmediği, talep tarihi itibarıyla anılan geminin İstanbul Boğazında demirli olduğu ileri sürülerek gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi talep edilmiş, yerel mahkemece, talebe konu geminin uğraksız seferi yapmak üzere Kumkapı Demir mevkiinde ikmal amacıyla beklediği, talep tarihinde halen demirde olduğu ve uğraksızlığın devam ettiği, geminin uğraksız geçiş yapan bir gemi olduğu, TTK’nın 1355. maddesinin gerekçesinde de açıklandığı üzere uğraksız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkeme yargı yetkisini haiz olmadığı için ihtiyati haciz kararı da verilemeyeceği, uğraksız geçiş yapan gemilerin zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere 48 saat kalabileceklerinin düzenlendiği, uğraksız geçiş yapan ihtiyati haciz talebine konu gemi için talep tarihi itibarıyla 48 saatlik sürenin dolmadığı, uğraksız geçiş statüsünün bozulmadığı gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin yetkisizlik nedeniyle reddine karar verilmiştir. Söz konusu karar, Yargıtay tarafından onanmıştır.

Belirtelim ki, Türk boğazlarına girmeden önce uğraksız geçiş yapacağını bildiren gemi, boğazdan geçiş sırasında demirlemek suretiyle kara ile bağlantı kurmuş ve seferine ara vermişse, artık geminin uğraksız geçişinden söz edilemez. Zira bu halde gemi, Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi alanına girmiş ve seferine bu yetki sınırları dahilinde ara vermiştir. Bu durumda geminin boğaza girişi sırasında verdiği beyanla yetinilerek, fiili durum göz ardı edilemez. Dolayısıyla Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından onanan yerel mahkeme kararında isabet bulunmamaktadır.

⁹⁷⁰ Yargıtay 11. HD., E. 2015/6321 K. 2015/8589 T. 22.6.2015. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.11.2021.

Benzer bir durum, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin başka bir kararında da gündeme gelmiştir. Söz konusu karara⁹⁷¹ konu olayda, talep konusu geminin zaman charteri anlaşması ile 183 gün için ihtiyati haciz talep edene kiralandığı, bu kapsamda donatana ödeme yapıldığı, ancak donatanın sözleşme şartlarına uymayarak gemiyi son seferine göndermediği, bunun üzerine donatana uyarı yazısı gönderilerek gemide kalan yakıt bedeli ile fazla ödenen kira bedelinin iadesinin talep edildiği, ancak donatanın ödeme yapmadığı gibi gemiyi de kendisinin sefere çıkardığı ileri sürülerek geminin ihtiyaten hacize karar verilmesi talep edilmiştir. Yerel Mahkemece, *“TTK'nın 1355. maddesinde yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı sadece geminin demir attığı şamandıraya ve tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir dendiği, ihtiyati haciz talep edilen geminin yabancı bayraklı olup, Möntre sözleşmesi gereğince transit, zararsız geçiş yapan bir gemi olduğu, her ne kadar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı'ndan gelen yazıda "söz konusu geminin 05.12.2012 tarihinde saat 00:21'de SP-2 temasında ikmal yapacağı bildirilerek, aynı tarihte saat 03:50'de Kumkapı demir bölgesine demirlediği” söylenmiş ise de, ikmal işleminin geminin transit geçişini bozmadığı, Möntre sözleşmesinin öngördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkemenin yargı yetkisine haiz olmadığı”* gerekçesiyle, ihtiyati haciz talebinin yetkisizlik nedeniyle reddine karar verilmiştir. Söz konusu karar da 11. Hukuk Dairesi tarafından onanmıştır.

Söz konusu kararda geminin demir bölgesinde demirleyerek kara ile temas kurduğu belirtilmiş olmasına rağmen, demirleme amacından yola çıkarak geminin uğraksız olduğu sonucuna varılmıştır. Oysaki TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde geminin demirlemesi, Türk mahkemelerinin yargı yetkisinin tesisi bakımından yeterlidir. Bahse konu hüküm, geminin demirleme amacına göre yetki tesisi bakımından farklı sonuçlara ulaşılmasına imkân tanımaz. Bu nedenle Yargıtay tarafından onanan yerel mahkeme kararında isabet bulunmamaktadır.

⁹⁷¹ Yargıtay 11. HD., E. 2013/4596 K. 2013/8303 T. 25.4.2013. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.11.2021. Kararın eleştirisi için ayrıca bkz. Ekşi, **Montreux**, s. 137, 138.

Nitekim Yargıtay başka bir kararında⁹⁷², boğazda demirli yabancı bayraklı geminin Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında “transit, zararsız geçiş yapan bir gemi” olduğu gerekçesiyle ihtiyati haciz talebini reddeden yerel mahkeme kararını, demirli gemiler bakımından TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz konusunda Türk mahkemelerinin yetkili olduğu gerekçesiyle bozmuştur.

Dolayısıyla boğazdan geçen yabancı bayraklı geminin ihtiyaten haczi bakımından Türk mahkemelerinin yetkisiz olduğu sonucuna ulaşılabilmesi için, geminin uğraksız geçen gemi olması, diğer bir deyişle, seyri, Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş ve ayrıca bu doğrultuda TTK m. 1355 hükmünde öngörüldüğü şekilde kara ile herhangi bir bağlantı kurulmamış olması gerekir.

cc. Uğraklı Geçiş Yapan Gemiler

Uğraklı geçiş yapan gemi, Boğazlar Yönetmeliği’nin 3/1(o) maddesinde, seferi, Türk Boğazlarından bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemi olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla ilgili hüküm çerçevesinde üç farklı durum, geminin uğraklı geçen gemi statüsünde değerlendirilmesine yol açmaktadır. Buna göre, öncelikle bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere sefer planı yapan ve bu doğrultuda bildirimde bulunan gemiler, uğraklı geçiş yapan gemi olarak kabul edilir⁹⁷³.

Geminin uğraklı geçen gemi olarak değerlendirilmesini gerektiren diğer bir durum, geminin uğraksız geçişini bozmasıdır. Nitekim Boğazlar Yönetmeliği’nde uğraksız geçişini bozan gemiler, uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi olarak tanımlanmıştır (Boğazlar Yönetmeliği, m. 3/1(p)). Dolayısıyla seyir planı raporları çerçevesinde uğraksız geçiş yapacağını

⁹⁷² Yargıtay 11. HD., E. 2012/18434 K. 2013/644 T. 14.01.2013. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 18.11.2021.

⁹⁷³ Türk mahkemelerinin yabancı gemi üzerinde yargı yetkisinin tesisi için, şüphesiz bu halde de geminin TTK m. 1355 anlamında kara ile temas etmesi gerekir.

bildirdikten sonra, geçiş yapmadan önce veya geçiş sırasında bundan vazgeçerek uğraklı geçiş yapacağını bildiren gemi, uğraklı geçen gemi sıfatını kazanır⁹⁷⁴. Bunun için bildirimde bulunulup, geminin fiilen kara ile bağlantı kurması da gerekir. Benzer şekilde uğraksız geçiş yapacağını bildirmesine rağmen kara ile bağlantı kuran gemi de uğraklı gemi sıfatını kazanır.

Geminin uğraklı gemi sıfatını kazanmasına yol açan son durum da, Boğaz Yönetmeliği’nin 3/1() bendi çerçevesinde uğraksız geçişin bozulmasıdır. Boğaz Yönetmeliği’nin 3/1(r) bendi çerçevesinde “uğraksız geçişi bozulan gemi”, Türk Boğazlarında atma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince, hakkında Türk İdari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemiyi ifade eder. Dolayısıyla uğraksız geçiş esnasında meydana gelen bir olay çerçevesinde uğraksız geçişine devam edemeyen gemi, uğraklı geçen gemi sıfatını kazanır. Aynı şekilde yargı makamları ile idari makamlar tarafından araştırma, soruşturma ya da kovuşturma nedeniyle geminin durdurulması da geminin uğraksız gemi statüsünden çıkması sonucunu doğurur.

Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemiler, geçişini bozduğu ya da geçişi bozulduğu anda Türk mahkemelerinin yetkisine tabi olduğu için, ihtiyati haczi mümkün gemi haline gelir. Bu gemiler üzerinde her türlü yargı yetkisi kullanılabilir⁹⁷⁵. Gerçekten de uğraklı geçiş yapan geminin kara ile bağlantısı kurulacağından, TTK m. 1355 hükmü çerçevesinde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi de tesis edilmiş olacaktır.

⁹⁷⁴ Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 415.

⁹⁷⁵ Topsoy, **Türk Boğazları**, s. 415.

III. YARGILAMANIN TARAFLARI

A. Genel Olarak

İhtiyati haciz her ne kadar dava olmasa da, davada olduğu şekilde ihtiyati haciz yargılaması da iki taraf sistemi üzerine kurulmuştur⁹⁷⁶. Dolayısıyla ihtiyati haciz yargılamasının bir tarafında ihtiyati haciz talebinde bulunan (kendi adına hukuki koruma talep eden)⁹⁷⁷, diğer tarafında ise aleyhine ihtiyati haciz istenen (kendisine karşı hukuki koruma talep edilen) bulunmaktadır⁹⁷⁸.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da aynı durum söz konusudur. Buna göre, geminin ihtiyati haczi yargılamasının taraflarını, geminin ihtiyati haczinde menfaati olan alacaklı ile aleyhine gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilen borçlu oluşturmaktadır⁹⁷⁹.

Deniz hukuku ilişkileri çok kere birden tarafı ilgilendirdiği için, gemilerin ihtiyati haczinde de, gerek alacaklı, gerekse de borçlu tarafta birçok aktör yargılamanın tarafı olabilmektedir⁹⁸⁰. Ancak TTK’da ihtiyati hacze esas teşkil eden deniz alacakları sınırlı olarak belirlendiği için geminin ihtiyati haczinde menfaati olanlar ile bundan etkilenenleri belirli başlıklar halinde ele almak mümkündür. Şüphesiz alacak grubu oldukça geniş olmakla birlikte, özellik arz eden alacaklıların üzerinde durulmasında yarar vardır.

⁹⁷⁶ Davada taraf kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz. Tolga Akkaya, “Medeni Usûl Hukukunda İradi Taraf Değişikliği (HMK m. 124)”, **DEÜHFD**, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, C. I, İzmir 2015, s. 897-941; İlhan Postacioğlu, “Dava Teorisi Üzerine Bazı Mülâhazalar”, **Tahir Taner’e Armağan**, İstanbul 1956, s.742-743; Levent Börü, **Dava Konusunun Devri**, 1. Bası, Ankara 2012; Levent Börü, “Tarafta (İradi) Değişim (HMK m. 124)”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, **Prof. Dr. Ejder Yılmaz’a Armağan**, C. I, Ankara 2014, s. 587-629.

⁹⁷⁷ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3938.

⁹⁷⁸ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1104. Belirtelim ki davada olduğu şekilde, ihtiyati hacizde de yargılamada iki taraf olmakla birlikte, bu taraflarda yer alanların birden fazla kişiden oluşmasına bir engel yoktur. İhtiyati haciz yargılamasının taraflarının birden fazla kişi olması halinde ortaya çıkacak durumlar konusunda değerlendirme için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 171 vd.

⁹⁷⁹ Esasen alacaklının gerçekten alacaklı ve borçlunun gerçekten borçlu olup olmadığı esas hakkındaki yargılama ile belirlenecek olmakla birlikte, hukukumuzda şekli taraf teorisi benimsendiği için, ihtiyati haciz talep eden tarafın ihtiyati haciz talep dilekçesinde alacaklı ve borçlu olarak gösterdiği taraflar, ihtiyati haciz yargılamasında alacaklı ve borçlu olarak değerlendirilir.

⁹⁸⁰ Gemilerin ihtiyati haczinde menfaatler çatışması bakımından konuya ilişkin kapsamlı değerlendirme için bkz. Türkel, s. 121 vd.

B. İhtiyati Haciz Talep Edebilecekler Alacaklılar

1. Gemi Adamları

TTK m. 934 hükmü çerçevesinde “gemi adamları”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişileri ifade etmektedir⁹⁸¹. Bu kişiler donatanla yaptıkları sözleşme kapsamında gemide çalışmaktadır⁹⁸². Nitekim 854 sayılı Deniz İş Kanunu m. 2/B kapsamında, gemi adamlarının yaptıkları hizmet sözleşmesine dayanarak gemide çalışan kişiler olduğu ifade edilmiştir.

Bu çerçevede gemi adamları, söz konusu sözleşme kapsamında sundukları hizmetlere karşılık birtakım hak ve alacaklar elde ederler. Söz konusu hak ve alacaklardan TTK m. 1352/1(o) hükmünde belirtilenleri, gemi adamlarına gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı vermektedir.

Gerçekten de TTK m. 1352/1(o) hükmünde, gemi adamlarına, ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da dâhil, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin talepler, ihtiyati haciz sebebi (deniz alacağı) olarak öngörülmüştür⁹⁸³. Hükümde öngörülen bu alacakların tamamı gemi adamları ile işverenleri arasında yapılan hizmet sözleşmesine dayanan alacaklardır⁹⁸⁴.

“Gemi adamı alacakları” olarak ifade edilen bu alacaklar bakımından gemi adamlarına, gemi üzerinde ihtiyati haciz isteme imkânı tanınmıştır. Bu alacaklara dayanarak ihtiyati haciz talep edebilme yetkisi, TTK m. 934 hükmünde öngörülen

⁹⁸¹ Benzer şekilde gemiadamı, 30328 sayılı 10.02.2018 tarihli Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nin 3/1(s) bendi ile 27409 sayılı 17.11.2009 tarihli Gemilerin Teknik Yönetmeliği 4/1(k) bendinde, geminin kaptanı, zabıtları, yardımcı zabıtları, stajyerleri, tayfaları ve yardımcı hizmet personeli şeklinde tanımlanmıştır.

Gemi adamları hakkında Türkiye’nin de taraf olduğu uluslararası düzenlemeler, 01.11.1974 tarihli Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (“International Convention for the Safety of Life at Sea”) ile 07.07.1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (“International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers”)’dir.

⁹⁸² Gemiler donatanlarla yapılan hizmet sözleşmeleri kapsamında yeteri kadar gemi adamı ile donatılmak zorundadır. Aksi halde bu durum, gemiyi yola elverişsiz (TTK m. 932/2) hale getirir. Atamer, C. I, s. 827.

⁹⁸³ Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, e, bb.

⁹⁸⁴ Atamer, C. II, s. 154; Türkel, s. 122.

gemi adamlarına aittir⁹⁸⁵. Bu alacaklılar grubu arasına, yolcu gemilerinde çalışan garsonlar ve oda temizlik görevlileri ya da gemideki bir dükkândan satış yapan kişilerle karaya çıkılarak yapılacak gezileri düzenleyenlerin ve doktorların da gireceği kabul edilmektedir⁹⁸⁶.

Doktrinde *Türkel*, TTK m. 1352/1(a) geminin işletilmesinden kaynaklanan zararlardan (kişi ve eşya zararlarından) doğan alacaklar bakımından da gemi adamlarının alacaklı olabileceği görüşündedir⁹⁸⁷. *Yazar*'a göre, geminin işletilmesi sırasında ortaya çıkan zarar verici olaylardan etkilenen menfaat gruplarının başında, bizzat bu tehlikenin içinde bulunan gemi adamları gelmektedir⁹⁸⁸. Hizmet sözleşmesi kapsamına girmeyen işletme zararları bakımından da gemi adamlarının alacaklı olabileceği düşünebilirse de, çok kere gemi adamı alacakları hizmet sözleşmesinden kaynaklanacağı için, TTK m. 1352/1(a) hükmü kapsamında gemi adamlarının alacaklı olması ihtimali ile karşılaştırılması oldukça düşüktür.

Gemi adamlarının alacaklı olduğu TTK m. 1352/1(o) bendindeki alacaklar, TTK m. 1320/1(a) uyarınca aynı zamanda gemi alacaklısı hakkı vermektedir. Dolayısıyla bu alacaklılar, geminin ihtiyati haczini talep hakkı yanında kanundan doğan rehin hakkına da sahiptir.

2. Kredi Kurumları (Bankalar)

Deniz ticaretinin konusunu oluşturan geminin büyük ekonomik değer ifade etmesi, finansman temini açısından kredi kurumlarına başvurmayı zorunlu kılar⁹⁸⁹. Bu nedenle kredi kuruluşlarının sektörün talep ettiği kredileri tesis etmesi, çok defa alacağın tahsili konusunda güvenceyi elde etmesi halinde mümkün olabilmektedir. Diğer bir deyişle, kredi kurumlarının (ve özellikle bankaların) alacağını tahsil güvencesinden yoksun bırakılması, kredi temininde büyük zorluklara yol açacak ve

⁹⁸⁵ 1993 Cenevre Konvansiyonu m. 4/1(a) hükmünde bu alacaklılar, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler ("*master, officers and other members of the vessel's complement*") olarak sıralanmıştır.

⁹⁸⁶ Atamer, **C. II**, s. 154, 155; Sözer, **C. II**, s. 619; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 210.

⁹⁸⁷ *Türkel*, s. 122.

⁹⁸⁸ *Türkel*, s. 122.

⁹⁸⁹ Gerçekten de gemi inşası ya da gemi satım işlemlerinin büyük çoğunluğu kredi kurumlarından büyük kredi destekleri ile yapılmakta, bu fonlar sayesinde donatanlar deniz ticareti yapabilmektedir.

nihayetinde de deniz ticaretinde büyük önem taşıyan finansman temini mümkün olamayacaktır.

Gerçi bankalar tarafından daima kredi alacağının teminat altına alınması için gemi üzerinde ipotek kurulmakta ve böylelikle aynî hakla güvence altına alınmış bir hukuki koruma elde edilmektedir⁹⁹⁰. Bu kapsamda alacak ödenmediğinde, banka, ipotek hakkına dayanarak rehlin paraya çevrilmesi yoluna başvurarak alacağın tahsili yoluna gidebilmektedir. Böyle bir durumda gemi üzerinde ayrıca ihtiyati haciz hakkının tanınmasında alacaklının hukuken korunan bir menfaatinin olup olmadığı sorgulanabilir. Ancak kredi borcu çok defa geminin işletilmesinden elde edilen gelirlerle ödendiği için, gemi daima borçlunun hakimiyetinde olmaktadır⁹⁹¹. Dolayısıyla gemi ipoteğinde geminin zilyetliği bankaya devredilmemektedir. Bu nedenle banka, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluna başvurma hakkına sahip olsa da, geminin hakimiyeti borçluda olduğu için maddi hukuktan doğan bu hakkın takibi güvence altına alınmadıkça, ipotek hakkı pratik açıdan fayda sağlamayacaktır. Dolayısıyla deniz ticaretinde ihtiyaç duyulan kredilerin temini konusunda kredi kuruluşlarının alacağın tahsilini takip hakkının güvence altına alınması bakımından da gemilerin ihtiyati haczi hayati önem taşımaktadır⁹⁹².

Nitekim 6267 sayılı Kanun döneminde, akdî rehinle teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından ihtiyati haciz yoluna başvurulabilmesi konusunda açık bir düzenleme olmadığı için, doktrinde ağırlıklı olarak bu alacaklar bakımından ihtiyati haciz yoluna başvurulmasının mümkün olmadığı kabul edilmekteydi⁹⁹³. Bu nedenle

⁹⁹⁰ Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 58; Atamer, **Gemi ve Uçak İpoteği**, s. 54.

⁹⁹¹ Kaldı ki geminin muhafazası bankalar açısından ciddi masraf oluşturacağından geminin zilyetliğini bankanın elinde bulunması bankaların da menfaati ile bağdaşmaz.

⁹⁹² Barış Soyer / Andrew Tettenborn, **Ship Building, Sale and Finance**, Informa Law 2015, s. 190 vd.; Osborne / Bowtle / Buss, s. 338; Aleka Mandaraka-Sheppard, **Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities**, 3. Bası, Informa Law from Routledge 2013, s. 192.

⁹⁹³ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 7; Sami Akıncı, **Türk Hukukunda Gemi İpoteği**, 1. Bası, Ankara 1958, s. 140; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 151; Çağa / Kender, **C. III**, s. 83; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 76, 80; Türkel, s. 129. Gemi alacaklısı hakkı bakımından bkz. Franko / İzveren / Çalık, s. 402.

bankalar kredi vermek konusunda çekimser davranmakta, bu durum uygulamada sorunlara yol açmaktaydı⁹⁹⁴.

İşte bu sorunlar göz önünde bulundurularak TTK m. 1352/1(p) bendinde gemiler için alınmış krediler⁹⁹⁵, deniz alacakları arasında sayılmış ve bu alacaklar bakımından kredi kuruluşlarına ihtiyati haciz talep etme yetkisi verilmiştir⁹⁹⁶. Bu hükümle paralel olarak TTK m. 1353/2 hükmünde de rehinle teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından ihtiyati haciz yolu açılmıştır. Bu düzenleme ile bankalar sahip oldukları finansal güç sayesinde gemiyi kolaylıkla takip edip, gemi üzerinde ihtiyati haciz yoluyla müdahalede bulunarak, alacağını güvence altına alabilmektedir⁹⁹⁷.

Bankaların geminin ihtiyati haczi bakımından “alacaklı” sayılabilmesi için, kredinin mutlaka gemi için kullanılması gerekmektedir. Dolayısıyla gemi için kullanılmayan kredi nedeniyle bankanın gemi üzerinde verilecek ihtiyati haciz kararına ilişkin yargılamada alacaklı sıfatına sahip olabilmesi mümkün değildir⁹⁹⁸.

3. Tedarikçiler ve Hizmet Sunanlar

Donatanların kredi ihtiyaçları yanında geminin deniz ticaretinde kullanılabilmesi için yakıt, kumanya, makine parçası vd. birçok araç gerece de ihtiyaç bulunmaktadır. Bu ihtiyaçların giderilmesi için deniz ticaretinde önemli yer tutan tedarikçilerle (satım, kira, eser sözleşmesi gibi) çeşitli hukuki ilişkiler⁹⁹⁹ içerisine girilmektedir¹⁰⁰⁰. Bu hukuki ilişki çerçevesinde ödenmeyen tutarlar bakımından zaman

⁹⁹⁴ 6762 sayılı Kanun döneminde ipotekle temin edilmiş alacaklar bakımından ihtiyati haciz kararı verilememesi nedeniyle uygulamada ortaya çıkan sorunlar bakımından bkz. Seven, **Gemi İpotegi**, s. 224.

⁹⁹⁵ Belirtelim ki hükmün ilk halinde kredi kuruluşları tarafından verilen krediler hüküm kapsamında değildi. Bu kapsamda 11.06.2005 tarihinde Türkiye Bankalar Birliği (TBB) ile yapılan toplantıda, TBB tarafından, kredi güvencesi olarak bir gemi ipotegi alındığı hallerde, TTK m. 1352/1(v) bendi kapsamında kredinin deniz alacağı sayılarak korunmasına rağmen, ipotek ile teminat altına alınmış krediler bakımından bu imkânın olmadığına işaret edilmiştir. Bu çelişkiyi gidermek amacıyla TTK m. 1352/1(p) bendine “gemi için alınmış krediler dahil olmak üzere” ibaresi eklenmiştir. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 142.

⁹⁹⁶ 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 1/1(p) bendinden alınan bu hükmün kökeni, 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 1/1(n) bendine dayanmaktadır.

⁹⁹⁷ Soyer / Tettenborn, s. 192; Türkel, s. 126.

⁹⁹⁸ Atamer, **C. IV**, s. 143.

⁹⁹⁹ Hukuki ilişkinin satım sözleşmesi ile sınırlı olmadığı yönünde bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 53.

¹⁰⁰⁰ Denizcilik uygulamasında yakıt tedarik işlemi genellikle şu şekilde yapılmaktadır: Geminin işletilmesi için yakıtı ihtiyaç duyan bir donatan veya kiracı, önce yakıt tedarik şirketine (“sözleşmesel

içerisinde gemiye malzeme ve yakıt tedarikçileri ile hizmet sunanların korunması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın giderilmesi bakımından TTK m. 1352/1(l) hükmünde geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat çerçevesinde doğan alacaklar deniz alacağı olarak kabul edilmiş¹⁰⁰¹ ve bu alacak hakkına sahip olan tedarikçilere ihtiyati haciz hakkı tanınmıştır.

Tedarikçilerin bu hukuki korumadan yararlanabilmesi (ihtiyati haciz yargılamasında alacaklı olabilmesi) için, sağlanan tedarikin mutlaka gemi (geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı) ile ilişkili olması gerekir.

Bunun gibi gemi yönetim sözleşmesi kapsamında geminin yönetimini üstlenen kişiler ile geminin bakımı ve korunması için hizmet sunanlar da, bu hizmetleri karşılığında doğan (deniz) alacaklarının güvencesi zımında geminin ihtiyati haczi yoluna başvurabilirler.

4. Sigortacılar

Deniz sigortaları, deniz ticaretinin hemen her alanında ortaya çıkan çok yönlü bir yapıya sahip olduğundan ihtiyati haciz yargılamasında sigortacının alacaklı sıfatına sahip olduğu durumlara sıkça rastlanmaktadır. Gerçekten de sigortacının alacaklı sıfatı çeşitli ilişkilerden kaynaklanabilir.

Bu ilişkilerden ilki ve en temel olanı, gemiye sağlanan tekne ve makine (“*hull and machinery*”) sigortası (zarar sigortası), P&I (“*protection and indemnity*”) sigortası (sorumluluk sigortası) ve navlun, demuraj ve himaye sigortası (“*Freight, Demurrage&Defence, FD&D*”) kapsamında doğan prim (ve tenzili muafiyet)

tedarikçi” = “*contractual supplier*”) başvurarak bu yakıt tedariki talebinde bulunur. Bu talep üzerine bu şirket, yakıt tedarik sözleşmesinin kurulmasına yönelik kabul beyanı anlamında donatana veya kiracıya bir onay gönderir (“*bunker confirmation note*”). Akabinde sözleşmeye konu yakıt, anılan şirket yerine geminin uğrayacağı yabancı limanda, (sözleşmesel tedarikçi ile kendi aralarındaki sözleşme çerçevesinde) yakıt ikmal hizmeti veren üçüncü kişi ikmalci (“*physical supplier*”) tarafından gemiye teslim edilir. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Aksoy, **Yakıt Tedariki**, s. 98, 99.

¹⁰⁰¹ 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 1/1(l) bendinden alınan bu hükmün kökeni, 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 1/1(k) bendine dayanmaktadır.

alacaklarıdır¹⁰⁰². Sigorta sözleşmesinden doğan prim alacağının ödenmemesi üzerine, sigortacı tarafından bu alacağın tahsil ve takibini güvence altına almak için TTK m. 1352/1(r) hükmü çerçevesinde geminin ihtiyati haczi talep edilebilir.

Sigortacılar bakımından gündeme gelecek ikinci alacaklılık hali, gemide taşınan yükte meydana gelen hasar bakımından yük malikine ödeme yapan yük sigortacısının gemiye rücu etmesidir. Nitekim TTK m. 1352/1(h) hükmü çerçevesinde gemide taşınan eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesine imkân tanınmıştır. Dolayısıyla burada sigortacılar yük malikine ödediği tazminat çerçevesinde yük malikinin halefi olarak geminin ihtiyati haczini talep etme hakkına sahiptir.

5. Yük İlgilileri

Deniz taşıma sözleşmeleri, çoğunlukla sadece taşıtanla taşıyan arasında sınırlı kalmamakta, yükleten, gönderilen gibi birçok aktörün ilişkiye dâhil olduğu bir hukuki ilişki doğurmaktadır¹⁰⁰³. Bu çerçevede taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmemesi halinde, sadece sözleşmenin tarafı değil, diğer yük ilgililerinin de menfaati ihlal edilebilmektedir.

İşte bu nedenlerle yük hasarı başta olmak üzere meydana gelecek her türlü zarardan kaynaklı olarak yük ilgililerine de, meydana gelen zararın tahsil ve takibini güvence altına alabilmek için ihtiyati haciz imkânı tanınmıştır. Burada taşıyanla akdî ilişki içerisinde olan yük sahibi (taşıtan), eşya zararı yanında, sözleşmenin hiç ve gereği gibi ifa edilmemesine bağlı olarak ortaya çıkan zararları için TTK m. 1352/1(g) kapsamında ihtiyati haciz talep edebilecek iken, diğer yük ilgilileri yükün ziya veya hasarına bağlı olarak ortaya çıkan yük zararları için TTK m. 1352/1(h) kapsamında ihtiyati haciz talep edebilecektir¹⁰⁰⁴. Diğer yandan TTK m. 1352/1(h) hükmü çerçevesinde yükün gecikmesinden kaynaklanan zarar ile yükün başka bir gemiye

¹⁰⁰² Aksoy, **Eleştiri**, s. 203. Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, e, bb.

¹⁰⁰³ Yazıcıoğlu, s. 337 vd.; Hakan Karan, “Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Perdesinin Kaldırılması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, XXIII, 2009, s. 124.

¹⁰⁰⁴ Atamer, **C. IV**, s. 120.

aktarılması (limbo) masrafları nedeniyle de yük ilgilileri yargılamada alacaklı olabilir¹⁰⁰⁵.

6. Yolcular ve Diğer Kişiler

Sözleşmesel ilişkiye girsin girmesin geminin işletilmesine bağlı olarak çeşitli kişilerin menfaati ihlal edilebilir. Bu şekilde menfaati ihlal edilen kişiler, uğradıkları zararların takibinin güvence altına alınması için geminin ihtiyaten haczini talep edebilirler. Bu kişilerin ihtiyati haciz yargılamasındaki statüleri, taraflar arasında sözleşme olup olmamasına göre farklılık gösterir.

Buna göre, yolcu taşıma sözleşmesinin ihlalinden dolayı zarara uğrayan kişiler (yolcular), TTK m. 1352/1(g) hükmü kapsamında gemi üzerinde ihtiyati haciz yoluna başvurabilirler¹⁰⁰⁶. Bu bendin kapsamına deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesiden¹⁰⁰⁷ doğan her türlü talep girmektedir¹⁰⁰⁸.

Bu başlık altında gündeme gelebilecek bir diğer husus da, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardır. Geminin işletilmesine bağlı olarak meydana gelecek bu zararlar nedeniyle zarar gören kişiler veya yakınları, geminin ihtiyaten haczini talep edebilir. Bu bent kapsamda talepte bulunacak kişilerin dayanacağı borç kaynağı, haksız fiil olacaktır.

7. Aracılar

Deniz alacağı olarak kabul edilen alacak kalemleri arasında geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri de yer almaktadır (TTK m. 1352/1(s))¹⁰⁰⁹. Deniz ticaretinin uluslararası karakteri nedeniyle donatanın taşıma organizasyonu içinde

¹⁰⁰⁵ Berlingieri, **C.II**, s. 49; Türkel, s. 135, 136.

¹⁰⁰⁶ Berlingieri, **C. II**, s. 47; Atamer, **C. IV**, s. 118; Türkel, s. 137.

¹⁰⁰⁷ Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir (TTK m. 1247).

¹⁰⁰⁸ Buna karşılık kara, demir ya da hava yoluyla yapılan taşımalar nedeniyle taşıyanın mülkiyetindeki herhangi bir gemi ihtiyaten haczedilemez.

¹⁰⁰⁹ Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, e, bb.

kalan yük ilgilileri, liman yetkilileri gibi kişilerle bağlantıyı sağlayacak, (SP-1 raporu verilmesi gibi) idari formaliteleri yerine getirecek, donatanı temsilen hukuki işlemler yapacak, müşteri çevresi kuracak veya genişletecek çeşitli araçlara ihtiyaç duyulmaktadır¹⁰¹⁰. Bu ihtiyacı gidermek açısından uygulamada temsil ettiği kişi ile yaptığı işlemlerin türü ve kapsamına göre, simsar (broker), komisyoncu, taşıma işleri komisyoncusu, acente gibi çok sayıda araçlar bulunmaktadır.

İşte bu araçların sundukları hizmet kapsamında (gemide yolcu veya eşya taşınmasına, gemiye yakıt veya malzeme sağlanmasına, geminin kurtarılmasına veya çekilmesine, geminin sigorta ettirilmesine aracılık gibi¹⁰¹¹) ücret ve komisyonlar nedeniyle araçlar tarafından geminin ihtiyaten haczine olanak tanınmıştır¹⁰¹². Dolayısıyla araçlar, TTK m. 1352/1(s) hükmünde belirtilen ücret ve alacaklarla sınırlı olarak ihtiyati haciz yargılamasında alacaklı konumundadır.

8. Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Sahipleri

TTK m. 1352/1(m) bendi uyarınca geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması nedeniyle doğan alacaklar deniz alacağı olarak kabul edilmiş ve bu alacak hakkına dayanarak tersaneye gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı tanınmıştır. Bununla birlikte kanunda bu alacak hakkına sahip olanlar “tersane, tekne imal ve çekek yerleri” olarak açıkça belirtmemiştir. Kanunda açık bir ifadeye yer vermese de, hükümde belirtilen işler bu yerler tarafından yerine getirileceğinden söz konusu alacak hakkına tersane, tekne imal ve çekek yerleri sahip olacaktır.

Nitekim 29400 sayılı 28.06.2015 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Hakkında Yönetmeliğin 4/1(m) maddesinde tersane, “*Her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapı ve en az elli*

¹⁰¹⁰ Sözer, C. I, s. 360; Türkel, s. 139.

¹⁰¹¹ Örnekler için bkz. Atamer, C. IV, s. 147.

¹⁰¹² Bununla birlikte, araçların sözleşmesel ilişkinin ihlali veya bu ilişkin sona ermesinden doğan (portföy tazminatı) gibi çeşitli tazminat alacaklarının ya da sözleşmesel ilişki kapsamında yaptıkları masrafların hükmün kapsamı dışında olduğu kabul edilmektedir. Bkz. Türkel, s. 140.

metre deniz cephesine sahip gemi inşa kapasitesi belirlenmiş tesis"; 4/1(n) maddesinde tekne imal yeri, *"Ahşap yat imalatında boy sınırlaması olmaksızın tam boyu yetmiş beş metreye kadar ve İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu tarafından inceleme sonucuna göre kara ve denizdeki fiziksel şartların uygun bulunması halinde yüz yirmi beş metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarının inşa, tadilat ve bakım-onarım hizmetlerinden biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapılara sahip tesis*"; çekek yeri de, 4/1(a) maddesinde, *"Tam boyu altmış metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarına bakım-onarım, tadilat ve kışlatma ile yirmi dört metreye kadar inşa hizmeti veren tesis"* olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla Yönetmelikte tanımlanan yerleri işleten bu kişiler¹⁰¹³, gemi inşa ve onarım sözleşmesi kapsamında doğan alacaklar bakımından geminin ihtiyaten haczini talep edebilirler¹⁰¹⁴.

9. Kurtaranlar

Kurtarma faaliyeti¹⁰¹⁵ kapsamında doğacak alacakların takibinin güvence altına alınması bakımından, kurtaranların gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı vardır.

Nitekim 1352/1(c) hükmü kapsamında kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat deniz alacağı vermektedir¹⁰¹⁶. Anılan hükme dayanarak geminin ihtiyati haczini talep edebilecek alacaklılar, kurtarma faaliyetine katılan kurtarandır. Birden fazla kişinin kurtaran olması durumunda, kurtaranlardan her biri, TTK m. 1309 hükmü çerçevesinde belirlenen alacak için kurtarılan gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir. Bir araç veya diğer

¹⁰¹³ Şüphesiz ihtiyati haciz yargılamasında bu hakkı kullanacak olanlar, tüzel kişi veya tüzel kişilik yoksa yerin sahibi gerçek kişidir.

¹⁰¹⁴ Bununla birlikte yukarıda da (Birinci Bölüm, III, B, 3, b, cc) belirtildiği üzere, tersane tarafından hapis hakkı kullanılmışsa, artık geminin ihtiyati haczini talep etmek konusunda hukuken korunan bir menfaat bulunmamaktadır.

¹⁰¹⁵ Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, kurtarma faaliyeti oluşturur (TTK m. 1298/1). Bu konuda bkz. Kender, **Kurtarma**, s. 3 vd.; Demir, **Kurtarma**, s. 2 vd.; Atamer, **Kurtarma**, s. 807 vd.

¹⁰¹⁶ Dolayısıyla bu kapsamda gündeme gelebilecek alacaklar, kurtarma ücreti, özel tazminat ve ayrıca kurtarılan geminin maliki, TTK m. 1303/2 hükmünde öngörülen yükümlülüklerini ihlal etmişse, kurtaranın bu sebeple uğradığı zararların giderilmesidir. Atamer, **C. IV**, s. 107.

eşya, bir başka gemi tarafından kurtarılsa, kurtaran geminin donatanı kurtarma ücretini talep hakkına sahip olacaktır¹⁰¹⁷. Dolayısıyla bu gemi donatanı da söz konusu alacak nedeniyle ihtiyati haciz yargılamasına alacaklı sıfatına sahiptir.

Bunun yanında TTK m. 1310 hükmünde, donatanın alacağı kurtarma ücretinden, kurtarma yüzünden geminin uğradığı zarar ile yapılan giderler ayırdıktan sonra, kurtaran geminin kaptanına ve diğer gemi adamlarına TTK m. 1305/1’de öngörülen kıstasları dikkate alarak pay vereceği öngörülmüştür. Bu gemi adamlarının bu pay için kurtarılan gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesi mümkün değildir. Söz konusu pay ödenmediğinde anılan ödemenin kurtaran geminin donatanından talep edilmesi gerekir.

Öte yandan münhasıran kurtarma faaliyeti amacına tahsis edilmiş gemi ve römorkör için sunulan kurtarma hizmeti söz konusu ise, bu durumda geminin ihtiyati haczi konusunda talep hakkı sahibi sadece bu gemi ve römorkörün işletenidir¹⁰¹⁸.

10. Kamu ve Liman İşletmeleri

Liman işletmeleri ile kamusal makamların alacaklı sıfatına sahip olmasına yol açan geminin işletilmesi ile bağlantılı hukuki ilişki ve olaylar oldukça çeşitlidir. Gerçekten de TTK m. 1352 hükmünde öngörülen bazı deniz alacaklarının bu kişi ve kurumlar tarafından ileri sürülebilmesi, talebin niteliğinden açıkça anlaşılabilmektedir.

Nitekim TTK m. 1352/1(n)’de liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paraların deniz alacaklısı hakkı verdiği hükme bağlanmıştır¹⁰¹⁹. Hükümde öngörülen alanların kullanması nedeniyle bu işletmelere ödenecek ücretlerin takibinin güvence altına alınması için, işletme sahipleri gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir. Bu hizmetlerin kamusal makamlar tarafından sunulması halinde, kamu alacağı niteliğinde olan bu alacaklar, aynı

¹⁰¹⁷ Yazıcıoğlu, s. 482.

¹⁰¹⁸ Bu halde kurtaran geminin kaptanına ve diğer gemi adamlarına kurtarma hizmeti dolayısıyla pay verilmez (TTK m. 1310/5).

¹⁰¹⁹ Bu hükümde öngörülen liman hizmetleri kapsamına, yükleme, boşaltma, limbo, yüklerin elleçlenmesi, tartılması, istifi, terminal ve ardiye hizmetleri girmektedir. Türkel, s. 144.

zamanda TTK m. 1320/1(d) hükmü çerçevesinde gemi alacaklısı hakkı vermektedir¹⁰²⁰.

Diğer yandan kılavuzluk, römorkaj, barınma, palamar, tatlı su tedariki, demir yeri gösterilmesi, atıkların alınması, layter hizmetleri, dalgıç tedariki, elektrik ve telefon hizmetleri, yüzer vinç ve tarak gemisinin kiralanması gibi çeşitli araçların ve diğer tesisatların kiralanması vb. hizmetler sunulması durumunda bu hizmetleri sunan işletmeler de ihtiyati hacizde alacaklı konumundadır¹⁰²¹.

Kamu ve liman işletmeleri sadece hukuki ilişki nedeniyle doğan alacaklar bakımından değil, aynı zamanda geminin işletilmesine bağlı olarak meydana gelen zararlar bakımından da ihtiyati haciz yargılamasında alacaklı olabilir. Bu zararlar liman hizmeti sunulurken (boşaltma sırasında hatalı manevra nedeniyle geminin liman vinçlerine çarpıp vinçleri devirmesi gibi) geminin yol açtığı zararlar olabileceği gibi, bu hizmetlerden bağımsız olarak çevreye verdiği zararlar da olabilir. Çevreye, kıyı şeridine veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar vb. nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar nedeniyle kamusal makamlar, idari otoriteler, liman tesisleri geminin ihtiyati haczini talep edebilir (TTK m. 1352/1(d)). Yine geminin yüzdürülmesi, enkazının kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile, terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalar nedeniyle bu harcamaları yapan kamu makamları, bu harcamalar nedeniyle ihtiyati haciz talep edebilir (TTK m. 1352/1(e)).

Sonuç olarak, geminin işletilmesi nedeniyle ortaya çıkan zararlar ile bu kapsamda sunulan hizmetler nedeniyle doğan alacakların takibinin güvence altına

¹⁰²⁰ Çağa / Kender, **C. III**, s. 28; Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 31; Atamer, **C. IV**, s. 138; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 239. Buna karşılık doktrinde *Sözer*, özel hukuktan doğan bu alacaklar bakımından da gemi alacaklısı hakkının kabul edilmesi gerektiği kanaatindedir. Bkz. *Sözer*, **C. II**, s. 629.

¹⁰²¹ Türkel, s. 144.

alınması için, kamusal makamlar ve liman işletmeleri, alacaklı olarak geminin ihtiyati haczini talep edilebilir.

11. Diğer Alacaklılar

Gemilerin ihtiyati haczini talep edilecek belli başlı alacaklılar yukarıda belirtilmiş olmakla birlikte, bu alacaklılar dışında TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacaklarına dayanarak geminin ihtiyati haczini talep edebilecek başkaca alacaklılar da bulunmaktadır. Deniz hukukunda ortaya çıkacak hukuki ilişkilerin çeşitliliği göz önünde bulundurulduğunda, bu alacaklıların sınırlı olarak sayılamayacağı açıktır.

Dolayısıyla yukarıda özellikle belirtilen alacaklılar dışında, geminin işletilmesine bağlı olarak zarara uğrayanlar, müşterek avarya garame payı alacaklıları, geminin mülkiyeti, zilyetliği veya satışına ilişkin uyuşmazlıklarda hak iddia edenler geminin ihtiyati haczine ilişkin yargılamada alacaklı sıfatına sahip olabilir. Burada özellik arz eden husus, söz konusu talebin TTK m. 1352 hükmünde belirtilen alacaklar kapsamında kalmasıdır (TTK m. 1353/4). Dolayısıyla denilebilir ki, gemilerin ihtiyati haczi yargılamasında alacaklılık sıfatı alacağın niteliğine bakılarak kazanılmaktadır.

C. Aleyhine İhtiyati Haciz Talep Edilebilecek Borçlular

1. Genel Olarak

Geminin deniz ticaretinde kullanılmasına ilişkin hukuki ilişkilerin çeşitlilik göstermesi, bu kullanımdan kaynaklı olarak deniz alacağının doğmasına yol açan çeşitli aktörleri de karşımıza çıkarmaktadır. Esasen geminin deniz alacağı doğuracak şekilde kullanılmasının ilk akla gelen formu, geminin maliki tarafından mülkiyet hakkına dayanarak kullanılmasıdır. Ancak gerek gemilerin birbirinden farklı kullanım imkânı sağlaması nedeniyle, gerekse de ifade ettikleri büyük ekonomik değerini maksimize edilebilmesi için, bir geminin üzerinde birden fazla kişinin değişik nitelikte sözleşmelere dayanarak tasarruf yetkisine sahip olabilmesi, deniz ticaretinde oldukça

sık rastlanan uygulamalardandır¹⁰²². İşte geminin kullanılmasına ilişkin bu çeşitlilik, ister istemez deniz alacağından sorumlu olan kişilerin de genişlemesine yol açmaktadır.

Gerçekten de ihtiyati hacze konu gemi, malik tarafından işletilebileceği gibi malikle yaptığı kira sözleşmesi çerçevesinde gemiyi kiralayan gemi işletme müteahhidi (işleten) tarafından da işletilebilir¹⁰²³. Bu kişiler, gemiyi bizzat işletecekleri gibi, gemiye ilişkin ticari ilişkileri ticari yönetici (“*commercial manager*”) adı verilen kişiler vasıtasıyla da yürütebilir. Öte yandan gemi maliki ya da kiracı, zaman charteri sözleşmesi (TTK m. 1131-1137) sözleşmesi kapsamında geminin ticari yönetimini tahsis olunana (charterere) bırakabilir ve böylece geminin ticari yönetimi, malik ya da kiracı dışında üçüncü kişiler (charterer) tarafından gerçekleştirilir.

Görüldüğü üzere bu ilişkiler çerçevesinde geminin işletilmesinde (ve bu kapsamda deniz alacağının doğmasında) aktif rol oynayan donatan, işleten, yönetici, charterer gibi birçok aktörle karşılaşılmaktadır. Bunun gibi özellikle deniz taşımasında donatan ya da işleten dışında üçüncü kişiler de eşya taşıma taahhüdü altına girerek (alt navlun sözleşmesi), geminin işletilmesinden ticari menfaat elde edebilmektedir.

Acaba bu kişilerin sebep olduğu borçlar nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilir mi? Sözgelimi maliki olmadığı bir gemiyi kira sözleşmesi kapsamında işleten gemi işletme müteahhidinin borcu için donatanın gemisi ihtiyaten haczedilebilir mi? Ya da alt navlun sözleşmesi kapsamında meydana gelen bir zarar nedeniyle, yük ilgisi, alt taşıyanın (asıl taşıtanın) borcu için donatanın gemisinin ihtiyaten haczini talep edebilir mi? Yine zaman charteri sözleşmesi (TTK m. 1131-1137) sözleşmesi kapsamında geminin ticari yönetimini elinde bulunduran zaman

¹⁰²² Sözer, C. I, s. 195.

¹⁰²³ TTK m. 1061/2 çerçevesinde kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi (gemi işletme müteahhidi), üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Belirtelim ki, üçüncü kişilerle ilişki bakımından donatanla gemi işletme müteahhidi arasındaki hukuki ilişkinin önemi yoktur. Gemi işletme müteahhidi gemiyi kira sözleşmesine dayanarak kullanabileceği gibi herhangi bir haklı sebebe dayanmaksızın da (gasp gibi bir nedenle de) kullanabilir. Bu konuda bkz. Çağa / Kender, C. I, s. 136; Yazıcıoğlu, s. 245 vd.; Atamer, C. I, s. 795 vd.; Sözer, C. I, s. 203.

çarterlerinin¹⁰²⁴ üçüncü kişilerle yaptığı navlun sözleşmesi kapsamında yük taşıma taahhüdünü ihlal etmesi halinde üçüncü kişiler zaman çarterlerinin bu borcu için gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilecek midir?

Bu soruların cevapları, ihtiyati haciz yargılamasında aleyhine ihtiyati haciz talep edilebilecek kişilerin kimler olabileceğine göre değişiklik gösterecektir¹⁰²⁵. Aşağıda bu husus irdelenecek, ardından konu ile ilgili olması nedeniyle devlet gemileri bağlamında bu gemiler için devlete karşı ihtiyati haciz talebinde bulunup bulunulamayacağı ele alınacaktır.

2. Borçlu İle Gemi Arasındaki Hukuki İlişki

a. Genel Olarak

Gemilerin ihtiyati haczinin konusunu, ihtiyati haciz yargılaması sırasında belirlenmiş gemi niteliğindeki malvarlığı oluşturmaktadır. Deniz alacaklarına dayanarak yapılan ihtiyati haciz başvurularında ihtiyati haczin konusunu gemi dışındaki malvarlıkları oluşturamaz¹⁰²⁶. Bu sebeple geçici hukuki korumanın konusunu oluşturan gemi ile bu korumadan etkilenen borçlu arasındaki ilişkinin ortaya konulması büyük önem taşımaktadır. Bu ilişki açıklanmadan ya da soyut ifadelerle ortaya konularak gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilmesi mümkün değildir¹⁰²⁷. Bu ilişkinin ortaya konulması, gemi ile borçlu arasındaki maddi hukuk bağının somutlaştırılması ve yaklaşık olarak ispat edilmesini gerektirir. Bu somutlaştırmanın iki yönlü olarak yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda öncelikle ihtiyati haciz talebinde, ihtiyati hacze konu olan geminin ayırıcı unsurları ile ortaya konulması (ferdileştirilmesi) gereklidir. Zira soyut olarak borçlunun maliki olduğu herhangi bir

¹⁰²⁴ “Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir.” TTK m. 1131 hükmü hükümet gerekçesi. Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis edenin tahsis olunana karşı taşıma taahhüdünde bulunup bulunmadığı (sözleşmenin navlun sözleşmesi olup olmadığı) doktrinde tartışmalıdır. Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 325, dn. 471; Sözer, C. I, s. 371 vd.; Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II, Zaman Çarteri Sözleşmeleri*, 1. Bası, İstanbul 2016, s. 9. Bu konuda tartışmalar için ayrıca bkz. Kaner, C. I-II, s. 305, dn. 47.

¹⁰²⁵ Şüphesiz bu husus TTK m. 1369 hükmü ile bağlantılı olması nedeniyle, bu hüküm çerçevesinde aşağıda ele alınacaktır. Bu konuda bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, II, A ve B.

¹⁰²⁶ Bu konuda bkz. aşağı. İkinci Bölüm, IV, F, 2 ve ayrıca bkz. aşağıdaki açıklamalar.

¹⁰²⁷ Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 552.

gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi talep edilemez. Öte yandan parasal deniz alacaklarında borçlunun hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi talep edilen (ferdileştirilen) gemi üzerinde mülkiyet hakkına sahip olduğu, diğer deniz alacaklarında ise, borçlunun ferdileştirilmiş olan geminin zilyetliğine sahip olduğu somut vakıalarla ortaya konulmalı, bu hususta yaklaşık da olsa ispat külfeti yerine getirilmelidir¹⁰²⁸.

TTK m. 1353/4 hükmü çerçevesinde alacağın deniz alacağı olması ihtiyati haciz sebebi görülmekte birlikte, ihtiyati hacze konu olabilecek gemi bakımından TTK m. 1369 hükmünde bazı şartlara yer verilmiştir. Söz konusu madde, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 3. maddesinden alınmıştır¹⁰²⁹. Konvansiyonu'nun 3. maddesinin ilk fıkrasında geminin ihtiyati haczinin hangi hallerde mümkün olduğu, ikinci fıkrasında kardeş gemi haczi, son fıkrasında malike ait olmayan geminin ihtiyati haczi bakımından genel şartlar düzenlenmiştir¹⁰³⁰.

Konvansiyon'dan alınan "İhtiyati haciz hakkının kullanılması" başlıklı TTK 1369. maddenin 1. fıkrasında¹⁰³¹, Konvansiyon'daki hükme benzer şekilde borçtan sorumlu kişinin gemi ile ilişkisi dikkate alınarak ihtiyati haciz imkânı düzenlenmiştir.

Söz konusu hükümde 3 farklı ihtimalle yer verilmiştir. Buna göre ilk ihtimal olarak, hakkında deniz alacağı ileri sürülen geminin ihtiyaten haczi, deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki olması halinde mümkündür. Diğer bir ihtimal de, deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup, geminin maliki olması halidir. Bu halde de geminin ihtiyati haczine imkân bulunmaktadır. Üçüncü bir ihtimal olarak ise, (i) deniz

¹⁰²⁸ Özkes, bu ispat faaliyetinin alacaklının durumu dikkate alınarak değerlendirileceği, alacaklıdan mutlak olarak borçlu ile gemi arasındaki bağı ispatlayacak delilleri sunmasının beklenemeyeceği, bu bağı varlığı ihtimalinin, olmama ihtimaline göre daha yüksek olduğu hususunun ispat edilmesinin yeterli olduğu kanaatindedir. Bu konuda bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553, 554.

¹⁰²⁹ Bkz. TTK m. 1369 hükümet gerekçesi; Atamer, **C. IV**, s. 180; Aksoy, **Eleştiri**, s. 208. 1999 Cenevre Konvansiyonunun 3. maddesi hakkında bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 12; Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 41, 42; Gaskell / Shaw, s. 475, 476.

¹⁰³⁰ Berlingieri, **C. II**, s. 88.

¹⁰³¹ Hükmün ikinci fıkrası kardeş gemi haczine ilişkin düzenleme getirmekte olup, bu husus aşağıda (Üçüncü Bölüm, II, B, 4) ayrıca ele alınacaktır.

alacağının gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük ile teminat altına alınmış olması¹⁰³² veya (ii) uyuşmazlık geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin olması ya da (iii) alacağın, TTK m. 1320 uyarınca gemi alacaklısı hakkı vermesidir¹⁰³³. Üçüncü ihtimalde öngörülen bu hallerden birinin gerçekleşmesi durumunda, yukarıdaki iki ihtimalde öngörülen şartların varlığı aranmaksızın geminin ihtiyaten haczine karar verilebilir.

1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinden neredeyse¹⁰³⁴ olduğu gibi alınan bu hükmün Türk hukukuna yabancı olduğu hemen göze çarpmaktadır¹⁰³⁵. Zira ilgili hüküm sadece lafzen değerlendirildiğinde, ihtiyati haciz kararı verilmesi sırasında hâkimin icra aşamasını öngörerek borçlunun geminin maliki olup olmadığını tespit etmesi gerektiği anlaşılmaktadır¹⁰³⁶. Ancak böyle bir durum fiilen mümkün olamayacağından ilgili hükümde geçen “hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi” ifadesinin “hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin

¹⁰³² TTK m. 1369/1(c) hükmünün karşılığı olan kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1(c) bendinin hazırlık süreci sırasında kaleme alınan taslakta, hükümde “kayıtlı” ve “kayıt edilebilir” ifadesine yer verilmişse de, anılan ifade sonradan metinden çıkarılmıştır.

¹⁰³³ TTK m. 1369/1(e) hükmünün karşılığı olan kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1(e) bendinin hazırlık sürecinde, gemi alacaklısı hakkının tespiti bakımından 1993 Cenevre Konvansiyonu’nun mu esas alınacağı yoksa ulusal hukuk düzenlemelerine mi atıf yapılması gerektiği hususu detaylı olarak tartışılmıştır. Nihayetinde bu alacakların tespiti bakımından ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı ülke hukukunun esas alınması gerektiği kabul edilmiştir. Bu konuda bkz. Gaskell / Shaw, s. 476.

¹⁰³⁴ Aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacağı şekilde Konvansiyonu’nun 3/1(b) bendinin sonundaki “geminin kiracısı” ibaresi TTK m. 1369/1(b) hükmüne alınmamıştır. Bu ibarenin hükmeye alınmaması gerekçesi hakkında değerlendirmeler bakımından bkz. Atamer, **C. IV**, s. 183 vd.

¹⁰³⁵ Konvansiyon açısından hükme yönelik eleştiriler için bkz. Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 41, 42. *Yazar*, bu düzenleme çerçevesinde muvazaalı mülkiyet devirleri ile ihtiyati haczin kolaylıkla önlenebileceği görüşündedir.

¹⁰³⁶ Hükmün eleştirisi için ayrıca bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556, 557. *Özekes’e* göre, TTK m. 1369 hükmünde geçen “ihtiyati haczin uygulandığı sırada” ifadesinin “ihtiyati haciz kararının verildiği sırada” şeklinde anlaşılması gerekmektedir. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556, 557. TTK m. 1369 hükmünde öngörülen malik olma şartını “ihtiyati haciz talep olunduğu sırada” arayan karar için bkz. İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021; İstanbul BAM, 14. HD., E. 2019/44 K. 2021/94 T. 28.1.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.11.2021. Karar tarihinin esas alındığı karar için bkz. Bursa BAM, 5. HD., E. 2018/1119 K. 2019/185 T. 18.3.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022.

Belirtelim ki benzer tartışmalar 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun hazırlık sırasında da yaşanmış, Kanada delegesi tarafından, ihtiyati hacze ilişkin yargısal sürecin başlaması ile ihtiyati haczin icrası arasında geminin mülkiyetinin devri nedeniyle haciz hakkı engellenebileceği gerekçesiyle, “ihtiyati haczin uygulandığı sırada” ifadesinin “yargısal süreç başlandığında” şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir. Bu öneri, CMI gözlemcilerinin, yargısal süreç başlandığını bilmeyen iyi niyetli gemi alıcılarının menfaatlerini ihlal edeceği yönündeki görüşleri doğrultusunda delegelerin çoğunluğu tarafından kabul görmemiştir. Berlingieri, **C. II**, s. 89. Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler ve tartışmalar için ayrıca bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 256 vd.; Tetley, **Arrest**, s. 1969.

ihtiyaten haczi kararının icrası” şeklinde anlaşılması gerekmektedir¹⁰³⁷. Diğer bir deyişle anılan hüküm, ihtiyati haciz kararının verilmesi değil, kararın icrası ile ilgilidir¹⁰³⁸. Nitekim hükmün kaynağını teşkil eden 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinde de “*when the arrest is effected = ihtiyati haciz icra edildiğinde*” ifadesine yer verilmiştir.

Dolayısıyla söz konusu hüküm ihtiyati haczin icrası ile ilgili olduğunda, burada bir bütün olarak değerlendirilmeyecek, ihtiyati haczin icrası özelinde ele alınacaktır¹⁰³⁹. Bu çerçevede aşağıda ihtiyati haciz talebinin kimlere karşı ileri sürülebileceği ayrı başlıklar altında ele alınmıştır.

b. Gemi Maliki

Deniz alacağı hakkına sahip alacaklı, bu alacağının takibini güvence altına almak için borçtan sorumlu malikin gemisi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir. Bu durumda alacaklı, ihtiyati haciz yargılamasının karşı tarafında geminin malikini gösterecek ve talebini malike karşı ileri sürecektir. Bu ihtimalde mahkemece borçlunun gemi maliki olduğunun tespit edilmesi ve alacağın deniz alacağı olduğunun anlaşılması durumunda, doğrudan geminin ihtiyati haczine karar verecektir.

Bununla birlikte borçtan gemi maliki sorumlu olmakla birlikte, ihtiyati haciz kararı verileceği sırada¹⁰⁴⁰ geminin mülkiyeti devredilmişse, bu durumda gemi

¹⁰³⁷ Nitekim hükme, ihtiyati haczin uygulanmasına ilişkin TTK m. 1364 vd. hükümleri arasında yer verilmesi de bu düşüncüyü desteklemektedir.

¹⁰³⁸ Hüküm, olması gereken hukuk açısından “*Hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi;*

a) *Deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi, ihtiyati haciz kararı verildiği ve bu kararın uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise; veya*

b) *Deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişi, ihtiyati haciz kararı verildiği ve bu kararın sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise;*

(...)

mümkündür.” şeklinde değiştirilmelidir (Vurgu tarafımıza aittir).

¹⁰³⁹ Hüküm hakkında kapsamlı değerlendirme için bkz. aşağıda Üçüncü Bölüm, II, B, 1.

¹⁰⁴⁰ TTK m. 1369/1(a) hükmünde her ne kadar “ihtiyati haczin uygulandığı sırada” ifadesine yer verilmişse de, yukarıda da belirtildiği üzere bu husus ihtiyati haciz kararı verilmesi için değil, verilen kararın icrası açısından aranan bir şarttır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin bir kararına konu uyumsuzlukta, yakıt alacağına dayanarak yapılan başvuruda geminin ihtiyati haczine karar verilmiş, bu karara borçlu tarafından geminin satılıp mülkiyetinin devredilmesi nedeniyle TTK m. 1369/1(a) hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmediği gerekçesiyle itiraz edilmiştir. İtiraz üzerine verilen ve Yargıtay tarafından da onanan yerel mahkeme kararında, TTK 1369/1-a bendi gereğince ihtiyati haczin talep olduğu tarih itibarıyla geminin mülkiyetinin borçluya ait olduğu, geminin devrinin ihtiyati haciz

üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi, ancak alacağın TTK m. 1320 hükmünde öngörülen gemi alacaklısı hakkı vermesi ya da gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynî yükümlülük ile teminat altına alınmış olması halinde mümkündür (TTK m. 1369/1(c), (e)). Zira hukukumuzda üçüncü kişilerin borcu için geminin ihtiyati haczi, ancak alacak kanunî veya sözleşmesel bir rehin hakkı ile teminat altına alınmışsa mümkündür¹⁰⁴¹. Böyle bir aynî teminat olmadıkça nisbi ilişki çerçevesinde, ilişkinin tarafı olmayan gemi malikinin gemisinin ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir¹⁰⁴².

Bunun gibi geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin bir uyuşmazlık varsa, bu durumda ihtiyati haciz talep edenin, geminin mülkiyetine veya zilyetliğine dayanarak haksız olduğunu iddia ettiği malik ya da zilyede karşı ihtiyati haciz talep edebilmesi mümkündür (TTK m. 1369/1(d))¹⁰⁴³. Diğer bir deyişle bu durumda ihtiyati haciz yargılamasının pasif süjesini, haksız olduğu iddia edilen geminin maliki ya da zilyedi oluşturmaktadır. Sözgelimi satıcı (S), geçersiz gemi satım sözleşmesi sebebiyle alıcı (A)'dan mülkiyet hakkına dayanarak geminin kendisine teslimini talep etmesi halinde, durum böyledir¹⁰⁴⁴. Zira burada asıl tartışma konusu olan husus, geminin mülkiyeti veya zilyetliğidir.

talebinden sonra yapılmış olduğu, ayrıca mülkiyetin devrinin şekle uygun olmadığı gerekçeleri ile itiraz reddedilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/18925 K. 2015/783 T. 21.1.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.11.2021. Belirtmek gerekir ki, ihtiyati haciz kararı için mülkiyetin borçluya ait olup olmadığının tespitinde karar tarihinin esas alınması isabetli değildir. Zira hükümde öngörülen şart kararın icrası aşamasında malik olunmasıdır. Kararın değerlendirilmesi için ayrıca bkz. Atamer, C. IV, s. 182.

¹⁰⁴¹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 557; Atamer, C. IV, s. 185; Atamer, **Eleştiriye Yanıt**, s. 319; Aksoy, **Eleştiri**, s. 209.

¹⁰⁴² Burada muvazaalı devir varsa ya da gerçek bir devir olmakla birlikte sırf alacaklıya zarar vermek kastıyla gemi mülkiyeti devredilmişse, aynı sonuca varılıp varılmayacağı üzerinde durulması gerekir. Söz konusu devir muvazaalı ise, bu işlem TBK m. 19 hükmü çerçevesinde hukuken bir sonuç doğurmayacağından (diğer bir deyişle geminin mülkiyeti devrededilmemiş olacağından) geminin ihtiyati haczi yine de mümkündür. Buna karşılık muvazaa yoksa, alacaklıya zarar verme kastıyla da olsa, yapılan devir geçerli olduğundan mülkiyeti devreden kişiye karşı ihtiyati haciz talebinde bulunulamaz. Şüphesiz bu hususların ihtiyati haciz yargılamasında incelenebilmesi pratik olarak mümkün olamayacak, bu hususlar daha çok haksız ihtiyati haciz nedeniyle açılacak bir tazminat davasında tartışma konusu olabilecektir.

¹⁰⁴³ Bu ihtimalde sadece uyuşmazlık konusu gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilir. Borçluya ait başka bir gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi mümkün değildir. Berlingieri, C. II, s. 101; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13.

¹⁰⁴⁴ Özkes bu ihtimalde talep anında geminin zilyetliği (A)'da olması gerektiğini belirtmektedir. Dolayısıyla alıcı (A) gemi üzerindeki asli zilyetliğini kaybetmişse, örneğin gemiyi iyniyetli olmayan (Ü)'ye satmışsa, ihtiyati haciz yargılamasında (Ü)'nün taraf olarak gösterilmesi gerekir. Zira geminin

c. Geminin Kiracısı

aa. Kural

Deniz alacağına dayanarak kiracıya karşı yöneltilecek ihtiyati haciz talebine ilişkin TTK m. 1369/1(b) hükmünün kaynağı olan 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 3/1(b) bendi uyarınca geminin ihtiyati haczi, ancak deniz alacağı doğduğu sırada geminin kiracısı olan kişinin, borçtan sorumlu olup, ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin maliki veya kiracısı olması halinde mümkündür¹⁰⁴⁵. Dolayısıyla ilgili hüküm çerçevesinde borçtan sorumlu olan kiracının ihtiyati haczin icrasına kadar bu sıfatı koruması ya da geminin mülkiyetine sahip olması halinde ihtiyati hacze cevaz verilmiştir¹⁰⁴⁶.

TTK m. 1369/1(b) hükmüne ilişkin Tasarısı metninin ilk şeklinde, Konvansiyonunun 3/1(b) maddesiyle birebir aynı doğrultuda düzenleme yapılmış, sonrasında TTK Komisyonuna sunulan 27.09.2005 tarihli rapor çerçevesinde, kiracının borcu için malike ait geminin cebri icra yoluyla satılamayacağı gerekçesiyle anılan hükümden “veya kiracısı” sözcükleri çıkarılmıştır¹⁰⁴⁷. Akabinde TTK m. 1369/1(b) hükmü ile uyumlu olarak TTK m. 1352/1(r) ve (s) bentlerindeki “veya kiracısı” sözcükleri de çıkarılmış¹⁰⁴⁸, nihayetinde her iki hüküm de, “kiracı” ibaresi

zilyetliği (A)’da olmayıp, (Ü)’dedir. Bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553. Yazar geminin mülkiyeti ya da zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından borçlunun geminin mülkiyetine ya da zilyetliğine sahip olmasını özel bir ihtiyati haciz şartı olarak görmektedir.

¹⁰⁴⁵ “Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if (...) the demise charterer of the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected”. Hükmün hazırlık süreci ve 1952 Brüksel Konvansiyonu ile karşılaştırılması bakımından bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 89. Bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2013/9731 K. 2013/13860 T. 01.07.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.11.2021.

¹⁰⁴⁶ Berlingieri, **C. II**, s. 90; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Atamer, **C. IV**, s. 183; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556, 557; Aksoy, **Eleştiri**, s. 208.

¹⁰⁴⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, Dönem 22, Yasama Yılı 4, Esas No. 1/1138, s. 394. Ayrıca bkz. Atamer, **C. IV**, s. 183, 184.

¹⁰⁴⁸ “(r) ve (s) bentlerinde yapılan değişiklikle “veya kiracısı” sözcükleri çıkartılmıştır. Nitekim Tasarının 1369. maddesine ilişkin gerekçede açıklandığı gibi, kiracının borçlarından ötürü bir geminin deniz alacakları için ihtiyaten haczedilebilmesi için, o maddede öngörülen şartlardan birinin gerçekleşmesi zorunludur. Bu itibarla, 1352. maddenin birinci fıkrasını (r) ve (s) bentlerinde “kiracı” teriminin de muhafaza edilmiş olması isabetsiz bulunmuş ve bu terimler çıkartılmıştır.” Adalet Komisyonu Raporu, Dönem 23, Yasama Yılı 2, S. Sayısı 96, s. 551.

Söz konusu düzenleme doktrinde Aksoy tarafından eleştirilmiş, kiracıya karşı doğmuş sigorta prim veya aracılık ücreti alacaklarının da deniz alacağı kapsamına alınması gerektiği belirtilmiştir. Aksoy, **Eleştiri**, s. 212.

olmaksızın kanunlaşmıştır. Bu çerçevede TTK m. 1369/1(b) hükmü uyarınca kiracının borcu için geminin ihtiyati haczine karar verilmesi (daha doğru deyişle, verilen kararın icrası), ihtiyati haciz sırasında geminin kiracısı olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada borçtan sorumlu olup, geminin maliki olması gerekmektedir. Dolayısıyla geminin kiracısı (finansal kiralama sözleşmesinde olduğu gibi) geminin mülkiyetini kazanmadığı sürece, kiracının borçlu için malikin gemisi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi (esasen ihtiyati haciz kararının icra edilebilmesi) mümkün değildir¹⁰⁴⁹.

Bu şekilde bir düzenleme yapılmasının 1999 Cenevre Konvansiyonu'na aykırılık teşkil edip etmeyeceği üzerinde ayrıca durulması gerekir¹⁰⁵⁰. 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun konuya ilişkin 3/3. maddesine bakıldığında, “*Bu maddenin birinci ve ikinci fıkralarına rağmen*¹⁰⁵¹, *deniz alacağından sorumlu olmayan bir kişinin maliki olduğu geminin ihtiyati haczi, sadece, ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukuku uyarınca söz konusu alacakla ilgili ilamın, geminin yargısal bir yolla veya cebri icra yoluyla satılmak suretiyle icra edilebilir olması halinde mümkündür.*” ifadelerine yer verildiği görülmektedir¹⁰⁵². Bu kapsamda ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağa ilişkin ilam çerçevesinde geminin satılmasına imkân yoksa, bu durumda geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesinde de hukuken bir fayda bulunmamaktadır¹⁰⁵³. Dolayısıyla

¹⁰⁴⁹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556, 557; Atamer, **C. IV**, s. 185. İngiliz hukukunda SCA 1981, m. 21/2 ve 3 hükümleri çerçevesinde, “*truly in rem claims*” olarak anılan alacaklar bakımından geminin malikinin kim olduğuna bakılmaksızın geminin ihtiyati haczi mümkündür. Buna karşılık “*non-truly in rem claims*” olarak anılan diğer deniz alacakları bakımından geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için geminin maliki ile borçtan sorumlu kişi arasında bağlantı olması gerekir (SCA 1981, m. 21/4). Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 116, 117. “*Truly in rem claims*” ve “*non-truly in rem claims*” kavramları için bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 89 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 10.

¹⁰⁵⁰ Nitekim TTK'nın “Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler” başlıklı 5. Kitabının 8. Kısımında da belirtildiği üzere, gemilerin ihtiyati haczi bakımından uluslararası sözleşmelerle tam uyum amaçlanmıştır. Bu konuda ayrıca Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 722, 723.

¹⁰⁵¹ Her ne kadar 02.03.2017 tarihli 6904 sayılı Kanun çerçevesinde hazırlanan resmi tercümede (bkz. RG. S. 30763, T. 03.05.2019) “*Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları saklı kalmak kaydıyla*” ifadelerine yer verilmişse de, yapılan çeviri hatalıdır. Zira hükmün İngilizce metninde geçen “*Notwithstanding the provisions of paragraph 1 and 2 of this article...*” ifadesinin Türkçe karşılığı “*Bu maddenin birinci ve ikinci fıkralarına rağmen*”dir.

¹⁰⁵² Hükmün Ortak hukuk sistemini benimsemiş ülkeler üzerinde ciddi bir etkisi olmamakta birlikte, Kıta Avrupası hukukunu benimsemiş ülkeler bakımından etkili olduğu yönünde değerlendirmeler için bkz. Gaskell / Shaw, s. 478.

¹⁰⁵³ Berlingieri, **C. II**, s. 88; Gaskell / Shaw, s. 477. Burada ihtiyati haczin sadece koruma (“*security*”) fonksiyonunun olduğu yönünde bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 65.

bu hüküm çerçevesinde geminin ihtiyati haczi, ancak Türk hukukunun kiracının borcunun tahsili için malikin gemisinin cebren satılmasına olanak tanınması halinde mümkündür¹⁰⁵⁴.

Hukukumuzda alacak rehinle ya da başka bir aynî teminatla güvence altına alınmadığı (yani üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilecek nitelikte bir mutlak hak vermediği) sürece, başkasının borcu için üçüncü kişinin malının satılması mümkün değildir¹⁰⁵⁵. İşte bu gerçekten hareketle, TTK m. 1352/1(r) ve (s) bentleri ile TTK m. 1369/1(b) hükümlerinden “veya kiracısı” ibaresi çıkarılmıştır. Nitekim doktrinde *Atamer* tarafından TTK m. 1369/1(b) hükmünün, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/1(b) maddesine aykırılık teşkil etmediği, zira Konvansiyonun 3/3. maddesinin buna imkân tanıdığı belirtilmektedir¹⁰⁵⁶.

Öte yandan geminin kiracısının borcu için ihtiyati haczin icrası alacağın gemi alacaklısı olarak yorumlanması sonucunu doğurabilir. Oysaki 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 9. maddesi çerçevesinde Konvansiyon hükümleri bir gemi alacaklısı hakkı doğuracak şekilde yorumlanamaz¹⁰⁵⁷. Dolayısıyla alacağın doğduğu sırada geminin kiracısı olan kişinin borcundan dolayı geminin ihtiyati haczi (ihtiyati haczin icra edilmesi) ancak bu kişinin geminin mülkiyetini kazanması halinde mümkün olabilir¹⁰⁵⁸. Dolayısıyla Türk hukukundaki bu düzenlemenin mevcut haliyle Konvansiyona aykırılık teşkil etmediği kanaatindeyiz¹⁰⁵⁹.

¹⁰⁵⁴ Geminin icra icra yoluyla paraya çevrilmesi veya geminin serbest bırakılması için verilen teminata başvurulmasının mümkün olmadığı hallerde, geminin ihtiyaten haczine imkân verilmesinin isabetli olmadığı yönündeki değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 90.

¹⁰⁵⁵ Kuru, **El Kitabı**, s. 410; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 557; Atamer, **C. IV**, s. 187; Aksoy, **Yakıt Tedariki**, 123.

¹⁰⁵⁶ Atamer, **C. IV**, s. 186; Atamer, **Eleştiriye Yanıt**, s. 317 vd.

¹⁰⁵⁷ Berlingieri, **C. II**, s. 91, 181; Atamer, **Eleştiriye Yanıt**, s. 318. 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından aynı hüküm için bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 960; Bundock, s. 7; Gaskell / Shaw, s. 476. Gerçekten de 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun amacı, deniz alacağının yargılama öncesi güvence altına alınmasıdır. Konvansiyonda öncelikli alacaklar yaratılması amaçlanmamıştır.

¹⁰⁵⁸ Atamer, **C. IV**, s. 186, 187.

¹⁰⁵⁹ Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 184; Atamer, **Eleştiriye Yanıt**, s. 319. Aksi yönde bkz. Aksoy, **Eleştiri**, s. 211 vd.

bb. İstisna

aaa. Genel Olarak

Yukarıda da belirtildiği üzere¹⁰⁶⁰, deniz ticareti uygulamasında her gemi için bir şirket kurulması (“*one ship one company*”) ve bu şekilde şirketlerin sorumluluklarının gemiyle sınırlandırılması oldukça yaygındır¹⁰⁶¹. Gerçekten de uygulamada filo sahibi büyük şirketler, filo dâhilinde işlettikleri çok sayıda gemiyi, kendi şirketi bünyesinde tutmak yerine her gemi için ayrı şirket kurarak aslında kendisine ait olan bu gemileri bu şirketlerin mülkiyetine geçirmektedir¹⁰⁶². Bu sayede her gemi için kurulan şirketin tüm paylarını elinde tutarak dolaylı şekilde gemilerin ekonomik mülkiyetine sahip olmaktadır. Genellikle bu tür şirketler, şirketlerdeki hissedarların kimliğinin kamuya açık olmadığı ülkelerde tescil edilmektedir¹⁰⁶³. Dolayısıyla bu uygulama ile, geminin sicile kayıtlı maliki (“*registered owner*”) ile ekonomik maliki (“*beneficial owner*”) farklı kişiler olmaktadır¹⁰⁶⁴.

Yine deniz ticareti uygulamasında her gemi için farklı şirket kurulduğu gibi geminin işletilmesi de genellikle aynı şirketler grubu bünyesindeki (geminin sicile kayıtlı malikinden) farklı bir malik tarafından yapılmakta, böylelikle geminin sicile kayıtlı maliki (“*registered owner*”) ile işleteni (“*operator*”) da farklı şirketler olabilmektedir. Hatta uygulamada geminin ekonomik maliki tarafından işletilip¹⁰⁶⁵, geminin mülkiyeti ucuz bayrak ülkelerinde kurulu bir şirkete ait olabilmektedir. Böylelikle geminin maliki çok kere bir içi boş, kağıt üzerinde şirket olmakta¹⁰⁶⁶, geminin işletilmesi çerçevesinde elde edilen tüm gelirler, gemiyi işleten ekonomik malike ait olmaktadır.

¹⁰⁶⁰ Bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, D.

¹⁰⁶¹ Gaskell / Shaw, s. 477.

¹⁰⁶² Bu yapılanmaların genelde gizli adi ortaklık olduğu yönünde bkz. Karan, **Ortak Perdesinin Kaldırılması**, s. 125 vd.

¹⁰⁶³ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 104, 106; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.43; Atamer, **C. IV**, s. 192.

¹⁰⁶⁴ Bu husus hakkında detaylı bilgi için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, II, B, 4, e.

¹⁰⁶⁵ Bu halde “*operator*” ile “*beneficial owner*” iç içe geçmektedir. Uygulama bu kişilerin çok sayıda gemisi olup, her gemi için bir şirket kurarak “*operator*” adı altında tüm gemilerin bu şirket tarafından işletildiği görülmektedir.

¹⁰⁶⁶ Bu şirketlere yönelik “saman adam” nitelendirmesi için bkz. Atamer, **C. I**, s. 454.

Bu uygulama sayesinde gemiye ilişkin tüm işlemler sicile kayıtlı malik dışında bir üçüncü şirket tarafından yapılmakta, geminin ticari işletmesine bağlı her türlü hak iktisabı ile borç altına girme sonucu doğuracak işlemlerin tarafı bu şirketler olmaktadır. İşleten ile malik arasındaki hukuki ilişki genellikle kira ilişkisine dayanmakta, işleten (çok kere ekonomik malik) geminin kiracısı/işleteni konumunda olmaktadır.

İşte bu durumlarda kiracının borcu için geminin ihtiyaten haczi, TTK m. 1369/1(b) hükmü kapsamında ancak ihtiyati haczin uygulandığı sırada kiracının geminin maliki olması halinde mümkün olabileceğinden, aynı şirketler grubuna ait olmasına rağmen, tüzel kişiliklerin farklı olması nedeniyle geminin ihtiyati haczi engellenmiş olmaktadır¹⁰⁶⁷.

Belirtelim ki, bu tür hukuki ilişkiler deniz ticaretinin olağan akışında ve oldukça yaygın olması nedeniyle sırf bu ilişki yaratılması hukuka aykırılık teşkil etmez. Diğer bir deyişle, hukuk düzeni böyle bir ilişkiyi yasaklamış değildir. Bununla birlikte bu ilişkinin kötüye kullanılması ya da bundan faydalanarak adaletsiz durumlar yaratılmasına da izin verilmemelidir. İşte böyle bir durumun adil olmayacağı dikkate alınarak çeşitli hukuki mekanizmalar geliştirilmiştir¹⁰⁶⁸.

bbb. Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması

aaaa. Kavram

Tüzel kişiliğin, sözleşmeden veya kanundan doğan her türlü yükümler ile borçlardan ve kaynağı ne olursa olsun sorumluluklardan kurtulmak için bir araç olarak kullanılması, bu kişiliğin arkasına sığınılması, gerek Ortak hukuk gerekse de bazı Kıta

¹⁰⁶⁷ Taşıma sözleşmeleri özelinde konuyu değerlendiren Karan bu konuda şu açıklamalara yer vermiştir: “Deniz ticareti şirketlerinde adi şirket ilişkisine katılan yatırımcı ortaklardan donatanlar, çoğunlukla şirket alacaklılarının gemi aleyhine icra takibine girişmesini önleyebilmek için “gizli ortak” statüsünde kalmakta ve taşıma işi, daha ziyade ekonomik gücü yetersiz ve adi şirkete katkısı emek ile sınırlı olan aracı şirket konumundaki ortak (görünen ortak) tarafından üstlenilmektedir.” Karan, **Ortak Perdesinin Kaldırılması**, s. 148.

¹⁰⁶⁸ “Beneficial owner”ın borcu için de geminin ihtiyati haczine karar verilmesine yönelik öneriler bakımından bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 282, 283.

Avrupası hukuklarında engellenmek istenmektedir¹⁰⁶⁹. Tüzel kişilik perdesinin aralanması (“*piercing the corporate veil*”) ile, bu kişiliğin arkasına saklanarak yasal sorumluluktan kaçılmaya çalışılması, tüzel kişiliklerin kötüye kullanılması halinde, tüzel kişilik yokmuş gibi hareket edilmekte ve ayrı bir tüzel kişilik savunmasından yararlanmak isteyenlere izin verilmemektedir¹⁰⁷⁰.

Kurumun doğuş yeri olan Ortak hukukta tüzel kişiliğin hile amacıyla kullanılamayacağı belirtilmiştir¹⁰⁷¹. Bu konuda Kıta Avrupası hukukunda geliştirilen teorileri ise, genel olarak, kötüye kullanma teorisi ile normların amaçları teorisi olarak iki başlık altında ele almak mümkündür¹⁰⁷². Kötüye kullanma teorisi başlığı altında ele alınan subjektif kötüye kullanma teorisine göre, kötüye kullanmanın objektif olarak varlığı yeterli olmayıp, ayrıca kanuna karşı hile yapılarak sözleşmeden veya kanundan doğan yükümlülüklerin ihlal edilmesi gereklidir¹⁰⁷³. Buna karşılık aynı başlık altında anılan objektif kötüye kullanma teorisi, subjektif bir unsura ihtiyaç duymaksızın kötüye kullanılması durumunun ortaya çıkmasını, teorinin uygulanması bakımından yeterli görmektedir¹⁰⁷⁴. Diğer bir teori olan normların amaçları teorisine göre ise, tüzel kişilerin normların amacı dışında kullanılması halinde, bu normlar uygulama alanı bulunmamakta, bu kişilerin tüzel kişilik korumasından yararlanılmasına müsaade

¹⁰⁶⁹ Gülören Tekinalp / Ünal Tekinalp, “Perdeyi Kaldırma Teorisi”, **Reha Poroy’a Armağan**, İstanbul 1995, s. 387; Vural Seven / Can Göksoy, “Ticaret Şirketlerinde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İBD**, C. 80, S. 6, 2006, s. 2458. Kavramın doğuşu hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Veliye Yanlı, **Anonim Ortaklıklarda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması ve Pay Sahiplerinin Ortaklık Alacaklılarına Karşı Sorumlu Kılınması**, 1. Bası, İstanbul 2000, s. 5 vd.; Selçuk Öztekin / Tekin Memiş, “Şirketler Hukuku ve İcra İflas Hukuku İlkeleri Karşısında Borçlu Şirket Alacaklılarının Hakim Ortağa Karşı Korunması”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, Erol: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 196.

¹⁰⁷⁰ Seven / Göksoy, s. 2458, 2459.

¹⁰⁷¹ Kurumun tarihi geçmişi hakkında detaylı bilgi için bkz. Cheng-Han Tan / Jiangyu Wang / Christian Hofmann, “Piercing the Corporate Veil: Historical, Theoretical & Comparative Perspectives”, **Berkeley Business Law Journal**, C. 16, S. 1, 2019, s. 141 vd.; Tekinalp / Tekinalp, s. 390; Öztekin / Memiş, s. 198.

¹⁰⁷² Çalışmanın kapsamı itibariyle bu teorilere ilişkin detaylı bilgilere yer verilmeyecek olup, bu konuda kapsamlı bilgi ve geliştirilen diğer teoriler için bkz. Yanlı, s. 47 vd. Konu hakkında ayrıca bkz. Lerzan Yılmaz, “Anonim Şirketlerde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması Meselesi Hakkında İsviçre Federal Mahkemesi Kararları Işığında Düşünceler”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, E: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 240 vd.

¹⁰⁷³ Tekinalp / Tekinalp, s. 391; Yanlı, s. 50, 51.

¹⁰⁷⁴ Yanlı, s. 57; Gökhan Antalya, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması” **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, E: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 149; Yılmaz, s. 243.

edilmemektedir. Dolayısıyla bir norm amacı dışında kullanıldığı takdirde perdeyi aralama teorisi uygulanmalıdır¹⁰⁷⁵.

Türk hukukunda söz konusu kavramı ilk defa kullanan *Poroy*, tüzel kişilik perdesinin, hakkaniyet ile hükümlerin gaye ve ruhu gerektirdiği durumlarda aralanabileceğini belirterek, normların amaçları teorisi ile objektif teoriye yakın bir tutum sergilemektedir¹⁰⁷⁶.

Kanaatimizce hangi görüş benimsenirse benimsensin, tüzel kişilik perdesinin aralanması, MK m. 2 hükmü çerçevesinde hakkın kötüye kullanılmasının engellenmesi, yani dürüstlük kuralına uygun davranma zorunluluğunun bir gereği olarak karşımıza çıkar¹⁰⁷⁷. Zira her türlü hakta olduğu gibi, tüzel kişiliğin sağladığı hakların kötüye kullanılmasına da hukuk düzeni müsaade etmez. Sorumluluktan kurtulmak için tüzel kişiliğin arkasına sığınılması ve bu davranışın dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmesi, diğer bir deyişle, sorumluluğu ileri sürülen kişinin tüzel kişilik perdesinin arkasına saklanıp, farklı kişilikler nedeniyle sorumluluktan kurtulma hakkının kötüye kullanılması halinde, tüzel kişilik perdesinin aralanarak bu kişinin sorumlu tutulabilmesi mümkündür¹⁰⁷⁸.

¹⁰⁷⁵ Tekinalp / Tekinalp, s. 392; Yanlı, s. 59 vd.; Seven / Göksoy, s. 2461.

¹⁰⁷⁶ Reha Poroy / Ünal Tekinalp / Ersin Çamoğlu, **Ortaklıklar Hukuku**, 1. Bası, İstanbul 1972, s. 70. Türk hukukunda çeşitli disiplinler açısından konu hakkında geniş bilgi için bkz. Ayşegül Özkurt, **Bankacılık Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması**, 2. Bası, İstanbul 2018; Fatma Arda Bicaç, **Türk İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması**, 1. Bası, İstanbul 2017; Devrim Ulucan, “İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İÜHFM Prof. Dr. Fevzi Şahlanan’a Armağan Özel Sayısı**, C. LXXIV, S. 2, s. 753 – 760.

¹⁰⁷⁷ Tekinalp / Tekinalp, s. 396; Yanlı, s. 111 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 194; Seven / Göksoy, s. 2462. İpek Sağlam, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bakış”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, Erol: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 156, 157. Aynı yönde bkz. Yargıtay HGK, E. 2020/94, K. 2020/358, T. 09.06.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Buna karşılık doktrinde *Karan*, MK m. 2 hükmüne dayanmadan adi şirket ilişkisi ve adi şirket ilişkisi içerisinde temsil yetkisi dolayısıyla soruna çözüm bulmak, hatta borcun nakdi müesseseleri gibi başka müesseselerle tüzel kişilik perdesinin aranması gerektiği kanaatinde. *Yazar* ayrıca MK m.2 çerçevesinde ticaret şirketleri arasında perdenin kaldırılması doktrininin, müteselsil sorumluluk için hukuki bir dayanak oluşturmaktan uzak olduğu düşüncesindedir. *Karan*, **Ortak Perdesinin Kaldırılması**, s. 144.

¹⁰⁷⁸ Şüphesiz bu kuruma ilk çare olarak başvurulması mümkün olmayıp, hakkın kötüye kullanıldığına dair somut veriler aranmalıdır.

bbbb. Kurumun Kiracı Bakımından Uygulanması

Deniz ticareti doktrinde tüzel kişiliğin perdesinin aralanması kurumu daha çok kardeş geminin haczi bakımından değerlendirilmektedir¹⁰⁷⁹. Bununla birlikte kuruma, şayet şartları gerçekleşmişse, kiracının borcu için geminin ihtiyaten haczi bakımından da başvurulmasına engel bulunmamaktadır.

Gerçekten de kiracı hukuken farklı tüzel kişiliğe sahip olsa da, gemi maliki ile aynı iktisadi birlik içerisinde yer alıyorsa, diğer bir deyişle, tüzel kişiliğe sahip olan kiracının paylarına gemi maliki ya da gemi malikini kontrol eden başka bir tüzel ya da gerçek kişi sahipse ve bu yapı ile tüzel kişilik perdesi kötüye kullanılmakta ise, bu durumda kiracı ile gemi malikinin farklı tüzel kişilik olduğu yönündeki savunma çerçevesinde geminin ihtiyaten haczi engellenmemelidir¹⁰⁸⁰. Zira bu halde sicile kayıtlı malikin mülkiyetindeki geminin kullanılması, hukuken malik olmamakla birlikte ekonomik anlamda malik olan işletenin kullanımına sunulmakta, gemiden faydalanma imkânı işletene bırakılmaktadır¹⁰⁸¹.

Öte yandan ortaklık ile ortakların birbirinden farklı kişiler olduğunun ortaklığın organizasyonu ve/veya dıştan görünüşü açısından ya da üçüncü kişilerle ilişkilerinde hiç veya yeterince anlaşılmaması (ortaklık ile ortakların alanlarının birbirine karışması) da, bu yapının kötüye kullanılması halinde tüzel kişilik perdesinin aralanmasına yol açabilmektedir¹⁰⁸². Gerçekten de deniz ticareti uygulamasında her

¹⁰⁷⁹ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.43; Berlingieri, **C. II**, s. 290 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 190 vd. Bu konuda kapsam açıklamalar için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, II, B, 4, e.

¹⁰⁸⁰ İşletmeler farklı faaliyetler yürütse de, faaliyet gösterdikleri alanlar ortak olduğunda iktisadi birlikten söz etmek mümkündür. Nitekim hukuken bağımsız olan şirketlerin meydana getirdikleri iktisadi birlik, ABD hukukunda “işletme kişiliği (Enterprise Entity)” olarak anılmakta, bu durumlarda mahkemelerin işletmeyi tekrar bir araya getirmek yetkisine sahip oldukları kabul edilmektedir. Seven / Göksoy, s. 2465.

¹⁰⁸¹ Nitekim doktrinde Yanlı, tüzel kişilik perdesini kaldırarak sorumlu kılmanın özellikle söz konusu olduğu haller arasında malvarlıklarının dikey anlamda birbirine karışmasına yer vermekte, ortaklığa ait araçların [geminin] ortakların [ekonomik malikin] kullanımına sunulmasını tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasını gerektiren bir sebep olarak göstermektedir. Yanlı, s. 240. Aynı yönde bkz. Tekinalp / Tekinalp, s. 396.

¹⁰⁸² Öztekin / Memiş, s. 205; Yılmaz, s. 255. Doktrinde bu halde hukuki görünüşten dolayı da sorumluluğun gündeme geleceği savunulmaktadır. Yanlı, s. 246, 248.

Nitekim Yargıtay da, şirketler arasında organik bağ, yönetsel özdeşlik ve şirketlerin dışı karşı yaratılan algı nedeniyle tek bir ekonomik ünite olarak değerlendirilmesi durumunda, tüzel kişilik perdesinin aralanması için gerekli koşulların gerçekleştiği kanaatindedir. Bkz. Yargıtay 19. HD. E. 2014/7187, K,

gemi için bir şirket kurulması yönünde uygulama yaygın olduğu için genellikle geminin maliki şirket, ticaret unvanında gemi adı yanında ticaret şirketi olduğunu gösteren ibarelere yer vermekte, geminin işleticisi de benzer unvanla ticareti faaliyetini yürütmektedir. Sözgelimi “XYZ” isimli kimyasal tanker bakımından gemi maliki “XYZ Shipping A/S” unvanını kullanırken, geminin işleteni “XYZ Shipping INC” unvanını kullanmakta, böylelikle üçüncü kişiler bakımından aynı şirket olduğu izlenimi yaratılmakta, şirketlerin farklı şirket oldukları yeterince anlaşılamamaktadır¹⁰⁸³. Böylelikle aslında geminin maliki olup, gemiyi işleten şirketin borcu için, unvan benzerliği nedeniyle gemi maliki ile işlem yaptığını zanneden üçüncü kişiler, sırf gemi ayrı bir tüzel kişiliğe ait olduğu için ihtiyati haciz imkânını elde edememektedir¹⁰⁸⁴. Dolayısıyla kötüniyetli bir şekilde yapılması halinde böyle bir durumun büyük adaletsizliklere ve hakkaniyete aykırı sonuçların doğmasına yol açtığı açıktır. Kötüniyetli tüzel kişilik perdesine sığınılması halinde, tüzel kişilik perdesinin aralanması yolu açık olmalıdır.

2015/4144, T. 24.03.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Aynı yönde Antalya, **Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi**, s. 152.

Doktrinde *Sağlam*, malvarlıklarının ve ortaklık alanlarının iç içe geçmesi halinin, en çok ve en sık karşılaşılan tüzel kişilik perdesinin aralanmasını gerekli kılan hal olduğu düşüncesindedir. Sağlam, **Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması**, s. 158.

¹⁰⁸³ Nitekim örnekte olduğu şekilde SC ... A.Ş. ile SC ... Ltd. unvanlı davalıların tüzel kişilik perdesinin aralanmasının talep edildiği Yargıtay HGK’nın bir kararında tüzel kişilik perdesinin TMK m. 2’ye aykırı kullanılamayacağına işaret edildikten sonra, “*şirketlerin ya da ortağın üçüncü kişileri aldatacak şekilde kendi kişilikleri ile tüzel kişiliğin aynı olduğu izlenimini vermeleri, bu kapsamda birbirlerinin tanıtımlarını yapmaları, aynı tüzel kişilikmiş gibi anlaşılacak benzer isimleri ve logoları kullanmaları, yani dışarıya karşı tek bir tüzel kişilikmiş gibi intiba yaratmaları, şirketlerin aynı konuda faaliyet göstermeleri ve (tek başına bu hususa dayanılmamak koşuluyla) hâkim ortaklarının ya da yöneticilerinin aynı kişiler olması, tüzel kişilik kavramının arkasına sığınılacak şekilde art niyetli davranışlarla zararlandırıcı faaliyetlerde bulunulması, işlemlerin diğer tarafınca sözleşmelerin kiminle yapıldığı dahi anlaşılamayacak şekilde karışıklığa yol açılması, şirketin kendi çıkarları gözetilmeksizin yürütülmesi veya yalnızca ve bilinçli olarak açıkça hâkim ortak korunacak şekilde diğerleri zarara uğrayacak şekilde işlemler yapılması*”nı, tüzel kişilik perdesinin aralanmasına imkân tanıyan haller olarak gösterilmiştir. Yargıtay HGK, E. 2020/94, K. 2020/358, T. 09.06.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Bu konuda ayrıca bkz. Karan, **Ortak Perdesinin Kaldırılması**, s. 144.

¹⁰⁸⁴ “*Hukuk kuralları dolanılmak suretiyle kanuna karşı hile yapılması, ayrı tüzel kişilik kavramına sığınarak onun ardında yer alan gerçek kişilerin taraf oldukları sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerini ihlal etmeleri ya da üçüncü kişilere zarar vermeleri, sonra da tüzel kişilik kavramının ardına gizlenilmesi dürüstlük kuralı ve hakkın kötüye kullanılması yasağı ilkelerine açıkça aykırı olup hukuk düzenince de korunamaz. Bu gibi durumda tüzel kişilik perdesi aralanmalı ve perdenin ardında yer alanlar gerektiğinde sorumlu tutulmalıdır.*” Yargıtay HGK, E. 2020/94, K. 2020/358, T. 09.06.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021.

Bununla birlikte tüzel kişilik perdesinin aralanması için sorumluların alacaklıya zarar verme kastı ya da aldatma ile hareket etmesi aranmalıdır¹⁰⁸⁵. Mahkemece kiracının şirket paylarına gemi maliki ya da gemi malikini kontrol eden başka bir tüzel ya da gerçek kişi sahip olduğunun ve şirketler arasında organik bağ bulunduğunun tespiti halinde, tüzel kişilik perdesi aralanarak borçtan malikin de sorumlu olduğu sonucuna varıp geminin ihtiyati haczine karar verilmesi (doğrudan veya düz perdeyi kaldırarak sorumlu kılması¹⁰⁸⁶), ancak alacaklının aldatma kastının tespit edilebilmesi halinde mümkündür. Nitekim “*The Maritime Trader*” kararında¹⁰⁸⁷ İngiliz Yüksek Mahkemesi, geminin sicile kayıtlı maliki olan MTS şirketinin tüm paylarına MTO şirketi sahip olmasına rağmen, aldatma kastı tespit edilmediği için MTO’nın borcu için geminin ihtiyati haczinin mümkün olmadığı sonucuna ulaşmıştır¹⁰⁸⁸.

Tüzel kişilik perdesinin aralanması bakımından sorumluların alacaklıya zarar verme kastı ya da aldatma ile hareket etmesi aranmakla birlikte, ihtiyati haciz yargılamasının niteliği ve yaklaşık ispatla yetinilmesi nedeniyle, mahkemeden bu

¹⁰⁸⁵ Nitekim Yargıtay tüzel kişilik perdesinin aralanması ve alacağın perdenin arkasındakinden de istenebilmesi için sırf alacaklıdan mal kaçırmak ve onu zarara uğratmak amacıyla kötü niyetli işlemler yapıldığının somut verilerle ispatlanması gerektiği görüşündedir. Yargıtay HGK, E. 2020/94, K. 2020/358, T. 09.06.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. İngiliz hukuku bakımından aldatma kastı olmadıkça tüzel kişilik perdesinin aralanmasının mümkün olmadığı yönünde bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106.

Buna karşılık İsviçre’de mukim işletenin sırf vergisel avantajlar nedeniyle Panama’da şirket kurup gemisinin mülkiyetini o şirket üzerinde bıraksa dahi, perdenin aralanması teorisi işletilebilecektir. Nitekim *Tekinalp / Tekinalp* tarafından alıntılanan İsviçre Federal Mahkemesi’nin şu kararı bu durumu desteklemektedir: “*Konservacılık ile uğraşan bir anonim ortaklık, Volksbank’dan kredi alırken ortaklığın gerçekte pay sahibi olan Bay Negenborn ile ticari mümessil Saupe müteselsil kefil oldular. Anonim ortaklık krediyi geri ödeyemedi ve iflas etti; kredi borcu Bay Negenborn tarafından ödendi. Bay Negenborn müteselsil kefalet dolayısıyla diğer kefil Bay Saupe’ye rücu ettiğinde talebi reddedildi. Federal Mahkeme Bay Negenborn ile anonim ortaklık arasında özdeşlik gördü ve bir kimsenin kendi borcunu ödemesi dolayısıyla rücu edemeyeceğine karar verdi. Olayda ne kasıt ne de hile vardır, yani söz konusu anonim ortaklık Bay Negenborn’un Bay Saupe’ye rücuunu sağlamak için kurulmamış, sadece Bay Negenborn ayrılık ilkesine, yani anonim ortaklık ile arasındaki kişi farklılığından doğan ayrılık ilkesine dayanmıştır.*” Bkz. *Tekinalp / Tekinalp*, s. 393 ve aynı sayfada (no. 17’de) zikredilen diğer karar. Dolayısıyla İsviçre Federal Mahkemesi tarafından benimsenen bu yaklaşımdan hareket edildiğinde, geminin adına tescil edildiği malik (“*registered owner*”) ihtiyati hacze engel olmak için kurulmamış olsa dahi, somut olayın özellikleri gerektiriyorsa, tüzel kişilik perdesinin aralanması ve dolayısıyla ihtiyati haciz mümkün olabilmektedir.

¹⁰⁸⁶ Kavram için bkz. *Tekinalp / Tekinalp*, s. 398. Dikey ve yatay ilişki çerçevesinde sorumlu kılma değerlendirmeleri için bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 107, kn. 3.56.

¹⁰⁸⁷ “*The Maritime Trader*” *Lloyd’s Rep* [1981] 2, s. 153. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106, 107; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.44; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 134.

¹⁰⁸⁸ Kararda Yargıç *Sheen J*, MTO’nın alacaklılara zarar verme kastı ile hareket ettiğine yönelik kanıtlar olması halinde, perdeyi aralamakta tereddüt etmeyeceğini beyan etmiştir.

husus kesine olarak tespit edebilmesi beklenmemelidir. Şayet somut olay özelinde böyle bir kastın varlığı yaklaşık olarak ispat edilmekte ise, mahkemece tüzel kişilik perdesinin aralanmasına karar verilmelidir.

Ne var ki Türk hukukunda tüzel kişilik perdesinin aralanması konusuna oldukça mesafeli yaklaşıldığı, bu kavrama mahkeme kararlarında çok sınırlı uygulama alanı tanındığı görülmektedir¹⁰⁸⁹. Oysaki özellikle deniz ticareti uygulamasında aynı ekonomik birlik içerisinde yer almasına rağmen, şirket tüzel kişiliğine dayanılarak ve bu tüzel kişilik kullanılarak kötüniyetli bir şekilde sorumluluktan kurtulmak, büyük adaletsizliklere ve hakkaniyete aykırı sonuçların doğmasına yol açabilmektedir.

Doktrinde *Atamer*, tüzel kişilik perdesinin aralanmasının kural olarak ikincil nitelikte olduğunu, uygulanacak somut hükümlerin varlığı halinde çözümün o hükme dayanılarak aranması gerektiği görüşündedir. Konuyu kardeş gemilerin ihtiyati haczi bağlamında ele alan *Yazar*, bu konuda, şirketler topluluğuna ilişkin TTK m. 206 ve 209 hükümleri ile temsile ilişkin TBK m. 40 hükmüne dayanmaktadır¹⁰⁹⁰.

Kanaatimizce TTK m. 206 hükmü, hâkim şirket ve yöneticilerinin TTK m. 203 çerçevesinde verdikleri talimatlar dolayısıyla bağlı şirkette kayba yol açması nedeniyle oluşan zararın tazmin şeklini düzenlediği için, söz konusu hükme dayanarak geminin ihtiyaten haczi mümkün değildir. Zira tam hakimiyet halinde uygulama alanı bulan ilgili hüküm çerçevesinde sorumluluğun doğabilmesi için, alacaklıların uğradıkları zarar ile, hâkim şirketin bağlı şirkete verdiği talimatlar yoluyla bağlı şirketi kayba uğratması arasında illiyet bağı olmalıdır¹⁰⁹¹. Dolayısıyla hükmün kapsamı belli

¹⁰⁸⁹ Örnek kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/10308 K. 2014/17803 T. 18.11.2014; Yargıtay 11. HD., E. 2014/938 K. 2014/13997 T. 17.9.2014; Yargıtay 19. HD. E. 2005/8774, K. 2006/5232, T. 15.05.2006. (www.kazanci.com, erişim tarihi 05.12.2021). Son kararın değerlendirilmesi için bkz. Seven / Göksoy, s. 2455 vd. Ayrıca bkz. Yargıtay 19. HD., E. 2016/17898 K. 2017/3683 T. 11.5.2017; Yargıtay 19. HD., E. 2017/3702 K. 2019/2054 T. 27.3.2019; Yargıtay 11. HD., E. 2020/6865 K. 2021/3225 T. 1.4.2021; Yargıtay 13. HD., E. 2016/10936 K. 2019/4556 T. 4.4.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Belirtelim ki, yakın tarihli Yargıtay HGK'nın, alacağın tespiti ile tüzel kişilik perdesinin çapraz kaldırılması suretiyle tahsiline ilişkin bir kararında tüzel kişilik perdesinin aralanması kabul edilmiştir. Yargıtay HGK, E. 2020/94, K. 2020/358, T. 09.06.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Karar, gerektiği hallerde kuruma başvurulabilmesine imkân tanınması açısından oldukça önemlidir.

¹⁰⁹⁰ *Atamer*, C. IV, s. 194, 195.

¹⁰⁹¹ Gül Okutan Nilsson, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na Göre Şirketler Topluluğu Hukuku*, 1. Bası, İstanbul 2009, s. 430, 431.

durumlarla (bağlı şirketin talimat doğrultusunda zarara uğratılması ile) sınırlandırıldığı için¹⁰⁹², somut olay özelinde böyle bir talimat verilmedikçe, deniz alacaklarına bağlı olarak doğacak ihtiyati haciz hakkı bakımından bu hükümden yararlanmasının mümkün olamayacağı düşüncesindeyiz. Kaldı ki hüküm özelinde doğan zarar bağlı şirketin zararı olup, üçüncü kişi olan alacakların da bu sebeple zarara uğraması aranmıştır.

Öte yandan TTK m. 209 hükmü çerçevesinde güven sorumluluğunun da deniz alacaklarına dayalı ihtiyati haciz bakımından uygulanması pek mümkün gözükmemektedir. Zira ilgili hüküm, ancak toplumda belli bir itibara kavuşmuş olan şirket toplulukları bakımından uygulama alanı bulur. Kaldı ki bu güvenin ve sorumlu tutulmak istenen hâkim şirketin bağlı olduğu topluluğun itibarının, topluma veya tüketiciye güven veren bir düzeye ulaşmış olması gerekmektedir. Topluluk itibarının topluma veya tüketiciye güven veriyor olması, toplum ve tüketici nezdinde o şirketler topluluğuna karşı psikolojik, “içsel” bir güvenin oluşmuş olması demektir. Topluluğun itibarının ancak bu şekilde bir düzeye ulaşmış olması halinde, somut işlem bazındaki güven (“somut güven”) nedeniyle sorumluluktan bahsedilebilir¹⁰⁹³. Dolayısıyla çıkış yolunu TTK m. 209 hükmü yerine tüzel kişilik perdesinin aralanmasında aramak daha isabetli olacaktır¹⁰⁹⁴.

Diğer yandan doktrinde, gemi kaptanının TTK m. 1104/2 hükmü çerçevesinde donatanı temsil yetkisinden yola çıkarak, donatanın kaptan vasıtasıyla borç altına gireceği belirtilmekte, sözleşme yapan kaptanın temsil olunan kişiyi açıklamadan işlem yapması halinde TBK m. 40/2 hükmü çerçevesinde¹⁰⁹⁵, gemi için işlem yapan

¹⁰⁹² Zira ilgili hükümde somut olay bazında hâkim şirketin bağlı şirketi zarara uğratacak şekilde yönlendirmesi (bağlı şirketin yaptığı veya yapmaktan kaçındığı iş ve işleme, hâkim şirketin sebep olması) durumu söz konusudur. Okutan Nilsson, s. 270.

¹⁰⁹³ Okutan Nilsson, s. 487.

¹⁰⁹⁴ TTK m. 209 hükmünde öngörülen güven sorumluluğu kapsamına girmeyen hallerde TMK m. 2 hükmü çerçevesinde sorumluluk yoluna gidilebileceği yönünde bkz. Ahmet Battal, “Şirketler Topluluğunda Güvenden Doğan Sorumluluk”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012, s. 248.

¹⁰⁹⁵ Gerçekten de ilgili hükümde “Temsilci, hukuki işlemi yaparken bu sıfatını bildirmezse, hukuki işlemin sonuçları kendisine ait olur. Ancak, karşı taraf bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyor ya da hukuki işlemi temsilci veya temsil olunandan biri ile yapması farksız ise, hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olunana ait olur.” düzenlemesine yer verilmiştir.

kaptanının gemi malikini borç altına soktuğu sonucuna varılmaktadır¹⁰⁹⁶. Buna ilişkin olarak navlun sözleşmesi için öngörülen TTK m. 1238/2 hükmü çerçevesinde konişmentolu taşımalarda, taşıyanın adı açıklanmamışsa, gemi malikinin taşıyan sayılacağı hükmünden istifade edilmektedir¹⁰⁹⁷.

Kanaatimizce bu yaklaşımın işleten bakımından kabul edilebilmesi mümkün değildir. Bir defa her şeyden önce kaptanının yaptığı işlemlerden gemi maliki değil, donatan sorumlu tutulabilir. Zira kaptan, donatanın kanuni temsilcisidir¹⁰⁹⁸. Nitekim TTK m. 1104/1 hükmünde geminin bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptanın, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle “donatan adına” yapmaya yetkili olduğu hükme bağlanmıştır. Yine TTK m. 1109 hükmünde “*Donatan, kaptanın onun adına hareket ettiğini bildirerek veya bildirmeyerek, gemiyi sevk ve idare eden kişi sıfatıyla kanuni yetkileri dâhilinde yaptığı hukuki işlemlerden dolayı üçüncü kişilere karşı hak iktisap eder ve borç altına girer.*” düzenlemeleri ile bu husus teyit edilmiştir¹⁰⁹⁹. Dolayısıyla kaptanın yaptığı

¹⁰⁹⁶ Atamer, C. IV, s. 195.

¹⁰⁹⁷ Atamer, C. IV, s. 195.

¹⁰⁹⁸ Çağa / Kender, C. I, s. 192 vd.; Okay, C. I, s. 345; Kender / Çetingil, s. 227, 228; Franko / İzveren / Çalık, s. 403; Yazıcıoğlu, s. 308; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 191; Kaner, C. I-II, s. 115; Sözer, C. I, s. 320; Cent Murat Ersözlü, **Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul 2000, s. 109. Benzer durum gemi acenteleri için de söz konusudur. Kaptanın temsil yetkisinin günümüzde acenteye terk edildiğine ilişkin açıklamalar bakımından bkz. Atamer, C.I, s. 825.

¹⁰⁹⁹ “*Davalı K1 vekili, kazanın teknik bir arızadan kaynaklandığını, yolcu olan davacının gemi tam anlamı ile yanaşmadan ayağa kalkması nedeniyle yaralandığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Davalı İzmir Büyükşehir Belediyesi vekili, geminin işleteninin F1 A.Ş. olduğunu, davanın husumet yönünden reddi gerektiğini savunmuştur. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre, dava konusu kaza sonucunda davacının yaralandığı, davalı işleten F1 A.Ş.’nin başkasına ait gemiyi deniz ticaretinde kendi adına kullanması ve gemiyi kaptan marifetiyle idare ettirmesi gözetildiğinde üçüncü şahıslarla ilişkilerinde donatan sayılması gerektiği ve geminin kullanılmasından doğacak olan özellikle gemi adamlarının vazifesini yaparken işledikleri kusur neticesinde 3. kişilere verdikleri zarardan dolayı sorumlu olduğu, somut olayda kaptanın %35 kusurlu bulunduğu, davacının bilirkişi raporunda belirlenen %20 kusur oranı dışında kalan tüm kusurdan işleten F1 A.Ş’nin sorumlu olduğu, davalı İzmir Büyükşehir Belediyesi gemiyi kazanç maksadıyla kendi adına işleten olmadığı için geminin maliki olmasına rağmen donatan sayılmayacağı, davacının uğradığı zararının 19.990,60 TL olarak tespit edildiği gerekçesiyle, davalı İzmir Büyükşehir Belediyesi aleyhine açılan davanın sıfat yokluğu nedeniyle reddine, diğer davalılar hakkındaki davanın kısmen kabulüne[ne] (...) karar verilmiştir.*” Karar, zarar hesabı ve kazanın sebebine göre davacının müterafik kusuru bulunduğu kabulü yönlerinden Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 07.02.2017 tarih, 2016/1510 E., 2017/635 K. sayılı kararı ile bozulmuştur. Karar için bkz. Yazıcıoğlu, s. 247, dn. 371.

işlemlerden dolayı gemi malikinin sorumlu tutulması, ancak donatan sıfatını koruduğu hallerde mümkün olabilir.

TTK m. 1061/1 hükmüne göre, gemi malikinin donatan sıfatına sahip olabilmesi için gemiyi kendi adına (tüm kar, zararı ve riskleri kendisine ait olmak üzere) işletmesi gerekmektedir. Dolayısıyla gemi maliki gemisini işletmek üzere bir üçüncü kişiye vermişse, malikin donatan sıfatı sona erer¹¹⁰⁰. Nitekim TTK m. 1061/1’de işletme unsuru ön plana çıkarılarak, TTK m. 1238/2 hükmünde konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, donatanın (gemi maliki değil) taşıyan sayılacağından söz edilmiştir. Yine aynı yaklaşımla yukarıda belirttiğimiz TTK m. 1109 hükmünde, kaptanın donatan adına işlem yaptığını belirtip belirtmediğine bakılmaksızın yetkisi dâhilinde yaptığı işlemlerden donatanın sorumlu olacağı kabul edilmiştir.

Dolayısıyla geminin işletilmesinin bir üçüncü kişiye bırakıldığı hallerde donatan sıfatı gemi maliki yerine işletene (kiracıya) ait olacağından¹¹⁰¹, kaptanın yaptığı işlemler nedeniyle gemi malikinin borç altına girebilmesi de mümkün olamayacaktır. Bu durumda TTK m. 1369/1(b) hükmü çerçevesinde işletenin borcu için geminin ihtiyaten haczi yoluna başvurulması da söz konusu olamaz. Oysaki yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde dürüstlük kuralına aykırı davranıldığı hallerde tüzel kişilik perdesinin aralandığı kabul edilirse, işletenin borcu için gemi malikinin gemisi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesine olanak tanınmış ve böylelikle hakkaniyete aykırı sonuçlar önlenmiş olur. Bununla birlikte herhalükarda ayrı şirket yapılanmasına hukuk düzeninin izin verdiği gerçeğinden hareket edilerek, ancak aldatma kastının tespit edilebildiği hallerde bu kuruma başvurulabilmeli, birden fazla şirket yapılanmasının olduğu her durumda, tüzel kişilik perdesinin aranması suretiyle ihtiyati haciz kararı verilmemelidir.

¹¹⁰⁰ Çağa / Kender, **C. I**, s. 134, 135; Yazıcıoğlu, s. 246, 247; Atamer, **C. I**, s. 784; Kaner, **C. I-II**, s. 79, 80; Sözer, **C. I**, s. 200.

¹¹⁰¹ Çağa / Kender, **C. I**, s. 135, 136; Kaner, **C. I-II**, s. 80; Yazıcıoğlu, s. 318; Fehmi Ülgener, “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **DHD**, 2001-2002, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 10.

Son olarak belirtmek gerekir ki, kiracının (daha genel ifade ile işletenin) borcu için geminin ihtiyati haczi yoluna başvurulması ve tüzel kişilik perdesinin aralanması halinde, söz konusu borçtan gemi maliki de sorumlu tutulacağından yargılamada borçlu olarak her ikisinin de gösterilmesi gerekir¹¹⁰².

d. Yönetici

Uygulamada yaygın olduğu şekilde donatanlar, tasarrufları altındaki geminin teknik ve ticari yönetimini, değişik kapsam ve şartlar altında üçüncü kişilere bırakılmaktadırlar¹¹⁰³. Donatanla bu kişiler arasındaki ilişki genellikle akdî bir ilişki olup, bu ilişki gemi yönetim sözleşmesi¹¹⁰⁴ olarak adlandırılmaktadır.

Gemi yönetim sözleşmesi ile yönetici, esasen donatanın temsilcisi sıfatını kazanmaktadır¹¹⁰⁵. Zira yönetici kazanç elde etmek için geminin yönetim alanlarından bir veya bir kaçının yönetimini kendi nam ve hesabına değil, donatan adına yapmaktadır¹¹⁰⁶. Bu çerçevede geminin işletilmesinden doğan kazançlar da donatana

¹¹⁰² Nitekim Yargıtay'ın tüzel kişilik perdesinin aralanmasına ilişkin bir kararda tüzel kişilik perdesi aralanan borçlular bakımından müteselsil sorumluluk yönünde hüküm kurulmuştur. Bkz. Yargıtay 19. HD. E. 2005/8774, K. 2006/5232, T. 15.05.2006 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 05.12.2021. Aynı yönde Bkz. Yargıtay 19. HD. E. 2014/7187, K. 2015/4144, T. 24.03.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021. Bu halde müteselsil sorumluluğun hukuki dayanaktan yoksun olduğu yönünde bkz. Karan, **Ortak Perdesinin Kaldırılması**, s. 144.

¹¹⁰³ Uygulamada genellikle BIMCO tarafından hazırlanmış olan ve bu alanda yaygın olarak kullanılan “Shipman 1998 / 2009” ile “Crewman A” ve “Crewman B” basılı sözleşmeleri tercih edilmektedir. Mandaraka-Sheppard, **Managing Risks and Liabilities**, s. s. 146; Şeker – Öğüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 32-34; Fehmi Ülgener, “Gemi Yönetim Sözleşmesi”, **Gündüz Aybay Anısına Armağan**, İstanbul 2004, s. 139; Ülgener, **Kavramlar**, s. 16.

¹¹⁰⁴ Doktrinde gemi yönetim sözleşmesi, donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetiminin bütünüyle veya bir kısmının yöneticiye bırakıldığı ve yöneticiye bu edimin karşılığı olarak ücret ödendiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Şeker – Öğüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 8. Ülgener'e göre ise, gemi yönetim sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, gemi maliki, onunla yönetene ücret karşılığında geminin kendi adına yönetilmesi yetki ve yükümlülüğünü devreder. Ülgener, **Kavramlar**, s. 17. İngiliz hukuku bakımından ayrıca bkz. Mandaraka-Sheppard, **Managing Risks and Liabilities**, s. 145 vd.

¹¹⁰⁵ Şeker – Öğüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 45-49; Atamer, **C. I**, s. 823; Sözer, **C. I**, s. 207. Ülgener, yönetenin sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerini donatan adına gerçekleştireceğinden bahisle burada özel bir vekâlet türü olan temsile yönelik bir acentelik sözleşmesinin olduğu kanaatindedir. Ülgener, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 140.

¹¹⁰⁶ Ülgener, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 142 vd.; Ülgener, **Kavramlar**, s. 16; Şeker – Öğüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 146; Sözer, **C. I**, s. 207. “Gemi yöneticisi (manager) ise, donatan ya da işleten adına ve hesabına, temsil ilişkisi çerçevesinde, geminin yönetimini üstlenen gerçek veya tüzel kişidir. Gemi yöneticisi ile donatan ya da işleten arasındaki ilişki -ister vekalet, ister acentelik isterse de kendine özgü bir sözleşme olarak adlandırılın- TBK'nın 40.maddesi anlamında doğrudan temsil ilişkisi olup, yöneticinin yaptığı işlemler gemi donatana ya da işletenini bağlar (Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul 2013, s. 40 vd.) Diğer bir tanımla gemi yöneticisi,

aittir. Bu nedenle TTK m. 1352/1 hükmünde öngörülen deniz alacaklarından sorumlu tutulması gereken kişi de, gemi donatanıdır. Diğer bir deyişle, yöneticinin deniz alacakları nedeniyle sorumlu tutulması mümkün değildir¹¹⁰⁷.

Dolayısıyla deniz alacağının doğumuna yol açan hukuki ilişkinin tarafı gemi yöneticisi olmadığı için, geminin ihtiyati haczine ilişkin yargılamada gemi yöneticinin borçlu olarak gösterilmesi mümkün değildir. Böyle bir durumda TTK m. 1369 hükmünde öngörülen şartlar çerçevesinde tespit edilen kişinin borçlu olarak gösterilmesi gerekir.

Belirtelim ki, gemi yönetici aleyhine tüzel kişilik perdesinin aralanması teorisine başvurulmasına da imkân ve gerek bulunmamaktadır. Zira burada yönetici kendi adına ve hesabına gemiyi işletmediği için yöneticinin tüzel kişilik arkasına saklandığından söz edilemez. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına¹¹⁰⁸ konu olayda, davacı, davalı F2 Denizcilik ve Tic.A.Ş. hakkında, M/V X1 gemisinin donatanı olduğu belirtilerek dava açmış ve yargılama sırasında da davalının taşıyan olduğu ileri sürmüş, davalı tarafça da donatanın, taşıyan ya da donatan sayılabilecek kişilerden olmadığı, gemi sicilinde kayıtlı bir gemi işletme müteahhidi ya da başka bir işleten kaydının bulunmadığı, sadece gemi yöneticisi olduğu savunularak husumet itirazında bulunulmuştur. Yerel mahkeme, davalı şirket ile dava dışı ve taşıyan olduğu ileri sürülen F4 Denizcilik ve Tic. A.Ş. 'nin yönetim kurulu üyelerinin aynı kişilerden oluşması, her iki şirketin adreslerinin aynı olması nedeniyle tüzel kişilik perdesinin aralanması teorisine göre davalının taşıma hasarından sorumlu olması gerektiği, tüm bunların yanısıra gemiye ait IMO- Equasis kaydında davalının F5 Manager ve Ship

donatan veya işletenle akdettiği gemi yönetim sözleşmesi uyarınca ücret karşılığında geminin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetimini kısmen veya tamamen üstlenen ve üstlendiği iş ve işlemleri donatan veya işleten adına yapan kişidir. Gemi yöneticisi işleten olarak nitelendirilemez. Yönetici, donatan veya işletenin TBK m.40 anlamında temsilcisidir (YAZICIOĞLU, a.g.e, s.183)." İstanbul BAM, 14. HD., E. 2019/44 K. 2021/94 T. 28.1.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021.

¹¹⁰⁷ Şeker – Ögüz, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 145; Atamer, C. I, s. 824; Ülgener, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, s. 143. "...nin geminin işletilmesinden doğan kazanç ve kayıplardan sorumlu olmaması, ship management sözleşmesinin temsile yönelik bir acentelik sözleşmesi olması, dava ile ilgisinin temsil düzeyinden ibaret olması, TTK 102 ve TBK 40.maddeler gereğince gemi maliki / donatan ...' yi temsil yetkisi bulunan diğer davalının doğan borçtan şahsen sorumlu tutulamayacağından bu davalıya husumet yöneltilemeyeceği..." İstanbul BAM 12. HD., E. 2020/1470, K. 2021/300, T. 3.3.2021 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 26.12.2022.

¹¹⁰⁸ Yargıtay 11. HD., E. 2018/4189 K. 2020/1353 T. 13.2.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.12.2021.

Manager yani gemi işletme müteahhidi olarak kayıtlı olduğu¹¹⁰⁹, F4 Denizcilik A.Ş.'nin ise, “Registered Owner” kayıtlı malik olarak gözüktüğü, TTK 'nın 1061/2 maddesinde düzenlenen kendisine ait olmayan gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığı ile kullanan üçüncü kişilerin donatan sayılacağı hükmü uyarınca, davalının donatan sıfatına haiz olup, pasif husumet ehliyeti bulunduğu gerekçesiyle davanın kabulüne karar vermiştir. Dosya kendisine gelen 11. Daire, tüzel kişilik perdesinin aralanması teorisi uyarınca davalının sorumluluğu gerektiği yönündeki kabulün doğru olmadığı, davalının gemi işletme müteahhidi olduğunu gösteren yeterli bilgi ve belgenin dosya içerisinde bulunmadığı gerekçesiyle, eksik incelemeye dayalı olarak yerel mahkeme kararını bozmuştur.

e. Zaman Çartereri

TTK m. 1131 hükmü zaman çarteri sözleşmesini, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana (zaman çarterlerine) bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlamıştır¹¹¹⁰. Bu sözleşme kapsamında tahsis olunan geminin ticari yönetimini elinde bulundurarak üçüncü kişilere karşı taşıma taahhüdü altına girebilmektedir. İşte bu işlemleri nedeniyle aleyhine doğacak deniz alacakları bakımından geminin ihtiyaten haczedilip haczedilemeyeceği hususu önem arz etmektedir.

TTK m. 1369/1 hükmünün (a) ve (b) bentlerinde geminin ihtiyaten haczine yol açabilecek borçlular, gemi maliki ile kiracısı olmak üzere sınırlı olarak sayıldığından zaman çarteri sözleşmesi kapsamında tahsis olunanın (zaman çarterlerinin) borcu için, TTK m. 1369/1(c) ile (e) bendindeki şartlar oluşmadıkça, geminin ihtiyaten haczine imkân yoktur¹¹¹¹. Kanaatimizce burada tüzel kişilik perdesinin aralanmasına imkânın tanınması oldukça güçtür.

¹¹⁰⁹ Kanaatimizce yerel mahkemenin yanılması, “ship manager” kavramını “gemi işletme müteahhidi” olarak algılamasından kaynaklanmaktadır. Oysaki “gemi işletme müteahhidi = işleyen” kavramının İngilizce karşılığı “operator” olup, “ship manager”, gemi yöneticisini ifade etmektedir.

¹¹¹⁰ Ülgener’e göre zaman çarteri sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, bununla tahsis eden, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlenir. Bkz. Ülgener, **Zaman Çarteri Sözleşmeleri**, s. 6.

¹¹¹¹ Aksoy, **Yakıt Tedariki**, s. 124. Bununla birlikte zaman çarterlerinin geminin ticari kontrolü kapsamında yaptığı işlemler nedeniyle donatanın zarara uğrayabilmesi söz konusu olup, bu zarar

f. Devlet Gemisinin İhtiyaten Haczi

aa. Genel Olarak

Devlet gemilerinin ihtiyati haczi, tarihi gelişim içerisinde ilk başlarda devletin egemenliği kapsamında değerlendirilmiş ve devlete ait gemilerin ihtiyati haczine imkân tanınmamıştır. “Mutlak muafiyet” olarak anılan bu ilke çerçevesinde devlet gemileri, hangi amaçla kullanılırsa kullanılsın, bu gemilerin cebri icra işlemlerine konu edilemeyeceği kabul edilmiştir¹¹¹².

Ne var ki özellikle Birinci Dünya Savaşından sonra devletlerin ticari alanda faaliyetinin artması¹¹¹³, bu muafiyet nedeniyle rekabet dengesinin özel şahıslar aleyhine bozulması sonucunu doğurmuştur. Bu çerçevede ticari amaçlarla kullanılan devlet gemilerinin sebep olduğu borç ve yükümlülükler nedeniyle devletlerin mutlak muafiyet arkasına saklanması, devletle ve onun kurumları ile ticari ilişkiye girmede çekimserliklere yol açmıştır¹¹¹⁴. Bu dengesizlik nedeniyle Birinci Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde deniz ticareti alanında faaliyet gösteren aktörler, bu uygulamanın değişmesi yönünde çalışmalara başlamıştır¹¹¹⁵. Bu çalışmalar ve uygulamadaki yoğun eleştiriler çerçevesinde, devletlerin sahip olduğu mutlak muafiyet giderek yerini “sınırlı muafiyete” bırakmıştır¹¹¹⁶.

nedeniyle donatanın çarterere rücu hakkı vardır. Bu konuda bkz. Ülgener, **Zaman Çarteri Sözleşmeleri**, s. 211.

¹¹¹² Micheal Brandon, “Sovereign Immunity of Government –Owned Corporations and Ships” **Cornell Law Quarterly** 39, no.3 (1953-1954), s. 426; Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 429. Yargı muafiyeti kavramı hakkında bkz. Nomer, **Usul**, s. 58 vd.; Ergin Nomer, “Devletlerin Kaza Muafiyeti”, **İHFM** 1-4/1969, s. 471 vd.; Aslan Gündüz, **Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk**, 1. Bası, İstanbul 1984, s. 45 vd.; Çelikel / Erdem, s. 692 vd. Cebri icra bağışıklığı ile yargı bağışıklığı konusunda değerlendirmeler için bkz. Aslan Gündüz, “Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün Müdür?”, **MHB**, C. 4, S. 1, 1984, s. 2 vd.

¹¹¹³ 19. yy.’ın başlarından itibaren devletlerin düzeni koruma fonksiyonu yanında gittikçe artan bir şekilde ticareti faaliyette bulunmaya başladıkları görülmüştür. Bu aşamada devletler deniz ticareti alanındaki gelişmelere de kayıtsız kalmamış, Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra, deniz ticareti filolarına sahip olmaya başlamışlardır. Bu durum bazı devletlerde deniz işletmelerinin devletleştirilmesi ile, bazı devletlerde deniz ticareti için gerekli olan büyük sermaye ihtiyacının devletler tarafından karşılanması ile, bazılarında ise savaş ve kriz zamanlarının bir gereği olarak ortaya çıkmıştır. Bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 92.

¹¹¹⁴ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 134.

¹¹¹⁵ Baykal, **Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar**, s. 641; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 134.

¹¹¹⁶ Brandon, s. 425; G. Samiotis / D. Grekos / P. Saviolakis, “Legal Analysis of Government Ships’ Immunity in the Light of Sustainable Development and Environmental Security”, **Environmental**

Sınırlı muafiyet ilkesi çerçevesinde, devletin özel hukuk işlemlerinden doğan borç ve yükümlülükler nedeniyle muafiyeti kabul edilmemektedir¹¹¹⁷. Bu ilkeye göre, devletin özel hukuk işlemlerine taraf olması halinde, bu işlemin tarafı olan devlet aleyhine yargısal yola başvurulabilmesine herhangi bir engel bulunmamaktadır.

Devletin özel hukuk işlemlerinden doğan yargı muafiyetinin cebri icra işlemlerini kapsayıp kapsamadığı ayrıca önem arz etmektedir¹¹¹⁸. Zira ihtiyati haciz kararının icrası, geminin cebri icra çerçevesinde seferden men edilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla ihtiyati haciz, kararın yerine getirilmesine ilişkin ilk işlemin yapılmaya başlandığı andan itibaren cebri icra niteliğini almaktadır¹¹¹⁹.

Aşağıda devlet gemileri aleyhine ihtiyati haciz yargılamasında borçlu tarafta devletin gösterilip gösterilemeyeceği, daha genel deyişle devlet gemilerinin haczedilip haczedilemeyeceği, Türk gemileri ve yabancı devlete ait gemiler bakımından ayrı ayrı ele alınacaktır.

bb. Türk Devleti Aleyhine İhtiyati Haciz

Deniz alacağına dayalı olarak devlet gemilerinin ihtiyati haczi bakımından TTK'nın cebri icraya ilişkin özel hükümleri arasında, yorumu gerektirmeyecek derecede açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Sadece gemi alacaklısı hakkı bakımından TTK m. 1321/4 hükmünde devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait olup, denizde menfaat sağlamak amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaçla kullanılmayan gemiler üzerinde kanunî rehin hakkı doğmayacağı belirtilmiştir¹¹²⁰. Bu nedenle doktrinde, Türk devlet gemilerinin haczinin

Policy and Law 50 (2020), s. 327; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 91; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 134; Ekşi, **Montreux**, s. 142. Nitekim mutlak muafiyetin uygulandığı zaman diliminde, sosyalist devletlerle veya sosyalist devlet şirketleriyle ticari ilişkilere giren kişiler, bunlara karşı açtıkları davalarda yargı muafiyeti itirazı ile karşılaşmışlar, dava yolu ile haklarını arayamamışlardır. Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 429, 430.

¹¹¹⁷ Brandon, s. 433; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 135. Ayrıca bkz. "*Bank of the United States v. Planters Bank*", 9 Wheat. 904 (U.S. 1824).

¹¹¹⁸ Leo J. Bouchez, "The Nature and Scope of State Immunity from Jurisdiction and Execution" **Netherlands Yearbook of International Law**, X 1979, s. 16.

¹¹¹⁹ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 136, 137.

¹¹²⁰ Bununla birlikte bu tüzel kişiler, gemi alacaklılarına karşı gemi ve eklentisinin, alacakların doğduğu yolculuk sonundaki değeri gemi alacaklıları arasında kanuni sıralarına göre paylaştırılmış olsa idi,

mümkün olup olmadığı konusu, İİK m. 82 hükmü dikkate alınarak değerlendirilmektedir.

Gerçekten de İİK m. 82 hükmüne göre devlet mallarının¹¹²¹ haczedilmesi mümkün değildir. Bu yasağa gerekçe olarak, devletin borçlarını rızasıyla ödeyeceği varsayımı ileri sürülmektedir¹¹²². Kanaatimizce bu düzenleme, günümüz gereklerine ve uluslararası düzenlemelere tümüyle aykırıdır¹¹²³. Zira devletin borcunu rızaen ödeyeceği varsayımı günlük hayat gerçekleri ile örtüşmemektedir¹¹²⁴. Şayet devletin borçlarını rızaen ödemesinde tereddüt edilmemekte ise, devlet mallarının haczine yönelik düzenlemede de bir sakınca görülmemelidir.

Nitekim buradan hareketle *Çetingil*, İİK m. 82 hükmünde öngörülen devlet malından, yalnızca kamu hizmetine tahsis edilen malların anlaşılmasının ve hükmün bu şekilde yorumlanmasının, hem de hükmün gerekçesine hem de çağımız şartlarına uygun olacağı kanaatindedir¹¹²⁵. *Yazar*'a göre devletin iktisadi alanda faaliyetlerinin gittikçe artması, bu iktisadi faaliyetini özel kişilerle eşit bir şekilde yürütmesi, haklarda ve borçlarda eşitliği gerektirmektedir¹¹²⁶.

Buna karşılık *Çağa / Kender*, İİK m. 82 açık hükmü karşısında bu yorumun isabetli olmadığını, İİK m. 82 hükmünün yarattığı sakıncanın, eTK m. 816/2, 822, 1236/3 (TTK m. 931/2, 935, 1321/4) hükümleri çerçevesinde, devlete ait ticaret

alacaklılara düşecek miktar ne idi ise, o alacaklılara karşı o oranda öncelikle sorumlu olurlar (TTK m. 1321/4, c. son).

¹¹²¹ Hangi malların devlet malı sayıldığı 1050 sayılı Muhasebe Umumiye Kanunu'nun 2. maddesinde düzenlenmiştir.

¹¹²² Kuru, *El Kitabı*, s. 503; Kuru / Aydın, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 174; Postacıoğlu, *İcra Hukuku*, s. 343; Üstündağ, *İcra*, s. 215; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 341; Atalı / Ermenek / Erdoğan, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 200, 201. Devlet mallarının haczedilememesi kuralının Anayasa'ya aykırılığı ileri sürülmüşse de, Anayasa Mahkemesi bu hükmü Anayasa'ya aykırı bulmamıştır. Bkz. Anayasa Mahkemesi'nin 13/50 sayılı ve 21.10.1992 tarihli kararı (RG T. 30.06.1993, S. 21623). Bu konuda Yargıtay da, İçtihadı Birleştirme kararı ile aynı sonucu benimsemiştir. Bkz. Yargıtay İBK E. 14/5 K. 14/5, T. 15.1.1947, RG T. 9.7.1947, S. 6653.

¹¹²³ Aynı yönde bkz. *Çağa / Kender*, *C. III*, s. 134; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, s. 169 vd.; Ekşi, *İhtiyati Haciz*, s. 136; Atalı / Ermenek / Erdoğan, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 200, 201.

¹¹²⁴ Ekşi, *İhtiyati Haciz*, s. 134.

¹¹²⁵ Çetingil, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 94. Aynı yönde açıklamalar için bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 341; Atalı / Ermenek / Erdoğan, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 200, 201.

¹¹²⁶ Çetingil, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 94, 95.

gemileri üzerinde gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından cebri icra yoluna başvurulabileceği görüşünün benimsenmesi halinde aşılabileceği kanaatindedir¹¹²⁷. *Yazarlar* yalnızca gemi alacaklısı hakkına dayanarak rehnin paraya çevrilmesi yoluyla yapılacak takipler bakımından cebri icranın ve ihtiyati haczin mümkün olacağı görüşündedir¹¹²⁸.

Kanaatimizce de gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından özel hüküm niteliğinde olan TTK m. 931/2, 935, 1321/4 hükümleri karşısında, devlet gemilerin ihtiyaten haczedileceğini kabul etmek gerekir. Zira TTK m. 931/2 hükmü, “kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın” ibaresi ile, devlet tarafından kullanılsa dahi suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmişse veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmakta ise, o geminin “ticaret gemisi” sayılacağını düzenlemiştir¹¹²⁹. TTK m. 935 hükmünde ise, aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanacağını belirtmiştir. Dolayısıyla TTK’nın ticaret gemilerine ilişkin hükümleri, bu gemiler devlete ait olsa ya da onlar tarafından işletilse dahi uygulama alanı bulacaktır. Bu çerçeveden konuya bakıldığında, gemi alacaklısı hakkına ilişkin TTK m. 1321/4 hükmünün zıt anlamından (mefhum-u muhalifinden), devlet tarafından ticari amaçla işletilen gemilerin ihtiyaten haczedilebileceği sonucuna ulaşılabilecektir. Zira ilgili hükümde “*Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait olup, denizde menfaat sağlamak amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaçla kullanılmayan gemiler üzerinde kanuni rehin hakkı doğmaz.*” denilerek, denizde menfaat sağlamak amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaçla kullanılan gemiler bakımından gemi alacaklısı hakkı çerçevesinde kanunî rehin hakkının doğacağı kabul edilmiştir. TTK m. 1353/2 hükmü çerçevesinde akdî ve kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları hakkında da ihtiyati haciz istenebileceğine göre, gemi alacaklısı hakkı bakımından devlete ait gemilerin ticari

¹¹²⁷ Çağa / Kender, **C. III**, s. 135, 136. Aksi yönde Atamer, **C. I**, s. 700.

¹¹²⁸ Çağa / Kender, **C. III**, s. 135, 136, dn. 52.

¹¹²⁹ Çağa / Kender, **C. III**, s. 135; Yazıcıoğlu, s. 51, 52; Sözer, **C. I**, s. 39.

amaçla işletilmesi veya fiilen böyle bir amaçla kullanılması halinde ihtiyaten haczedileceğinin kabul edilmesi gerekmektedir¹¹³⁰.

Bununla birlikte Türkiye 02.03.2017 tarihli 6904 sayılı Kanun¹¹³¹’la 12 Mart 1999 tarihli “Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme¹¹³²”ye beyanla katılmayı uygun bulduğu için, esasen bu tarihten sonra gerek deniz alacakları gerekse de gemi alacakları bakımından bu konudaki tartışmanın pratik değeri kalmamıştır. Zira anılan Konvansiyonun 8. maddesi, Konvansiyonun uygulama alanını düzenlenmiş, hükmün ikinci fıkrasında hangi devlet gemilerinin Konvansiyon kapsamında olmadığı belirtilmiştir¹¹³³. Buna göre, Konvansiyon, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya “mülkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemiler”e uygulanmaz. Dolayısıyla Türkiye Konvansiyona taraf olduğu için, Konvansiyonun 8/2 maddesi kapsamı dışında kalan tüm devlet gemilerine Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Bu kapsamda münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri dışındaki tüm devlet gemilerinin ihtiyati haczi bakımından Konvansiyon hükümlerinin dikkate alınması gerekir¹¹³⁴.

Nitekim doktrinde de büyük oranda benimsendiği üzere, kamu hizmetinin aksamasına engel olmayan hallerde devlet mallarının (ve bu arada gemilerin) haczinin kısıtlanması için makul bir sebep yoktur¹¹³⁵. Devlet kamu hizmeti ifa etmek yanında

¹¹³⁰ Çağa / Kender, **C. III**, s. 135; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 95.

¹¹³¹ RG. T. 25.03.2017, S. 30018. 3.5.2019 tarih ve 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (RG T. 3.5.2019 S. 30763 -Mükerrer-) ile konvansiyona katılmamıza karar verilmiştir.

¹¹³² Konvansiyonun Türkçe metni için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0443.pdf> (Erişim tarihi: 16.07.2021).

¹¹³³ Türkiye her ne kadar bu hükme deklarasyon vermek suretiyle Konvansiyona taraf olmuşsa da, söz konusu deklarasyon sadece 1926 tarihli Konvansiyonunda öngörüldüğü ölçüde devlet gemilerinin yargı bağımsızlığı ile sınırlıdır. Dolayısıyla bu deklarasyon, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 8/2. maddesinin Türkiye açısından uygulanmasına engel değildir.

¹¹³⁴ Özellikle yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından MÖHUK m. 1/2 hükmü gereği Konvansiyon hükümlerinin esas alınması zorunludur. Bununla birlikte yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklar bakımından İİK m. 82 ile 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 8/2 hükmü çatışma halinde olduğu için, uygulamadaki duraksamaları gidermek bakımından, özellikle kamu hizmetine tahsis edilmeyen devlet gemileri için, İİK m. 82 hükmünün değiştirilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

¹¹³⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 94; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 136; Pekcanıtez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 170; Çağa / Kender, **C. III**, s. 134; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 200, 201. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından mevcut düzenleme çerçevesinde devlet gemileri için ihtiyati haciz yolunun kapalı olduğu yönünde bkz. Atamer, **C. I**, s. 700, 701.

diğer özel hukuk teşebbüsleri gibi ticari faaliyette bulunuyorsa, sırf devlet olması nedeniyle ayrıcalıklı bir statüye sahip olduğu yaklaşımının uluslararası hukuk ve çağımız düzenlemeleri ile izahı mümkün olamaz¹¹³⁶. Nitekim Yargıtay'ın da genel icra hukuku alanında bu yaklaşımı destekler kararları bulunmaktadır¹¹³⁷.

cc. Yabancı Devlet Aleyhine İhtiyati Haciz

Yabancı devlete ait gemilerin ihtiyati haczi bakımından da TTK'nın cebrî icraya ilişkin hükümleri arasında özel düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte, MÖHUK m. 49 hükmünde yabancı devlete, özel hukuk ilişkilerinden doğan hukukî uyuşmazlıklarda¹¹³⁸ yargı muafiyeti tanınamayacağı belirtilmiştir. Bu hükümle paralel olarak MÖHUK m. 1/2 hükmü kapsamında uygulama alanı bulan Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında 1926 Brüksel Konvansiyonu¹¹³⁹ ile 1993 Cenevre Konvansiyonunda, yargı muafiyetinin devlete ait ticaret gemileri bakımından uygulama alanı bulmayacağı kabul edilmiştir.

Yabancı devlet gemilerinin yargı muafiyetine ilişkin 1926 Brüksel Konvansiyonu çerçevesinde gemiler, savaş gemileri¹¹⁴⁰, kamu hizmetine tahsis edilen

¹¹³⁶ Tüm bunlara rağmen Anayasa Mahkemesinin anılan hükmün iptaline ilişkin talebi reddetmesi gerçekten düşündürücüdür.

¹¹³⁷ “Tüm bu açıklamalara göre; Hacedilmezlik kuralının, gerek uluslararası karşılaştırmalı hukukta gerek öğretide, gerekse son yıllarda geliştirilen Anayasa Mahkemesi ve yargısal görüşlerde sınırlandırılması gerektiği ve bu düzenlemenin son derece ayrıksal (istisnai) durumlarda söz konusu olması gerektiği bu bağlamda bir kamu tüzel kişinin mal ve gelirlerinin hacedilmemesi için özel yasasında açık hükmün bulunması gerektiği, aslolanın her özel ve tüzel kişinin borcunu zamanında ödemesi olduğu, bunun gerek hukuk devleti ve hak arama özgürlüğünün gerekse de ekonomik ve sosyal hayatın bir sarsıntıya uğramadan devamının sağlanmasının gereği olduğu, bu nedenlerle davacı-borçlu vakıf üniversitesinin, davaya konu P..... Thermal Resort Otelinin bankalardaki gelirlerinin ve Başkent Üniversitesi Ankara Hastanesinin döner sermayesinin gelirlerinin hacedilebileceği sonucuna varılmıştır.” Yargıtay HGK., E. 2003/116 K. 2003/111 T. 26.02.2003 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 12.12.2021.

¹¹³⁸ Yabancı devlet veya kurumlarına karşı açılan davalarda, dava konusu işlem veya eylemin özel hukuk işlemi mi yoksa kamu hukuku işlemi mi olduğu, davaya bakan hâkimin hukukuna (*lex fori*) göre belirlenecektir. Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 431; Ekşi, **Montreux**, s. 146. Türkiye’de dava açılması halinde Türk hukuk anlayışına göre belirleneceği hakkında bkz. Nomer, **Usul**, s. 66.

¹¹³⁹ Bu Konvansiyon Türkiye açısından 6469 sayılı Kanun ile, ek protokolü ise 6468 sayılı Kanun ile iç hukukta kabul edilmiştir ve 4.1.1956 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Konvansiyon’un ülkeler arasındaki görüş farklılıklarının giderilmesi amacıyla kabul edildiği hakkında bkz. Brandon, s. 459; Çağa / Kender, **C. III**, s. 137.

¹¹⁴⁰ Savaş gemileri üzerinde devletin yargı yetkisi bakımından Türk hukukunda 24.09.1985 tarihinde İstanbul Kınalıada açıklarında meydana gelen bir çatma sebebiyle tartışmalar çıkmıştır. Olayda bir Türk savaş gemisi olan Meltem hücumbotu ile, Sovyetler Birliği savaş gemisi boğazda çarpışmış, Türk gemisindeki bir astsubay vefat etmiştir. Bunun üzerine vefat edenin yakınları, İstanbul Asliye 7. Ticaret

gemiler ile ticareti amaçla işletilen gemiler olmak üzere üç kategoride değerlendirilmektedir¹¹⁴¹. Bu gemiler arasında ticari olarak işletilen gemiler için yargı muafiyeti kaldırılmıştır.

Gerçekten de Konvansiyon'un 1. maddesinde devletin ticari amaçla işlettiği gemiler dolayısıyla sorumluluğunun özel hukuk kişileriyle aynı statüde olduğu belirtilmiş¹¹⁴², 2. maddesinde söz konusu sorumluluk nedeniyle açılan davaların özel hukuk kişilerinin tabi olduğu usul ve esaslar çerçevesinde görüleceği hükmüne bağlanmış, 3. maddesinde ise savaş gemileri ile kamu hizmeti amacıyla işletilen gemiler¹¹⁴³ bakımından yargı muafiyeti tanınmıştır¹¹⁴⁴. Dolayısıyla Konvansiyon, ticari amaçla işletilen gemiler bakımından devletlerin yargı muafiyetinden yararlanamayacağını hükme bağlamıştır. Bunun gibi kamu hizmeti görseler de, çatma veya diğer seyrüsefer kazaları, kurtarma yardım ve müşterek avarya alacakları, tamir,

Mahkemesinde destekten yoksun kalma tazminat davası açmıştır. Dava, Türk Milli Savunma Bakanlığına ve ayrıca Sovyetler Birliği'ne yöneltilmiş, mahkeme Sovyetler Birliği bakımından yargı muafiyeti nedeniyle, Milli Savunma Bakanlığı bakımından ise Askerî Yüksek idare Mahkemesinin görevli olduğu görüşü ile yetkisizlik nedeniyle reddedilmiş ve kesinleşmiştir. Yargıtay 4. HD., E. 1987/7309 K. 1987/7373 T. 12.10.1987 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 12.12.2021. Karar çerçevesinde mahkemenin yargı yetkisi ile yabancı savaş gemilerinin yargı bağımsızlığı konusunda tartışmalar için bkz. Rayegan Kender, "Çatma Hukukunda Harp Gemileri", **BATİDER**, 1986, XIII/3-4, s. 111; Yalçın Çakalır, "Harp Gemilerinin Durumu", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Ağustos 1987, s. 31; Tahir Çağa, "Ticaret Kanunu'muzun 822. Maddesinin 2. Fıkrasının 2. Bendi Mülga mıdır?", **VI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, 1989, s. 289 vd.; Rayegan Kender, "Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalara İlişkin Hukuk Davalarında Görev ve Yargı Yetkisi", **V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, 1988, s. 139.

¹¹⁴¹ Thamarappallil Kochu Thommen, **Legal Status of Government Merchant Ships in International Law**, Gravenhage 1962, s. 29; Ekşi, **Montreux**, s. 144.

¹¹⁴² Çağa / Kender, **C. III**, s. 138. Devlet ile özel hukuk kişileri arasında, geminin işletilmesinden doğan borçlar bakımından aynı statü söz konusudur. Bu nedenle geminin mülkiyeti ile zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar konvansiyon kapsamında değerlendirmemektedir. Thommen, s. 131; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 116; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 139.

¹¹⁴³ Hangi gemilerin kamu hizmetine tahsis edildiği Konvansiyon'un 3. maddesinde, harp gemileri, devlete ait yatlar, gözcü gemileri, hastane gemileri, donanmaya bağlı yardımcı gemiler, ikmal gemileri ile devlete ait olan veya onun tarafından ticari olmayan amaçla işletilen diğer gemiler şeklinde belirtilmiştir.

¹¹⁴⁴ Thommen, s. 29; Brandon, s. 459; Çağa / Kender, **C. III**, s. 138; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 115 vd.; Çakalır, **Harp Gemilerinin Durumu**, s. 40; Ekşi, **Montreux**, s. 144; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 138; Selami Kuran, "Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı", **MHB**, C. 25, S. 1, 2005, s. 232.

ikmal veya gemi ile ilgili diğer sözleşmelerden doğan alacaklar bakımından yargı muafiyetinin söz konusu olmadığı belirtilmiştir (m. 3)¹¹⁴⁵.

Öte yandan yabancı devlet gemileri bakımından yargı muafiyetinin istisnası yalnızca devletin malik olduğu gemiler bakımından değil, devletin özel hukuk kişilerinden kiralayıp bizzat kendisinin işlettiği gemiler bakımından da söz konusudur (Ek Protokol m. 1)¹¹⁴⁶. Dolayısıyla burada yargı dokunulmazlığı geminin niteliğine bağlı olarak belirlenmemekte, gemiyi işleten tarafın devlet olup olmamasına bakılarak tayin edilmektedir¹¹⁴⁷.

Bu Konvansiyona Türkiye taraf olduğundan Konvansiyonun getirdiği tüm bu rejim Konvansiyon'un 6. maddesi çerçevesinde Türkiye açısından da uygulanacaktır¹¹⁴⁸. Ancak Konvansiyonda dava açma hakkı tanındığı için kamu hizmetine tahsis edilen gemiler için icrai ve ihtiyati haciz muafiyeti devam etmektedir¹¹⁴⁹.

Benzer şekilde 1993 Cenevre Konvansiyonu'nun 13/2. maddesi'nde de maliki veya işleteni bir Devlet olan ve sadece ticari nitelikte olmayan devlet hizmetlerinde kullanılan gemiler hakkında Konvansiyon hiçbir hak doğurmadığı gibi Konvansiyonun onlara karşı hiçbir takibe izin vermeyeceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla ilgili Konvansiyonda öngörülen muafiyet yalnızca ticari nitelikte olmayan

¹¹⁴⁵ Brandon, s. 459; Çakalır, **Harp Gemilerinin Durumu**, s. 40; Kuran, **Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı**, s. 233.

¹¹⁴⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 117; Çağa / Kender, **C. III**, s. 137, 138; Ekşi, **Montreux**, s. 144; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 139.

¹¹⁴⁷ Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 139; Ekşi, **Montreux**, s. 145; Giorgio Berlingieri, "Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir mi?", **İBM**, 1938, s. 122. Bu çerçevede özel hukuk kişileri tarafından devlet adına işletilen gemiler de yargı dokunulmazlığından yararlanacaktır. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 117.

¹¹⁴⁸ Çakalır, **Harp Gemilerinin Durumu**, s. 42. Belirtelim ki, Konvansiyon'un aynı hükmü çerçevesinde taraf devlet alacağı bir kararla Konvansiyon'un taraf olmayan devletlerle vatandaşları hakkında uygulanmayacağını ya da uygulanmasının mütekabiliyet şartına bağlı olduğunu kabul edebilir. Bu hükmün eleştirisi için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 126.

¹¹⁴⁹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 116, dn. 86; Bouchez, s. 26; Ekşi, **Montreux**, s. 145. Bununla birlikte Konvansiyon'un 7. maddesi çerçevesinde savaş zamanında her taraf devlet, diğer taraf devletlere yazılı bir beyanname ile bildirmek şartıyla, Konvansiyon'un uygulanmasını erteleme yetkisine sahiptir. Böyle bir durumda, bu devlete ait olan veya kendisi tarafından işletilen gemiler üzerinde ihtiyati veya icrai haciz uygulanamaz. Ancak bu gemiler için dava hakkı bulunmaktadır. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 128 vd.; Çağa / Kender, **C. III**, s. 141.

devlet hizmetlerinde kullanılan gemiler bakımından söz konusudur. Bu nedenle ticari amaçla işletilen devlet gemileri bakımından muafiyetten bahsedilemez.

Esasen yabancı devlet gemilerinin ihtiyati haczinin yolunu açan temel düzenleme, 1999 Cenevre Konvansiyonu'dur. Gerçekten de 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 8. maddesine göre, *“Bu sözleşme, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mülkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmaz”*. Dolayısıyla Konvansiyon'a göre savaş gemisi veya yardımcı savaş gemisi dışındaki yabancı devlet gemileri, ticari amaçlarla kullanılıyorsa, bu gemilerin ihtiyaten haczi mümkündür¹¹⁵⁰. Diğer bir deyişle, devlet gemilerinin veya devlet tarafından işletilen gemilerin bu Konvansiyon çerçevesinde ihtiyati haciz muafiyetinden yararlanabilmesi için, o geminin savaş gemisi, yardımcı savaş gemisi olmaları ya da bu türden bir gemi olmasa da ticari olmayan amaçlarla işletilmeleri gereklidir¹¹⁵¹.

Dolayısıyla yukarıda açıklanan gemilerin ihtiyati haczi bakımından hem yargı hem de icra muafiyeti söz konusu olup¹¹⁵², Konvansiyonda öngörülen bu sınırlamalar dışında yabancı devlet gemilerinin ihtiyati haczine herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bu nedenle ihtiyati haciz yargılamasında yabancı devletin borçlu olarak gösterilebilmesi mümkündür. Bu kapsamda İİK m. 82, Türk devletine ait mallar (gemiler) açısından düzenleme yaptığı¹¹⁵³ ve bu konuda Konvansiyonda özel düzenleme olduğu için, yabancı devlete ait gemiler bakımından bu hükmün uygulanması mümkün değildir¹¹⁵⁴. Diğer bir deyişle, İİK m. 82 hükmü yabancı devlete ait gemiler bakımından haciz muafiyeti getirmemektedir¹¹⁵⁵. Nitekim İİK m. 82

¹¹⁵⁰ Berlingieri, C. II, s. 18; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14; Ekşi, **Montreux**, s. 143.

¹¹⁵¹ Geminin niteliği ve hangi amaçla işletildiği davaya bakan hâkimin hukuku (*lex fori*) çerçevesinde tespit edilecektir. Değirmenci, **Gemi**, s. 87.

¹¹⁵² Thommen, s. 130, 132; Bouchez, s. 26; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 139; Ekşi, **Montreux**, s. 145

¹¹⁵³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 98; Nomer, **Usul**, s. 70, dn. 109; Gündüz, **Yabancı Devlet Malları**, s. 16; Şanlı/Esen/Ataman Fıganmeşe, s. 440; Ekşi, **Montreux**, s. 147; Gündüz, **Yabancı Devlet Malları**, s. 16, 17. Aksi yönde bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 343.

¹¹⁵⁴ Yukarıda açıklandığı üzere esasen bu hüküm yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından Türk devletine ait gemiler bakımından da uygulama alanı bulmaz.

¹¹⁵⁵ Fethiye 2. Asliye Hukuk Mahkemesinin bir kararına konu olayda, Tempo Teknik Denizcilik Tic. A.Ş. ile Blasco (Sovyetler Birliğinin mülkiyetine olan gemileri işleten “Black Sea Shipping Company”) arasında 07.03.1995 yılında on adet geminin tamiri konusunda anlaşma yapılmış, Tempo onarım

hükmü çerçevesinde doktrinde tartışılan bu husus, İİK m. 32 hükmüne 02.07.2021 tarihinde eklenen 2. fıkra çerçevesinde açıklığa kavuşturulmuş, yabancı devlete ait malların (ilamlı icra çerçevesinde) cebri icraya konu olabileceği hükme bağlanmıştır¹¹⁵⁶.

IV. İHTİYATİ HACİZ YARGILAMASI

A. İhtiyati Haciz Talebi

İhtiyati haciz yargılaması alacaklının bu yönde talebi üzerine başlar. Zira ihtiyati haciz yargılamasında da tasarruf ilkesi (HMK m. 24) geçerli olduğundan, ihtiyati hacze mahkeme kendiliğinden karar veremez. Dolayısıyla mahkemece ihtiyati hacze karar verilebilmesi için, mutlaka alacaklının, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi yönünde talepte bulunması gerekir¹¹⁵⁷.

Alacaklı, ihtiyati haciz talebini dava açılmadan önce ayrı bir dilekçe ile ileri sürülebileceği gibi, dava açarken dava dilekçesinde ya da açılmış bir davada sunacağı ayrı bir dilekçe ile de ileri sürülebilir¹¹⁵⁸.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından gerek TTK'da gerekse de TTK'nın 1351. maddesi çerçevesinde uygulama alanı bulan İİK'da talep dilekçesinde bulunması gereken hususlar açıkça belirtilmediğinden, ihtiyati haczin niteliğine uygun düştüğü ölçüde, dava dilekçesinde yer alması gereken unsurlar (HMK m. 119) burada da aranmalıdır¹¹⁵⁹. Öte yandan ihtiyati haciz kararında nelerin yer alması gerektiğini

bedelini alamayınca, tamire konu M/V A.E. Paton isimli gemi üzerinde ihtiyati tedbir talep etmiştir. Mahkeme tedbire konu gemiler devlet gemileri olmasına rağmen, Tempo'nun tedbir talebinin kabulüne karar vermiştir. Kararın değerlendirilmesi bakımından bkz. Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 149.

¹¹⁵⁶ Bununla birlikte yabancı devlet aleyhine ilamsız icra takibi yapılabilmesi mümkün değildir (İİK m. 42/2).

¹¹⁵⁷ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 714; Üstündağ, **İcra**, s. 409; Kuru, **El Kitabı**, s. 1042; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1104; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 45; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Yıldırım / Yıldırım, s. 404; Muşul, **C. II**, s. 1296; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3988; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 188.

¹¹⁵⁸ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1108.

¹¹⁵⁹ Atamer, **C. IV**, s. 220; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 189.

gösteren İİK m. 260 hükmü de burada yol gösterici olacaktır¹¹⁶⁰. Zira mahkemenin vereceği karar, talebe uygun olmalıdır¹¹⁶¹.

Bu kapsamda ihtiyati haciz dilekçesinde öncelikle talepte bulunulan mahkemenin adı yer almalıdır. İhtiyati haciz talebinin ileri sürüldüğü yerde ayrı bir deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemenin bulunmaması halinde, alacaklının dilekçesinde, mahkemenin talebi, “deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkeme sıfatıyla¹¹⁶²” incelemesi gerektiği belirtilmelidir. Diğer yandan dilekçede tarafların adı, soyadı ve adresleri, talepte bulunan alacaklının gerçek kişi ve Türk vatandaşı olması halinde Türkiye Cumhuriyeti kimlik numarası, varsa tarafların kanuni temsilcilerinin ve talepte bulunan alacaklı vekilinin adı, soyadı ve adresleri de yer almalıdır. İhtiyati haciz talebinde karşı taraf olarak geminin donatanı ya da yabancı bayraklı gemilerde malike, donatana veya kiracıya izafeten gemi kaptanının gösterilebilmesi mümkündür¹¹⁶³. Nitekim TTK m. 1104/3 hükmünde yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takibin, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebileceği belirtilmiştir^{1164, 1165}. Bu çerçevede yapılacak ihtiyati haciz başvurusu kaptan aleyhine değil, donatan aleyhine olacak, kaptana yalnızca donatana “izafeten” tebligat yapılabilecektir¹¹⁶⁶.

Talep dilekçesinde ayrıca üzerinde ihtiyati haciz kararı verilecek geminin de ayırıcı unsurları ile birlikte belirtilmesi gerekmektedir. Zira mahkemenin ihtiyati haciz talebini değerlendirirken ihtiyati haciz konusu olan gemiyi tereddütsüz tespit edebilir

¹¹⁶⁰ Kuru, dilekçe içeriğinin İİK m. 260 hükmü çerçevesinde belirlenmesi gerektiği kanaatindedir. Kuru, **El Kitabı**, s. 1042.

¹¹⁶¹ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 45; Kuru, **El Kitabı**, s. 1042; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 52. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 189.

¹¹⁶² Uygulamada genellikle “denizcilik ihtisas mahkemesi sıfatıyla” ifadesine yer verilmektedir.

¹¹⁶³ Atamer, **C. I**, s. 792; Atamer, **C. IV**, s. 300.

¹¹⁶⁴ İhtiyati haciz her ne kadar dava olmasa da, hükmün ihtiyati haciz yargılamasında uygulanmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır.

¹¹⁶⁵ TTK m. 1104 hükmü çerçevesinde yabancı bayraklı gemilere ilişkin getirilen kural ile kaptana, malik, kiralayan veya donatan adına kanunî temsil hakkı tanınmıştır. Bunun sonucu olarak, yargılamada taraf olarak gemi sahibi, kiralayan veya donatan gösterilecek, kaptan, kanunî temsilci olarak onlar adına usûlî işlemleri yapabilecektir. Buse Dişel, **Dava Takip Yetkisi**, 1. Bası, İzmir 2020, s. 319. Kaptanın donatanı temsil yetkisi bakımından ayrıca bkz. Çağa / Kender, **C. I**, s. 192 vd.; Yazıcıoğlu, s. 308 vd; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 191; Kaner, **C. I-II**, s. 115; Atamer, **C. I**, s. 791 vd.; Sözer, **C. I**, s. 320.

¹¹⁶⁶ Atamer, **C. I**, s. 452, 453.

olması gerekmektedir¹¹⁶⁷. Uygulamada geminin ismi yanında geminin milliyeti ile değiştirilmesi mümkün olmayan IMO numarasına¹¹⁶⁸ da yer verilmekte ve bu şekilde geminin ayırt edilmesi sağlanmaktadır¹¹⁶⁹. Böylelikle mahkemenin üzerinde ihtiyati haciz kararı vereceği gemi tasrih edilmiş olmaktadır. Zira mahkemece ihtiyati haciz kararı yalnızca alacaklının talep ettiği ve deniz alacağına konu gemi¹¹⁷⁰ üzerinde verilebilir. Dolayısıyla mahkemece borçluya ait tüm gemiler üzerinde ihtiyati haciz karar verilebilmesi mümkün değildir.

İhtiyati haciz talep dilekçesinde geminin değerinin belirtilmesi zorunlu değildir. Nitekim talep sırasında alacaklının geminin değerini bilmesi de beklenemez¹¹⁷¹. Bununla birlikte alacaklının gemi üzerinde talep ettiği ihtiyati haciz miktarını açıkça belirtmesi gerekmektedir. Bunun dışında talep dilekçesinde, ihtiyati hacze esas teşkil eden bütün vakıaların sıra numarası altında açık özetleri ile ihtiyati haczin dayanağı olan hususların gösterilmesi gerekmektedir¹¹⁷². Burada özellikle ihtiyati hacze esas teşkil eden vakıalar arasında TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacaklarından birinin varlığı ortaya konulmalıdır. Diğer yandan alacaklının dayandığı vakıaların delillerini de (fatura, sipariş formu, gemi tamir sözleşmesi, iş alındı belgesi, maaş bordrosu gibi) dilekçesine eklemesi gerekir¹¹⁷³. Böylelikle mahkemece ihtiyati haciz

¹¹⁶⁷ Buna karşılık İngiliz hukukunda, ihtiyati haciz prosedürünün başlatıldığı “*in rem*” talep formunda birden fazla geminin isminin belirtilmesi mümkündür. Bununla birlikte ihtiyati haciz kararı yalnızca bir gemi bakımından verilebildiğinden mahkeme, davacıdan, yargısal sürece hangi gemi bakımından devam etmek istediği belirtmesini isteyecektir. Bu konuda bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 153, 154.

¹¹⁶⁸ IMO gemi tanıtım numarası ya da kısaca IMO numarası, deniz emniyetinin artırılması, kirlenmenin ve denizcilik alanındaki dolandırıcılıkların önlenmesi amacıyla gemilerin uluslararası alanda kolaylıkla birbirinden ayırt edilmesini sağlamak üzere IMO Genel Kurulu tarafından alınan 19.11.1987 tarih ve A.600(15) sayılı Karar uyarınca oluşturulan ve yaygınlaşan “IMO Gemi Tanıtım Sistemi” (“*IMO Ship Identification Number Scheme*”) kapsamında gemilere verilen numaradır. Yazıcıoğlu, s. 72. IMO numarasının uygulanması 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974 SOLAS Kural XI-3 ile, 100 gros ton ve üzerindeki tüm yolcu gemileri ile 300 gros ton ve üzerindeki yolcu gemisi dışındaki tüm gemiler bakımından zorunlu hale getirilmiştir. Türkiye de 1974 SOLAS’a taraf olduğundan, bu zorunluluk Türkiye açısından da geçerlidir.

¹¹⁶⁹ Bununla birlikte talep dilekçesinde geminin tanınma işareti, bağlama limanı ve tonajı gibi bilgilere yer verilmesi zorunlu değildir.

¹¹⁷⁰ Bu konuda bkz. aşa. İkinci Bölüm, IV, F, 1.

¹¹⁷¹ Bununla birlikte TTK m. 1371 çerçevesinde yatırılacak teminatın belirlenmesinde geminin değeri önem arz etmektedir.

¹¹⁷² Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 45, 46; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 189.

¹¹⁷³ Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 612; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1699; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 4669; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 21; Atalı ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2098, 2099.

talebi değerlendirilirken talebe esas teşkil eden vakıaların gerçekleştiği konusunda kanaat oluşturulur. Bunun yanında talep dilekçesinde hangi hukuki sebeplere dayanıldığı, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesine ilişkin açık bir şekilde talep sonucu ve varsa ihtiyati haciz talep edenin kanuni temsilcisinin veya vekilinin imzası da yer almalıdır.

Dilekçede yer verilmesi gereken hususlarda eksiklik bulunması halinde, mahkeme duruma göre karar verir¹¹⁷⁴. İhtiyati haciz talep dilekçesinde mahkemenin adı, talep konusu ve değeri, vakıalar, deliller ve hukukî sebepler dışında kalanlardan herhangi birinin yazılmamış olması halinde, mahkemece, talepte bulunana eksikliğin tamamlanması için bir haftalık kesin süre verilir. Bu eksikliğin verilen kesin süre içerisinde tamamlanmaması halinde ihtiyati haciz talebi dikkate alınamaz (kıyasen HMK m. 119/2). Dolayısıyla ihtiyati haciz talep edenin ve varsa kanuni temsilcisinin adı soyadı (tüzel kişilerde unvanı), adresleri, talep edenin gerçek kişi olması halinde TC kimlik numarası ve açık bir şekilde talep sonucunun dilekçede yer almaması halinde, bu eksiklik, verilen kesin süre içerisinde giderilecektir. HMK m. 119/2 fıkrasında belirtilmeyen (ihtiyati haczi talep edilen geminin değeri hariç) eksiklikler ise, ihtiyati haciz talebinin incelenmesine engel teşkil etmeyen ve fakat tamamlanmadıkları takdirde kural olarak, talebin reddine neden olabilecek unsurlardır¹¹⁷⁵. Bu tür bir eksikliğin bulunması halinde, hâkim talebin reddine karar vermelidir.

İhtiyati haciz başvurusunda da tıpkı davada olduğu gibi, gerekli olan harçlar ile yargılama giderlerini karşılamak üzere gider avansının yatırılması gerekir¹¹⁷⁶. Bununla gibi deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen

¹¹⁷⁴ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 190.

¹¹⁷⁵ Bu eksiklikler için süre verilmesinin HMK m. 24 hükmünde öngörülen tasarruf ilkesine aykırılık teşkil ettiği yönünde bkz. Taş Korkmaz, Hülya ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. II**, s. 1159, 1160. Bununla birlikte imza eksikliği söz konusu ise, bu eksikliğin sonradan tamamlanması mümkün olmalı, sırf bu sebeple ihtiyati haciz talebi reddedilmemelidir.

¹¹⁷⁶ Davacı, yargılama harçları ile her yıl Bakanlıkça çıkarılacak gider avansı tarifesinde belirlenecek olan tutarı, dava açarken mahkeme veznesine yatırmak zorundadır. Gider avansı, her türlü tebligat ve posta ücretleri, keşif giderleri, bilirkişi ve tanık ücretleri gibi giderler için davacıdan alınan meblağı ifade eder (HMK m. 120; Yaz. İş. Yön. 205/1).

alacaklının, kural olarak 10.000 Özel Çekme Hakkı¹¹⁷⁷ “ÖÇH” (“*Special Drawing Right*” = “*SDR*”) tutarında teminatı vermesi zorunludur¹¹⁷⁸.

B. İhtiyati Haciz Talebinde Bulunma Zamanı

İhtiyati haciz başvurusunun ne zaman yapılmış sayılacağına ilişkin İİK ve TTK’da özel düzenleme bulunmamaktadır. Bu konuda da ihtiyati haczin niteliğine uygun düştüğü ölçüde HMK hükümleri uygulanmalıdır¹¹⁷⁹. Buna göre ihtiyati haciz başvurusu, ihtiyati haciz dilekçesinin tevzi edilerek kaydedildiği tarihte yapılmış sayılır (kıyasen HMK m. 118/1, Yaz. İş. Yön¹¹⁸⁰, m. 197/5)¹¹⁸¹.

Tevzi işlemi tamamlandığında, dosya hangi mahkemeye gönderilmiş ise o mahkemenin değişik işler kaydından¹¹⁸² numara alır (örn. 2022/165 D. İş) ve sistem tarafından aynı anda tevzi formu¹¹⁸³ düzenlenir. Gerçek kişilerin UYAP (Ulusal Yargı Ağı Projesi) Vatandaş Bilgi Sistemi üzerinden, tüzel kişi temsilcilerinin de UYAP Kurum Bilgi Sistemi üzerinden ihtiyati haciz başvurusunu yapabilmesi mümkündür. Bu durumda fiziksel ortamda mesai saati, elektronik ortamda ise saat 00.00’a kadar başvuru yapılabilir (Yaz. İş. Yön. m. 197/9, 10).

¹¹⁷⁷ Özel Çekme Hakları: İngilizce “*Special Drawing Rights*” ifadesinin kısaltması olup, SDR ile ifade edilir. SDR ilk kez 1970 yılında Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından meydana getirilmiş ve kuruluşun hesapları ve açacağı krediler SDR cinsinden ifade edilmeye başlanmıştır. Bu kullanımıyla SDR, hem bir uluslararası para birimi hem de yeni bir kredi türüdür. Kahraman, s. 97.

¹¹⁷⁸ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. aşağı. İkinci Bölüm, V.

¹¹⁷⁹ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 193.

¹¹⁸⁰ Bölge Adliye ve Adli Yargı İlk Derece Mahkemeleri ile Cumhuriyet Başsavcılıkları İdarî ve Yazı İşleri Hizmetlerinin Yürütülmesine Dair Yönetmelik (RG, 06.08.2015, S. 29347).

¹¹⁸¹ İhtiyati haciz dilekçesi harç ve gider avansının tahsil edilmesinden sonra tevzi edilir ve tevzi formunun bir örneği başvuru sahibine verilir (Yaz. İş. Yön. m. 197/2).

¹¹⁸² Değişik İşler kaydı, esas kayıtlarda tutulması gerekmeyen ihtiyati tedbir, delil tespiti gibi karar ve işlemlerin tutulduğu kayıttır. Bu kayıt; sıra numarası, talep tarihi, talep eden ile varsa karşı tarafın, adı ve soyadı veya unvanı, T.C. kimlik numarası, varsa ticaret sicil numarası ya da merkezî tüzel kişi kimlik numarası, talep konusu, karar numarası, kararın özeti ve tarihi ile düşünceler sütunlarından oluşur (Yaz. İş. Yön. m. 171/1(e), 177).

¹¹⁸³ Tevzi formu, dava veya işlerin hangi mahkemeye gönderildiğini gösteren ve başvuru sahibine verilen alındı belgesidir. Tevzi formu, dağıtım yapılan mahkemenin adını, dosyanın esas numarası ile esas numarasının verildiği tarih ve saati, dosya türünü, tarafların ad ve soyadlarını, davanın konusunu ve varsa ilişkili dosya numarasını içerir (Yaz. İş. Yön. 197/3).

C. İhtiyati Haciz Başvurusunda Bulunmanın Hukuki Sonuçları

İhtiyati haciz talebinde bulunulmasının yasal sonuçları konusunda kanunda açık düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle dava açılmasına bağlanan sonuçların¹¹⁸⁴ ihtiyati haciz başvurusunda da niteliğine uygun düştüğü ölçüde ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekir.

Gemilerin ihtiyati haczi özelinde ihtiyati haciz başvurusunda bulunulmasının maddi hukuk ile usul hukuku kapsamında sonuçları aşağıda ele alınmıştır¹¹⁸⁵.

1. İhtiyati Haciz Başvurusunun Maddi Hukuk Bakımından Sonuçları

Dava açılmasına bağlanan zamanaşımının kesilmesi, hak düşürücü sürelerin korunması, bazı şahıs varlığı haklarının malvarlığı haklarına dönüşmesi, karşı tarafın temerrüde düşmesi, iyiniyetin kötüniyete dönüşmesi gibi sonuçların gemilerin ihtiyati haczinde de gerçekleşip gerçekleşmeyeceğini duruma göre değerlendirmek gerekir.

Gemilerin ihtiyati haczine esas teşkil eden alacak grubu arasında (TTK m. 1352) şahıs varlığına ilişkin haklar yer almadığı için, gemilerin ihtiyati haczinde şahıs varlığına ilişkin hakların malvarlığına dönüştüğünden söz edilemez. Öte yandan ihtiyati haciz kararı çok defa borçlu dinlenmeden verilmekte olduğundan, başvuru tarihinde ve hatta karar ile birlikte iyiniyetin kötü niyete dönüşmesi de mümkün değildir. Bunun gibi karşı taraf çok kere kararın kendisine tebliğinden önce borçlu ihtiyati haczin varlığından dahi haberdar olmadığı için, borçlunun temerrüde

¹¹⁸⁴ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Kuru, **Usul**, C. II, s. 1648 vd.; Kuru / Aydın, C. I, s. 475 vd.; Üstündağ, **Yargılama**, 483 vd.; Taş Korkmaz, Hülya ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. II, s. 1169 vd.; Üstündağ, **Yargılama**, s. 483; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 378 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 344; Ayşe İrem Ufacık, **Medeni Usul Hukuku'nda Dava Açılmasının Maddi Hukuk Açısından Sonuçları**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2010, s. 35 vd.; Emre Kıyak, **Türk Hukuk Muhakemesinde Davanın Açılmasının Usul Hukukuna İlişkin Sonuçları**, Erzincan 2013, s. 35 vd.; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 304 vd.

¹¹⁸⁵ Genel olarak ihtiyati haciz talebinde bulunmanın sonuçları konusunda kapsamlı değerlendirmeler için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 192 vd.

düşmesinden de bahsedilemez. Dolayısıyla davaya bağlanan bu sonuçların doğup doğmadığı, ihtiyati haciz yargılamasının niteliği dikkate alınarak tespit edilecektir¹¹⁸⁶.

TTK m. 1326 hükmünde, gemi alacaklısı hakkı bakımından hak düşürücü sürelerin korunmasına ilişkin ihtiyati hacze sonuç bağlayacak şekilde özel düzenleme yapılmıştır. Buna göre gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren bir yıllık sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olursa, rehin hakkı bakımından bir yıllık hak düşürücü süre korunmuş olur¹¹⁸⁷.

Zamanaşımına ilişkin olarak da ihtiyati haczin icra takip işlemi olarak kabul edilmesi halinde, ihtiyati haciz kararı ve hatta ihtiyati haciz talebi ile birlikte zamanaşımı kesilmiş olacaktır¹¹⁸⁸.

2. İhtiyati Haciz Başvurusunun Usul Hukuku Bakımından Sonuçları

İhtiyati haciz başvurusunun maddi hukuk yanında usul hukuku bakımından da birtakım sonuçları bulunmaktadır. İhtiyati haczin usul hukukuna ilişkin sonuçlarını da dava açılmasının sonuçlarına paralel olarak ele almak mümkündür.

Buna göre ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte, kendisine başvuru yapılan mahkemenin talebi inceleme zorunluluğu doğar. Gerçekten de ihtiyati haciz başvuru şekli şartları taşımasa veya işin esası bakımından herhangi bir sebeple haksız olsa dahi, mahkemece ihtiyati haciz talebi konusunda bir karar verilmesi zorunludur. Zira gerek nihai hukuki koruma gerekse de geçici hukuki koruma bakımından, bu korumayı gerçekleştirme ödevini üzerine alıp, bireylere bizzat ihkaki hakkı yasaklayan devletin, talep konusu ne olursa olsun bu talebi değerlendirip, incelemesi ve onun hakkında bir karar vermesi gerekir. Aksi halde bizzat mahkeme ihkakı haktan imtina etmiş olur¹¹⁸⁹.

¹¹⁸⁶ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 194.

¹¹⁸⁷ Bu konuda detaylı değerlendirme için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, I, E, 2, b.

¹¹⁸⁸ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, F. İhtiyati tedbirler bakımından aynı yönde bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 899, 900. Aksi görüş için bkz. Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2469; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1273.

¹¹⁸⁹ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 194, 195.

Yine davada olduğu şekilde ihtiyati hacizde de ihtiyati haciz şartlarının mevcut olup olmadığı, ihtiyati haciz talebi yapıldığı anda araştırılır. Buna göre ihtiyati haciz talebi sırasında ihtiyati haciz şartları mevcut değilse, ihtiyati haciz talebi reddedilmelidir. Benzer şekilde söz konusu şartların yargılama sırasında da korunması aranır¹¹⁹⁰. Dolayısıyla geminin mülkiyeti yargılama sırasında TTK m. 1369 hükme aykırı olarak üçüncü kişiye devredilmişse ve söz konusu alacak hükmün birinci fıkrasının (c), (d) ve (e) bentlerinin kapsamına girmiyorsa, bu durumda artık gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi (daha doğru bir deyişle kararın icra edilmesi) mümkün değildir. Zira TTK m. 1369 hükmünde öngörülen şartlar sağlanmamıştır.

Bununla birlikte dava açılmasına bağlanan bazı sonuçlar ihtiyati haciz açısından geçerli olmaz. Gerçekten de davanın davalının rızası olmadıkça geri alınamaması (HMK m. 123) kuralının ihtiyati hacizde aynen uygulanması mümkün değildir. Zira dava ile ihtiyati haczin amaçları ve doğurduğu sonuçlar birbirinden farklıdır. Davanın geri alınmasına ilişkin yasak, dava ile artık, davanın çözümlenmesinde davalının da menfaati olmasından kaynaklanır. Zira yargılama sonucunda davanın haksızlığına hükmedilmesi halinde davacı tarafından aynı taleple tekrar dava açılabilmesi kesin hüküm olumsuz dava şartı nedeniyle mümkün olamaz. Böyle bir durumda açılan dava olumsuz dava şartı yokluğu nedeniyle reddedilir (HMK m. 114/1(i)). Bu nedenle davanın açılması ile davanın geri alınması yasağı kabul edilmiştir¹¹⁹¹. Oysaki ihtiyati hacizde henüz bir karar verilmeden menfaatler dengesi bakımından borçlunun menfaatini ihlal eden bir durum oluşmadığı için, alacaklı ihtiyati haciz talebini dilediği zaman borçlunun muvafakati aranmadan geri alabilmelidir¹¹⁹².

Benzer bir durum ihtiyati haciz talebinin genişletilmesi ve değiştirilmesi bakımından da söz konusudur. Zira davada talebin değiştirilmesi ve genişletilmesi

¹¹⁹⁰ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 195.

¹¹⁹¹ Kuru, **Usul**, C. II, s. 1648 vd.; Kuru / Aydın, C. I, s. 478; Üstündağ, **Yargılama**, 483 vd.; Taş Korkmaz, Hülya ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. II, s. 1188 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 385; Ufacık, s. 51; Kıyak, s. 132 vd.; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 307.

¹¹⁹² Nitekim Özkes de, ihtiyati haczin uygulanması için alacaklının talebinin gerektiği gerekçesiyle geri alma kabul edilmese dahi, ihtiyati haczin uygulanmasının talep edilmediği durumda aslında alacaklının, geri alma kabul edilecek şekilde kararı etkisiz kılabilmesinin mümkün olduğuna işaret etmektedir. Bu konuda bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 196. Bu konuda ayrıca bkz. Adana BAM, 9. HD., E. 2021/2064 K. 2021/1502 T. 21.12.2021.

yasağı yargılama süresince davacının tekrar tekrar farklı talepleri ile sürerek yargılamayı gereksiz yere uzatmasını engelleme amacı taşımaktadır¹¹⁹³. Oysaki ihtiyati hacizde yargılama çok kısa sürdüğünden ve çoğu zaman karşı taraf dinlenmeden karar verildiğinden, böyle bir yolu başvurulması çok defa fiilen mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte mahkemece ihtiyati haciz kararı verilmeden önce duruşma açılması kararı verilmişse, bu durumda alacaklının ihtiyati haciz dilekçesinden sonra iddia ve savunmasını değiştirmesi ya da genişletmesi mümkün olamayacaktır (HMK m. 319)¹¹⁹⁴. Buna karşılık HMK m. 124 hükmü kapsamında hükümde öngörülen şartlar gerçekleşmişse, taraf değişikliği ya da katılımına ihtiyati haciz bakımından da imkân tanınmalıdır. Nitekim İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin bir kararına¹¹⁹⁵ konu olayda, alacaklı gemiye sunulan tamir alacağının takibinin güvencesi için talep konusu gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmiş, ancak talebinde geminin maliki olduğu düşüncesiyle borçlu olarak sadece geminin yöneticisini göstermiştir. Sonrasında yapılan araştırmalarda taraf olarak gösterilen kişinin geminin malikinin olmadığı anlaşılmıştır. Alacaklı talebini, TTK m. 1369 hükmünün gereğine uygun olarak HMK m. 124 hükmü kapsamında geminin malikine yöneltmiştir. Mahkemece *“ihtiyati haciz dilekçesinde karşı taraf olarak ... denizcilik Ltd. Şti. gösterilmişse de, HMK m. 124/3 ve 4 hükmü uyarınca donatanı temsilen gemi kaptanı ...'ın da karşı taraf olarak eklenmesi Mahkememizce uygun görülmüştür”* şeklinde oluşturulan gerekçe ile, gemi üzerinde ihtiyati haciz talebi kabul edilmiştir¹¹⁹⁶.

¹¹⁹³ Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 809 vd.

¹¹⁹⁴ Buna karşılık Özekes, duruşma yapılmışsa, duruşmanın sonuna kadar, duruşma yapılmamışsa, karar verilinceye kadar ihtiyati haciz talebinin genişletilmesi ve değiştirilmesinin mümkün olduğu kanaatindedir. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 197. Kanaatimizce alacaklının ihtiyati haciz talebini, yargılamanın uzamasının engellenebilmesi için yargılamanın başında mümkün olduğunca belirlemesi gerektiğinden, tekrar tekrar talebini değiştirebilmesine ya da genişletebilmesine imkân tanınmamalıdır. Nitekim HMK m. 316/1(c) hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz bakımından basit yargılama usulü uygulanacağı için, HMK m. 319 hükmü gereğince ihtiyati haciz dilekçesinden sonra iddianın değiştirilmesi ve genişletilmesi mümkün değildir. Konuyu ihtiyati tedbirler bakımından 6100 sayılı Kanunun yürürlüğünden sonra değerlendiren Özekes, iddia ve savunmanın genişletilmesi ve değiştirilmesi yasağının geçerli olmadığı kanaatini taşımaktadır. Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2482.

¹¹⁹⁵ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2021/25 D. İş, K. 2021/25, T. 06.06.2021 (Karar yayımlanmamıştır).

¹¹⁹⁶ Söz konusu karar aleyhine borçlu tarafından yapılan istinaf başvurusu üzerine, İstanbul BAM 15. Hukuk Dairesi tarafından 2021/2319 E. 2021/1608 K. sayılı ve 14.09.2021 tarihli kararla istinaf talebi esastan reddedilmiştir.

Davanın açılmasına bağlanan sonuçlardan bir diğeri olan derdestlik açısından da ihtiyati haciz konusunun özel olarak değerlendirilmesi gereklidir. Dava derdest hâle geldikten sonra artık aynı dava tekrar açılmaz¹¹⁹⁷. Bunun için her iki davanın tarafları, dava konusu ve sebebinin aynı olması gerekir. Bu koşulların tümü mevcut ise, ikinci kez açılan dava, derdestlikten, yani dava şartı eksikliğinden reddedilir (HMK m. 114/1-ı)¹¹⁹⁸. Derdestlik nedeniyle ikinci davanın reddedilmesinin sebebi, usul ekonomisinin gerçekleştirilmesi, davacının dürüst olmayan davranışının önüne geçilmesi ve mahkemelerin aynı taleplerle boş yere meşgul edilmesinin engellenmesidir¹¹⁹⁹. Doktrinde mevcut bir dava ile ihtiyati haciz ya da ihtiyati tedbirin derdestlik oluşturmayacağı kabul edilmekle¹²⁰⁰ birlikte, mevcut ihtiyati haczin yapılacak ihtiyati haciz başvurusu için derdestlik oluşturup oluşturmayacağı konusunda bir açıklık bulunmamaktadır. Bu konuda *Özekes*, mevcut bir ihtiyati haciz talebi varken, tarafları, konusu ve sebebi aynı olan ikinci bir ihtiyati haciz talebinde bulunulmasının derdestlik için öngörülen amaçlara aykırılık teşkil edeceği kanaatindedir. *Yazar*'a göre aynı konuda iki defa yargılama yapılması usul ekonomisine aykırı olduğu gibi, bu hareket tarzında bulunan borçlunun iyiniyetinden de söz edilemez¹²⁰¹.

Buna karşılık Yargıtay, mevcut ihtiyati haczin yeni bir ihtiyati haciz bakımından derdestlik oluşturmayacağı kanaatindedir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına¹²⁰² konu olayda, ihtiyati haciz talep eden borçlunun sahibi olduğu yabancı bayraklı gemiye verilen yakıt bedelinin halen ödenmediğini, yakıt alacağını 6102 sayılı TTK'nın 1352. maddesi uyarınca deniz alacağı niteliğinde bulunduğunu, bu nedenle geminin ihtiyaten haczine karar verilmesini istemiştir. Mahkemece diğer

¹¹⁹⁷ Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 346.

¹¹⁹⁸ Taş Korkmaz, Hülya ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. II**, s. 1182, 1183.

¹¹⁹⁹ Üstündağ, **Yargılama**, s. 498; Süha Tanrıver, **Medeni Usûl Hukukunda Derdestlik İtirazı**, 2. Bası, Ankara 2007, s. 20; Vahit Doğan, "Türk Hukukunda Yabancı Derdestliğin Nazara Alınması", **Ergin Nomer'e Armağan**, C. 22, 2002/2, s. 138; Ersin Şekerci, "Medeni Usûl Hukukunda ve İdari Yargılama Usûlünde Derdestlik I", **Yargıtay Dergisi**, C.12, 1986/3, s. 208-209; Ömer Ulukapı, "Medeni Usul Hukukunda Derdestlik ve Sonuçları", **Yargıtay Dergisi**, 1995/4, s. 400-402; *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 199.

¹²⁰⁰ Şekerci, s. 215; Ulukapı, s. 411; *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 199.

¹²⁰¹ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 199, 200.

¹²⁰² Yargıtay 11. HD., E. 2014/589 K. 2014/4405 T. 7.3.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 19.12.2021.

gerekçeler yanında, ihtiyati haciz talep eden tarafın aynı alacak hakkında aynı şartlarda daha önce de ihtiyati haciz talebinde bulunduğu, buna kararın kesinleşmediğinden halen derdest olduğu, kararda belirtilen red gerekçesi ortadan kalkmadan yeniden ihtiyati haciz talep edilmesinin HMK'nın 114/1-1 ve 115/1 maddelerine aykırılık teşkil edeceği gerekçeleriyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar verilmiştir. Temyiz başvurusu üzerine dosya kendisine gelen 11. Hukuk Dairesi, “*HMK'nın 406/2. maddesi uyarınca ihtiyati haciz talebi bir dava değil geçici koruma tedbiri istemine ilişkin olması nedeniyle, mahkemenin, aynı alacak hakkında daha önce de ihtiyati haciz talebi bulunduğu ve buna ilişkin kararın kesinleşmediğinden HMK'nın 114. ve 115. maddeleri uyarınca derdestlik durumu bulunduğuna ilişkin gerekçesi yerinde değilse de ...*” ifadeleriyle derdestlik bakımından yerel mahkemenin gerekçesinin doğru olmadığına işaret etmiş, bununla birlikte sonuç bakımından kararı hatalı görmeyerek onamıştır.

Doktrindeki görüşlere paralel olarak kanaatimizce de mevcut bir dava ihtiyati haciz talebi bakımından derdestlik teşkil etmez. Kaldı ki gemilerin ihtiyati haczi bakımından esas hakkında dava açılmışsa ihtiyati haciz talebi TTK m. 1357 hükmü çerçevesinde sadece davayı gören mahkemeden istenebileceğinden burada derdestlik tartışmasının yapılması mümkün değildir. Benzer şekilde gemilerin ihtiyati haczi bakımından yetkili mahkeme TTK m. 1354 vd. hükümlerinde kesin olarak belirlendiği için alacaklının “*birinden olmazsa diğer mahkemeden karar alırım*” şeklinde birden çok mahkemeye başvurmasına büyük oranda mümkün olamayacaktır¹²⁰³. Ayrıca aynı alacak için aynı taraflar arasında aynı mahkemeden ihtiyati haciz talep edilirse, TTK m. 1375 hükmündeki şartlar gerçekleşmedikçe ihtiyati haciz talebi reddedilmelidir.

D. Gemilerin ihtiyati Hacinde Arabuluculuk

Arabuluculuğa ilişkin temel düzenleme olan 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu (“HUAK”)¹²⁰⁴, yürürlüğe girdiği tarihte

¹²⁰³ Bu durum, sadece, Türk bayraklı gemiler bakımından dava açılmadan önce sicil yeri, malikin veya kiracının yerleşim yeri ile geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesinin farklı olması ihtimalinde gündeme gelebilir. Bu konuda bkz. TTK m. 1354.

¹²⁰⁴ RG. T. 22.06.2012 S. 28331

esas itibariyle ihtiyari arabulucuk kabul edilmiş olmakla birlikte, HUAK'a 7155 sayılı Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun¹²⁰⁵, un 23. maddesi çerçevesinde eklenen 18/A maddesi ile, belli uyuşmazlıklar bakımından arabuluculuk dava şartı olarak zorunlu hale getirilmiştir¹²⁰⁶. Yine aynı Kanunun 20. maddesi ile TTK'ya 5/A maddesi eklenmiş ve ticari uyuşmazlıklarda arabuluculuk zorunlu hale getirilmiştir. İlgili hükme göre, TTK'nın 4. maddesinde ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır¹²⁰⁷.

TTK m. 5/A hükmünde de açıkça belirtildiği üzere arabuluculuk yoluna, ticari davalar bakımından başvurulması zorunludur. İhtiyati haciz dava niteliğinde olmadığından ihtiyati haciz talebinden önce arabuluculuk yoluna başvurulması gerekmez¹²⁰⁸. Kaldı ki zorunlu arabuluculuk, geçici hukuki koruma olan ihtiyati ihtiyati haczin niteliği ile de bağdaşmaz. Zira aksi yaklaşım, hak arama özgürlüğünün sınırlanması, etkin hukukî korumaya zarar verilmesi ve hakkı tehlikeye düşenin, buna engel olmak için hukuk düzeninden yardım istemesi yönündeki beklentisini boşa çıkarılmasına yol açar¹²⁰⁹. Dolayısıyla ihtiyati haciz (ve özellikle gemilerin ihtiyati haczi¹²¹⁰) bakımından zorunlu arabuluculuktan söz edilemez.

E. Yargılama Usulü

1. Genel Olarak

Gerek gemilerin ihtiyati haczi gerekse de genel olarak ihtiyati haciz (ve hatta tüm geçici hukuki korumalar) bakımından yapılacak yargılamanın kendine özgü

¹²⁰⁵ RG. T. 19.12.2018, S. 30630.

¹²⁰⁶ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Ömer Ekmekçi / Muhammet Özkes / Murat Atalı / Vural Seven, **Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk**, s. 2. Baskı, İstanbul 2019, s. 125 vd.

¹²⁰⁷ Ekmekçi / Özkes / Atalı / Seven, s. 287.

¹²⁰⁸ Ticari Uyuşmazlıklarda Dava Şartı Olan Arabuluculukta Taraf Vekilliği El Kitabı, Türkiye Barolar Birliği, Ankara 2019, s. 20; Ekmekçi / Özkes / Atalı / Seven, s. 194.

¹²⁰⁹ Muhammet Özkes, "Zorunlu Arabuluculukta Geçici Hukuki Korumaların Durumu", **İzmir Barosu Dergisi**, Ocak 2020, s. 266.

¹²¹⁰ Özkes, **Zorunlu Arabuluculuk**, s. 267.

birtakım özellikleri bulunmaktadır¹²¹¹. Geçici de olsa etkili bir hukuki korumanın temini açısından gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yargılamanın basit ve kısa sürede sonuçlanması gerekmektedir. Zira gemilerin niteliği itibarıyla yüzergezer araçlar olmasına bağlı olarak mahkemenin yargı yetkisinden kolaylıkla uzaklaşabilmesi, kararın gecikmesi nedeniyle ihtiyaç duyulan korumanın elde edilememesi riskini doğurur. Bu riskin önlenebilmesi için de, gemilerin ihtiyati haczi bakımından yargılamanın genel yargılamaya oranda kısa süre içerisinde sonuçlandırılması zorunludur.

İşte bu nedenlerle gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yargılama usulünde de farklı özellikler benimsenmiştir¹²¹². Bu özelliklerden biri, hukuki dinlenilme hakkı, diğeri de ispat bakımından karşımıza çıkmaktadır. Gemilerin ihtiyati haczinde deniz alacağının ispatına ilişkin hususlar yukarıda ele alınmıştır¹²¹³. Bu kapsamda aşağıda öncelikle gemilerin ihtiyati haczinde uygulanacak yargılama usulü değerlendirilecek, akabinde de hukuki dinlenilme hakkı bakımından genel yargılamaya göre özellik arz eden hususlar açıklanacaktır.

2. Gemilerin İhtiyati Hacinde Uygulanacak Yargılama Usulü

İhtiyati haciz talebi HMK m. 316/1(c) bendi çerçevesinde basit yargılama usulü ile incelenir¹²¹⁴. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından özel düzenleme yapan TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında farklı bir yargılama usulü öngörülmediği için¹²¹⁵

¹²¹¹ Geçici hukuki korumalara ilişkin bkz. Özkes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. III, s. 2435 vd.

¹²¹² Yargılama usulündeki bu farklılıklar diğer geçici hukuki korumalar bakımından da geçerlidir.

¹²¹³ Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 2.

¹²¹⁴ Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 610; Üstündağ, **İcra**, s. 413; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1694; Atalı ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. III, s. 2094; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 492; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 4656; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 202; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 589; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 608. İsviçre hukuku bakımından bkz. Yıldırım / Yıldırım, s. 405.

¹²¹⁵ Bununla birlikte, gemilerin ihtiyati haczinde yargılama usulü bakımından alacağın ispatına ilişkin TTK m. 1362 hükmünde, teminata ilişkin TTK m. 1363 hükmünde özel düzenleme yapılmıştır.

HMK m. 316/1(c) hükmünün gemilerin ihtiyati haczi bakımından da uygulanacağı hususunda tereddüt etmemek gerekir¹²¹⁶.

Basit yargılama usulünde yargılamanın nasıl işleyeceği HMK m. 316 vd. hükümlerinde düzenirken, bu yargılama usulünün temel özellikleri ve yazılı yargılama usulünden farklılaştığı yönler belirtilmiş; özellikle herhangi bir usul işleminin basit yargılama usulünde tâbi olduğu şekil, süre ve sair hususlarla ilgili olarak hüküm bulunmayan hallerde, yazılı yargılama usulüne ilişkin hükümlerin uygulanması istenmiştir (m. 322/1)¹²¹⁷. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından ise, TTK’da ihtiyati haciz yargılamasına ilişkin özel şartlar varsa bunlar dikkate alınacak, bu konuda özel düzenleme olmayan hallerde, sırasıyla İİK’nın ihtiyati hacze ilişkin yargılama usulü hükümleri, HMK’nın basit yargılamaya ilişkin hükümleri ile nihayet HMK’nın yazılı yargılamaya ilişkin hükümleri¹²¹⁸ göz önünde bulundurulacaktır.

Bu kapsamda deniz alacağına dayanan alacaklı, ihtiyati haciz dilekçesi ve eklerini mahkemeye sunarak gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edecektir¹²¹⁹. İhtiyati haciz yargılamasının tabi olduğu basit yargılama usulünde talep dilekçesinde gösterilen, ancak henüz sunmadıkları belgeleri mahkemeye sunmaları veya başka yerden getirtilecek belgelerin getirtilebilmesi amacıyla gereken açıklamayı yapmaları için ayrıca süre verilmesi öngörülmediği için, deniz alacaklısının tüm delillerini açık ve hangi vakıya ilişkin olduğunu belirterek sunması gereklidir (HMK

¹²¹⁶ Gemilerin ihtiyati haczinde (ve hatta genel olarak ihtiyati hacizde) basit yargılama usulünün öngörülmesinin sebebi, ihtiyati haczin kısa sürede karar bağlanması gerekliliğidir. Nitekim bu konuda Anayasa Mahkemesince 22.03.2021, 125/46 (RG. 13.02.2013, S. 28558) sayılı kararda “İtiraz konusu kural ile basit yargılama usulüne tâbi dava ve işlerde, davacı ve davalıya birer dilekçe ile iddia, savunma ve delillerini belirtme imkânı verilmiş olup, cevaba cevap ve ikinci cevap dilekçesi sunma imkânı tanınmamış olmakla, basit yargılama usulüne tabi davaların basit ve hızlı bir şekilde sonuçlanmasını sağlayarak adil yargılanma hakkına ve bireyin menfaatine hizmet ettiği açıkça anlaşılan bu sınırlandırmanın hakkın özüne dokunduğu ve hakkı anlamsız kılacak dereceye vardığı söylenemez. Açıklanan nedenlerle itiraz konusu kural, Anayasa’nın 2., 10. ve 36. maddelerine aykırı değildir” gerekçeleriyle Anayasa’ya aykırılık iddiasına dayalı iptal talebi reddedilmiştir. Bu konuda bkz. Atalı ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. III**, s. 2098.

¹²¹⁷ Atalı ve diğer., **Pekcanıtez Usul Hukuku, C. III**, s. 2092; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 590.

¹²¹⁸ Kanaatimizce geçici hukuki koruma olması sebebiyle, niteliğine uygun olduğu hallerde ihtiyati tedbire ilişkin HMK m. 389 vd. hükümleri de dikkate alınmalıdır.

¹²¹⁹ Genel ihtiyati haciz bakımından aynı yönde bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 409.

m. 318)¹²²⁰. Hatta delillerin celbi için aradan geçen zamanda geminin mahkemenin yargı çevresinden çıkması ihtimal dâhilinde olduğu için, delillerin mümkün olduğunca talep dilekçesine eklenmesi uygun olur. İhtiyati haciz yargılamasında kanunda öngörülen istisnalar saklı kalmak kaydıyla iddianın genişletilmesi veya değiştirilmesi yasağı ihtiyati haciz talebiyle, savunmanın genişletilmesi veya değiştirilmesi yasağı cevap dilekçesinin mahkemeye verilmesiyle başlar (HMK m. 319)¹²²¹.

Gemilerin ihtiyati haczinde mahkemenin talep hakkında değerlendirme yapabilmesi için, TTK m. 1363 hükmü çerçevesinde alacaklının 10.000 ÖÇH tutarında teminat yatırması zorunludur¹²²². Diğer bir deyişle, deyim yerindeyse mahkemenin dosyanın kapağını kaldırması için bu teminatın yatırıldığını tespit etmesi gereklidir¹²²³.

Mahkemece teminatın yatırıldığının tespit edilmesi üzerine ihtiyati haciz talebi incelenmeye başlanacaktır. Bu incelemede görev ve yetki konusundaki usule ilişkin şartlara öncelik verilmeli, bu şartların gerçekleştiğinin tespiti halinde yargılamaya devam edilmelidir¹²²⁴. Nitekim uygulamada da talebin esas bakımından incelenmesinden önce mahkemece, TTK m. 1354 vd. hükümleri çerçevesinde yetkili olup olmadığının tespiti için liman başkanlığı ile kıyı emniyeti genel müdürlüklerine müzekkere yazılarak geminin bulunduğu yer araştırılmaktadır¹²²⁵. Bu araştırma çerçevesinde mahkemenin yetkili olmadığının tespiti halinde, talep, öncelikle yetkisizlik nedeniyle reddedilmektedir.

Mahkemece usule ilişkin şartların gerçekleştiğine kanaat getirilmesi halinde alacaklının sunduğu ihtiyati haciz talep dilekçesi ile eklerinin borçluya tebliğ edilip edilmeyeceğine ve duruşma yapıp yapılmayacağına karar verilecektir (İİK m.

¹²²⁰ Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 612; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1699; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 4669; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 21; Atalı ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2098, 2099.

¹²²¹ Zira bu yargılama usulünde basit yargılama usulünde söz konusu olduğu şekilde, dava ve cevap dilekçesi dışında cevaba cevap ve ikinci cevap dilekçesi verilmez (HMK m. 317/3). Bu nedenle de taraflar, dava ve cevap dilekçesindeki ileri sürmesi gereken tüm hususlara yer vermelidir. Gemilerin ihtiyati haczinde de aynı durum söz konusudur.

¹²²² Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. aşağı. İkinci Bölüm, V.

¹²²³ Atamer, **C. IV**, s. 228.

¹²²⁴ Özkes / Erişir, s. 1259.

¹²²⁵ Bu konuda ayrıca bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 287, 288.

258/2)¹²²⁶. Borçluya tebligat yapıp dinlenmesi durumunda aradan geçen sürede borçlunun ihtiyati hacze konu gemiyi kaçırmaması ve böylelikle ihtiyati haciz kararını etkisiz kılması ihtimali varsa, mahkeme borçluyu dinlemeden, duruşmasız olarak ihtiyati haciz talebi hakkında karar vermelidir¹²²⁷. Böyle bir tehlikenin olmadığı durumda, mahkeme duruşma yaparak ihtiyati haciz talebini değerlendirecektir¹²²⁸. Bu ihtimalde mahkeme tarafları davetiye ile duruşmaya çağırıp duruşmada dinleyecektir. Duruşma yapılmasına karar verilmesi halinde, duruşma günü mümkün olan en kısa tarihe verilmelidir. Hatta gemilerin ihtiyati haciz yargılamasının niteliği dikkate alınarak Tebligat Yönetmeliği m. 5/1(b) hükmü çerçevesinde tebligatın, mahkeme memurları veya kolluk vasıtasıyla yaptırılması uygun olur.

Mahkemece duruşma yapılmasına karar verilmesi halinde, yargılama tek duruşmada tamamlanmalı ve bu duruşmada ihtiyati haciz talebi hakkında karar verilmelidir. Yapılacak duruşmaya her iki taraf gelmese veya taraflardan biri duruşmaya gelip yargılamayı takip etmeyeceğini bildirirse bile, HMK m. 150 hükmü çerçevesinde dosya işleminden kaldırılmamalı, dosyadaki mevcut bilgi ve belgeler çerçevesinde gerekli karar verilmelidir¹²²⁹. Zira her ne kadar HMK m. 320/4 hükmü dikkate alındığında, HMK'nın 150. maddesinin basit yargılamaya tabi davalar bakımından da uygulanacağı anlaşılsa da, ihtiyati haczin niteliği göz önünde

¹²²⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1042. Dolayısıyla ihtiyati haciz yargılamasının gösterdiği özellikler nedeniyle, bu yargılamada HMK m. 320/2 hükmünden farklı olarak duruşma açmadan önce usuli şartlar incelenmelidir.

¹²²⁷ Nitekim uygulamada da genellikle borçlu dinlenilmeden ihtiyati haciz kararı verilmektedir. Postacıoğlu, **İcra**, s. 714; Üstündağ, **İcra**, s. 487; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 46; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 203. Borçlunun mal kaçırma tehlikesi varsa duruşma açılmaması gerektiği hakkında bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1109. Alman hukukunda yanlış karar verme riskini bertaraf etmek açısından ihtiyati haciz kararı verilmeden önce genellikle duruşma yapıldığı yönündeki değerlendirmeler bkz. Deren Nevhis Yıldırım, “4949 Sayılı ve 17.7.2003 Tarihli Kanun İle Yapılan Değişiklik Çerçevesinde İhtiyati Haciz Kararlarının Hukuki Niteliği ve Kontrolü”, **YÜHFD** 2004 I/2, s. 433.

¹²²⁸ Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi bakımından duruşma açılması, ancak kanaat oluşması için mutlaka karşı tarafın dinlenmesi gerekliliğinin olduğu çok sınırlı durumlar için söz konusu olmalıdır. Nitekim *Atamer* de, gemilerin limanda kaldıkları sürelerin genellikle çok kısa olduğu, üstelik tebligat üzerine geminin limandan ayrılması ihtimali bulunduğu gerekçesiyle deniz alacakları için yapılacak ihtiyati haciz başvuruları bakımından İİK m. 258/2 hükmü uyarınca karşı tarafa tebligat yapılmasından ve duruşma açılmasından kaçınılması gerektiği kanaatindedir. *Atamer*, **C. IV**, s. 232, 233.

¹²²⁹ Postacıoğlu, **İcra**, s. 719.

bulundurulduğunda, mahkemece mevcut bilgi ve belgeler kapsamında karar verilmesi uygun olur¹²³⁰.

Gemilerin ihtiyati haczine adli tatil sırasında da karar verilebilir (HMK m. 103/1(a))¹²³¹. Adli tatil sırasında yargılama yapılması, deniz ticaretinin sürekliliği nedeniyle gemilerin ihtiyati haczinde özellikle önem arz etmektedir.

Gemilerin ihtiyati haczinde TTK ve İİK'nın ihtiyati hacze ilişkin hükümleri ile HMK'nın basit yargılamaya ilişkin hükümleri arasında özel düzenleme bulunmayan hallerde, yargılamaya yazılı yargılama usulüne ilişkin kurallar uygulanacaktır (HMK m. 322). Ancak bu durumda da yazılı yargılama usulüne ilişkin kurallara temkinli yaklaşılması gerekmekte olup, söz konusu kurallar ancak gemilerin ihtiyati haczi bakımından niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanmalıdır. Zira hâkim sadece bir tarafı dinleyerek ve onun delillerini değerlendirerek karar verebildiği için, yazılı yargılama usulüne ilişkin tüm kuralların ihtiyati haciz yargılamasının özellikleri dikkate alınmadan doğrudan uygulanması adil olmayan sonuçlara yol açabilir. Burada somut olaya ilişkin yargılamada söz konusu olabilecek durumlar, yargılamanın özellikleri dikkate alınarak ayrı ayrı değerlendirilmeli, bu değerlendirme sonucunda yazılı yargılamaya ilişkin soyut hukuk normunun somut olaya uygulanması hakkaniyete aykırı sonuçlara yol açmıyor ve yargılamaya hakim olan ilkeleri ihlal etmiyorsa, ancak o zaman somut olaya uygulanmalıdır.

Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczine ve genel ihtiyati hacze ilişkin, kanunda özel düzenleme bulunmayan durumlarda, yazılı yargılamaya ilişkin her bir hukuk normu, hakkaniyet ve yargılamaya hakim olan ilkeler çerçevesinde denetlendikten sonra, o normun yargılamaya uygulanıp uygulanmayacağına karar verilmelidir. Sözgelimi adi senetlerde sahtelik iddiası HMK m. 208 ve 209'da düzenlenmiş olup,

¹²³⁰ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 205. Benzer şekilde Özkes de, ihtiyati tedbirler bakımından, itiraz yargılamasına ilişkin HMK m. 394/4 hükmünün kıyasen uygulanarak hakimnin dosyayı işlemden kaldırmaması gerektiği kanaatindedir. Özkes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2483.

¹²³¹ “Mahkemece 28/03/2017 tarihli kararla, HMK 344. madde uyarınca temyiz talebinin reddine karar verilmiş ise de ihtiyati haciz talebinin reddine dair kararın 15.07.2015 tarihinde kaleme elden tebliğ alındığı, temyiz dilekçesinin 08.09.2015 tarihinde verildiği, HMK 103/1 gereği ihtiyati haczin adli tatilde görülecek işlerden olduğu, adli tatile tabi olmadığı, bu sebeple HMK 104'e göre sürelerin adli tatil sonrasına uzamayacağı anlaşılmakla ...” Yargıtay 11. HD., E. 2017/4707 K. 2017/6539 T. 23.11.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.12.2021.

adi senedin sahteliği iddiasıyla karşılaşan hâkim, belgenin mahkemeye verildiği tarihi yazıp, mühürleyerek saklanması için gerekli tedbirleri alacaktır (HMK m. 208/3). Adi senetteki imza veya yazı, sahibi tarafından inkâr edilirse bu konuda mahkemece bir karar verilene kadar, o senet herhangi bir işleme esas alınamaz (HMK m. 209/1); delil olarak da kullanılamaz¹²³². Adi senedin sahteliği iddiası üzerine yapılacak işlemler konusunda gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK, İİK ve HMK'nın basit yargılamaya ilişkin hükümleri arasında düzenleme yoktur. Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yargılama sırasında alacaklının dayandığı konşimento ya da tamir sözleşmesindeki kaptan imzasının sahte olduğu ileri sürüldüğünde, hâkim, ihtiyati hacze ilişkin karar duruşmasında sahteliği ileri sürülen bu belgelerin işleme esas alınamayacağına ilişkin HMK m. 209/1 hükmü çerçevesinde TTK m. 1362'de öngörülen yaklaşık ispat koşulu gerçekleşmediği gerekçesiyle ihtiyati hacze karar vermeyecek midir? Şüphesiz böyle bir yaklaşım, HMK m. 27/2(b) hükmünde öngörülen ispat hakkının ihlali sonucunu doğuracaktır. Dolayısıyla bu halde mahkemenin, konşimento ya da gemi tamir sözleşmesinin sahteliği hakkında bir karar verinceye kadar ihtiyati haciz hakkında bir karar vermemesi ya da TTK m. 1362 çerçevesinde talebin reddine karar vermesi söz konusu olmamalıdır¹²³³. Diğer bir deyişle, ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için öncelikle HMK m. 211 hükmü çerçevesinde senedin sahteliğine ilişkin inceleme yapılması beklenmemelidir. Mevcut belgeler kapsamında alacağın TTK 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında yaklaşık ispat şartı gerçekleşmişse, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmelidir.

¹²³² Bu konuda bkz. Kuru / Aydın, **C. I**, s. 676; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1791; Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 661; Ejder Yılmaz, **Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi C. III**, 4. Baskı, Ankara 2021, s. 3828; Güray Erdönmez, "Adi ve Resmi Senette Sahtelik İddiasının Hukuk Davalarına ve İcra Takiplerine Etkisi", **TBB Dergisi**, 2016/123, s. 151 vd.

¹²³³ Nitekim kanun koyucu tarafından ihtiyati tedbir yargılamasının gösterdiği özellikler dikkate alınarak ihtiyati tedbir talepleri bakımından HMK m. 209/3 hükmünde özel düzenleme getirilmiş ve senede dayanılarak verilmiş olan ihtiyati tedbirin, o senet hakkındaki sahtelik iddiasından etkilenmeyeceği ve gerektiğinde senet sahibinin haklarının korunması için yeni tedbirler talep edilebileceği hükmüne bağlanmıştır. Yılmaz, **HMK Şerhi C. III**, s. 3843. Benzer durum ihtiyati haciz bakımından da söz konusu olmalıdır. Buna karşılık doktrinde *Erdönmez*, bu hükmün sahteliği iddia edilen senede dayanılarak sahtelik iddiasından önce mahkemelerce verilmiş olan ihtiyati tedbirlere özgü olduğu ve ihtiyati hacizleri kapsamadığı kanaatindedir. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1792.

3. Gemilerin İhtiyati Haczinde Hukuki Dinlenilme Hakkı

a. Genel Olarak

Gemilerin ihtiyati haczinde hukuki dinlenilme hakkının anlaşılabilmesi için öncelikle söz konusu kavramın ne anlama geldiğini en azından genel hatları ile ortaya koymak gerekir. Zira ancak bu halde ihtiyati hacizde hukuki dinlenilme hakkının istisnai karakteri anlaşılabilir.

Hukuki dinlenilme hakkı, hem bir usul hukuku ilkesi hem de anayasada ve uluslararası sözleşmelerde teminat altına alınmış bir garantidir¹²³⁴. Gerçekten de Anayasa m. 36 hükmünde herkesin, meşru vasıta ve yollardan faydalanmak suretiyle yargı mercileri önünde davacı veya davalı olarak iddia ve savunma hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Bu yönüyle hukuki dinlenilme hakkı, Anayasa'nın 36. maddesindeki iddia ve savunma hakkının, medeni usul hukukunda ve hatta icra hukukunda yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır¹²³⁵. Benzer şekilde Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 6. maddesinde, *“Herkes davasının, medeni hak ve yükümlülükleriyle ilgili uyuşmazlıklar ya da cezai alanda kendisine yöneltilen suçlamaların esası konusunda karar verecek olan, yasayla kurulmuş, bağımsız ve tarafsız bir mahkeme tarafından, kamuya açık olarak ve makul bir süre içinde görülmesini isteme hakkına sahiptir”*¹²³⁶ ifadeleri ile, adil yargılanma hakkı

¹²³⁴ Hakan Pekcanitez, “Hukuki Dinlenilme Hakkı”, **Makaleler C. I**, 1. Bası, İstanbul 2016, s. 522; Hakan Pekcanitez, “Mukayeseli Hukukta Medeni Yargıda Verilen Kararlara Karşı Anayasa Şikayeti”, **Anayasaya Yargısı -12**, Ankara 1995, s. 270 vd.; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 583; Süha Tanrıver, “Hukuk Yargısı (Medeni Yargı) Bağlamında Adil Yargılanma Hakkı”, **TBB Dergisi**, Sayı 53, 2004, s. 204; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 208; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 863.

¹²³⁵ Postacıoğlu / Altay, **Usul**, s. 169; Yılmaz, **HMK Şerhi C. I**, s. 1025; Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 199; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 114. Anayasa ve uluslararası düzenlemelerde kaynağını bulan hukuki dinlenilme hakkına ilişkin HMK m. 27 hükmünde açık düzenleme yapılan kadar, bu hak, usul kanunlarında bir bütün olarak düzenlenmemiş, doktrinde kavram, genel olarak iddia ve savunma hakkı kavramı üzerinden açıklanmıştır. Nitekim HUMK m. 73 hükmünde de usulüne uygun olarak taraf teşkil edilmeden bir davada karar verilemeyeceğine ilişkin düzenleme ile hukukî dinlenilme hakkının bir unsuru hükme bağlanmıştır. Bununla birlikte iddia ve savunma hakkı, hukuki dinlenilme hakkına göre daha genel bir kavramdır. Bu konuda bkz. Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 509. Aynı yönde bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 151. İddia ve savunma hakkının hukuki dinlenilme hakkından daha dar bir kavram olduğu hakkında bkz. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 863. Bu konuda ayrıca bkz. Muhammet Özkes, **Medeni Usul Hukukunda Hukuki Dinlenilme Hakkı**, 1. Bası, Ankara 2003, s. 60.

¹²³⁶ Metin için bkz. <https://www.yargitay.gov.tr/documents/AIHM.pdf> Erişim tarihi: 25.12.2021.

kapsamında hukuki dinlenilme hakkı düzenlenmiştir¹²³⁷. Nitekim Anayasa ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesindeki düzenlemelere paralel olarak “Hukuki Dinlenilme Hakkı” başlıklı HMK m. 27’de, “*Davanın tarafları, müdahiller ve yargılamanın diğer ilgilileri, kendi hakları ile bağlantılı olarak hukuki dinlenilme hakkına sahiptirler. Bu hak; a) Yargılama ile ilgili olarak bilgi sahibi olunmasını, b) Açıklama ve ispat hakkını, c) Mahkemenin, açıklamaları dikkate alarak değerlendirmesini ve kararların somut ve açık olarak gerekçelendirilmesini içerir*” şeklindeki hüküm ile, hukuki dinlenme hakkı bütün yönleri ile düzenlenmiştir.

Görüldüğü üzere gerek ulusal gerekse de uluslararası düzenlemelerle teminat altına alınmış hukuki dinlenilme hakkı ile, bireyler için önemli bir yargılama garantisi temin edilmiştir¹²³⁸. Dolayısıyla hukuki dinlenilme hakkı maddi hukuktan kaynaklanan bir talep olmayıp, temelini anayasa ve uluslararası düzenlemelerde bulan, yargılama hukukunu ilgilendiren, yargısal bir temel haktır¹²³⁹. Bu hak ile, yargılama başladıktan sonra, yargılamaya katılanların dinlenilmesi, yargılamada eşit şekilde işlem görmeleri, iddia ve savunmada bulunma olanağının verilmesi amaçlanır¹²⁴⁰. Bu hak yargılamanın tüm süjelerine eşit olarak tanınır. Nitekim HMK m. 27 hükmünde taraf kavramından daha geniş bir şekilde davanın taraflarının, müdahillerin ve yargılamanın diğer ilgililerin, kendi hakları ile bağlantılı olarak hukuki dinlenilme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir¹²⁴¹.

¹²³⁷ Belirtelim ki hukuki dinlenilme hakkı adil yargılanma hakkına göre kavram itibariyle daha dar olmakla birlikte, adil yargılanmanın en önemli unsurunu teşkil etmektedir. Zira hukuki dinlenilme hakkı tanınmadıkça adil bir yargılamadan da söz edilemez. Bu konuda bkz. Hakan Pekcanitez, “Medeni Yargıda Adil Yargılama”, *İzmir Barosu Dergisi* 1997/2, s. 47, 48; Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 510; Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 192; Üstündağ, **Yargılama**, s. 262; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 862.

¹²³⁸ Pekcanitez, hukuki dinlenilme hakkının doğru karar verilmesi ve insan onurunun korunmasını amaçlayan bir ilke olduğu görüşündedir. Yazar’a göre insan onuru, davaya katılanları taraf olarak kabul etmeyi ve tartışmayı, konuşmayı ve yine dava sırasında hakkın tespiti için karşı karşıya getirerek gerçek bir tartışma ortamının sağlanmasını ve korunmasını gerektirir. Bu nedenle hukuki dinlenilme hakkının çiğnenmesi aynı zamanda insan onurun çiğnenmesi anlamına gelmektedir. Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 513. Aynı yönde bkz. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 863-864; Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 205; Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 60.

¹²³⁹ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 208.

¹²⁴⁰ Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 192. İlkenin tüm yargılama aşamalarında geçerli olduğu hakkında bkz. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 864.

¹²⁴¹ İlgili düzenleme çerçevesinde yargılama sonucunda menfaati etkilenecek herkese bu hakkın tanınması zorunludur. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 865. Pekcanitez, fer’i müdahillerin hukuki dinlenilme hakkının bulunmadığı görüşündedir. Yazar’a göre fer’i müdahil,

HMK m. 27 çerçevesinde düzenlenen hukuki dinlenilme hakkı üç unsurdan oluşmaktadır¹²⁴².

Hukuki dinlenilme hakkının ilk unsurunu, bilgilenme hakkı oluşturur (HMK m. 27/2(a))¹²⁴³. Bu hakkın sahibi, kendisi ile ilgili yargılama ve yargılamanın içeriği hakkında tam bir bilgiye sahip olmalıdır¹²⁴⁴. Bu bilgilendirme tebligat, davet ya da ilan yoluyla gerçekleştirilir. Bu şekilde usulüne uygun bir bilgilendirme yapılmadan yargılama yapılması, hukuki dinlenilme hakkının ihlali anlamına gelir¹²⁴⁵.

Hukuki dinlenilme hakkının ikinci unsurunu açıklama ve ispat hakkı oluşturmaktadır (HMK m. 27/2(b))¹²⁴⁶. Dolayısıyla hukuki dinlenilme hakkının gereği gibi temini, bilgilendirildiği hususlarda açıklama yapma, iddia ve savunmalarını ileri sürme ve bunları ispat etme hakkı tanınması ile sağlanır. Hukuki dinlenilme hakkının bu unsurunun kapsamına, yargılamanın temelini oluşturan vakıaların açıklanması,

yanında katıldığı tarafın açıklamalarına aykırı düşen açıklamalarda bulunamaz. Bu ise, kendisini gereği gibi savunabilme, hukuki dinlenilme hakkını kullanabilme imkânını vermez. Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 521. Fer'i müdahilin de kendi hakkıyla bağlantılı olarak hukuki dinlenilme hakkı olduğu yönünde bkz. Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 865-866.

¹²⁴² Hukuki dinlenilme hakkının unsurları konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 530 vd.; Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 200, 201; Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s.86-186; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 584 vd.; Yılmaz, **HMK Şerhi C. I**, s. 1033 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 151; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 113 vd.

¹²⁴³ Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 221; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 868; Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 207; Üstündağ, **Yargılama**, s. 261.

¹²⁴⁴ Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 87; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 114, 115.

¹²⁴⁵ “Hukuki dinlenilme hakkı, bilgilenme/bilgilendirme, açıklama yapma, yargı organlarındaki dikkate alınma ve kararların gerekçeli olması gibi hususları içerdiği açıktır. Bilgilenme hakkı, yargılamanın içeriğine dair tam bir bilgi sahibi olmanın yanında gerek karşı tarafın gerekse de yargı organlarının dosya içeriğine yapmış oldukları işlemleri öğrenmelerini kapsar. Bilgilenme/bilgilendirme hakkının etkin biçimde kullanılabilmesi için gönderilecek tebligat ve davetiyelerde kanunda öngörölmüş şekil şartlarına sıkı sıkıya uyulması gerekmektedir. Ayrıca bu hak sadece davanın başındaki iddia ve savunmalar açısından değil yargılamanın her aşamasında dikkate alınmalıdır. Bu kapsamda devam eden bir yargılamada tarafların açıklamaları için bilgilendirme yeterli olmayıp yargılamada yer alan diğer kişilerin (tanık, bilirkişi gibi) açıklamaları açısından da önemlidir. Bilgilenme hakkının usulüne uygun kullanımı ile tarafların haklarında öğrendikleri isnat ve iddialara karşı beyanda bulunabilme, davaya yönelik bilgi ve belge verebilme yani açıklama yapma hakkı da hukuki güvenceye bağlanmaktadır. Böylece davanın her iki tarafına eşit şekilde açıklama yapma hakkı tanınması ile adaletin görünür kılınması sağlanacaktır.” Yargıtay HGK., E. 2014/1766 K. 2017/336 T. 22.2.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2021.

¹²⁴⁶ Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 221; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 586; Yılmaz, **HMK Şerhi C. I**, s. 1052 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 152; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 874; Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 514; Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 106 vd.; Üstündağ, **Yargılama**, s. 262; Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 208; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 115.

bunların ispatlanması ve bunlara ilişkin hukuki sebeplerin ortaya konulabilmesi girmektedir¹²⁴⁷. Zira ancak bu imkânlar sağlanırsa, medeni usul hukukunda amaçlanan maddi gerçeğe ulaşılmış olur.

Hukuki dinlenilme hakkının bir diğer unsuru da, mahkemenin, açıklamaları dikkate alarak değerlendirmesi ve kararların somut ve açık olarak gerekçelendirilmesidir (HMK m. 27/2(c))¹²⁴⁸. Diğer bir deyişle, mahkeme karar vermeden önce, taraflarca iddia ve savunma bağlamında ileri sürülen davanın esasını oluşturan tüm olgular ile onları ortaya koymaya yarayan ispat araçlarını dikkate almalı, değerlendirmeli ve tartışmalı, gerekçe kısmında da bu tartışmanın sonucunu belirtmelidir¹²⁴⁹. Dolayısıyla mahkemenin açıklamaları şeklen dikkate alması yeterli olmayıp, tam olarak değerlendirme yapması da gerekir. Bu değerlendirmenin yapıldığı da ancak kararın gerekçesinden anlaşılabilecektir¹²⁵⁰. Gerekçe içermeyen karar, hukuki dinlenilme hakkının ihlalini oluşturur¹²⁵¹. Nitekim İİK m. 258/3 hükmünde önemine binaen “*İhtiyati haciz talebinin reddi kararı gerekçeli olarak verilir*” düzenlemesine yer verilmiştir¹²⁵².

Sonuç olarak, temelini anayasa ve uluslararası sözleşmelerde bulan hukuki dinlenilme hakkının gereği gibi sağlandığından söz edilebilmesi için, yargılamanın

¹²⁴⁷ Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 200, 201.

¹²⁴⁸ Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 549 vd.; Kuru / Aydın, **C. I**, s. 587; Kuru, **Medeni Usul Hukuku**, s. 222; Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 201; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 153; Erdönmez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, s. 879 vd.; Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 107; Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 208; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 115, 116.

¹²⁴⁹ Tanrıver, **Adil Yargılanma Hakkı**, s. 209.

¹²⁵⁰ Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 551; Pekcanitez, **Anayasa Şikayeti**, s. 272-273; Yılmaz, **HMK Şerhi C. I**, s. 1101.

¹²⁵¹ “*Mahkemelerin her türlü kararlarının gerekçeli olarak yazılması Anayasa hükmüdür (TCA m. 141/3). Mahkemenin, tarafların açıklamalarını dikkate alarak değerlendirmesi ve kararların somut ve açık olarak gerekçelendirilmesi hukuki dinlenilme hakkının da (HMK m. 27) gereğidir. Yargı organları her iki tarafın iddia ve savunmaları ile delillerini değerlendirip, sabit görülen maddi vakıaları ve bunlardan çıkardıkları sonuç ve hukuki sebepleri gerekçelerine yansıtmalıdırlar.*” Yargıtay 2. HD., E. 2016/18542 K. 2017/2206 T. 2.3.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2021.

Gerekçenin hukuki dinlenilme hakkının teminatı olduğu yönünde bkz. Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 551; Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 153.

¹²⁵² Kanaatimizce böyle bir düzenlemeye yer verilmeseydi dahi, HMK m. 27 hükmü gereği mahkeme kararlarının gerekçeli olması zorunludur. Bununla birlikte uygulamada mahkemelerin gerekçesiz ya da matbu gerekçelerle karar verme eğiliminin yüksek olması nedeniyle, ihtiyati haciz bakımından böyle bir düzenleme yapılması yerinde olmuştur.

süjelerine, hakka ilişkin yukarıda açıklanan üç unsurun temin edilmesi gerekir. Ancak bu halde hakkın etkin bir şekilde tanındığından söz edilebilir.

b. İhtiyati Haciz Yargılamasında Hukuki Dinlenilme Hakkı

Yukarıda açıklandığı üzere anayasa ve uluslararası sözleşmelerle teminat altına alınan hukuki dinlenilme hakkı, dava dışında geçici hukuki korumalar bakımından ve hatta icra hukukunda uygulama alanı bulur¹²⁵³. Bu sebeple bu hak, ihtiyati haciz yargılamasında ve ihtiyati haczin icrasında da, yargılamanın taraflarını koruyucu temel yargısal haklardan biridir¹²⁵⁴.

Bununla birlikte ihtiyati haciz yargılamasında hukuki dinlenilme hakkı davaya göre birtakım farklılıklar gösterir. Zira belli durumlarda ihtiyati haczin sonuçsuz kalmasını engellemek için ihtiyati haciz kararı karşı taraf dinlenilmeden de verilebilmektedir. Nitekim İİK m. 258/2 hükmünde kanun koyucu, ihtiyati haczin amacı ile menfaatler dengesini dikkate alarak, “*Mahkeme iki tarafı dinleyip dinlememekte serbesttir*” düzenlemesine yer vermiştir¹²⁵⁵.

Gerçekten de ihtiyati haciz kararı ile amaçlanan, ihtiyate hacze konu malvarlığının (gemilerin ihtiyati haciz bakımından geminin) kaçırılmasını engellemek ve böylelikle alacağın (deniz alacağının) takibini güvence altına almaktır. Söz konusu kararın borçlunun dinlenilmesinden sonra verilmesi halinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verileceğini anlayan kötünietli borçlular, gemiyi mahkemenin yargı çevresi dışına çıkararak kararın icra edilmesini kolaylıkla engelleyebilecek ya da karar verilse dahi borçlunun gemiyi kaçırmayı nedeniyle bu karar etki doğuramayacaktır. İşte bu nedenle borçlunun malvarlığını kaçırma riskinin olduğu durumlarda (ki

¹²⁵³ Nitekim HMK m. 27 hükmünde hukuki dinlenilme hakkının sadece taraflara değil, ilgililere tanınması, hukuki dinlenilme hakkının ihtiyati haciz yargılamasında ilgililer bakımından da geçerli olduğunu göstermektedir. Bu konuda ayrıca bkz. Özekes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 212-219, 274; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 209; Türkel, s. 184.

¹²⁵⁴ Türkel, s. 184.

¹²⁵⁵ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 714; Üstündağ, **İcra**, s. 409, 410; Kuru, **El Kitabı**, s. 1042; Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 551, dn. 63; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 351; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 27; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 209; Yıldırım / Yıldırım, s. 405; Deynekli / Saldırım, s. 61; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3988, 4058; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 549; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 492.

gemilerin ihtiyati haczinde hemen daima bu risk bulunmaktadır), ihtiyati haciz kararı borçlu dinlenilmeden verilebilmektedir.

İhtiyati hacizde bir yandan alacaklının hukuki korunma talebi, diğer yandan da borçlunun hukuki dinlenilme hakkı karşı karşıya gelmektedir. Bu menfaatlerin dengelenmesinde ihtiyati haczin amacı da dikkate alındığında, borçlunun hukuki korunma hakkına öncelik verilmesi gerekmekte, alacaklı ile borçlu arasındaki menfaat dengesi bu şekilde sağlanmaktadır¹²⁵⁶.

Dolayısıyla İİK m. 258/2 hükmü çerçevesinde HMK m. 27 hükmünde öngörülen hukuki dinlenilme hakkı belli yönlerden yumuşatılmıştır¹²⁵⁷. Bununla birlikte hukuki dinlenilme hakkının ihtiyati hacizde esnetilmesi, bu haktan tümüyle vazgeçildiği anlamına gelmemektedir¹²⁵⁸. Burada sadece ihtiyati haczin etkinliğinin sağlanabilmesi açısından bu hak, bazı açılardan değişik uygulanmaktadır. Sözgelimi normal yargılamada öncelikle tarafların usulüne uygun olarak davet edilip, yargılamaya katılmaları sağlandıktan sonra karar verilirken, burada önce karar verilerek ihtiyati haczin etkinliği temin edilmekte, sonrasında, borçlu davet edilerek yargılamaya katılması sağlanmaktadır. Yani, kanun koyucu burada borçluyu dinlenilmesinden önce gerekli tedbirin alınmasını, akabinde borçlunun dinlenilmesini öngörerek menfaat dengesini bu şekilde tanzim etmiştir¹²⁵⁹.

Öte yandan gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz talebinin incelenebilmesi için alacaklıdan TTK m. 1363 hükmü çerçevesinde 10.000 ÖÇH teminat alınması da, başlangıçta dinlenmeyen borçlunun menfaatini korumak bakımından önem arz etmektedir. Böylelikle borçlu dinlenilmeden verilen haciz kararının haksız olması halinde, söz konusu teminat borçlunun zararlarının karşılanması bakımından güvence teşkil etmektedir. Dolayısıyla kanun koyucu bir yandan borçlunun dinlenilmeden haciz kararı verilmesine müsaade ederek ihtiyati haczin etkinliğini temin ederken,

¹²⁵⁶ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 210.

¹²⁵⁷ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 210.

¹²⁵⁸ Pekcanitez, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 551, dn. 63; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 210; Türkel, s. 184.

¹²⁵⁹ Özkes, **Hukuki Dinlenilme Hakkı**, s. 216, 217; Türkel, s. 185.

diğer yandan da borçlunun olası zararını güvenceye bağlayarak hassas denge kurmaya çalışmaktadır¹²⁶⁰.

Diğer yandan alacaklının başvurusu üzerine ihtiyati haciz talebi ve talebin dayanağını oluşturan belgeler çerçevesinde, TTK m. 1362 hükmü doğrultusunda alacaklının alacağının TTK m. 1352’de sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil sunamaması halinde talebin reddedilmesi de, borçlunun menfaatlerini koruyucu görev üstlenmektedir. Benzer şekilde, mahkeme dosyaya sunulan belgeler kapsamında borçlu dinlenilmeden alacağın deniz alacağı olduğu ve parasal değeri konusunda kanaat oluşturamıyorsa ya da talep hakkında bir karar verilmesi için borçlunun dinlenilmesi zorunlu ise, bu durumda karar vermeden önce borçluyu dinlemesi gerekir¹²⁶¹. Özellikle alacağın zamanaşıma uğradığı dosyadaki belgelerden anlaşılmakta ise, mahkemece bu husus re’sen göz önünde bulundurulamayacağından talep hakkında bir karar verilmeden önce borçlunun dinlenmesi gerekir.

İhtiyati haciz kararı verilmeden borçlunun dinlenmemiş olması durumunda, borçlunun karara karşı itiraz imkânı bulunmaktadır (TTK m. 1358; İİK m. 265)¹²⁶². Bu anlamda borçluya karara karşı itiraz imkânı tanınması da hukuki dinlenilme hakkının bir yansımasını oluşturmaktadır¹²⁶³. Böylelikle borçluya tebligat yapılmadan verilen karar ile etkin bir şekilde koruma sağladıktan sonra, borçluya karara karşı itiraz imkânı tanınarak kararı etkileyebilme, yargılamada yer alıp düşüncelerini açıklayabilme ve delil gösterme olanağı sunulmuş olmaktadır. Bu itirazlar üzerine mahkeme, söz konusu kararın hukuka uygunluğunu denetleme, eldeki deliller ile borçlunun savunmaları çerçevesinde kararını gözden geçirme imkânına sahip olmaktadır. Benzer şekilde itiraz üzerine verilen itirazın reddi kararı aleyhine istinaf yoluna

¹²⁶⁰ Genel ihtiyati hacizde alınan teminat bakımından benzer değerlendirmeler için bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 210.

¹²⁶¹ Buna karşılık *Türkel*, bu durumda borçlunun dinlenmesinin uygun olmayacağı, mahkemenin talebi reddetmesi gerektiği kanaatindedir. *Yazar’a göre mahkemece borçlu dinlenirse, ihtiyati haciz yargılaması çekişen haklar üzerinden ilerleyen bir yargılamaya dönüşür. Türkel, s. 185.*

¹²⁶² Yargıtay 15. HD., E. 2015/649 K. 2015/790 T. 17.2.2015; Yargıtay 23. HD., E. 2015/8490 K. 2015/7399 T. 19.11.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.08.2021.

¹²⁶³ Söz konusu itirazın silahların eşitliği bakımından denge fonksiyonu taşıdığı yönünde açıklamalar için bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 211.

başvurulabilmesi de hukuki dinlenilme hakkının sağlanması bakımından önem arz etmektedir. Zira kendi iddialarını ihtiyati haciz kararı veren mahkemeye dinletemeyen borçlu, ihtiyati haciz kararının uygunluğunu denetletme, bu kararın ortadan kaldırılması için üst mahkemede savunmada bulunabilme imkân elde edebilmektedir¹²⁶⁴.

c. Gemilerin İhtiyati Hacinde Hukuki Dinlenilme Hakkının Temini

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da, özellikle borçlunun gemisini o yerden uzaklaştırmasının muhtemel olduğu bütün hallerde, mahkeme, borçluyu dinlemeden gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verebilecektir¹²⁶⁵.

İhtiyati haczin etkinliğinin temini açısından (haklı olarak) borçlu dinlenmeden ihtiyati haciz kararı verilebilmesi nedeniyle göz ardı edilen borçlunun hukuki dinlenilme hakkı, ihtiyati haciz talebinin incelenebilmesi için teminat yatırılması, borçlunun karar sonrasında dinlenmesi ve karara karşı itiraz imkânı tanınması şeklinde düzenlemelerle dengelenmeye çalışılmaktadır. Ne var ki özellikle deniz ticaretinde gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının borçlunun ekonomik faaliyetleri üzerinde yarattığı ağır müdahale göz önüne alındığında, teminat ve ihtiyati hacze itiraz imkânı ile, borçlunun menfaatlerini tam olarak koruyacak düzeyde etkin bir hukuki

¹²⁶⁴ Bununla birlikte bölge adliye mahkemesi tarafından verilen karara karşı temyiz kanun yoluna başvurulabilmesi mümkün değildir (İİK m. 265/5, HMK m. 362/1(f)). İtiraz üzerine temyiz yoluna başvurulamamasının hukuki dinlenilme hakkını ihlal ettiği yönünde bkz. Türkel, s. 187.

Öte yandan İİK m. 265/5 hükmünün “İtiraz üzerine verilen karara karşı” şeklindeki lafzına bakıldığında, karara ihtiyati haciz sonrasında itiraz edildiği durumda istinaf yolunun açık olduğu anlamı çıkmaktadır. Bu durumda ancak ihtiyati haciz kararı verilirken dinlenmemiş borçlunun itiraz etmesi üzerine verilen itirazın reddi kararının borçlu tarafından istinaf edilebileceği sonucuna varılmaktadır. Oysaki borçlunun kararı istinaf edebilmesi için karar sırasında dinlenip dinlenmemesi önem taşımaz. Dolayısıyla ister karar verilirken dinlenip itiraz imkânı tanınsın, isterse daha sonra süresinde itiraz edilmiş olsun, her iki halde de bir itiraz söz konusu olduğundan istinaf kanun yolu da her iki durum bakımından da kullanılabilir. Aksi halde makul bir sebep olmaksızın ihtiyati haciz kararından önce dinlenen ile dinlenmeyen borçlu arasında ayırım yatırılmış olur. Bu konuda bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 6. Bası, İstanbul 2019, s. 330, 331. Aynı yönde bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 144, 145. Nitekim 22.07.2020 tarihli 7251 sayılı Kanun’un 50. maddesi çerçevesinde İİK m. 258/3, c. 2 hükmünde yapılan değişiklikle, yüzüne karşı aleyhinde ihtiyati haciz kararı verilen tarafın da istinaf yoluna başvurabileceği açıkça hükme bağlanmıştır. Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, V, B, 3, f.

¹²⁶⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 27.

dinlenilme hakkı sağlanamayacağı açıktır. Zira gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiği anda, borçlunun bilgisi dahi olmadan ve borcun miktarına bakılmaksızın bir anda ticari faaliyeti durdurulacaktır. Gerçekten de TTK hükümleri çerçevesinde çok küçük bir alacak için dahi devasa tanker üzerinden ihtiyati haciz kararı verilebilmesi mümkündür¹²⁶⁶. İşte bu nedenle özellikle gemilerin ihtiyati haczinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmeden borçlunun açıklama ve delil sunma hakkı son derece önemlidir.

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmeden önce borçluya tebligat yapılması, borçlunun gemiyi kaçırabilmesi ihtimali nedeniyle ihtiyati haczin etkinliğini ortadan kaldıracabilecekse de, gemi üzerinde ihtiyati haciz karar verilebileceği düşüncesinde olan borçlunun, alacaklı tarafından ihtiyati hacze başvurulmadan önce tedbiren geminin ihtiyati haczini engelleyebilmesi mümkün olmalıdır. Nitekim özellikle Alman hukukunda “önleyici koruma tedbiri” olarak ifade edilebilecek bir yolla, kendisine karşı ihtiyati haciz kararı alınacağını düşünen bir kimse, henüz kendisine karşı ihtiyati haciz talebinde bulunulmadan, ihtiyati haciz için yetkili olan mahkemeye başvurarak, sunacağı belgeler ve yapacağı açıklamalarla ihtiyati hacze engel olabilmektedir¹²⁶⁷. Benzer şekilde İngiliz hukuku başta olmak üzere Ortak Hukuk sistemini benimsemiş ülkelerde de, davalar bakımından, “*anti-suit injunctions*” olarak bilinen dava açmama tedbiri ile de¹²⁶⁸, bir tarafı, yabancı bir yargı mercii (mahkeme veya hakem heyeti) nezdinde yeni bir dava açmaktan ya da açılmış olan davaya devam etmekten men eden tedbir kararları alınabilmektedir¹²⁶⁹. Bu tebirler geçici hukuki koruma niteliğinde

¹²⁶⁶ Böyle bir durumda alacaklı tarafından yatırılacak 10.000 ÖÇH teminatın, büyük bir tankerin birkaç saatlik kazancını dahi karşılamayacağı açıktır.

¹²⁶⁷ Bu konuda bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 212, 213. Yazar bu talebin ihtiyati tedbire benzer bir talep olduğu, ancak alışılmış bir ihtiyati tedbir talebi olmadığı kanaatindedir.

¹²⁶⁸ Kuruma Kıta Avrupası hukukunu benimsemiş ülkelerde de başvurulmaktadır. Ahmet Bahadır Erkan, “Tahkim Lehine Hükmedilen Dava Açmama Emirleri (Anti-Suit Injunctions)”, **Tahkim Yargılaması Birinci Bölüm, Tahkim Okulu Panelleri Serisi C. II**, s. 294 vd.

¹²⁶⁹ Konu hakkında bkz. Trevor Hartley, “Comity and the Use of Antisuit Injunctions in International Litigation”, **The American Journal of Comparative Law**, C. 35, No. 3, s. 487 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, 8. Bölüm; Thomas Raphael, “Do As You Would Be Done By? System-Transcendent Justification And Anti-Suit Injunctions”, **LMCLQ**, 2016, s. 256 vd.; Erkan, s. 281-314. Bu tedbirlerin Ortak Hukukta doğduğu yönünde bkz. Faruk Kerem Giray, “Forum Shopping - Forum Non Conveniens Kavramları ile Anti-Suit Injunction Kararlarının Türk Milletlerarası Usul Hukukundaki Görünümleri”, **Adaletle Yönelmiş Bir Toplumsal Düzen Olarak Hukuk: Prof. Dr. Yasemin Işıktaç Armağanı**, İstanbul 2020, s. 884.

kabul edilmektedir¹²⁷⁰. Zira dava açmama tedbirleri geçici nitelik taşımakta ve münhasır yetki sözleşmesine ya da tahkim sözleşmesine aykırı şekilde açılan ya da açılması planlanan davanın engellenmesi suretiyle ortaya çıkmış veya çıkması muhtemel zararları önlemeyi hedeflemektedir¹²⁷¹.

Borçlunun hukuki dinlenilme hakkının korunması açısından büyük bir avantaj sağlayan “önleyici koruma tedbiri” mahiyetindeki bu yolun, özellikle gemilerin ihtiyati haczi bakımından uygulanmasına herhangi bir engel yoktur. Zira HMK m. 391 hükmünde, tedbire konu olan mal veya hakkın muhafaza altına alınması veya bir yedimeine tevdi ya da bir şeyin yapılması veya yapılmaması gibi, sakıncayı ortadan kaldıracak veya zararı engelleyecek her türlü tedbire karar verilebileceği düzenlenerek, verilebilecek tedbir kararı konusunda hâkimi sınırlayıcı bir hüküm sevk edilmemiştir¹²⁷². Diğer bir deyişle, HMK m. 391 hükmünde genel bir çerçeve çizilmiş, somut olarak ne tür bir tedbir kararı verileceği konusunda bir sınırlama getirilmemiştir¹²⁷³. Dolayısıyla mahkeme, somut olayın özelliklerine göre, ancak gerekçesini belirterek ve ne tür tedbir kararı verdiği de açık olmak kaydıyla her türlü tedbir kararı verebilir¹²⁷⁴.

Nitekim ihtiyati tedbirin teminat işlevi yanında, cebri icraya konu olabilecek verme, yapma, yapmama gibi tüm taleplerin ifasını tedbiren sağlama işlevi de bulunmaktadır¹²⁷⁵. Eda amaçlı ihtiyati tedbirler olarak anılan bu tedbir türünde¹²⁷⁶

¹²⁷⁰ Giray, s. 884. Ne var ki bu tedbirlere yalnızca mahkemeler tarafından hükmedilmemekte, her ne kadar nitelik olarak mahkemelerin hükmettikleriyle aynı olmasa da milletlerarası yatırım tahkimi ve milletlerarası ticari tahkim kapsamında hakem heyetleri tarafından da hükmedilebilmektedir. Bkz. İlyas Gölcüklü, **Milletlerarası Tahkimde Dava Açma Yasakları**, İstanbul 2018, s. 150 vd.; Erkan, s. 286. Bu konuda bkz. The Angelic Grace [1995] 1 Lloyd’s Rep 87.

¹²⁷¹ Erkan, s. 285.

¹²⁷² Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 16.

¹²⁷³ Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 18, 19; Özkes / Erişir, s. 1237. Her ne kadar hükümde tedbir konusunda sınırlama öngörülmemişse de, şüphesiz hâkim, davanın esasını çözer şekilde tedbir kararı veremez. Kuru, **C. IV**, s. 4312 vd.; Kuru / Aydın, **C. II**, s. 1277; Özkes ve diğer., **Pekantez Usul Hukuku**, **C. III**, s. 2509; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5288; Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 845; Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 385; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **Medeni Usul Hukuku**, s. 610; Görgün / Börü / Toraman / Kodakoğlu, **Medeni Usul Hukuku**, s. 726.

¹²⁷⁴ Özkes ve diğer., **Pekantez Usul Hukuku**, **C. III**, s. 2501; Yılmaz, **HMK Şerhi C. IV**, s. 5288; Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 385.

¹²⁷⁵ Kuru, **C. IV**, s. 4312 vd.; Akyazan, s. 4; Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 15; Özkes ve diğer., **Pekantez Usul Hukuku**, **C. III**, s. 2508; Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 386.

¹²⁷⁶ Doktrinde ihtiyati tedbirler, teminat amaçlı, düzenleme amaçlı ve eda amaçlı ihtiyati tedbirler olmak üzere üç kategoride değerlendirilmektedir. İhtiyati tedbir türleri hakkında kapsamlı bilgi için bkz.

ihtilâf konusu olan hakkın geçici olarak ifa edilmesi, mahkemece tedbiren bir şeyin verilmesi, bir işin yapılması veya yapılmaması gibi taleplerin geçici olarak gerçekleştirilmesi mümkün olabilmektedir (HMK m. 391)¹²⁷⁷. Dolayısıyla bir şeyin yapılmaması da eda amaçlı tedbirlere konu olabilmektedir¹²⁷⁸. O halde alacaklı, geçici bir süre de olsa, tedbire konu fiili yapmama yükümlülüğü altına sokulmuş olacaktır.

Gemilerin ihtiyati haczinde borçlunun hukuki dinlenilme hakkının korunabilmesi açısından, borçluya gemisi ihtiyaten haczedilmeden önce, haksız ihtiyati haciz nedeniyle sakıncanın yahut ciddi bir zararın doğacağına ilişkin açıklama hakkı verilerek, bu konuda (eda amaçlı) tedbir kararı alabilmesine imkân tanınmalıdır¹²⁷⁹. Zira olası bir haksız ihtiyati haciz halinde, ihtiyati haczin kaldırılmasına kadar az veya çok bir zaman geçmektedir. Geçen bu zaman içerisinde gemi malikinin ticari faaliyeti tümüyle duracak, gemi üzerinde ihtiyati haciz kalkana kadar gemi maliki üçüncü kişilere karşı önceden girdiği hukuki ilişkilerden doğan yükümlülüklerini yerine getiremeyecektir¹²⁸⁰. Haksız ihtiyati haciz nedeniyle gemi maliki bu zararlarını, açacağı bir tazminat davasında ihtiyati haciz talep edenden talep edebilecekse de, meydana gelen zararın boyutu karşısında ihtiyati haciz talep edenin ödeme güçlüğü içerisinde olması, gemi malikinin uğradığı zararın karşılanamamasına yol açabilecektir¹²⁸¹.

Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 13 vd; Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 170, 171; Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2501 vd.; Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 348 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 702.

¹²⁷⁷ Özekes ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 2501. Davalının hem bir edimi yerine getirmesini (maddi durumun ortadan kaldırılması) hem de bir davranıştan kaçınmasını (mevcut durumun muhafaza edilmesi) konu edinen ihtiyati tedbir kararı, hukuki niteliği itibarıyla eda tedbidir. Özekes / Erişir, s. 1242. Bu tedbirleri asıl dava sonucunu öne çekme yasağı kapsamında değerlendiren görüşler ve eleştirisi için bkz. Erişir, **İhtiyati Tedbir** s. 378 vd.

¹²⁷⁸ Akyazan, s. 4; Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 40; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 702; Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 235.

¹²⁷⁹ Genel icra hukuku bakımından bkz. Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 37, 38; Özekes / Erişir, s. 1241, 1242. *Yazarlar* zaruret halinde bu tedbire hükmedilmesinin mümkün olduğu düşüncesindedir. Bu tedbir türünde ihtiyati hacizden farklı olarak teminat amacı ön planda olmayıp, belli bir aşamaya kadar alacaklının zararın halinin giderilmesi hedeflenmektedir.

¹²⁸⁰ Bu durum şüphesiz sürekli akış halinde olan deniz ticaretini de sekteye uğratmaktadır.

¹²⁸¹ Esasen burada borçlu olmadığını düşünen gemi malikinin menfi tespit davası açması gerekir. Ne var ki uyumsuzluk hakkında çok kısa sürede karar verilmesinin zorunlu olduğu hallerde hukuki koruma, ancak belirli bir süre içinde, hatta belirli bir süreye kadar sağlanabilir. Böylesine acil bir durumda, davanın günler içinde tamamlanması mümkün değildir. Zamanla yarışılan bir dönemde oluşan hukuki koruma boşluğunu dolduracak eldeki tek hukuki koruma aracı, eda tedbidir. Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 398, 400.

Öte yandan ihtiyati haczin yol açacağı ağır müdahale, bazı kötünietli kişiler tarafından gemi maliki üzerinde baskı aracı olarak kullanılmakta¹²⁸², geminin ihtiyaten haczedileceğine yönelik tehditle gemi maliki haksız şartlarla sulhe zorlanmaktadır. Oysa yukarıda önerdiğimiz yolun uygulanması halinde, gemi malikinin kötünietli alacaklıya karşı, geminin ihtiyati haczini tedbiren yasaklama kararı alabilmesine imkân tanınmış olacaktır.

Nitekim Özekes de, “önleyici koruma talebi” şeklindeki bu talebin hukukumuzda uygulanmasına açıkça engel olacak bir hükmün olmadığına işaret ederek, bu kurumun haksız ihtiyati haciz taleplerine engel olmak bakımından yararlı bir işlevi olacağı görüşündedir¹²⁸³. Yazar, ihtiyati hacizde yetki kurallarının kesin yetki şeklinde belirlenmemiş olmasına bağlı olarak, önleyici korumanın elde edildiği mahkeme ile alacaklının ihtiyati haciz talep ettiği mahkemenin çoğu kez farklı olması nedeniyle, bu yola başvurulsa dahi, istenilen faydanın sağlanamayacağı düşüncesindedir¹²⁸⁴. Oysaki gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkeme sınırlı şekilde belirlendiği ve bu sınırlı mahkemelerinin yetkisinin de kesin yetki kuralları ile düzenlendiği dikkate alındığında, genel ihtiyati haciz bakımından söz konusu olabilecek bu sakınca, gemilerin ihtiyati haczinde gündeme gelmeyecektir.

Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczini engelleyici şekilde bir tedbire karar verilmesinde yasal bir engel bulunmamaktadır. Bununla birlikte, her durumda bu tedbire başvurulması da mümkün olmamalıdır. Her şeyden önce bu tedbire karar verilmesi bakımından borçlunun zaruret halinde bulunduğu tespiti gerekir¹²⁸⁵. Bu şart, geminin ihtiyaten haczinde somut olayın özelliklerine göre hâkim tarafından tespit edilecektir. Tedbire hükmedildiğinde alacaklının telafisi güç veya imkânsız zararlara uğratılabileceği gerçeği karşısında, tedbir yargılamasında hakim her iki tarafın menfaatlerini değerlendirmeli, bu menfaatleri adeta hassas bir tartıda

¹²⁸² Gemilerin ihtiyati haczinin donatan üzerinde son derece etkili bir silah olduğu yönünde bkz. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.1. Hill, **Arrest**, s.1; Verstrepen, s. 131; Ruiz Abou –Nigm, s. 2; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 3. Donatanı teminat göstermeye zorlama mekanizması olduğu yönünde bkz. Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4015. İhtiyati haczin baskı aracı olarak kullanılamayacağı yönünde bkz. Özekes / Erişir, s. 1251, 1252; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1090.

¹²⁸³ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 213.

¹²⁸⁴ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 213.

¹²⁸⁵ Özekes / Erişir, s. 1245.

tartmalıdır. Eda tedbirine hükmedildiğinde deniz alacaklısının uğrayacağı zararlar ile, bu tedbire hükmedilmediği halde borçlunun uğrayacağı zararlar karşılaştırılmalı, menfaatlerin tartılmasında borçlunun menfaatleri ağır basıyorsa, bu tedbire hükmedilmelidir¹²⁸⁶. Özellikle çok küçük miktartlı alacaklar bakımından çok büyük gemilerin ihtiyati haciz riski varsa, borçlunun menfaatlerinin ağır bastığı söylebilir¹²⁸⁷. Bu menfaat dengesinin temini bakımından karar verilirken, mümkün mertebe deniz alacaklısı da dinlenmelidir¹²⁸⁸. Böylelikle deniz alacaklısının hukuki dinlenilme hakkı da gözetilmiş olur.

Diğer yandan tedbir kararı ile borçlunun menfaatlerini gözetten hâkim, tarafların menfaatlerini dengelemek bakımından tedbir kararını süreye bağılı olarak da verebilir¹²⁸⁹. Bu süre borçlunun içinde bulunduğu zaruret hali dikkate alınarak hâkim tarafından takdir edilmelidir.

Bunun gibi tedbir yoluyla geminin ihtiyati haczine engel olunmak isteniyorsa, borçlunun teminat göstermesi de aranmalıdır¹²⁹⁰. İhtiyati tedbir bakımından bu konuda hakime çok geniş takdir yetkisi tanındığından hâkim, haksız çıktığı takdirde karşı tarafın ve üçüncü kişilerin bu yüzden uğrayacakları muhtemel zararlara karşılık bir teminata hükmedecektir (HMK m. 392). Bu miktarın olası deniz alacağı ve ferileri dikkate alınarak belirlenmesi uygun olur.

Sonuç olarak, gemilerin ihtiyati haczinde borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini açısından, aleyhine ihtiyati haciz istenebilecek kişi tarafından yapılan başvuru ile, HMK m. 391 hükmü çerçevesinde şartları oluşmuşsa eda amaçlı ihtiyati tedbir kararı verilebilmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır.

¹²⁸⁶ Özekes / Erişir, s. 1254; Erişir, **İhtiyati Tedbir**, s. 215.

¹²⁸⁷ Özellikle deniz alacaklısının ihtiyati tedbir talep ederken yatıracağı 10.000 ÖÇH teminatın, büyük gemilerin günlük kazancının çok altında alacağı dikkate alındığında, borçlunun menfaatlerinin korunması gerektiği daha açık bir şekilde görülmektedir.

¹²⁸⁸ Öte yandan bu sayede tartışma konusu olan deniz alacağının miktarı da tespit edilmiş olur. Zira bu miktar ihtiyati tedbir kararı verilirken alınacak teminat bakımından belirleyici olacaktır.

¹²⁸⁹ Gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu çok kere zorunluluk arz eder.

¹²⁹⁰ Genel olarak eda tedbirleri bakımından bkz. Özekes / Erişir, s. 1257.

F. İhtiyati Haciz Kararı ve İçeriği

1. İhtiyati Haciz Talebi Üzerine Verilecek Karar

İhtiyati haciz yargılaması sonunda mahkemenin alacağın deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında kanaate sahip olması (bu hususların yaklaşık olarak ispat edilmesi) halinde, alacaklının ihtiyati haciz talebinin kabulüne¹²⁹¹, aksi halde ise talebin reddine karar verilecektir¹²⁹².

Mahkemede ihtiyati haciz talebine esas teşkil eden alacak miktarının ihtiyati haciz talep edenin ileri sürdüğünden daha az olduğu yönünde kanaat oluşması halinde, talebin kısmen kabulüne karar verilecektir. Bu kapsamda sözgelimi alacaklı tarafından ileri sürülen alacağa işletilen faiz oranının ileri sürülen miktar kadar olduğu konusunda yaklaşık ispat külfeti yerine getirilememişse, bu durumda faiz talebi reddedilecek ya da daha az bir miktar faiz oranı dikkate alınarak belirlenen alacak miktarı üzerinden gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilecektir¹²⁹³.

¹²⁹¹ Yıldırım / Yıldırım, s. 396.

¹²⁹² Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1112. İhtiyati haciz talebi üzerine verilecek kararın hukuki niteliği konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bu konudaki görüşler için bkz. Üstündağ, **İhtiyati Tedbirler**, s. 5; Akyazan, s. 39; Süha Tanrıver, **İlamlı İcrada Takibin Dayanakları ve İcranın İadesi**, 1. Bası, Ankara 1996, s. 49, 50; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 229 vd. *Atalı*, dava sırasında verilen ihtiyati tedbir kararını, “esasa ilişkin ara karar” olarak nitelendirmektedir. *Atalı ve diğer.*, **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 1971. Nihai karar olduğu yönünde bkz. *Atalı / Ermenek / Erdoğan*, **Medeni Usul Hukuku**, s. 710.

Alman ve İsviçre hukukunda duruşma yapılarak verilen ihtiyati haczi kararları nihai karar hükmünde iken, dosya üzerinden verilen ihtiyati haciz kararları bu niteliğe sahip değildir. Yıldırım, **İhtiyati Haciz Kararlarının Hukuki Niteliği**, s. 433, 436. Yargıtay ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbir hakkında verilen kararları nihai karar olarak kabul etmemektedir. Bkz. Yargıtay 11. HD., 1.10.1979, 4108/4306 (YKD 1980/7, s. 1003-1004); Yargıtay 4. HD., 27.11.1980, 13480/13734 (YASA 1981/1, s.111-112). “İhtiyati tedbir taleplerinin reddiyle bu taleplerin kabulü halinde itiraz üzerine verilecek kararlar niteliği itibariyle nihai karar olmayıp ara kararlardır.” Antalya BAM, 2. HD., E. 2019/2176 K. 2020/58 T. 23.1.2020; Antalya BAM, 2. HD., E. 2018/2136 K. 2019/16 T. 9.1.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 31.12.2021. Kanaatimizce ihtiyati haciz talebinin reddi ile bu talebin kabulü halinde verilecek kararlar çerçevesinde mahkemece dosyadan el çekildiğinden bu kararlar geçici nitelikte de olsa nihai karar olarak kabul edilmelidir. Ancak söz konusu karar işin esasını çözer nitelikte olmadığı için teknik anlamda “hüküm” olarak kabul edilemez. Bu konuda ayrıca bkz. Akyazan, s. 39. İhtiyati tedbirler bakımından bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. I**, s. 899.

¹²⁹³ Uygulamada, ileri sürülen ihtiyati haciz talepleri bakımından yaklaşık ispat şartı oluşmuşsa, esas alacağa ilişkin talebin kabulü ile faiz talebi bakımından “talebin yargılamayı gerektirdiği” gerekçesiyle reddedilme eğilimi tespit edilmiştir. Oysaki alacaklı tarafından sunulan belgeler kapsamında alacağın faizine ilişkin yaklaşık ispat şartları gerçekleşmişse, “talebin yargılamayı gerektirmesi” şeklinde matbu gerekçe ile talebin reddedilmesi doğru olmaz. Bu yönde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2004/12561 K. 2004/10833 T. 04.11.2004; Yargıtay 19. HD., E. 2009/1125 K. 2009/1992 T. 19.03.2009

İhtiyati haciz talebi görevli ya da yetkili olmayan mahkemeden talep edilmesi halinde, mahkemece ihtiyati haciz talebinin görevsizlik veya yetkisizlik nedeniyle usulden reddine karar verilecektir¹²⁹⁴. Benzer şekilde ihtiyati hacze konu teşkil edecek bir alacak yargılama sırasında sona ermişse (mesela borç ödenmişse), bu durumda mahkemece ihtiyati haciz talebinin konusuz kalması nedeniyle karar verilmesine yer olmadığı kararı verecektir¹²⁹⁵.

İhtiyati haciz talebinin kabulü kararının verildiği yargılamada borçlu dinlenilmemişse, borçlunun karara karşı itiraz imkânı olduğundan, mahkeme dosyadan el çekmiş olmaz¹²⁹⁶. Buna karşılık ihtiyati haciz talebinin reddi ile ihtiyati haciz talebinin kabulüne itiraz üzerine verilen karar ile mahkeme dosyayı (o taleple sınırlı olarak) nihai şekilde karara bağlamış¹²⁹⁷ olur. Bu nedenle anılan karar sonrasında mahkeme dosyadan el çekmiş olur¹²⁹⁸.

(www.lexpera.com) Erişim tarihi: 31.12.2021. İhtiyati haciz kararı verilen miktara asıl alacak yanında, bu alacağın faizi, özellikle kambiyo senetleri bakımından komisyon ücreti, protesto-ihbar giderleri ile çek tazminatının da dâhil edilmesi gerektiği yönünde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 236.

¹²⁹⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1041; Atamer, **C. IV**, s. 206; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 250; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3986, 3987. Belirtelim ki, görevsizlik veya yetkisizlik kararı üzerine yapılacak işlemlere ilişkin HMK m. 20 hükmünün ihtiyati hacizler bakımından uygulanması mümkün değildir. Zira ihtiyati haciz kararına karşı işletilecek süreç, İİK’da özel olarak düzenlenmiştir.

¹²⁹⁵ Böyle bir durumda mahkemenin ihtiyati haciz talebinin reddine karar vermesi doğru olmaz. Aynı yönde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 234, 235.

¹²⁹⁶ Üstündağ, **İcra**, s. 413, 414; Kuru, **El Kitabı**, s. 1052; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 351; Akyazan, s. 40; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 552, 553; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 354 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 499; Deynekli / Saldırım, s. 99, 100; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 144.

¹²⁹⁷ “*Hâkim, bir karar vermekle davadan elini çekiyorsa diğer bir ifadeyle artık ilgili davaya o mahkemede devam edilmiyorsa bu karar nihaî karar sayılıp (kanun koyucunun açıkça yasaklamadığı hâllerde) kanun yolu incelemesine tâbi tutulur.*” Atalı ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 1971.

¹²⁹⁸ Bununla birlikte her ne kadar ihtiyati haciz talebi üzerine verilen kararlar teknik anlamda “hüküm” olmasa da, HMK m. 322 çerçevesinde, hükümlere ilişkin HMK’nın 304, 305 ve 305/A maddelerinin ihtiyati haciz kararları bakımından uygulanmasına bir engel olmadığı düşüncesindeyiz. Bu kapsamda ihtiyati haciz taleplerinin reddiyle bu taleplerin kabulü halinde itiraz üzerine verilecek kararlardaki yazı ve hesap hataları ile diğer benzeri açık hatalar, mahkemece resen veya taraflardan birinin talebi üzerine düzeltilebilir (HMK m. 304). Benzer şekilde karar yeterince açık değilse veya icrasında tereddüt uyandırıyor yahut birbirine aykırı fıkralar içeriyorsa, icrası tamamlanıncaya kadar taraflardan her biri kararın açıklanmasını veya tereddüt ya da aykırılığın giderilmesini isteyebilir (HMK m. 305) ya da yargılamada ileri sürülmesine veya mahkemece kendiliğinden karara bağlanması gerekli olmasına rağmen hakkında tamamen veya kısmen karar verilmeyen hususlarda, ek karar verilmesini isteyebilir (HMK m. 305/A). İhtiyati haciz kararları için tavzih yoluna başvurulmasının mümkün olduğu yönünde bkz. Akyazan, s. 24; Yargıtay 2. HD., E. 2017/6446 K. 2018/6682 T. 24.5.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 31.12.2021.

Genel ihtiyati hacizde olduğu gibi gemilerin ihtiyati haczinde de, kararın niteliği itibariyle kesin hüküm oluşturup oluşturmayacağı konusunda yasal bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle genel ihtiyati haciz bakımından konu doktrinde tartışmalıdır¹²⁹⁹. *Berkin*, ihtiyati haciz kararının geçiciliğinden ve ihtiyati haciz talebi hakkında verilen kararın esasa ilişkin bir karar olmadığından yola çıkarak, bu kararın kesin hüküm teşkil etmeyeceği görüşündedir¹³⁰⁰. Benzer şekilde *Gürdoğan* da ihtiyati haciz kararının geçici nitelikte olduğunu, bu nedenle kesinleşmeyeceğini belirtmektedir¹³⁰¹. *Önen* ise, ihtiyati haciz kararına itiraz sonucunda verilen kararın inşai karar niteliğinde olduğunu belirterek, ihtiyati haciz kararının da tüm mahkeme kararları gibi kesin hüküm etkisine sahip olduğu görüşündedir¹³⁰². Buna karşılık *Özekes*, ihtiyati haciz yargılaması neticesinde verilen kararın kesin etkisi olacağını, ancak bu etkinin sınırlı olduğunu belirtmektedir. *Yazar*'a göre bu etki, asıl yargılama ve hak bakımından sonuç doğurmayacağı gibi, ihtiyati haciz talebinin tekrarlanması bakımından da, davadaki kesin hüküm etkisi niteliğinde değildir¹³⁰³. Bu görüşe göre, ihtiyati haciz kararı, aynı şartlar altında, aynı vakıalara dayanarak ve aynı ispat araçları kullanılarak, somut olayda hiçbir değişiklik olmadan tekrarlanan talepler bakımından kesin hüküm etkisi doğurur¹³⁰⁴.

Kanaatimizce, gemilerin ihtiyati haczinde genel ihtiyati hacizde olduğu gibi verilen karar yaklaşık ispatla yetinilerek ve çok defa borçlu da dinlenmeksizin geçici olarak verilir. Bu nedenle de ihtiyati haciz kararının esasa ilişkin davada verilen karar gibi kesin hüküm etkisi doğurduğundan söz edilemez. Bununla birlikte, ihtiyati haciz talebi reddedildikten sonra aynı deniz alacağına dayanarak, aynı vakıalarla tekrar

¹²⁹⁹ Konu farklı yönlerle de olsa İngiliz hukukunda da “*The Indian Grace*” kararı çerçevesinde tartışılmıştır. Kararın değerlendirilmesi için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 108 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 25.3; Baatz, s. 534; S. Beckwith, “Res Judicata and Foreign Judgments: The Indian Grace”, **International and Comparative Law Quarterly**, 43(1), 1994, s. 185-193.

¹³⁰⁰ *Berkin*, **İhtiyati Haciz**, s. 47. Aynı yönde bkz. *Özekes ve diğer.*, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 523. İhtiyati tedbirler bakımından aynı sonuç için bkz. *Üstündağ*, **İhtiyati Tedbirler**, s. 55.

¹³⁰¹ Burhan Gürdoğan, **Medeni Usul Hukukunda Kesin Hüküm İtirazı**, Ankara 1960, s. 25.

¹³⁰² *Önen*, s. 275, 276. Aynı yönde bkz. Necdet Can Artüz, **İhtiyati Haciz Kararına Karşı Borçluya Tanınan Hukuki Başvuru Yolları**, Bilgi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2022, s. 29.

¹³⁰³ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 271.

¹³⁰⁴ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 271. Ayrıca bkz. *Özekes / Erişir*, s. 1259, 1260.

ihtiyati haciz talep edilmesi halinde, bu talep bakımından önceki kararın kesin bir etki doğurduğu kabul edilmelidir¹³⁰⁵.

2. İhtiyati Haciz Kararının İçeriği

Mahkeme ihtiyati hacze ilişkin şartların oluştuğu kanısına varır ve bu hususlar hakkında yaklaşık ispat faaliyeti sonucu hâkimde kanaat oluşursa, hâkim alacaklının ihtiyati haciz talebini kabul ederek, talep konusu gemi hakkında ihtiyati haciz karar verir.

Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kararın neleri içermesi gerektiği hususunda TTK'da açık bir düzenleme bulunmamaktadır¹³⁰⁶. Bu sebeple ihtiyati haciz talebinin kabulü halinde İİK m. 260 hükmü, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özellikler dikkate alınarak uygulama alanı bulacaktır¹³⁰⁷. Bu kapsamda ihtiyati haciz kararında alacaklının, varsa vekilinin ve borçlunun adı, soyadı ve adresi yer alır. Gemilerin ihtiyati haczinde borçlu gemi maliki çok kere tüzel kişi olacağından kararda tüzel kişinin unvanına yer verilir¹³⁰⁸.

İhtiyati haciz kararında, kararın hangi belgelere dayanılarak ve ne miktar alacak için verildiği hususu da yer alır. Bu kapsamda alacaklının ihtiyati haciz talebine esas teşkil eden deniz alacağını dayandırdığı belgeler kararda açıkça belirtilmelidir¹³⁰⁹. Bu belgeler arasında TTK m. 1352 hükmünde öngörülen deniz alacaklarından hangisine dayanıldığına bağlı olarak konişmento, klas sertifikası, sörvey raporları, bilirkişi raporu, faturalar, servis dosyası, gemi maliki şirketin mührünü içeren belge, sevk

¹³⁰⁵ Burada ele alınan hal, TTK m. 1375 hükmünde öngörülen yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz durumundan farklı olup, bu husus aşağıda ayrı başlık altında değerlendirilmiştir. Bu konuda bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, IV.

¹³⁰⁶ Genel ihtiyati haciz bakımından ihtiyati haciz kararının kapsamına ilişkin bkz. Akyazan, s. 23; Üstündağ, **İcra**, s. 410; Kuru, **El Kitabı**, s. 1044; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4007, 4008.

¹³⁰⁷ Atamer, **C. IV**, s. 233. Bu konuda ayrıca bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 27, 28; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565.

¹³⁰⁸ İhtiyati haciz talebinde donatana izafeten gemi kaptanı karşı taraf olarak gösterilmişse, kararda da borçlunun bu şekilde bildirilmesine engel yoktur.

¹³⁰⁹ Yargıtay 15. HD., E. 2021/1260, K. 2021/258, T. 16.2.2021; Yargıtay 11. HD., E. 2009/107, K. 2009/1909, T. 20.2.2009 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 01.01.2022.

irsaliyesi, teslim tutanağı, yakıt alım defteri gibi belgeler gösterilebilir¹³¹⁰. Mahkemenin ihtiyati haciz kararında hangi belgeye neden itibar ettiğini de gerekçeli olarak belirtmesi gerekir. Mahkeme kararında ayrıca ihtiyati haciz kararı ile temin edilen alacağın miktarının ve niteliğinin de ayrı ayrı belirtilmesi gerekir¹³¹¹. Bu kapsamda alacağın asıl alacak mı yoksa feri alacak mı olduğu kararda açık bir şekilde belirtilmelidir.

İhtiyati haciz talebinin kabulüne ilişkin kararda ayrıca gemi üzerinde ihtiyati haciz konulmasının sebebi de açıklanmalıdır. Bu kapsamda alacağın TTK m. 1352/1 hükmünde öngörülen alacak grubundan hangisine girdiği, talebe dayanak teşkil eden alacağın neden TTK m. 1352/1’de sayılan alacaklardan kabul edildiği belirtilmelidir. Zira borçlu ancak bu sayede ihtiyati haciz kararına itiraz ederken, ihtiyati haciz sebeplerine karşı itirazlarını ileri sürebilme imkânı elde eder. Mahkeme kararında hangi belgeye neden itibar edildiği, alacağın TTK m. 1352/1 hükmünde belirtilen alacaklardan kabul edilmesinin gerekçesi açıklanmazsa, borçlunun kendini savunma hakkı ve dolayısıyla hukuki dinlenilme hakkı ihlal edilmiş olur. Hukuki dinlenilme hakkının birinci unsuru, ilgililerin aleyhine ileri sürülen iddialar hakkında bilgilendirilmesi ve bu hususta kendisini savunma imkânının tanınmasıdır (HMK m. 27/2(a) ve (b))¹³¹². Bu ise ancak kararın gerekçeli olması ile mümkün olabilir.

İhtiyati haciz kararında özellikle üzerinde ihtiyati haciz kararı verilen geminin, ayırtıcı özellikleri (IMO gemi tanıtım numarası, bayrağı, adı) ile birlikte açıkça belirtilmesi gerekir¹³¹³. Uygulamada genellikle “borçlunun gerek elindeki gerek üçüncü kişilerdeki taşınır ve taşınmazlarıyla hak ve alacaklarının borca yetecek miktarının ihtiyaten hacize karar verildi” şeklinde genel bir deyim kullanıldığı

¹³¹⁰ Yargıtay 11. HD., E. 2014/13476 K. 2014/14963 T. 1.10.2014; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12946 K. 2015/11869 T. 11.11.2015; İstanbul BAM 14 HD. E. 2018/66, K. 2018/49 T. 18.01.2018; Antalya BAM, 11. HD., E. 2017/561 K. 2017/416 T. 9.5.2017 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 01.01.2022.

¹³¹¹ Yıldırım / Yıldırım, s. 396. Yargıtay 12. HD. E. 2021/3977, K. 2021/5315, T. 25.5.2021 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 01.01.2022.

¹³¹² Pekcanitez / Atalay / Özkes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 200, 201; Atalay ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. III**, s. 1983; Atalay / Ermenek / Erdoğan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 114, 115.

¹³¹³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 28; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 721; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 111; Atamer, **C. IV**, s. 233; Yıldırım / Yıldırım, s. 396. Genel ihtiyati haciz bakımından aksi görüş için bkz. Akyazan, s. 23.

görülmektedir¹³¹⁴. Ancak gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu şekilde genel bir formülle ya da “TTK m. 1369’un tanımına uygun düşen gemilerin ihtiyati haczine karar verilmiştir¹³¹⁵” şeklinde genel bir ifade ile geminin ihtiyati haczine karar verilmesi isabetli değildir¹³¹⁶. Zira gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati hacze konu tek bir malvarlığı (gemi) vardır. Bunun dışında deniz alacağına dayanarak borçlunun gemisi yanında başka malvarlığının ihtiyati hacze konu edilmesi mümkün değildir. Bu sebeple de, geminin değerinin deniz alacağını karşılayıp karşılamadığına bakılmaksızın sadece deniz alacağının doğumu ile ilgili olan gemi veya kardeş gemi¹³¹⁷ üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilir. Söz konusu kararda da ihtiyati hacze konu teşkil eden bu geminin açıkça belirtilmesi gerekir.

Bunun yanında uyuşmazlık geminin mülkiyet ya da zilyetliğine ilişkinse veya alacak gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük ile teminat altına alınmışsa ya da alacak gemi alacaklısı hakkı vermekte ise, yani TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) hükmünde belirtilen durumlar varsa, bu hususun da kararda belirtilmesi uygun olur. Zira icra dairesi kararı icra ederken, TTK m. 1369 hükmünün şartlarının kararın icrası anında gerçekleşip gerçekleşmediği hususunu araştıracaktır. Şayet TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) kapsamına giren bir durum varsa (ki bunun tespit edilmesini icra dairesinden beklemek uygun olmaz), icra müdürünün TTK m. 1369/1 (a) ve (b) uyarınca borçtan sorumlu kişinin malik olup olmadığını tespit etmesi gerekmektedir¹³¹⁸.

İhtiyati haciz kararında, alacaklının talepte bulunurken ödemiş olduğu başvurma harcı ve karar harcının borçluya yükletilmesine karar verilir. Ayrıca dava açılmadan önce alacaklı kendisini vekil ile temsil ettirmişse, karşı taraf aleyhine, yargılama gideri

¹³¹⁴ Üstündağ, **İcra**, s. 410; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 721; Kuru, **El Kitabı**, s. 1044; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1113; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 48; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 493; Muşul, **C. II**, s. 1315; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 110; Deynekli / Saldırım, s. 71.

¹³¹⁵ İfade için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 233.

¹³¹⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 28; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 111.

¹³¹⁷ Kardeş geminin ihtiyati haczi talep edilmekteyse, mahkemece TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen şartlardan alacağın doğumu anında borçlunun üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı veya tahsis olunana ya da taşıtanı olup olmadığı hususunu araştırması gerekir. Bu konuda ayrıca bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, II, B, 4.

¹³¹⁸ Bu sayede kararın icrası bakımından amaçlanan sürat de sağlanmış olur.

olarak vekâlet ücreti de hükmedilir¹³¹⁹. Söz konusu kararda geminin ihtiyaten haczine 10.000 ÖÇH teminat karşılığında karar verildiği hususu da belirtilmelidir¹³²⁰.

Mahkeme ihtiyati haciz kararı bakımından kendisini görevli ya da yetkili görmez veya ihtiyati hacze ilişkin (alacağın TTK m. 1352’de deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında) şartların oluşmadığı kanaatine varırsa, ihtiyati haciz talebinin reddine karar verir. Bu karar da ihtiyat haciz talebinin kabulüne yönelik kararda olduğu gibi mutlaka gerekçeli olmalıdır¹³²¹. Nitekim 22.07.2020 tarihli 7251 sayılı Kanun’un 50. maddesi ile İİK m. 258/3 hükmünde değişiklik yapılmış, “*İhtiyati haciz talebinin reddi kararı gerekçeli olarak verilir*” düzenlemesine yer verilmiştir. Bu kapsamda talebin hangi sebeple reddedildiği alacaklı tarafından ancak bu sayede anlaşılabilir. Aksi halde alacaklının kendini savunma hakkı ve dolayısıyla hukuki dinlenilme hakkı ihlal edilmiş olur.

V. İHTİYATİ HACİZ TALEBİNDE TEMİNAT

A. Genel Olarak

Alacaklının deniz alacağının takip hakkının güvence altına alınması amacıyla borçlu dinlenilmeden ve yaklaşık ispatla yetinilerek ihtiyati haciz kararı verilebilmesi karşısında, menfaatler dengesinin sağlanabilmesi için, alacaklının da teminat göstermesi şartı kabul edilmiştir¹³²². Böylelikle haksız ihtiyati haciz nedeniyle borçlunun ve ihtiyati hacizden zarar gören üçüncü kişilerin talep hakkının teminat altına alınması amaçlanmıştır¹³²³.

¹³¹⁹ Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550.

¹³²⁰ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565. Yazar ayrıca teminatın Türk Lirası karşılığının da kararda belirtilmesi gerektiği kanaatindedir.

¹³²¹ Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 250.

¹³²² Akyazan, s. 17; Üstündağ, **İcra**, s. 410; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Kuru, **El Kitabı**, s. 1045; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 349; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 549; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 110; Atamer, **C. IV**, s. 225; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 493; Muşul, **C. II**, s. 1305; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 243; Deynekli / Saldırım, s. 75 vd; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 110; Türkel, s. 287 vd; Volkan Özçelik, “İhtiyati Haciz Talebinde Bulunan Alacaklının Teminat Gösterme Zorunluluğu”, **Uyuşmazlık Mahkemesi**, Y. 6, S. 12, Aralık 2018, s. 563 vd.

¹³²³ Akyazan, s. 17. Genel ihtiyati hacizde teminata ilişkin İİK m. 259 hükmünün emredici olduğu kabul edilmektedir. Bu konuda bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1045, dn. 49.

Genel icra hukukunda ihtiyati hacizde gösterilecek teminata ilişkin genel düzenleme olan İİK m. 259 hükmünde, teminat alınması bakımından alacaklar, dayandığı belge dikkate alınarak üç gruba ayrılmıştır. Buna göre, alacak ilama dayanmakta ise teminat aranmamakta (İİK m. 259/2)¹³²⁴, alacağın ilam niteliğinde belgeye¹³²⁵ dayanması halinde teminat gösterilip gösterilmeyeceği hususu hâkimin takdirine bırakılmaktadır (İİK m. 259/3). İlam ya da ilam niteliğinde bir belgeye dayanmayan alacaklar bakımından ise, mutlaka teminat alınması öngörülmüştür¹³²⁶.

Gemilerin ihtiyati haczinde ise, kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 6. maddesinde, ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin, alacaklının teminat göstermesini şart koşabileceği belirtilmiş, bu konuda hâkime takdir hakkı tanınmıştır^{1327, 1328}. Doktrinde, Konvansiyon hükmünün, teminat konusunda düzenleme yapılmasını mahkemenin hukukuna bıraktığından söz edilmekte¹³²⁹ ise de, kanaatimizce Konvansiyon'un 6/1. maddesinde mahkemenin hukukuna değil, teminata hükmedilip hükmedilmeyeceği konusunda bizzat ihtiyati haciz kararı verecek hâkime takdir hakkı tanımaktadır¹³³⁰. Nitekim *Berlingieri* de, Konvansiyon'un 6/1. maddesinin, ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı mahkemeye ihtiyati haciz şartı olarak herhangi bir teminat talep etme yükümlülüğü getirmediğini, bilakis teminata hükmedilip

¹³²⁴ Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 115. Para alacağına ilişkin ilamların icra edilebilmesi için kesinleşmesi şart olmadığından, ihtiyati haciz isteyen alacaklının dayandığı ilam kesinleşmemiş olsa dahi, teminat gösterme zorunluluğu yoktur. Kuru, **El Kitabı**, s. 1046, dn. 51.

¹³²⁵ Nelerin ilam niteliğinde belge olduğu İİK m. 38 hükmünde belirtilmiştir. Buna göre mahkeme huzurunda yapılan sulhlar, kabuller ve para borcu ikrarını havi re'sen tanzim edilen noter senetleri, istinaf ve temyiz kefaletnameleri ile icra dairesindeki kefaletler, ilam niteliğinde belge olarak kabul edilmiştir. İİK m. 38'de sayılan belgeler dışında özel kanunlarından dolayı ilam niteliğinde sayılan belgeler de İİK m. 259/3 hükmü kapsamındadır. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 244.

¹³²⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1045, 1046; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3993 vd.

¹³²⁷ İlgili madde hakkında bkz. *Berlingieri*, **C. II**, s. 120 vd.; Tetley, **Arrest**, s. 1970; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 568 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.19; Gaskell / Shaw, s. 481, 482; Atamer, **C. IV**, s. 225; Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 46; Türkel, s. 288, 289.

¹³²⁸ Nitekim hükümde mahkemenin talepte bulunanı teminat sunmakla yükümlü kılabilceği hususu şu şekilde ifade edilmiştir: Mahkeme, bir geminin ihtiyati haczinin koşulu olarak veya önceden uygulanan bir ihtiyati haczin devamı için, geminin ihtiyati haczini isteyen veya ihtiyati haciz kararını alan alacaklıyı, ihtiyati haciz sebebiyle davalının uğrayabileceği ve alacaklının sorumlu tutulabileceği (a) ihtiyati haczin haksız veya sebepsiz olmasından veya (b) teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olmasından kaynaklanan zıya ve hasar dâhil ve fakat bununla sınırlı kalmamak kaydıyla, her türlü zarar için, o mahkeme tarafından belirlenecek miktarda ve türde teminat vermekle yükümlü kılabilir (1999 Cenevre Konvansiyonu, m. 6/1). Tercüme için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 741. Hükümde geçen "davalı" teriminin haksız ihtiyati haciz sebebiyle dava açılması varsayımıyla kabul edildiği hakkında bkz. *Berlingieri*, **C. II**, s. 121, 122.

¹³²⁹ Atamer, **C. IV**, s. 225; Türkel, s. 297.

¹³³⁰ Aynı yönde açıklamalar için bkz. Gaskell / Shaw, s. 481.

hükmedilmeyeceği hususunun hâkimin takdirine bırakıldığını belirtmektedir¹³³¹. Hal böyle olmakla birlikte, gemilerin ihtiyati haczinde teminat konusunu düzenleyen TTK m. 1363/1 hükmünde, kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 6. maddesinden farklı olarak, teminatın hükmedilip hükmedilmeyeceği konusunda hâkime takdir hakkı tanınmamış, ihtiyati haciz başvurusu bakımından maktu bir teminat şartı getirilmiştir¹³³².

Kanaatimizce söz konusu düzenleme her ne kadar belirlilik sağlanması nedeniyle uygulama açısından faydalı olmuşsa da, aşağıda açıklanacak olan TTK m. 1363/1 hükmünün bu yönüyle 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 6/1. maddesine uygun olmadığı kanaatindeyiz¹³³³. Böyle bir durumda, hâkime takdir hakkı tanıyan Konvansiyon ile, TTK m. 1363/1 hükmünden hangisine üstünlük tanınacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından MÖHUK m.1/2 hükmü çerçevesinde, Türkiye’nin taraf olduğu bu Konvansiyonun anılan hükmü doğrultusunda hareket edilmesi ve hâkimin takdir hakkını kullanarak maktu teminata hükmetmeden ihtiyati haciz kararı verebilmesine engel bulunmadığı düşüncesindeyiz.

Ne var ki bu halde dahi, hâkimin takdir yetkisini TMK m. 4 hükmü çerçevesinde hukuka ve hakkaniyete uygun kullanma zorunluluğu, çok kere hiçbir teminat alınmadan geminin ihtiyati haczine karar verilmesine engel teşkil eder¹³³⁴. Zira söz

¹³³¹ Berlingieri, **C. II**, s. 122, kn. 11.06. Aynı yönde bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1970; Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 46.

¹³³² “İhtiyati haciz kararı için yapılan müraaat aşamasında mahkemeyi bu konuda bir takdirde bulunmak külfetinden kurtarmak gereklidir. Bu amaçla, çok sayıda yabancı hukukta benimsenen bir yöntem, Tasarının 1363 üncü maddesine alınmıştır”. TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

¹³³³ Atamer, TTK m. 1363/1 hükmünün Konvansiyonla uyumsuzluk yaratmadığını, Konvansiyonla mahkemenin hukukuna tanınan takdir hakkını, Kanunun “10.000 ÖÇH tutarında güvence yatırılması” doğrultusunda kullandığını belirtmektedir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 228.

¹³³⁴ Gerçekten de yaklaşık ispat yeterli görülerek borçlu dinlenilmeden geminin ihtiyaten haczi ile borçlunun ticari faaliyetine ağır müdahale, borçlunun haksız ihtiyati haciz sebebiyle uğrayacağı zararları güvence altına almayı zorunlu kılar. Hiçbir teminat alınmadan geminin durdurulmasının hakkaniyete uygun olması ancak alacaklının ilam ya da ilam niteliğinde bir belgeye dayanması gibi çok sınırlı haller için, somut olayın özelliği teminatsız ihtiyati haciz kararı verilmesi gerektiriyorsa gündeme gelebilir. Bunun gibi alacaklının alacağını tam ispat düzeyinde ispatlamış olması halinde de teminat alınmadan ihtiyati haciz kararı verilmesi hakkaniyete aykırı olmaz. Ancak bu haller dışında takdir hakkının kullanılmasında TMK m. 4 hükmü teminatsız ihtiyati hacze hükmedilmesini çok kere mümkün kılmaz. Hâkimin takdir yetkisi konusunda bkz. M. Kemal Oğuzman / Nami Barlas, **Medeni Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, 28. Bası, İstanbul 2022, s. 85 vd.; Tekinay, **Medeni Hukuk**, s. 74.

konusu teminat, haksız ihtiyati haciz bakımından borçlunun yegâne güvencesini oluşturur.

B. Teminatın Miktarı ve Türü

1. Genel Olarak

Genel ihtiyati haciz bakımından teminatın miktarı ve türü, İİK m. 259 ve HMK m. 87 hükmü çerçevesinde mahkeme tarafından takdir edilmektedir¹³³⁵. Bu çerçevede uygulamada genellikle alacağın belli bir yüzdesi (%10-%15) oranında teminat belirlenmektedir¹³³⁶. Ne var ki bu uygulama, gemilerin ihtiyati haczinde tümüyle amaca aykırı sonuçlara yol açmaktadır¹³³⁷.

Esasen ihtiyati hacizde alacaklıdan teminat alınması haksız ihtiyati haciz sebebiyle borçlunun ve üçüncü kişinin uğrayacağı zararların güvence altına alınması amacına hizmet ettiğinden, teminatın alacaklının alacağı ile ilişkilendirilmesi kurumun amacına aykırıdır¹³³⁸. Nitekim İİK m. 259 çerçevesinde uygulama alanı bulan HMK m. 87 hükmünde de, teminatın miktarını alacakla ilişkilendirmeden hâkime takdir hakkı tanınmıştır. Dolayısıyla genel ihtiyati haciz bakımından da uygulamada teminat miktarının alacakla ilişkili olarak takdir edilmesinin yasal dayanağı bulunmamaktadır¹³³⁹.

¹³³⁵ Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 110.

¹³³⁶ Akyazan, s. 17; Üstündağ, **İcra**, s. 410; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Kuru, **El Kitabı**, s. 1045, 1046; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 27; Muşul, **C. II**, s. 1308; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 110; Atamer, **C. IV**, s. 225; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 243-248; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 111; Türkel, s. 292; Özçelik, **Teminat**, s. 572; Artüz, s. 33.

¹³³⁷ Atamer, **C. IV**, s. 225, 226. Yazar'ın şu açıklamaları durumu çok güzel ortaya koymaktadır: “Söz gelimi alacak 10.000 TL tutarında ise, %10 esasıyla yatırılacak 1.000 TL büyük bir tankerin on dakikalık masrafını bile karşılamaz. Buna karşılık alacağın tutarı 10.000.000 TL ise, %40 esasıyla istenecek 400.000 TL teminat tutarıyla küçük bir gemi satın alınması mümkündür. Dolayısıyla “güvencenin alacak miktarına göre belirlenmesi”, bu güvencenin “haksız ihtiyati haciz halinde borçlunun zararını karşılama amacı”yla hiçbir şekilde bağdaşmamaktadır”.

¹³³⁸ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 242, 243.

¹³³⁹ Gerçekten de HMK m. 87 hükmü çerçevesinde teminatın türü ve miktarı bakımından kural olarak hâkim takdir yetkisine sahip olsa da, yukarıda da belirtildiği üzere hâkim bu yetkisini TMK m. 4 hükmü çerçevesinde hukuka ve hakkaniyete göre kullanmak zorundadır. Borçlunun ve üçüncü kişinin ihtiyati haciz sebebiyle uğrayacağı zararları teminat altına almak için yatıracak teminatın miktarının, ihtiyati haciz talebine esas teşkil eden tutar üzerinden belirlenmesi hakkaniyete aykırıdır.

Deniz ticaretinin sürekli akış içerisinde olmasına bağlı olarak geminin ihtiyaten haczedilmesi halinde ortaya çıkacak zararların belirlenmesi, genel ihtiyati hacze göre daha güçtür. Sürekli ticari faaliyette kullanılan geminin ekonomik ve işletmesel değerinin borçlu üzerinde yarattığı risk ile, alacaklıya ihtiyati haciz yoluyla hak arama özgürlüğü sağlanması, bu zorluğun sebebinin oluşturur¹³⁴⁰. İşte gemilerin ihtiyati haczindeki bu zorluk ve yanlış uygulama, TTK m. 1363 hükmü ile teminat konusunda tümüyle farklı düzenleme yapılmasına yol açmıştır¹³⁴¹.

Buna göre, deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, kural olarak, 10.000 ÖÇH tutarında teminat vermesi zorunludur (TTK m. 1363/1)¹³⁴². Söz konusu düzenleme ile, HMK m. 87 hükmünde öngörüldüğü şekilde mahkemeden takdir hakkı alınmış, yatırılacak teminat miktarı bakımından maktu bir tutar belirlenmiştir. TTK ile getirilen bu sistem, Taslağa ilişkin değerlendirmeler sırasında eleştiriye uğramıştır¹³⁴³. Söz konusu eleştiriler, esas itibariyle yatırılacak maktu teminatın alacaklının alacağını takip edebilmesinin imkânsızlığına yol açacağı yönünde olmuştur¹³⁴⁴. Bu kapsamda alacaklıların

¹³⁴⁰ Türkel, s. 292.

¹³⁴¹ Atamer, **C. IV**, s. 225, 226; Türkel, s. 292. “2004 sayılı Kanunun 259 uncu maddesi uyarınca verilmesi gereken teminat, uygulamada genellikle, alacağın belli bir yüzdesiyle (yüzde on ilâ yüzde kırk arası) ifade edilmektedir. Ancak bu uygulama, deniz ticaretinin ihtiyaçlarına cevap vermemektedir. Örneğin alacağın beşbin Türk Lirası teşkil ettiği hallerde beşyüz Türk Lirası tutarında bir teminat, geminin bir günlük masrafını bile karşılamayacaktır; buna karşılık, alacağın onmilyar Türk Lirası tutarında olduğu hallerde, birmilyar Türk Lirası teminata hükmetmek, alacaklı için yargıya müracaatı imkânsız hale getirecektir. Bu teminat, 2004 sayılı Kanunun 259 uncu maddesinde “borçlunun ve üçüncü şahsın bu yüzden uğrayacakları bütün zararlar”ı karşılamak amacıyla öngörülmüştür. Uğranılabilecek zarar, geminin haczedilmiş olması sonucunda atıl kalmasından kaynaklanan masraflar ve kazanç kayıplarıdır. Dolayısıyla, alacaklının yatıracağı teminatın da bu zarar kalemleri dikkate alınarak belirlenmesi gerekmektedir. İhtiyati haciz kararı için yapılan müracaat aşamasında mahkemeyi bu konuda bir takdirde bulunmak külfetinden kurtarmak gereklidir. Bu amaçla, çok sayıda yabancı hukukta benimsenen bir yöntem, Tasarının 1363 üncü maddesine alınmıştır”. TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

¹³⁴² Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 278; Atamer, **C. IV**, s. 225; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563; Muşul, **C. II**, s. 1275; Yıldırım / Yıldırım, s. 396; Türkel, s. 293; Özçelik, **Teminat**, s. 573; Peker, s. 114; Kahraman, s. 97; Sevilay Kuru, “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler”, **Deniz HD**, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 394. Buradaki teminatın HMK m. 114/2 hükmü çerçevesinde “dava şartı” olduğu yönünde bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 936.

¹³⁴³ Atamer, **C. IV**, s. 226, 227. Yazar, 16.06.2005 tarihinde Deniz Ticareti Odası ile TTK Komisyonu’nun yaptığı toplantıda, 16.06.2005 tarihinde Bilgi Üniversitesi’nde düzenlenen Sempozyumda, 30.06.2005 tarihinde Deniz Hukuku Derneği tarafından düzenlenen Sempozyumda hükmün eleştiriye uğradığına dikkat çekmiştir.

¹³⁴⁴ Mahmut Karaman / Dilek Bektaşoğlu Sanlı / Serra Ünsal Aksakal / Ercan Demir / Fatma Kurt, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler”, **Deniz HD**, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 381.

alacaklarını takip edebilme hakkının engellenmemesi için söz konusu maddeye, “*Her halükarda teminat tutarı, hakkında ihtiyati haciz kararı verilen alacak miktarını geçemez*” şeklinde bir ibarenin eklenmesi önerilmişse¹³⁴⁵ de, bahse konu öneri kabul edilmemiştir¹³⁴⁶. Konuya ilişkin olarak *Atamer*, ihtiyati haciz başvurusunun hukuka uygun olup olmadığı hususunun henüz açıklık kazanmadığı bir aşamada, geminin yüküyle birlikte durması isteniyorsa, 10.000 ÖÇH teminatın yatırılmasının zorunlu olması gerektiğine işaret etmektedir¹³⁴⁷. *Türkel* de, alacaklının teminatı ödeme gücüne sahip olmamasının teminattan muafiyete ilişkin gerekçe olamayacağı kanaatindedir. *Yazar*’a göre, alacaklının ödeme gücüne sahip olmaması, ihtiyati haciz açısından borçlunun korunmasını şart koşar. Çünkü ihtiyati haciz haksız çıktığında ortaya çıkan zararlar için alacaklı aleyhine başlatılacak takibin semeresiz kalacağı baştan bellidir. Teminat yoluyla alacaklının müstakbel bir tazminat talebinde ödeme gücü de yargısal olarak kontrol edilmektedir¹³⁴⁸.

Kuru ise, teminatın indirilmesi ve sabitlenmesinin işlemleri hızlandırmak ve standarda bağlamak bakımından yerinde olduğu, ancak alacağı 10.000 ÖÇH’den az olan alacaklılar bakımından alacağın belli bir yüzdesinin belirlenmesinin uygun olacağı kanaatindedir¹³⁴⁹.

Yukarıda belirttiğimiz üzere, her ne kadar 1999 Cenevre Konvansiyonu’na aykırı olsa da kanaatimizce alacağın miktarından bağımsız olarak maktu bir teminat öngörülmesi, borçlunun haksız ihtiyati haciz halinde korunması bakımından isabetlidir. Özellikle gemilerin ihtiyati haczinde geminin kısa sürede sefere çıkacak olması nedeniyle bir an önce ihtiyati haciz kararı verilmesi zorunluluğu ile borçlunun muhtemel zararlarını hesaplamadaki güçlük, teminatın standart olmasını gerekli

¹³⁴⁵ Karaman ve diğer., s. 381.

¹³⁴⁶ *Atamer*, C. IV, s. 227.

¹³⁴⁷ *Atamer*, C. IV, s. 227.

¹³⁴⁸ *Türkel*, s. 294.

¹³⁴⁹ *Kuru*, **Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler**, s. 395. Nitekim İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi tarafından 6 ve 13 Mayıs 2017 tarihinde düzenlenen etkinlikte de 10.000 ÖÇH’nin acente alacakları, kumanya alacakları ve meblağ olarak büyük olmayan alacaklar bakımından yüksek bir teminat olduğu belirtilmiş ve hükmün “*Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkını geçmemek kaydıyla alacağın %20’sine karşılık gelen teminat vermesi zorunludur.*” şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir. Bu konuda bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 289.

kılmaktadır. Bununla birlikte ihtiyati hacze konu gemilerin niteliği ve büyüklükleri arasındaki farklılıklar nedeniyle her bir başvuru için aynı teminatın alınması adil olmayan sonuçlara yol açabilmektedir. Bu nedenle tıpkı Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin 6. maddesinde olduğu gibi, alınacak teminatın miktarı, geminin tonajına göre belirlenebilir ya da geminin tonajı dikkate alınarak teminat miktarı konusunda belli aralıklar öngörülebilirdi. Söz gelimi 2.000 tonu geçmeyen gemiler için 5.000 ÖÇH, 2.001 tondan 30.000 tona kadar 7.500 ÖÇH, 30.001 tondan 70.000 tona kadar 10.000 ÖÇH, 70.000 tondan yukarıdaki gemiler için 15.000 ÖÇH şeklinde aralıklar belirlenebilirdi. Böylelikle teminatın asıl amacı olan¹³⁵⁰, borçlunun ve üçüncü kişilerin ihtiyati haczin icrasından dolayı uğrayacakları tüm zararların karşılanması bakımından daha gerçekçi bir hesaplama ile teminat miktarı belirlenmiş olurdu.

Teminat miktarının alacaklının alacağından daha fazla olmasına hukuken bir engel bulunmamaktadır¹³⁵¹. Zira teminatın miktarının belirlenmesinde dikkate alınacak husus, alacaklının alacağı değil, ihtiyati haczin haksız olması nedeniyle borçlunun uğrayacağı zarardır. Hal böyle olunca da, alacak miktarı ne kadar küçük olursa olsun, o alacağın tahsili için geminin ihtiyaten haciz yoluyla durdurulması sağlanmışsa, ihtiyati haczin haksız olması ihtimaline binaen meydana gelebilecek zarara göre teminat miktarının belirlenmesi gerekir¹³⁵².

İhtiyati haciz başvurusunda yatırılacak teminatın miktarı ÖÇH olarak belirlenmiş olmakla birlikte, söz konusu para biriminin tedavülü olmadığından bu tutar, başvuru tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından ilan edilen parite üzerinden Türk Lirasına çevrilerek belirlenecektir¹³⁵³. Kanaatimizce Türk Lirasının yabancı para birimleri karşısında değer değişikliği göz önünde bulundurularak, alacaklının Türkiye’de tedavülü olan yabancı para üzerinden teminat yatırabilmesi de mümkün olmalıdır. Bunun yanında, banka teminat mektubu gibi

¹³⁵⁰ Bu konuda bkz. Akyazan, s. 18; Kuru, *El Kitabı*, s. 1045; Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 244; Deynekli / Saldırım, s. 77.

¹³⁵¹ Aynı yönde bkz. Atamer, *C. IV*, s. 227; Türkel, s. 295. Aksi yönde bkz. Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 245.

¹³⁵² Atamer, *C. IV*, s. 227; Türkel, s. 295.

¹³⁵³ Atamer, *C. IV*, s. 226; Peker, s. 114.

derhal paraya çevrilmesi mümkün olan teminat araçlarının depo edilebilmesine de herhangi bir engel bulunmamaktadır¹³⁵⁴. Zira TTK m. 1363/1 hükmünde teminatın türü bakımından bir sınırlama yapılmamış olduğundan, HMK m. 87/1 hükmü çerçevesinde hâkimin bu konuda takdir hakkına sahip olduğu kanaatindeyiz¹³⁵⁵.

2. Teminat Gösterilmesi Gerekmeyen Haller

a. Gemi Adamı Alacağı Bakımından İhtiyati Haciz

Gemi adamı alacakları, TTK m. 1352/1(o) hükmü çerçevesinde deniz alacağı niteliğinde olduğu gibi, TTK m. 1320/1(a) hükmü kapsamında gemi alacaklısı hakkı da vermektedir. Diğer bir deyişle bu alacaklılar, gemi ve eklentisi üzerinde kanunî rehin hakkı niteliğinde olan “gemi alacaklısı hakkı”na sahiptir (TTK m. 1321/1). TTK m. 1363/3 hükmünde, TTK m. 1320/1(a) hükmünde sayılan gemi alacaklıların teminat yatırmak yükümlülüğünden muaf olduğu belirtilmiştir¹³⁵⁶. Dolayısıyla TTK m. 1320/1(a) (ve aynı zamanda TTK m. 1352/1(o)) bendinde öngörülen “Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları”na dayanılarak gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilmesi halinde, alacaklının teminat yatırma yükümlülüğü bulunmamaktadır¹³⁵⁷. Söz konusu hükmün açıklığı karşısında, İİK m.

¹³⁵⁴ “Bu miktar, müracaat tarihinde Merkez Bankası tarafından Resmi Gazetede ilân edilen parite üzerinden Yeni Türk Lirasına çevrilecektir. Alacaklı bu teminatı nakden veya teminat mektubu vermek suretiyle yahut mahkemece uygun görülecek başka şekillerde verebilir.” TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

¹³⁵⁵ Bununla birlikte teminatın ihtiyati haciz talep edildiği anda yatırılması gerektiğinden, hâkimin takdir hakkını kullanabilmesinin pratikte mümkün olamayacağı hakkında bkz. Türkel, s. 293. Uygulamada ihtiyati haciz başvurusundan sonra, hâkim tarafından teminatın yatırılmasına ilişkin ara karar verildiği göz önünde bulundurulduğunda, başvuru dilekçesinde talep edilmesi halinde söz konusu ara kararda teminatın türü hakkında hâkimin takdir hakkını kullanabilmesi pratik olarak mümkün gözükmemektedir.

¹³⁵⁶ Benzer bir istisna, 5411 sayılı Bankacılık Kanunu’nun 140/5. maddesinde Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu alacağı bakımından öngörülmüştür. Bu konuda bkz. Atamer, C. IV, s. 230. Konu hakkında ayrıca bkz. Deynekli / Saldırım, s. 90. Gemi adamının hayatını kaybetmiş olması sebebiyle mirasçıları ve destekten yoksun kalanlar tarafından açılan davalarda da aynı muafiyetin geçerli olduğu yönünde bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 937.

¹³⁵⁷ Atamer, C. IV, s. 230; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 937; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563; Yıldırım / Yıldırım, s. 396; Türkel, s. 295. İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/289, K. 2021/342, T. 18.03.2021; İstanbul BAM, 12. HD., E. 2019/1897, K. 2019/1368, T. 04.11.2019 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 09.01.2022. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/14122 K.

259 hükmü çerçevesinde gemi üzerinde ihtiyati haciz talep eden gemi adamlarından teminat talep edilmesi mümkün değildir¹³⁵⁸.

Türkel, teminattan muafiyete ilişkin hükümde, TTK'nın 1320/1(a) maddesine atıf yapılmasından yola çıkarak, istisnai hükümlerin kıyas ya da yorum yoluyla genişletilemeyeceği gerekçesiyle, gemi adamının ancak TTK m. 1321/1 hükmü çerçevesinde rehin hakkını kullanacak olması halinde teminat muafiyetinden yararlanabileceği görüşündedir¹³⁵⁹. Diğer bir deyişle *Yazar*'a göre, gemi adamı ancak gemi alacaklısı hakkı çerçevesinde ihtiyati haciz talep etmesi halinde teminat yatırmak zorunda değildir. *Kanaatimizce* buradaki düzenlemede teminattan muafiyet, alacaklının gemi adamı olmasına bağlı olarak öngörüldüğü için¹³⁶⁰, alacaklının TTK m. 1352/1(o) bendine ya da TTK m. 1320/1(a) bendine dayanmasına farklı sonuçlar bağlamak uygun olmaz. Nitekim iki hükmün tamamen örtüşmesi nedeniyle de alacaklının ihtiyati haciz talebinde iki maddeden herhangi birine dayanması açısından fark bulunmamaktadır¹³⁶¹. Öte yandan dava veya takipten önce ihtiyati haciz yoluna başvuran alacaklılar bakımından *Yazar*'ın yaklaşımının benimsenmesi mümkün değildir. Zira dava veya takipten önce alacaklının rehin hakkına dayanıp dayanmadığı (örneğin henüz takip aşamasına geçilmediğinden alacaklının taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluna başvurup başvurmayaacağı) belli olmadığı için, mahkemenin bunu tespit edip teminat konusunda bir karar verebilmesi mümkün değildir. Bu sebeple kanaatimizce, alacağın gemi adamlarının gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla

2016/9495 T. 12.12.2016; İstanbul BAM, 12. HD., E. 2019/1897 K. 2019/1368 T. 4.11.2019; İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/828 K. 2018/677 T. 27.6.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.01.2022.

¹³⁵⁸ Özekes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 563.

¹³⁵⁹ *Türkel*, s. 295, 296.

¹³⁶⁰ Nitekim hükmün gerekçesinde bu durum şu şekilde ifade edilmiştir: “*Tasarının 1352 nci maddesinin birinci fıkrasının (o) bendi uyarınca deniz alacaklısı olan gemi adamları, aynı zamanda 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca gemi alacaklısı sıfatını da haizdir. Sosyal konumları ve ekonomik durumları itibarıyla, gemi adamlarının teminat yatırmak yükümlülüğünden muaf tutulmaları gerekmiş, bu husus üçüncü fıkra düzenlenmiştir*” Bkz. TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi. Hükmün gerekçesine yönelik eleştiri için bkz. *Türkel*, s. 296. *Yazar*'a göre gemi adamlarının ekonomik gücü gerekçe gösterilerek onlar lehine teminat muafiyeti tanınması, aynı durumda bulunan, yani ekonomik güce sahip olmayan alacaklılar bakımından eşitlik ilkesini ihlal etmektedir.

¹³⁶¹ Kaldı ki HMK m. 33 hükmü çerçevesinde hâkim Türk hukukunu resen uygular. İhtiyati haciz talep eden alacaklının, ihtiyati hacze esas teşkil eden vakıalar dışında ihtiyati haciz başvurusunda herhangi bir hukuki sebebe yer vermek zorunluluğu bulunmamaktadır (HMK m. 119/2). Dolayısıyla gemi adamlarının gemide çalıştırılmakta olmaları nedeniyle ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin vakıalara yer vermesi yeterli olup, ayrıca hangi kanun maddesine dayandığının önemi bulunmamaktadır.

ödenen ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin olması halinde, TTK m. 1363/3 hükmü çerçevesinde teminat yatırma yükümlülüğünden söz edilemez.

Gemi adamlarının ihtiyati haciz talep edeceği geminin, üzerinde çalıştıkları gemi olma zorunluluğu yoktur. Dolayısıyla TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde kardeş gemi üzerinde de ihtiyati haciz talep edilebilir¹³⁶². Bu durumda da gemi adamlarının teminat yatırma yükümlülüğü bulunmamaktadır¹³⁶³.

b. İlam ya da İlam Niteliğinde Belgeye Dayanan Deniz Alacakları Bakımından İhtiyati Haciz

Genel icra hukuku bakımından, İİK m. 259 hükmünde açıkça belirtilmemiş olsa da, teminatın belirlenmesinde alacaklının haklı olduğu konusunda ispat durumunun da dikkate alınması gerektiği kabul edilmektedir¹³⁶⁴. Buna göre alacağın varlığı konusunda ispatın derecesi ne kadar artarsa, teminat da o derece düşük takdir edilmektedir. Zira alacaklı alacağının haklılığına ilişkin ispat külfetini yerine getirdiğinde ihtiyati haczin haksızlığı ihtimali de o derece azalmaktadır.

Nitekim bu doğrultuda İİK m. 259/2 hükmünde alacağın ilama bağlanması halinde teminat aranmaksızın ihtiyati haciz kararı verileceği, ilam niteliğindeki belgeye dayanması halinde ise, teminat alınıp alınmayacağına mahkemece karar verileceği kabul edilmiştir¹³⁶⁵.

Ne var ki benzer düzenleme, TTK m. 1363 hükmünde gemilerin ihtiyati haczi bakımından kabul edilmemiştir¹³⁶⁶. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi bakımından alacaklının dayandığı belgenin niteliğine bakılmaksızın kural olarak teminat

¹³⁶² Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. aşağıda Üçüncü Bölüm, II, B, 4.

¹³⁶³ Aksi görüş için bkz. Türkel, s. 296. *Yazar'a göre alacaklının teminattan muaf tutulabilmesi için mutlaka kanuni rehin hakkına dayanılması gerektiğinden, üzerinde rehin hakkı doğmayan kardeş gemi hakkında ihtiyati haciz talep edildiğinde teminat yatırılması zorunludur.*

¹³⁶⁴ Özekeş, **İhtiyati Haciz**, s. 245.

¹³⁶⁵ Benzer bir durum ihtiyati tedbirler bakımından da söz konusudur. Gerçekten de HMK m. 392/1, c.2 hükmüne göre, ihtiyati tedbir talebi, resmî belgeye, başkaca kesin bir delile dayanıyor yahut durum ve koşullar gerektiriyorsa, mahkeme gerekçesini açıkça belirtmek şartıyla teminat alınmamasına da karar verebilir.

¹³⁶⁶ Atamer, **C. IV**, s. 230; Türkel, s. 297.

yatırılması gerekmektedir¹³⁶⁷. Bu yönüyle TTK m. 1363 hükmünde, ispat ölçüsü ile teminat arasında herhangi bir bağlantıya yer verilmemiştir.

Doktrinde konuyu detaylı olarak ele alan *Atamer*, bir ilama dayanılarak “kesin haciz” istenebilen hallerde 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun uygulanmayacağını, TTK m. 1382’nin birinci fıkrası uyarınca bu ihtimalde artık teminat aranmayacağını, çünkü teminat verilmesine ilişkin 1363’üncü maddenin, 1382’nci maddenin dışında bırakıldığını belirtmektedir¹³⁶⁸. Kanaatimizce de *Yazar*’ın işaret ettiği şekilde, ilama dayanarak kesin haciz istenebilecek hallerde, takibe devam ederek kesin haciz talebinde bulunan deniz alacaklısının bunun için ayrıca bir teminat yatırması gerekmez.

Bununla birlikte, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 1/2. maddesi uyarınca ihtiyati haciz, bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamına almasa da, bu durum, elinde ilam olan alacaklının gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesine engel değildir¹³⁶⁹. Zira ilgili hüküm, ihtiyati haciz vasıtasıyla mahkeme kararının icrasının mümkün olamayacağına işaret etmektedir. Oysaki elinde ilam olan deniz alacaklısı ihtiyati haciz vasıtasıyla mahkeme kararının icrasını amaçlamamakta, mahkeme kararının icrasının güvence altına alınmasını temin etmeye çalışmaktadır. Diğer bir deyişle, burada alacaklı, nihai hukuki koruma değil, geçici hukuki koruma talep etmektedir.

Kaldı ki çok kere elinde ilam bulunan deniz alacaklıları bakımından da gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilmesi bir zorunluluk arz etmektedir¹³⁷⁰. Zira ilam çerçevesinde alacaklının alacağını cebri icra yoluyla tahsil edebilmesi, ilamlı icra takibi başlatması, bu doğrultuda borçluya icra emri göndertmesi, icra emrinin borçluya

¹³⁶⁷ *Atamer*, C. IV, s. 231.

¹³⁶⁸ *Atamer*, C. IV, s. 231.

¹³⁶⁹ Nitekim Konvansiyon’un hazırlık sürecinde Lizbon Taslağında yer alan ihtiyati haciz (“*arrest*”) tanımında yapılan değişiklik de bu durumu doğrulamaktadır. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, I, C, 1.

¹³⁷⁰ *Atamer*, alacaklının ilamlı icra takibi yapması üzerine İİK m. 37 hükmü çerçevesinde haciz isteme yetkisinin geldiği aşamaya kadar ihtiyati haciz kararının alınmasının ve uygulanmasının zorunlu olduğuna işaret etmiştir. Ancak *Yazar*, bu aşamada ihtiyati haciz için teminat göstermekten muaf tutmak için bir gerekçe olmadığı kanaatindedir. *Atamer*, C. IV, s. 231.

(veya vekiline) tebliğinden itibaren icra emrinde yazan süre (genellikle yedi gün) içerisinde ilama konu borcun ödenmesi halinde mümkündür¹³⁷¹. Söz konusu prosedürün tamamlanmasına kadar borçlunun gemiyi kaçırmaması riski bulunmaktadır. Üstelik gemilerin yüzergezer niteliği dikkate alındığında alacaklının ilama konu alacağının tahsilini güvenceye alması genel icra hukukuna kıyasla daha önemlidir. Dolayısıyla bu halde alacaklının gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmesinde hukuki menfaati bulunmaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından, elinde ilam olan alacaklının ihtiyati haciz başvurusunda teminat yatırması zorunluluğunun öngörülmesi (daha doğru deyimle ilama sahip deniz alacaklısı bakımından teminattan muafiyetin öngörülmemesi), isabetli olmamıştır. Gerçekten de alacaklı olup olmadığı tartışmalı olan gemi adamının ödeme güçlüğünden yola çıkarak¹³⁷² teminattan muafiyet öngörülmüşken, alacağı ilama bağlanmış alacaklılar bakımından teminat yatırma yükümlülüğü getirilmesi çelişki oluşturmaktadır. Zira deniz alacağı hükme bağlanmış alacaklı bakımından ihtiyati haczin haksız çıkma ihtimalinin çok düşük olması karşısında¹³⁷³, borçlunun haksız ihtiyati haciz nedeniyle uğrayacağı zararların güvence altına alınmasını amaçlayan teminatın yatırılmasını haklı kılacak bir sebebin olmadığı aşîkârdır. Bu nedenle alacağın ilama bağlı olduğu hallerde gemi üzerinde ihtiyati haciz talep eden alacaklı bakımından teminat aranmaması¹³⁷⁴, en azından Konvansiyonla uyumlu olması açısından bu konuda hâkime takdir hakkı tanınması yerinde olurdu.

Benzer şekilde ilam niteliğindeki belgeler bakımından da hâkime takdir yetkisi tanınması uygun olurdu. Zira ilam niteliğindeki belge ile alacaklı, alacağın varlığını kuvvetli bir şekilde ispat etmiş olmaktadır. Bu durumda aynı oranda ihtiyati haczin

¹³⁷¹ Kuru, *El Kitabı*, s. 908; Pekcanıtez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, s. 304, 305; Kuru / Aydın, *İcra ve İflâs Hukuku*, s. 284; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 485 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, *İcra ve İflâs Hukuku*, s. 420.

¹³⁷² “Sosyal konumları ve ekonomik durumları itibarıyla, gemi adamlarının teminat yatırmak yükümlülüğünden muaf tutulmaları gerekmiş, bu husus üçüncü fıkra düzenlenmiştir.” Bkz. TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

¹³⁷³ Burada alacaklının haksız çıkmasına ilişkin gündeme gelebilecek ihtimal, hükmün kanun yolları çerçevesinde bozulmasıdır.

¹³⁷⁴ Esasen bu şekilde bir düzenleme de Konvansiyon’un 6. maddesi ile uyumlu olmamakla birlikte, gemi adamı alacaklı bakımından Konvansiyon hükümlerinden sapıldığı durumda, burada da aynı yöntemin izlenmesi mümkün olabilirdi.

haksız çıkma ihtimali de azalmaktadır. Bu halde somut olayın özellikleri çerçevesinde hâkime takdir hakkı tanınarak gerekmediği hallerde teminata hükmedilmemiş olurdu. Ne var ki mevcut yasal düzenleme kapsamında, deniz alacağı ilam ya da ilam niteliğinde belgeye dayansa da, gemi üzerinde ihtiyati haciz karar verilebilmesi için teminat verilmesi zorunludur¹³⁷⁵.

B. Teminatın Yatırılacağı Aşama

Genel ihtiyati hacizde teminatın ne zaman yatırılacağı konusunda İİK m. 259 hükmünde bir açıklık olmamakla birlikte, doktrin ve uygulamadaki kabule göre, ihtiyati haczin kabulü kararı üzerine kararda hükmedilen teminat tutarı mahkeme veznesine yatırmadıkça, ihtiyati haciz kararı alacaklının kendisine verilmez ve ihtiyati haczin icrası istenemez¹³⁷⁶.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da TTK m. 1363/1 hükmü uyarınca, deniz alacağını teminat altına almak üzere gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesinin istenmesi halinde, 10.000 ÖÇH tutarında teminat vermesinin zorunlu olduğu belirtilmekle birlikte, teminatın ne zaman yatırılacağı konusunda İİK m. 259 hükmünden farklı bir düzenlemeye yer verilmemiş¹³⁷⁷, bu yönüyle İİK m. 259 hükmü ile paralel düzenleme yapılmıştır¹³⁷⁸.

¹³⁷⁵ Atamer, **C. IV**, s. 231; Türkel, s. 297.

¹³⁷⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1046; Atamer, **C. IV**, s. 227; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 550; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 494; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 246; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563; Muşul, **C. II**, s. 1308. Buna karşılık genel ihtiyati hacizde *Berkin*, alacaklıdan teminat alınması gereken hallerde, mahkemenin ihtiyati hacze karar vermeden önce teminatın alınmasının doğru olacağı kanaatindedir. *Berkin*, **İhtiyati Haciz**, s. 50. Aynı yönde Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 110.

¹³⁷⁷ Gerçekten de İİK m. 259/1 hükmünde “*İhtiyatî haciz isteyen alacaklı (...) teminatı vermeğe mecburdur.*” ifadelerine yer verilmişken, TTK m. 1363/1 hükmünde “*ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının (...) teminat vermesi zorunludur.*” ifadelerine yer verilmiştir.

¹³⁷⁸ Buna karşılık doktrinde genel ihtiyati haciz uygulamasından farklı olarak TTK m. 1363/1 hükmünde teminatın yatırılması gereken aşamanın, kararın verilmesini talep anı olarak belirlendiği ifade edilmektedir. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 227, 228; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 936. Düzenlemesinin gerekçesi bakımından *Yazarlar*, TTK Komisyonu’nun teminatın yatırılmasını alacaklının ve avukatının ciddiyetinin bir göstergesi olarak kabul ettiğini, alacaklının teminatı yatırarak ihtiyati haciz talep etmesi gerektiğini, aksi halde deniz ticareti akışının bozulacağı açıklamalarına yer vermiştir. Ayrıca *Yazarlar*, çıkarlar dengesi bakımından da teminatın ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte yatırılması gerektiği görüşündedir. Buna karşılık *Özkes*, teminat vasıtasıyla alacaklının ciddiyetinin denetlenmesine karşı çıkmakta, bu denetimin harçların yükseltilmesi vasıtasıyla yapılabileceğini savunmaktadır. *Özkes* ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563, 564.

Ne var ki gemilerin ihtiyati haczi bakımından uygulama, genel icra hukukundan farklı yönde seyretmiştir. Buna göre ihtiyati haciz başvurusundan sonra mahkeme, bir ara karar oluşturmakta, ara kararda yatırılacak teminatın miktarı gösterilmektedir¹³⁷⁹.

Dolayısıyla mahkemece ihtiyati haciz talebinin haklı olup olmadığı konusunda herhangi bir inceleme ve araştırma yapılmadan önce teminatın yatırılıp yatırılmadığı kontrol edilmekte, teminatın yatırıldığına tespiti halinde, alacaklının talebi incelenebilmektedir. Mahkemece verilen kesin süre içerisinde belirlenen teminatın yatırılmaması halinde ise, ihtiyati haciz talebi sırf bu sebepten reddedilmektedir¹³⁸⁰.

¹³⁸¹.

Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi bakımından uygulamada izlenen yöntem son derece isabetlidir ve teminat miktarının başlangıçtan belli olması, bu şekilde bir uygulama izlenebilmesine imkân tanımıştır. Böylelikle teminat yatırılmadan talebin incelenmesi suretiyle mahkemeler gereksiz yere meşgul edilmemiş olmaktadır.

Gerçekten de genel ihtiyati haciz uygulamasında teminatın karardan sonra yatırılması, mahkemece hükmedilecek teminat miktarının alacaklı tarafından talep anında bilinmemesinden kaynaklanmaktadır. Oysaki gemilerin ihtiyati haczinde alacaklının yatıracağı teminat başlangıçta bilinmektedir. Dolayısıyla genel icra hukukundaki, “teminat yatırılmadan ihtiyati haciz kararının alacaklıya

¹³⁷⁹ Teminatın bazı hallerde ve özellikle büyük tonajlı gemiler bakımından yetersiz kaldığı, bu nedenle de ihtiyati haciz talebini değerlendirmek için teminatın ön koşul olarak aranması yerine, ihtiyati haczin uygulanmasına yakın bir duruşma günü verilerek duruşmada, ihtiyati haczin haksız olup olmadığının belirlenmesi ve haksız değilse teminatın ona göre tayin edilmesi yönünde görüşler için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 289, 290.

¹³⁸⁰ *Türkel*'e göre mahkeme teminatın türünü uygun ve yeterli görmezse, alacaklıdan başka ya da ek teminat talep etmeli, bu sebepte ihtiyati haciz talebini reddetmemelidir. *Türkel*, s. 298. Kanaatimizce TTK m. 1363/1 hükmünde maktu teminat öngörüldüğü için mahkemenin ihtiyati haciz talebi sırasında ek teminat talep edebilmesi mümkün değildir. Burada mahkemenin teminat konusunda yapacağı tek inceleme, 10.000 ÖÇH'ye karşılık gelen tutarın nakden ya da teminat mektubu şeklinde depo edilip edilmediğini tespit etmektedir. Dolayısıyla mahkemenin teminatı artırması veya ek teminat talep etmesi ancak ihtiyati haciz karardan sonra borçlunun TTK m. 1363/2 hükmü çerçevesinde talep etmesi halinde mümkün olabilir.

¹³⁸¹ Bu karara karşı istinaf kanun yoluna başvurulabilmesi mümkündür. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 937.

verilemeyeceği” şeklinde uygulamanın, gemilerin ihtiyati haczi bakımından sürdürülmesini haklı kılacak bir sebep bulunmamaktadır¹³⁸².

Öte yandan bu uygulama, kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonuna da aykırılık teşkil etmemektedir. Zira Konvansiyonun 6/1. maddesinde, “geminin ihtiyati haczinin bir koşulu olarak¹³⁸³” teminat istenebileceğinden söz edilmektedir. Bu durum ihtiyati haciz talebi incelenmeden teminat aranmasına imkân vermektedir.

C. Teminatta Değişiklik

1. Teminatın Artırılması

İhtiyati haciz talebinde bulunurken alacaklının yatırması gereken 10.000 ÖÇH teminatın miktarı, borçlunun haksız ihtiyati haciz sebebiyle uğradığı zararları karşılamayabilir. Bu nedenle TTK m. 1363/2 hükmü çerçevesinde karşı tarafa teminat miktarının artırılması için talep hakkı tanınmıştır. Teminatın artırılması talebi, ihtiyati haciz kararı sırasında borçlunun dinlenmişse bu aşamada, borçlu dinlenmemişse, ihtiyati haciz kararı icra edilmeden önce veya icra edildikten sonra ileri sürülebilir¹³⁸⁴. Nitekim teminatın artırılması konusunda herhangi bir zaman sınırının olmadığı, TTK m. 1363/2’de geçen “*her aşamada*” ifadesinden de anlaşılmaktadır¹³⁸⁵.

TTK m. 1363/2 hükmünde teminatın artırılması talebini ileri sürebilecek kişi “*karşı taraf*” olarak belirtildiği için, bu talep, borçlu tarafından ileri sürülebileceği gibi, ihtiyati haciz kararından etkilenen üçüncü kişiler tarafından da ileri sürülebilir¹³⁸⁶. Burada dikkat edilecek husus, teminatın artırılması talebini ileri süren kişinin ihtiyati haciz kararı nedeniyle haklarının ihlal edilip edilmediğidir.

¹³⁸² Aksi yönde bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 564. Yazar’a göre, mahkemeden talepte bulunulurken teminat yatırılması gerekli olmayıp, genel icra hukukunda olduğu gibi, mahkeme kararından sonra ihtiyati haciz kararının alınabilmesi için teminat yatırılması yeterlidir.

¹³⁸³ “...as a condition of the arrest of a ship...”.

¹³⁸⁴ Atamer, **C. IV**, s. 228; Yıldırım / Yıldırım, s. 396; Türkel, s. 299. Artırılan teminatın yatırılmaması durumunda mahkemenin HMK m. 115/2 hükmü doğrultusunda hareket edeceği yönünde bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 937.

¹³⁸⁵ Aynı yönde Türkel, s. 299.

¹³⁸⁶ İİK m. 259/1 hükmünden yola çıkarak üçüncü kişilerin de teminatın artırılmasını talep edebileceği yönünde bkz. Türkel, s. 299.

Mahkemece teminatın artırılmasına karar verilebilmesi için, mutlaka talep gereklidir. Talep olmadıkça mahkemece teminatın artırılması konusunda karar verilemez. Aksi halde tasarruf (HMK m. 24) ve taleple bağıllık (HMK m. 26) ilkelerine aykırı davranılmış olur¹³⁸⁷.

Karşı tarafın talebi üzerine yatırılacak teminatın türü ve miktarı konusunda mahkemenin takdir yetkisi bulunmaktadır. Bununla birlikte mahkemenin bu takdir yetkisini kullanırken hangi kriterleri esas alacağı, TTK m. 1363/2, c.2’de gösterilmiştir. Buna göre teminatın artırılması talebi değerlendirilirken ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca, gemi için yapılan günlük işletme giderleri (“*damnum emergens*”) ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar (“*lucrum cessans*”) dikkate alınacaktır¹³⁸⁸.

Haksız ihtiyati hacizde borçlu ve üçüncü kişilerin muhtemel zararlarının tazmini amaçlandığından¹³⁸⁹, düzenleme bu yönüyle isabetli olmuştur. Zira böylelikle borçlu ve üçüncü kişinin, gemi üzerinde tasarrufta bulunulamaması sebebiyle uğradığı zararlar (fiili zarar ve kar kayıpları) güvence altına alınmış olacaktır¹³⁹⁰. Ancak borçlunun uğrayacağı zararlar bunlarla sınırlı olmayabilir. Özellikle fiili zararlar, işletme giderleri dışında geminin işletilememesine bağlı olarak meydana gelebilecek diğer zararları da kapsamaktadır. Dolayısıyla hükümde yer alan zarar kalemlerinin sınırlayıcı olmayıp, hâkime yol gösterici nitelikte olduğu kabul edilmelidir¹³⁹¹.

¹³⁸⁷ Osman Duran, **Medeni Usul Hukukunda Taleple Bağlılık İlkesi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2020, s. 167.

¹³⁸⁸ Atamer, **C. IV**, s. 229; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563; Yıldırım / Yıldırım, s. 396; Karaman ve diğer., s. 381; Türkel, s. 301. “*Uğranılabilecek zarar, geminin haczedilmiş olması sonucunda âtil kalmasından kaynaklanan masraflar ve kazanç kayıplarıdır. Dolayısıyla, alacaklının yatıracağı teminatın da bu zarar kalemleri dikkate alınarak belirlenmesi gerekmektedir.*” TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

¹³⁸⁹ Akyazan, s. 18; Kuru, **El Kitabı**, s. 1045; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 244; Atamer, **C. IV**, s. 226; Deynekli / Saldırım, s. 77.

¹³⁹⁰ Necmettin Berkin, **Tatbikatçılara İflas Hukuku Rehberi**, 1. Bası, İstanbul 1980, s. 146; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 50; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 113.

¹³⁹¹ Kanunda belirtilen kriterlerin sınırlı sayıda olmadığını göstermek açısından hükme “somut olayın özellikleri” ibaresinin eklenmesi yönünde görüş için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, 290. *Türkel’e* göre, zarar kalemlerinin kapsamına bunların dışında, kredi zararları başta olmak üzere, başka tür zararlar da girmektedir. Bu nedenle Yazar, hükmün, “Bu istem değerlendirilirken, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca, gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar başta olmak üzere borçlu ve üçüncü kişilerin uğrayabileceği bütün muhtemel zararlar dikkate alınır.” şeklinde anlaşılması gerektiği kanaatindedir. Türkel, s. 301.

Nitekim kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 6/1. maddesinde zarar kalemlerinin sınırlı olarak sayılmadığı açık bir şekilde belirtilmiştir.

Doktrinde *Özekes* tarafından da belirtildiği üzere, belirlenecek teminatın, borçlunun ve üçüncü kişilerin ihtiyati haczin icrası nedeniyle uğrayacakları tüm zararlarını karşılaması ve teminat oranının da bu zararları karşılayacak şekilde tespit edilmesi gerekmektedir¹³⁹².

Borçlunun karşılanması gereken tüm zararları, ihtiyati haciz nedeniyle uğrayabileceği “muhtemel zararlar”dır¹³⁹³. Bu zararlar belirlenirken yalın, basit bir ihtimal yeterli olmadığı gibi, bu konuda kesinlik kriterine de başvurulmamalıdır. Bu zararı takdir ederken hâkim, durumun özelliğinden hareket edip, deniz ticaretine ilişkin ticari kurallardan, piyasa genel şartları ve tecrübelerden yararlanmalıdır¹³⁹⁴.

Diğer yandan teminata konu teşkil edecek zararın miktarı belirlenirken, ihtiyati haczin süresi (geminin seferden men edileceği süre) de göz önünde bulundurulmalıdır¹³⁹⁵. İhtiyati haciz sonrası teminat karşılığı geminin serbest bırakılması durumunda, gemi ticari hayatına devam edeceği için bu aşamadan sonra teminate esas teşkil edecek zarardan söz edilemeyecektir. Diğer bir deyişle, bu aşamadan sonra geminin uğrayacağı zarar ile ihtiyati haciz arasında illiyet bağı ortadan kalkacaktır.

Bu konuya ilişkin olarak TTK m. 1363/2 hükmünün kanunlaşma sürecinde, deniz ticareti uygulamacıları tarafından, hakkında ihtiyati haciz kararı verilmiş olan borçlunun, teminatın arttırılması talebi değerlendirilirken, geminin seferden men edildiği sürenin dikkate alınması bakımından bir ayırım yapılması gerektiğine işaret edilmiştir¹³⁹⁶. *Yazarlar*'a göre, borçlu teminat yatırarak geminin seferden men haline son vermek hakkı ve imkânına sahip olduğuna göre, belli sebeplerle¹³⁹⁷ bu yolu

¹³⁹² *Özekes, İhtiyati Haciz*, s. 244. Alacaklının hak arama özgürlüğünün ihlal edilmemesi kaydıyla aynı yönde bkz. Türkel, s. 302.

¹³⁹³ Zira zarar kalemlerinin önceden tam olarak belirlenebilmesi fiilen mümkün değildir.

¹³⁹⁴ *Özekes, İhtiyati Haciz*, s. 245; Türkel, s. 302, 303.

¹³⁹⁵ *Özekes, İhtiyati Haciz*, s. 244; Türkel, s. 302.

¹³⁹⁶ Karaman ve diğer., s. 381.

¹³⁹⁷ Gerçekten de uygulamada özellikle geminin muteber bir klas kuruluşu tarafından klaslanmamış olması, yaşı, piyasa koşulları gibi nedenlerle gemiyi deniz ticaretinde kullanamayan bazı donatanlar,

seçmeyen borçlunun teminatın artırılması talebi her zaman haklı olmayabilecektir. Bu bağlamda, ek teminat kararı verilirken, karşı tarafın (avukat tayin etme gibi) hukuki yardım elde edeceği, ihtiyati hacze itiraz ederek hukuki işlem yapabileceği ve gerekli teminatı hazırlayabileceği makul bir süreyi aşan sürenin dikkate alınmaması gerekir¹³⁹⁸. Bu çerçevede *Yazarlar* söz konusu fıkra, “*Bu süre, ihtiyati haciz kararının karşı tarafa tebliğinden itibaren on günü geçemez.*” şeklinde bir ibare eklenmesini önermektedir¹³⁹⁹. Ancak söz konusu öneri, bu hususa yasal düzenleme ile çözüm getirmenin uygun olmayacağı gerekçesiyle kabul edilmemiştir¹⁴⁰⁰. Kanaatimizce de teminatın miktarının tespiti bakımından hâkim takdir hakkına sahip olduğuna göre, gerekçesini kararda belirtmek şartıyla, teminatın miktarının tespitinde bu hususu dikkate almasına hukuken bir engel bulunmamaktadır. Dolayısıyla borçlunun ihtiyati haczi fırsat bilip geminin seferine müsaadeyi sağlayabilecekken, bunu yapmayıp bu husustan faydalanma yaklaşımı, teminatın miktarının tespitinde dikkate alınabilecek olmakla birlikte, bu konuda kanunda açık düzenleme yapılması zorunluluğu bulunmamaktadır¹⁴⁰¹.

Şu halde teminata esas teşkil edecek muhtemel zarar miktarı belirlenirken ihtiyati haciz nedeniyle geminin uğradığı fiili zarar, yoksun kalınan kar, ihtiyati haciz süresi gibi hususlar dikkate alınacaktır. Bu çerçevede yapılacak inceleme sonucunda belirlenecek miktar, teminatın üst sınırını teşkil edecektir. Ne var ki, hâkim tarafından bu şekilde bir muhtemel zarar miktarı belirlendikten sonra, teminatın miktarında başkaca bir hususu dikkate almadan bu zarar üzerinden teminata hükmedilmesi her

geminin ihtiyati haczinden faydalanarak haksız ihtiyati haciz halinde bu durumu gelir kaynağı olarak görebilmekte ve teminat yatırmama yolunu tercih etmektedir. Teminatın miktarı belirlenirken bu hususun da dikkate alınması gerektiği açıktır. Burada kıyasen de olsa TBK m. 52 hükmü göz önünde bulundurulabileceği kanaatindeyiz.

¹³⁹⁸ Karaman ve diğer., s. 381.

¹³⁹⁹ Karaman ve diğer., s. 381. *Yazarlar* ayrıca alacak miktarının yüksek olmasına bağlı olarak geminin sefere müsaadesi için TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde yatırılacak teminatın borçluyu zor duruma sokacağını dikkate alarak, hükme “*İddia olunan alacağın teminat olarak yatırılması neredeyse imkânsız olabilecek yükseklikte olması durumunda alacaklı tarafından yatırılacak teminatın miktarını hakim tayin eder*” ifadesinin eklenmesini teklif etmektedir. Bkz. Karaman ve diğer., s. 382.

¹⁴⁰⁰ Atamer, C. IV, s. 229.

¹⁴⁰¹ Teminatın artırılması talebinin belgelendirilmesine ilişkin bkz. “*TTK’nın 1363/2. maddesindeki düzenleme dikkate alındığında, mahkemenin her aşamada teminat miktarının arttırılmasının istenebileceği düzenlenmiş olup, bu tür taleplerin belgelendirilmesi gerekir. İtiraz aşamasında daha fazla teminat yatırılmasını gerektiren olguları gösteren yeterli belge sunulmadığından, teminata yönelik itirazın reddi kararı isabetli bulunmuştur.*” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

zaman hakkaniyete uygun sonuçlara yol açmaz. Burada hâkimin hakkaniyete uygun olarak teminat miktarını belirlemesi için, başkaca kriterleri de dikkate alması gerekir. Bu husus hâkimin takdir yetkisini hukuka ve hakkaniyete göre kullanmasını emreden TMK m. 4 hükmünün bir sonucudur.

Bu çerçevede öncelikle yatırılacak teminat belirlenirken alacaklının haklı olduğu konusundaki ispatı da dikkate alınmalıdır¹⁴⁰². Gerçekten de bu husus, ileride açılacak haksız ihtiyati haciz nedeniyle tazminat davasının sonucu konusunda önemli bir ipucu teşkil edeceğinden, teminatın tayininde göz önünde bulundurulmalıdır. Aksi halde alacağı ilama bağlı alacaklı ile, yaklaşık ispatı sınır düzeyle yerine getirmiş alacaklı arasında hiçbir ayırım yapılmamış olur ki, bu durum hakkaniyet ve eşitlik ilkesine aykırılık teşkil eder¹⁴⁰³. Bu çerçevede deniz alacağı ile bunun parasal değerine ilişkin yaklaşık ispat ölçüsü ne kadar yüksek olursa, alacaklıdan alınacak teminat miktarı da o oranda az olmalıdır. Zira bu halde haksız ihtiyati haciz riski de o oranda azalmış olacaktır¹⁴⁰⁴.

Tüm bu hususlar çerçevesinde belirlenen teminat miktarı, alacaklının ihtiyati haciz yoluyla hak arama özgürlüğünü ortadan kaldırmamalıdır¹⁴⁰⁵. Gerçekten de ihtiyati haciz için öngörülen teminat miktarı, alacaklının ihtiyati haciz hakkını kullanmasını imkânsız kılacak ya da çok güçleştirecek düzeyle olursa, bu durum alacaklının hak arama özgürlüğünün özüne müdahale teşkil eder¹⁴⁰⁶. Burada borçlunun tüm zararının eksiksiz karşılanması amaçlanmamalı, muhtemel zararları güvenceye bağlanmalıdır. Bu da mümkün olduğunca alacaklının hakları ile borçlunun haklarının telif edilmesi ile sağlanabilir.

¹⁴⁰² Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 245; Türkel, s. 303. Bu hususa TTK m. 1363/2 hükmünde yer verilmesi uygun olabilirdi. Ancak hükümde buna ilişkin bir ifade yer almasa da, İİK m. 259/1 ile TMK m. 4 hükmü çerçevesinde teminatın belirlenmesinde bu husus da dikkate alınmalıdır.

¹⁴⁰³ TTK m. 1363'de, İİK m. 259/2 ve 3'den farklı olarak ilam ya da ilam niteliğine sahip belgeler bakımından farklı rejim öngörülmemiş olmasının, yaklaşık ispat ölçütünün teminatın belirlenmesinde dikkate alınmayacağı anlamına gelmediği hususunda bkz. Türkel, s. 303.

¹⁴⁰⁴ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 245, 246; Türkel, s. 303.

¹⁴⁰⁵ Teminatın miktarının çok yüksek tutulmasının, gerçekten hak sahibi olan alacaklının ihtiyati haciz talebinde bulunmasını güçleştireceği yönünde bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 245.

¹⁴⁰⁶ Türkel, s. 300.

2. Teminatın Azaltılması

İhtiyati haciz kararından önce alacaklı tarafından yatırılan teminatın artırılmasını borçlu her aşamada talep edebileceği gibi, alacaklı da teminat miktarının azaltılmasını isteyebilir¹⁴⁰⁷. Teminatın azaltılması konusunu düzenleyen TTK m. 1363/4 hükmü, başlangıçta yatırılan teminatın TTK m. 1363/2 hükmü çerçevesinde arttırılması durumunda özellikle önem arz edecektir. Zira başlangıçta yatırılan 10.000 ÖÇH maktu teminatın azaltılması, ihtiyati haciz nedeniyle borçlunun uğrayabileceği muhtemel zararlar dikkate alındığında pek mümkün olmayacaktır¹⁴⁰⁸. Ancak yukarıda açıklanan hususlar çerçevesinde, yaklaşık ispat ölçüsü ve borçlunun hak arama özgürlüğü dikkate alınarak, başlangıçta yatırılan teminatın azaltılmasına da hukuken bir engel yoktur¹⁴⁰⁹.

Uygulamada özellikle kötüniyetli borçluların haksız şartlarla alacaklıları sulhe zorlamak için yüksek teminatı bir araç olarak kullandıkları görülmektedir. Bu tür durumlarda haklı olmasına rağmen ihtiyati haciz için öngörülen teminatı yatıramayan alacaklılar, borçlunun dayattığı şartlarla yetinerek haklı alacağının takibini güvenceye alamamaktadır. İşte bu tür durumlarda özellikle alacaklının yaklaşık ispat ölçüsünü karşıladığı da dikkate alınarak TTK m. 1363/4 hükmü çerçevesinde teminatın azaltılması mümkündür.

3. Teminatın Türünün Değiştirilmesi

TTK m. 1363/2 ve 4 hükümleri, teminatın artırılması ve azaltılmasına ilişkin olup, teminatın türünün değiştirilmesi konusunda TTK m. 1363 hükmünde açıklık yoktur. Bununla birlikte TTK m. 1363 hükmünde, haksız ihtiyati haciz nedeniyle alacaklı ve üçüncü kişilerin uğrayacağı muhtemel zararları (fiili zarar ve kar kaybı) güvence altına almak amaçlandığından, bu amacı sağlayacak şekilde teminat türünün

¹⁴⁰⁷ Atamer, C. IV, s. 228; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563; Karaman ve diğer., s. 381; Türkel, s. 304.

¹⁴⁰⁸ Türkel, s. 304.

¹⁴⁰⁹ “Alacaklı, daha sonra mahkemeye müracaat ederek, alacağının miktarının düşük olması veya başka sebeplerle teminatın indirilmesini dördüncü fıkra uyarınca talep edebilecektir.” TTK m. 1363 Hükümet gerekçesi.

değiştirilmesine engel olmamalıdır¹⁴¹⁰. Nitekim TTK m. 1358/2 hükmünde teminatın türünün değiştirilmesi konusunda yetkili mahkemeyi düzenleyerek, gemilerin ihtiyati haczinde de bu yolun açık olduğunu örtülü de olsa düzenlemiştir.

Bu kapsamda nakit para yanında, taşınır ya da taşınmaz rehni, muteber banka kefaleti, noterden tasdikli kefalet sözleşmesi teminat olarak kabul edilebilmelidir¹⁴¹¹.

4. Teminatın Yatırılması Süreci

TTK m. 1363/2 hükmü çerçevesinde teminatın artırılmasına karar verilmesi halinde, kararda ek teminatın hangi süre içerisinde yatırılacağı da belirtilmelidir. Bu kapsamda mahkemece, teminatın miktarı da dikkate alınarak, teminatın yatırılması için makul bir süre takdir etmelidir. İhtiyati haciz yargılamasının niteliği de dikkate alınarak, mahkemece alacaklıya HMK m. 94/2 hükmü çerçevesinde “kesin süre” verilmesi uygun olur.

Mahkemece verilen süre içerisinde teminatın yatırılmaması halinde, bu durum ihtiyati haczin kendiliğinden kalkması sonucunu doğurur¹⁴¹². Anılan hükmün kanunlaşma sürecinde deniz ticareti uygulamacıları tarafından, haksız ihtiyati haciz yargılamasında teminatın yatırıl(a)maması nedeniyle bu durumun alacaklının sorumluluğuna karine teşkil etmemesi açısından hükme, “*Ek güvence yatırılmaması nedeniyle ihtiyati haciz kararının kalkması, ihtiyati haciz kararının haksızlığına karine teşkil etmez*” ibaresinin eklenmesi önerilmiştir¹⁴¹³. Ne var ki söz konusu öneri, amacı yeterince açık ifade edemediği gerekçesiyle, TTK Komisyonu tarafından kabul edilmemiştir¹⁴¹⁴.

5. Yetkili Mahkeme

TTK m. 1363/2 ve 4. fıkralarında, teminatın artırılması ve azaltılmasının “aynı mahkeme”den talep edilebileceği belirtilmiştir. Bu düzenleme çerçevesinde, teminatın

¹⁴¹⁰ Aynı yönde bkz. Türkel, s. 304.

¹⁴¹¹ Pekcanitez ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku, C. II**, s. 1198; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 246.

¹⁴¹² Atamer, **C. IV**, s. 229; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 563.

¹⁴¹³ Karaman ve diğer., s. 382.

¹⁴¹⁴ Atamer, **C. IV**, s. 229, 230.

artırılması ya da azaltılması konusunda yetkili mahkemenin, 10.000 ÖÇH teminatın yatırıldığı ihtiyati haciz kararı veren mahkeme olduğu anlaşılmaktadır.

Ne var ki teminatın artırılması, azaltılması ve türünün değiştirilmesi konusunda yetkili mahkemeye ilişkin TTK m. 1358/2 hükmünde de düzenleme yapıldığı görülmektedir. Buna göre, TTK m. 1358/1 hükmünde sayılan mahkemeler, tarafların yatırdıkları teminatların artırılması, azaltılması veya türünün değiştirilmesi hususlarında yapılacak başvurular hakkında karar vermeye de yetkilidir. Dolayısıyla her iki hüküm birlikte değerlendirildiğinde, teminatın artırılması ve azaltılması konusunda iki farklı mahkemenin yetkili olması ihtimal dâhilindedir. Gerçekten de dava açılmadan önce ihtiyati haciz kararı alınıp, Türkiye’de esas hakkında yetkili olan (ihtiyati haciz kararını veren mahkemeden) “başka bir mahkemede” esasa ilişkin dava açıldığında, TTK m. 1363/2 hükmüne göre teminatın artırılması konusunda ihtiyati haciz kararı veren mahkeme yetkili olacak, TTK m. 1358/2 hükmüne göre ise, deniz alacağının esasına ilişkin davayı gören mahkeme yetkili olacaktır. Dolayısıyla teminatın artırılması ve azaltılmasına ilişkin yetkili mahkeme konusunda, TTK m. 1363/2 ve 4 hükmü ile TTK m. 1358/2’nin çatıştığı görülmektedir¹⁴¹⁵.

Kanaatimizce burada yetki konusunda özel düzenleme yapan TTK m. 1358/2 hükmüne üstünlük tanınması gerekir¹⁴¹⁶. Buna göre teminatın artırılması, azaltılması ya da türünün değiştirilmesi konusunda, (a) esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme¹⁴¹⁷, (b) esas hakkında Türkiye’de dava açılmışsa, bu mahkeme, (c) esas hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme yetkili sayılmalıdır.

¹⁴¹⁵ Bu konuda ayrıca bkz. Türkel, s. 305.

¹⁴¹⁶ Aynı yönde bkz. Atamer, C. IV, s. 229; Türkel, s. 305.

¹⁴¹⁷ “Davacı (ihtiyati hacize itiraz eden) vekili, davalı (ihtiyati haciz isteyen) vekilinin talebi üzerine 1.071.961,19 USD alacak yönünden aleyhine ihtiyati haciz kararı verildiğini, ihtiyati haciz kararının verildiği tarih itibariyle geminin Limanı’nda bulunmaması nedeniyle ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin yetkili olmadığını, (...) ileri sürerek ... aleyhine verilen ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına, aksi halde yatırılan teminat miktarının arttırılmasına karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Mahkemece, iddia, savunma ve dosya kapsamına göre; TTK’nın 1355. maddesinde geminin yanaştığı yer mahkemesinin ihtiyati haciz kararı verme hususunda (...) yetkili olduğu, itiraz edenin teminatın arttırılmasına yönelik talebinin yerinde görülerek teminat miktarının %15 oranında arttırıldığı, (...) karar verilmiştir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, ihtiyati hacze itiraz eden vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, (...)” Yargıtay 11. HD., E. 2015/76 K. 2015/1071 T. 2.2.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.01.2022.

Ancak bu konuda karışıklığın önlenmesi için, 1363/2 ve 4 hükümlerinden “aynı mahkeme” ifadelerinin çıkarılması uygun olur¹⁴¹⁸.

D. Teminatın İadesi

Alacaklı tarafından yatırılan teminatın, ne zaman ve hangi usule göre iade edileceği konusunda TTK ve İİK’da bir açıklık bulunmamaktadır. Bununla birlikte Yaz. İş. Yön. m. 217 hükmünde teminatın iadesine ilişkin izlenecek usul düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, teminatın iadesi için mutlaka alacaklının başvurusu gerekmektedir. Alacaklının başvurusu üzerine yazı işleri müdürü, teminatın iadesi için kanuni şartların gerçekleşip gerçekleşmediğini araştırıp, bu hususu belgelendirerek görüşü ile birlikte dosyayı hâkim veya başkana sunar. Teminat gösterilmesini gerektiren sebeplerin ortadan kalktığına anlaşıldığı hâlinde, mahkemece, teminatın iadesine karar verilir. Bununla birlikte teminatın iadesini gerektirecek kanuni şartların ne olduğu konusunda açıklık bulunmamaktadır¹⁴¹⁹.

Bu konuda *Berkin*, haksız ihtiyati haciz nedeniyle tazminat davasına ilişkin zamanaşımı süresi boyunca teminatın iade edilmemesi gerektiği kanaatindedir¹⁴²⁰. Buna karşılık *Üstündağ*, alacaklının verdiği teminatın haksız ihtiyati haciz nedeniyle açılacak tazminat davasının zamanaşımı süresinin dolmasına kadar alıkonulmasının doğru olmayacağı gerekçesiyle, ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin, alacaklının talebi üzerine borçluya tazminat davası açması için süre vermesini, bu sürenin sonuna kadar dava açılmaması halinde teminatın iadesine karar verilmesini önermektedir¹⁴²¹.

Uyar / Uyar / Uyar, mahkemenin, alınan ihtiyati haciz kararı uygulanmadan, alacaklının bu kararın infazından vazgeçmiş olduğunu tespit etmesi halinde, karşı tarafa tebligat yapmadan yatırılan teminatın iadesine karar vermesi gerektiği, ihtiyati haczin uygulanması halinde ise, karşı tarafa – bu kararın uygulanmasından dolayı bir

¹⁴¹⁸ Aynı yönde bkz. Türkel, s. 305.

¹⁴¹⁹ Bu konuda açık düzenleme olmadığından farklı uygulamalar olduğu yönünde bkz. Güler Akın / Akın Mustafa, “İhtiyati Haciz Nedeniyle Alınan Teminatın İadesi”, **İBD**, C. 90, S. 5, Eylül Ekim 2016, s. 50.

¹⁴²⁰ *Berkin*, **İflas**, s. 146.

¹⁴²¹ *Üstündağ*, **İcra**, s. 423. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 231, 232.

zararı olup olmadığını bildirmek üzere- tebligat yaparak, verilen –örneğin on günlük- süre (mehil) içinde karşı tarafın yatırılan teminatın iadesine itiraz etmemesi halinde iadesine, yatırılan teminatın iadesine itiraz sebeplerini bildirerek itiraz etmesi halinde, bu itiraz sebeplerini –evrak üzerinden- inceleyerek uygun kararı vermesi gerektiği kanaatindedir¹⁴²². *Türkel*¹⁴²³ ve *Akın / Akın*¹⁴²⁴ ise, teminatın iadesi bakımından ihtiyati tedbirlere ilişkin HMK m. 392/2 hükmünün kıyasen ihtiyati haciz bakımından da uygulanması gerektiği düşüncesindedir¹⁴²⁵.

Yargıtay kimi kararlarında “*karşı tarafa muhtıra tebliğ edilmeden teminatı iadesine karar verilemeyeceğini*¹⁴²⁶” belirtmişken, kimi kararlarında “*teminatın iadesinin takibin kesinleşmesine ya da alacaklının muvafakatına bağlı olduğunu*¹⁴²⁷” belirtmiştir. Yerel mahkeme uygulamalarında ise, çoğunlukla, mahkeme teminatın iadesi talebi üzerine, “takibin kesinleşip kesinleşmediği ve teminatın iadesinde sakınca bulunup bulunmadığı” hususu icra dairesine sorulmakta ve cevaba göre, teminatın iadesine ya da “takibin iptali veya ihtiyati haczin kaldırılması konusunda ya da haksız ihtiyati hacizden dolayı açılan tazminat davası sonuna kadar iade talebinin reddine karar verilmektedir¹⁴²⁸”. Bu kararlar nedeniyle teminatın iadesi konusunda inisiyatifin, esasen icra müdürlüklerine bırakıldığı görülmektedir¹⁴²⁹.

¹⁴²² Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 112. Benzer değerlendirmeler için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 248, 249. Belirtelim ki bu uygulama bugün yürürlükte olmayan 01.01.1947 tarihli Hukuk ve Ticaret Mahkemeleri Yazı İşleri Yönetmeliği’nin “teminat akçesinin geri verilmesi” başlığını taşıyan 44. maddesine dayanmaktadır.

¹⁴²³ Türkel, s. 306. *Yazar*, amaca ve menfaatler dengesine en uygun hükmün, HMK m. 392/2 olduğu kanaatindedir.

¹⁴²⁴ Akın / Akın, s. 55.

¹⁴²⁵ Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler ve kıyasen uygulanma şartları için bkz. Akın / Akın, s. 52 vd.

¹⁴²⁶ Yargıtay 19. HD. 24.05.2007 T., 1979/5274. Karar için bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 112.

¹⁴²⁷ Yargıtay 19. HD. 24.01.2008 T., 11933/343. Karar için bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 112.

¹⁴²⁸ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 249, 250.

¹⁴²⁹ Bu nedenle HSK Teftiş Kurulu Hukuk Mahkemelerine Yönelik Tavsiye Listesi 2018’de “İhtiyati Hacizde Teminatın İadesi” başlıklı 48 numaralı maddesinde teminatın iadesi konusunda inisiyatifin icra müdürlüklerine bırakılmaması tavsiye edilmiştir. Söz konusu tavsiye “İhtiyati haciz kararlarında takdir edilen teminatın iadesine yönelik yazılı talebin hâkim tarafından havalesi ile yetinilerek sahiplerine ödendiği anlaşılmıştır. Bölge Adliye ve Adli Yargı İlk Derece Mahkemeleri ile Cumhuriyet Başsavcılıkları İdari ve Yazı İşleri Hizmetlerinin Yürütülmesine Dair Yönetmelik’in 217. maddelerinde zikredildiği üzere; ihtiyati haciz taleplerinde teminat olarak yatırılan para, banka mektubu, tahvil veya benzeri evrakın iadesinin istenmesi halinde yazı işleri müdürünün teminatın iadesi için kanunî şartların gerçekleşip gerçekleşmediğini araştırıp bu hususu belgelendirerek görüşü ile birlikte dosyayı hâkime

Dolayısıyla hâlihazırda teminatın iadesi bakımından nasıl hareket edileceği konusunda, gerek gemilerin ihtiyati haczi gerekse de genel ihtiyati haciz bakımından yasal düzenleme bulunmaması nedeniyle, konu hakkında hâkimin takdir yetkisi olduğunu kabul etmek gerekecektir. Kanaatimizce hâkimin takdiren teminatın haksız ihtiyati haciz nedeniyle açılacak tazminat davasına ilişkin zamanaşımı süresinin sonuna kadar alıkonulması doğru olmaz. Zira bu ihtimalde ihtiyati haciz nedeniyle alacaklının sorumlu tutulamayacağı hallerde dahi, teminatın haksız yere uzun süre alıkonulmasına müsaade edilmiş olur. Teminatın iadesi hakkında karar verilirken, ikili bir ayırım yapılmasının uygun olacağı düşüncesindeyiz.

Buna göre alınan ihtiyati haciz kararı icra edilmeden alacaklı ihtiyati haczin uygulanmasından vazgeçmişse, bu durumda esas alacak hakkında takip yapılmış ya da dava açılmış olup olmadığına bakılmaksızın teminatın iadesine karar verilmesi gerekir. Zira ihtiyati haciz kararı uygulanmadığı için borçlunun teminat altına alınmasını gerektirecek olası zararından söz edilemez.

Buna karşılık ihtiyati haciz kararı icra edilmişse bu durumda hâkim, teminatın iadesi hakkında karar verirken HMK m. 392/2 hükmünü kıyasen uygulayabilir¹⁴³⁰. Ancak bu konuda uygulamadaki belirsizliklerin giderilmesi açısından genel ihtiyati haciz konusunda bir düzenleme yapılması ve bu düzenlemenin gemilerin ihtiyati haczi bakımından da geçerli kabul edilmesi uygun olur¹⁴³¹.

sunması üzerine teminat gösterilmesini gerektiren sebeplerin ortadan kalktığına anlaşıldığı durumunda mahkemece, teminatın iadesine karar verileceğinin anımsanarak inisiyatifin icra müdürlüğüne terk edilmemesi,” şeklindedir. <https://www.hsk.gov.tr/Eklentiler/Dosyalar/23c7eb21-43a9-47e6-9dac-4f50c976f0c5.pdf> (Erişim Tarihi: 09.01.2022).

¹⁴³⁰ Akın / Akın, s. 52 vd. Nitekim İstanbul BAM 4. HD, bir kararında bu konuya ilişkin şu ifadelere yer vermiştir: “(...) öğretide ve uygulamada ihtiyati tedbire ilişkin teminatın iadesini düzenleyen 6100 sayılı HMK’nın 392. maddesinin kıyasen uygulanmasının benimsendiği, ihtiyati haczin uygulanmasından sonra yasal bir aylık sürede dava açılmadığı takdirde mahkemesinden alınan olur üzerine ihtiyati haciz kararını veren mahkemece teminatın iadesi konusunda karar verildiği bilinmektedir.” İstanbul BAM, 4. HD., E. 2017/1996 K. 2018/782 T. 7.6.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.01.2022.

¹⁴³¹ Teminatın yatırıldığı tarih ile iadesi arasında kur farkından dolayı uygulamada yaşanan sıkıntılar nedeniyle bu konuda da düzenleme yapılması gerektiği hakkında bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 289.

Son olarak belirtelim ki, TTK m. 1358/2 hükmünde teminatın iadesi talebi konusunda yetkili mahkeme düzenlenmediği için, bu talep teminatın yatırıldığı mahkemece değerlendirilmelidir¹⁴³².



¹⁴³² İhtiyati haciz kararına ilişkin teminatın iadesi koşullarının oluşup oluşmadığı hususunun, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme tarafından değerlendirileceği yönünde bkz. İstanbul BAM, 4. HD., E. 2017/1996 K. 2018/782 T. 7.6.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 09.01.2022.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İHTİYATİ HACİZ KARARININ İCRASI, KARARA KARŞI KONULMASI VE İHTİYATİ HACZİ TAMAMLAYAN İŞLEMLER

I. İHTİYATİ HACİZ KARARININ İCRASI

A. Genel Olarak

Mahkemece ihtiyati haciz kararı verilmesi, kendiliğinden borçlunun mallarının haczedilmesi sonucunu doğurmaz. Borçlunun mallarının haczedilebilmesi için ihtiyati haciz kararının icra edilmesi (uygulanması) gerekir¹⁴³³. Diğer bir deyişle, verilen kararın borçlunun malları üzerinde fiilen etki doğurması, bu kararın icra edilmesi ile mümkündür. Bunun için de alacaklının ihtiyati haczin icrasını yetkili icra dairesinden talep etmesi gereklidir (İİK m. 261/1)¹⁴³⁴. Zira cebri icra hukukunda da kural olarak tasarruf ilkesi geçerlidir.

Genel ihtiyati haciz kararının ne şekilde icra edileceği konusunda İİK m. 261/2 hükmü, genel haciz hükümlerine atıf yapmıştır. Bu çerçevede icra dairesi, mahkemece verilen ihtiyati haciz kararını alacaklının talebi üzerine genel haciz hükümlerini dikkate alarak uygular¹⁴³⁵. Bu anlamda ihtiyati haczin icrası ile genel haciz arasında paralellik bulunmakla birlikte, yetkili icra dairesi, icranın süresi, (ihtiyati) haczin

¹⁴³³ Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 493.

¹⁴³⁴ İhtiyati haczin icrasına ilişkin talebin takip talebi şeklinde olmadığı yönünde bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 275.

¹⁴³⁵ Üstündağ, **İcra**, s. 411; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 723; Kuru, **El Kitabı**, s. 1046; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 353; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Çağa / Kender, **C. III**, s. 142; Kender / Çetingil, s. 234; Yıldırım / Yıldırım, s. 407; Muşul, **C. II**, s. 1283; Atamer, **C. IV**, s. 235; Atamer, **Seferden Men**, s. 286; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 273, 279; Özekes / Erişir, s. 1264. Yargıtay 9. HD. E. 2012/1747, K. 2012/6061, T. 27.2.2012; Yargıtay 12. HD. E. 2001/17416, K. 2001/18367, T. 8.11.2001 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 12.01.2022.

niteliği ve doğurduğu sonuçlar bakımından iki kurum arasında birtakım farklılıklar bulunmaktadır¹⁴³⁶.

6762 sayılı Kanun döneminde (ihtiyati) haczin icrasına ilişkin gemiler bakımından özel düzenleme olmadığı için genel (ihtiyati) hacze ilişkin hükümler, gemiler bakımından da uygulama alanı bulmaktaydı¹⁴³⁷. Buna göre sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından taşınırlara ilişkin hükümler, Türk siciline kayıtlı gemiler bakımından ise taşınmazlara ilişkin hükümler esas alınmaktaydı¹⁴³⁸. Yabancı bayraklı gemiler bakımından ise, icra dairesi, geminin hareketine engel olunması için yabancı bayraklı geminin (ihtiyaten) haczedildiğini, Liman Başkanlığına ve diğer ilgili makamlara bildirmekle yetinmekteydi. Yabancı bayraklı geminin sicili Türkiye’de olmadığı için, muhafaza tedbiri olarak (ihtiyati) haczin gemi siciline şerh verilmesi gibi bir usul bulunmamaktaydı¹⁴³⁹. Tüm bunlar yanında her türlü gemi için etkili muhafaza tedbiri, geminin seferden men’i ile sağlanmaktaydı¹⁴⁴⁰.

6102 sayılı Kanun döneminde kanun koyucu gemilerin gösterdiği özellikleri dikkate alarak ihtiyati haczin uygulanmasına ilişkin genel kurallarda bazı önemli değişiklikler yapmış, “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler”i düzenleyen TTK’nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında bu konuda birçok özel hükme yer vermiştir¹⁴⁴¹. Gemilerin ihtiyati haczinin icrası bakımından öncelikle bu kurallar dikkate alınacak, TTK’da özel düzenleme bulunmayan hallerde de, genel ihtiyati haczin icrasına ilişkin kurallar uygulanacaktır (TTK m. 1351)¹⁴⁴². Bu hususlar aşağıda ayrı ayrı ele alınacaktır.

¹⁴³⁶ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 353, 354; Muşul, **C. II**, s. 1283; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 494. İhtiyati hacizle, geçici haciz, tamamlama haczi ve ilave haciz arasındaki farklar için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 273 vd.

¹⁴³⁷ Çağa / Kender, **C. III**, s. 142 vd.; Kender / Çetingil, s. 234 vd.; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Atamer, **Seferden Men**, s. 279 vd.; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 114.

¹⁴³⁸ Çağa / Kender, **C. III**, s. 142 vd.; Kender / Çetingil, s. 234 vd.

¹⁴³⁹ Kender / Çetingil, s. 236.

¹⁴⁴⁰ Çağa / Kender, **C. III**, s. 148, 149; Kender / Çetingil, s. 236. Bu konuda ayrıca bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, I, E, 1.

¹⁴⁴¹ Kender / Çetingil, s. 247. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 233 vd.; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565 vd.

¹⁴⁴² Kender / Çetingil, s. 247; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 361; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 22; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3939, 3940; Yıldırım / Yıldırım, s. 391.

B. Yetkili İcra Dairesi

Genel ihtiyati haciz bakımından yetkili icra dairesi, İİK m. 261 hükmünde düzenlenmiştir. Anılan hükme göre yetkili icra dairesi, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkemenin yargı çevresindeki icra idaresidir¹⁴⁴³. İcra dairesinin bu yetkisinin kesin olduğu kabul edilmektedir¹⁴⁴⁴. İhtiyati haciz kararı, kararın verildiği yerdeki icra dairesi tarafından uygulanmakta ise de, şayet ihtiyati hacze konu mallar başka yerde bulunmakta ise, yetkili icra dairesi ihtiyati haczin icrasını gerçekleştirmek için malların bulunduğu yerdeki icra dairesine istinabe eder (İİK m. 261/2, 79/2)¹⁴⁴⁵. İhtiyati haczin infazı ile ilgili şikâyetler, infazı yapan icra dairesinin bağlı olduğu icra mahkemesine yapılır (İİK m. 261/3)¹⁴⁴⁶.

Gemilerin ihtiyati haczi kararının icrasında yetkili icra dairesine ilişkin, genel ihtiyati haciz kararının icrasında yetkili olan “kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesi” yanında, “geminin bulunduğu yer icra dairesi” de yetkili kabul edilmiştir (TTK m. 1364)¹⁴⁴⁷. Söz konusu düzenleme ile geminin limandan ayrılması ihtimaline binaen gecikmelerin önlenmesi amaçlanmıştır¹⁴⁴⁸. Kanaatimizce gemilerin niteliği gereği limandan kolaylıkla ayrılabilmeleri nedeniyle, ihtiyati haczin icrasında yetkili icra daireleri arasına, geminin bulunduğu yer icra dairesinin eklenerek icra işlemlerinin bu şekilde kolaylaştırılması uygun olmuştur¹⁴⁴⁹.

¹⁴⁴³ Kuru, **El Kitabı**, s. 1047; Üstündağ, **İcra**, s. 411; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1138; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4009. “İİK’nın 261/1. maddesi uyarınca, alacaklı ihtiyati haciz kararının infazını kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesinden kararın verildiği tarihten itibaren on gün içinde istemeye mecburdur.” Yargıtay HGK, E. 2018/12-884, K. 2019/363, T. 28.3.2019 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 14.01.2022. İhtiyati haciz kararının icrasında yetkili icra dairesinin takipte yetkili olup olmadığı konusunda bkz. Yargıtay HGK, E. 2013/12-476, K. 2014/5, T. 15.1.2014; Yargıtay 12. HD. E. 2015/34331, K. 2016/12242, T. 26.4.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 14.01.2022.

¹⁴⁴⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1047; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 276; Deynekli / Saldırım, s. 92.

¹⁴⁴⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34.

¹⁴⁴⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1047; Üstündağ, **İcra**, s. 412.

¹⁴⁴⁷ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565; Atamer, **C. IV**, s. 233, 234; Yıldırım / Yıldırım, s. 396, 397.

¹⁴⁴⁸ Atamer, **C. IV**, s. 234. 6102 sayılı TTK’dan önce gemilerin ihtiyati haczinin icrasında yetkili icra dairesi konusunda bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 114. Kesin haciz bakımından Çağa / Kender, **C. III**, s. 144.

¹⁴⁴⁹ Nitekim 6102 sayılı Kanun döneminden önce ihtiyati haciz kararını icra eden icra dairesi geminin fiilen haczi için geminin bulunduğu yerdeki icra dairesine istinabe etmekteydi. Ancak bu durumda dahi istinabe talebi ulaşıncaya kadar gemi orayı terk edebilmekte, bu nedenle kararın icrasında ciddi güçlük ve zaman kayıpları yaşanmaktaydı. Bu konuda bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 144; Ekşi, **İhtiyati Haciz**,

Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde, ihtiyati haciz kararını uygulama konusunda birden fazla icra dairesi yetkili kılındığı için, alacaklı dilerse ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin bulunduğu yerdeki icra dairesine, dilerse de geminin bulunduğu yerdeki icra dairesine başvurarak, ihtiyati haciz kararının icrasını talep edebilir. Bu nedenle hangi icra dairesinin ihtiyati haciz kararını icra edeceği alacaklının seçimindedir¹⁴⁵⁰. Bununla birlikte alacaklının, bu iki icra dairesi dışında başka bir icra dairesine başvurarak, ihtiyati haciz kararının icrasını talep edebilmesi mümkün değildir.

Alacaklının ihtiyati haczin icrasını ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin bulunduğu yerdeki icra dairesinden talep etmesi ve geminin bu icra dairesinin yetki sınırları dışında olması halinde, ihtiyati haczin icrasının talep edildiği icra dairesi, geminin bulunduğu yerdeki icra dairesine istinabe eder¹⁴⁵¹. Bu durumda ihtiyati haczin infazı ile ilgili şikâyetler, geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinin bağlı olduğu icra mahkemesine yapılır (TTK m. 1351 atfen İİK m. 261/3)¹⁴⁵².

C. Kararın İcrasını Talep Süresi

Genel ihtiyati hacizde alacaklının ihtiyati haciz kararının icrasını on gün içerisinde yetkili icra dairesinden talep etmesi gerekir (İİK m. 261/1)¹⁴⁵³. Bu sürenin başlangıcı ihtiyati haciz kararının verildiği tarihtir¹⁴⁵⁴. İhtiyati haciz kararının verildiği

s. 114. “2004 sayılı Kanunun 261 inci maddesinden uyarlanmıştır; ancak gemilerin limanlardaki kısa süreli beklemeleri dikkate alınarak, (...) geminin bulunduğu yer icra dairesinin dahi yetkili olduğu hükme eklenmiştir.” TTK m. 1364 Hükümet gerekçesi.

¹⁴⁵⁰ Atamer, C. IV, s. 234. Geminin bulunduğu yerin kesin yetkili kılınması gerektiği yönünde bkz. Kahraman, s. 44.

¹⁴⁵¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Çağa / Kender, C. III, s. 144. Uyar / Uyar / Uyar, ihtiyati haczin gemi üzerinde fiilen uygulanması için, geminin bulunduğu yerdeki icra dairesine istinabe edilmesinin çok kere sonuç vermeyeceği, çünkü yazı ulaşınca kadar geminin orayı terk edebileceği, bu nedenle haczin hukuken ve fiilen uygulanabileceği yer icra dairesine istinabe edilmesinin uygun olacağı kanaatindedir. Bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4013.

¹⁴⁵² Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565.

¹⁴⁵³ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1133; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4011. İİK m. 261 hükmünde belirlenen bu sürenin, ihtiyati haciz kararının borçlu aleyhine baskı aracı olarak kullanılmasını engellemek amacıyla sevk edildiği hakkında bkz. Postacioğlu, **İcra Hukuku**, s. 722; Atamer, C. IV, s. 234. İhtiyati haczin baskı aracı olarak kullanılamayacağı yönünde bkz. Özkes / Erişir, s. 1251, 1252.

¹⁴⁵⁴ Üstündağ, **İcra**, s. 411; Postacioğlu, **İcra Hukuku**, s. 722; Kuru, **El Kitabı**, s. 1047; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 349; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 353; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 493; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 275; Muşul, C. II, s. 1317, 1318; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4011;

tarihten itibaren hükümde belirtilen on günlük süre içerisinde ihtiyati haczin uygulanmasının talep edilmemesi halinde, ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz hale gelir (İİK m. 261/1, c. 2).

Gemilerin ihtiyati haczinde İİK m. 261/1 hükmünde öngörülen on günlük süre önemli ölçüde kısaltılmıştır. Buna göre gemilerin ihtiyati haczinde verilen ihtiyati haciz kararının icrası, kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içerisinde istenmek zorundadır (TTK m. 1364/1)¹⁴⁵⁵. Günümüzde, gemilerin limanlarda yükleme boşaltma işlemleri geliştirilen teknikler sayesinde çok hızlı bir şekilde tamamlanabilmekte, bu işlemlerin süresi bazen saatlerle ifade edilebilmektedir¹⁴⁵⁶. Bu şekilde kısa sürede işlemlerin tamamlanması ihtiyati haczin icrasının da kısa sürede tamamlanmasını gerektirmektedir. Bu gerçekten hareketle *Atamer*, bu sürenin kısaltılmış olmasının alacaklıyı koruduğu, on günlük bekleme süresine göre hareket eden alacaklının, geminin ayrılmış olması ihtimali ile karşılaşılabileceği görüşündedir¹⁴⁵⁷. Buna karşılık *Kuru*, sürenin çok kısa olduğunu, yabancı donatanlar, kiracılardan gelecek olan belge, bilgi ve talimatların ulaşamaması gibi hususlar ile (yabancı ülkeler ve Türkiye'deki) tatiller dikkate alındığında uygulamada problemler çıkacağı, bu nedenle yedi günlük

Deynekli / Saldırım, s. 93. “Somut olayda; İİK ‘nın 261/1.maddesi hükmüne göre; “alacaklı, ihtiyati haciz kararının verildiği tarihten itibaren 10 gün içinde kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesinden kararın yerine getirilmesini istemeye mecburdur. Aksi halde ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar”. Bu hüküm, ihtiyati haciz kararının belli süre içerisinde infazını istemeyen alacaklının, bu kararı uzun zaman elinde tutmasını ve baskı vasıtası olarak kullanmasını önlemek için kabul edilmiştir. Anılan sürenin başlangıç tarihi, karar tarihinden itibaren başlar. İhtiyati haciz kararının tebliğ tarihi esas alınmak suretiyle on günlük sürenin işlemeye başlayacağını kabul etmek, maddenin sözüne ve ruhuna aykırı düşer. (Yargıtay nin 01.11.1983 tarih ve E.6743-K.8245 sayılı kararı bu yöndedir.)” İzmir BAM, 20. HD., E. 2021/902 K. 2021/746 T. 10.9.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 15.01.2022.

¹⁴⁵⁵ Yıldırım / Yıldırım, s. 396. “Bu düzenlemelerden hareketle, gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi üzerine, lehine ihtiyati haciz kararı alan alacaklı icra müdürlüğüne başvurarak üç gün içinde ihtiyati haczin infazını sağlamalıdır.” Yargıtay 12. HD., E. 2016/6938 K. 2016/25597 T. 19.12.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 15.01.2022. “Borçlu vekilince, ihtiyati haciz kararının TTK’nın 1364. maddesi uyarınca süresinde infaz edilmediği ileri sürülerek ihtiyati haciz kararının kendiliğinden kalkmış olduğuna karar verilmesi gerektiği ileri sürülerek karar istinaf edilmiştir. İlk derece mahkemesinin 09/09/2021 tarihli ihtiyati haciz kararının, talep eden vekili tarafından Tekirdağ İcra Dairesinin 2021/12341 İcra sayılı dosyası üzerinden uygulanmasının talep edildiği, İcra Müdürlüğü tarafından ise 10/09/2021 tarihli karar ile geminin seferden men edilmesi suretiyle kararın icrasına haczine karar verildiği anlaşıldığından, talep edenin aksi yöndeki istinaf nedeni de yerinde görülmemiştir.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

¹⁴⁵⁶ Kahraman, s. 44.

¹⁴⁵⁷ *Atamer*, C. IV, s. 234.

makul bir sürenin dikkate alınmasının daha uygun olabileceği kanaati ile düzenlemenin alacaklının zararına olduğu görüşündedir¹⁴⁵⁸.

Kanaatimizce günümüz teknolojisinde belgelere erişim zorluğundan söz edilemeyeceği gibi, alacağın varlığını ispata yarayan belgeler ihtiyati haczin icrasından ziyade kararın elde edilmesi ve ihtiyati haczi tamamlayan işlemler açısından önem taşımaktadır. Diğer yandan söz konusu düzenlemede iş günü dikkate alındığı için tatil günleri sürenin işlemlerini durduracaktır. Bu nedenle sürenin uzatılması bakımından *Kuru*'nun işaret ettiği gerekçelerin yerinde olmadığı düşüncesindeyiz. Dolayısıyla bizce de söz konusu hüküm ile sürenin kısaltılması, alacaklıyı kararın icrasını talep etme konusunda aceleci davranmaya itmesi ve on günlük bir bekleme süresine göre hareket etmesi halinde alacaklının geminin ayrılmış olması ihtimali ile karşılaşabilecek olması nedeniyle, alacaklının menfaatinde. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi bakımından, on günlük süre yerine üç iş günlük süre belirlenmesinin alacaklı bakımından risk yarattığı da bir gerçektir. Bu nedenle gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu kısa sürenin göz önünde bulundurulması ve buna göre hareket edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1364 hükmünde ihtiyati haczin icrası için üç iş günü süre belirlenmiş olması, ihtiyati haczin mutlaka bu süre içerisinde icra edileceği anlamına gelmez. Burada önem taşıyan husus, alacaklının kanunda belirtilen bu süre içerisinde ihtiyati haczin icrasını talep etmesidir. İcra dairesinin mutlaka aynı süre içerisinde kararı icra etmesi şart değildir¹⁴⁵⁹. Zira kararın icrası alacaklının elinde olan bir husus olmayıp, icra dairesi tarafından gerçekleştirilecektir. Bu nedenle alacaklı tarafından üç iş günü içerisinde yetkili icra dairesinden ihtiyati haciz kararının

¹⁴⁵⁸ Kuru, **Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler**, s. 395.

¹⁴⁵⁹ Atamer, **C. IV**, s. 234, 235. Genel ihtiyati haciz bakımından aynı yönde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1047; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 275; Deynekli / Saldırım, s. 93. “Alacaklı tarafından 22.12.2010 tarihli “ihtiyati haciz kararına istinaden 29.12.2010 tarihinde icra takibine başlandığı ve aynı tarihte borçlunun menkul ve gayrimenkul mallarının haczi talep edildiği görülmüştür. Buna göre alacaklı İİK’nun 261. maddesinde öngörülen yasal on günlük sürede ihtiyati haciz kararının infazını istemiş olup, icra dairesince infaza geç gidilmesi ihtiyati haciz kararını hükümsüz hale getirmez.” Yargıtay 12. HD 2.7.2012, 16618/23235. Karar için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1047.

icrasının talep edilmesi, TTK m. 1364 hükmünde öngörülen süreye uyulması bakımından yeterlidir¹⁴⁶⁰.

İcra müdürü talebin süresi içerisinde yapıp yapılmadığını görevi gereği araştırmalı, süresinde yapılmayan icra talebini reddetmelidir¹⁴⁶¹. İcra dairesi bu sürenin geçtiğini dikkate almayıp her nasılsa kararı icra etmişse, borçlu söz konusu işlem aleyhine süresiz şikâyet yoluna başvurma hakkına sahiptir¹⁴⁶². Zira bu halde icra dairesi kanun hükmüne aykırı davranmaktadır.

İhtiyati haciz kararının icrası talebinin süresi içerisinde ileri sürülmemesi halinde ne gibi bir yaptırımla karşılaşılacağı, İİK m. 261/1, c.2 hükmüne paralel şekilde TTK m. 1364/1, c. 2’de belirlenmiştir. Buna göre alacaklı, ihtiyati haciz kararının icrasını TTK m. 1364/1’de belirtilen üç iş günü içerisinde talep etmediği takdirde, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar¹⁴⁶³. İhtiyati haczin icrası süresinde talep edilmediği için ihtiyati haciz kalkmışsa, alacaklı, mahkemeye yeniden başvurup ihtiyati haciz

¹⁴⁶⁰ Bunun gibi üç iş günü içerisinde ihtiyati haczin icrası talep edilmesine rağmen bu süre içerisinde ihtiyati haczin icrası gerçekleştirilmemiş, alacaklının ihtiyati haciz kararından önce veya sonra yapmış olduğu genel haciz yoluyla takip üzerinde borçlu ödeme emrine itiraz etmiş ve böylece icra takibini durdurmuş olması, icra dairesinin ihtiyati haciz kararını icra etmesini engellemez. Zira gemi üzerinde ihtiyati haciz konulması için (kesin hacizden farklı olarak), icra takibinin kesinleşmesi aranmaz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4017. Bu konuda örnek karar için ayrıca bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1049, dn. 48.

¹⁴⁶¹ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 722; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 276; Atamer, **C. IV**, s. 235; Deynekli / Saldırım, s. 93. Buna karşılık icra dairesinin, ihtiyati haciz kararının verilmesi için gerekli şekli ve maddi şartların yerine getirilip getirilmediğini araştırması mümkün değildir. Zira icra dairesi kararı veren mahkemeye tabi bir organdır. Bununla birlikte *Üstündağ*, mahkeme kararının kanun hükmüne aykırı olması halinde, icra dairesinin bu karara riayet etme yükümlülüğünde olmadığı kanaatindeyiz. Mesela ihtiyati haciz kararında haczi caiz olmayan malların haczedilmesi emredilmişse, bu karar İİK m. 82 hükmüne aykırı olacağından icra dairesi bu karara riayet etmeyecektir. Zira kararın icrasından sorumlu organ icra dairesidir. *Üstündağ*, **İcra**, s. 411, dn. 252. Bu konuda karşılaştırmalı hukuk açısından ayrıca bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 277, dn. 13. Gemilerin ihtiyati haczi konusunun TTK’da özel hükümlerle düzenlenmiş olması ve konunun uzmanlığı gerektirmesi nedeniyle, icra dairesinin ihtiyati haciz kararını uygularken, bu kararın hukuka uygun olup olmadığını denetleme ve kararın hukuka uygun olmadığı düşüncesiyle, icrasından imtina etme yetkisinin olmadığı kanaatindeyiz.

¹⁴⁶² Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 722; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 276; Atamer, **C. IV**, s. 235; Deynekli / Saldırım, s. 93.

¹⁴⁶³ Atamer, **C. IV**, s. 235; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565. 6102 sayılı Kanundan önceki dönem için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 114. “TTK 1364. maddesinde öngörülen 3 günlük süreden sonra 31/07/2014 tarihinde infaz edildiği, bilindiği üzere TTK 1364. Maddesi gereğince ihtiyati haciz kararı verildiği tarihten itibaren 3 (üç) iş günü içerisinde infazının istenmek zorunda olduğu, aksi halde ihtiyati haczin kendiliğinden kalkacağı, bu haliyle de ihtiyati haciz kararının uygulanmasının usul ve hukuka aykırı olduğu, davalı alacaklının ve icra müdürlüğünün ihtiyati haczin ve buna ilişkin işlemleri doğru olarak yerine getirmesi gerekirken bu işlemleri yapmadıkları, 26/03/2015 tarihinde ihtiyati haczin kaldırıldığı, (...)” İstanbul BAM 4. HD. E. 2020/11, K. 2020/143, T. 12.2.2020 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 12.01.2022.

kararı alabilir¹⁴⁶⁴. Bu durumda, yani süresinde icrası talep edilmemesi nedeniyle kalkmış olan ihtiyati haciz kararı için yatırılan teminatın yeni başvuru dosyasına kaydırılmasına engel olmadığı kanaatindeyiz¹⁴⁶⁵.

D. Kararın Derhal İcrası

TTK m. 1365 hükmünde gemilerin ihtiyati haczinin icrasını temin bakımından çok önemli bir yenilik yapılmıştır. Genel ihtiyati hacizde İİK m. 261/2 hükmü çerçevesinde uygulama alanı bulan İİK m. 79/1 hükmü uyarınca, icra dairesi, kararın uygulanması için yapılan başvurudan itibaren üç gün içinde haczi yapar¹⁴⁶⁶. Bununla birlikte çeşitli vesilelerle belirttiğimiz üzere, gemilerin liman işlemlerini çok kısa sürede tamamlaması ve bu kısa süre içerisinde limandan ayrılması ihtimali bulunduğundan, gemilerin ihtiyati haczinin icrası bakımından icra dairesine üç günlük süre tanınması, alınan kararın fiilen uygulanmasını çok kere engelleyecektir. İşte bu gerçeklikten hareketle, TTK m. 1365 hükmünde icra dairesinin talep üzerine ihtiyati haczi “derhal” uygulayacağı düzenlenmiştir¹⁴⁶⁷. Buna göre gemilerin ihtiyati haczi bakımından genel ihtiyati hacizdeki üç günlük süre geçerli değildir.

Diğer yandan anılan hükmün işlerlik kazanabilmesi açısından, TTK’nın 1365. maddesinin ikinci fıkrasında İİK m. 51/1 hükmünden farklı bir düzenleme yapılmış, İİK’ya göre gece ve resmî tatil sayılan zamanlarda da ihtiyati haczin uygulanacağı belirtilmiştir¹⁴⁶⁸.

Hal böyle olmakla birlikte, uygulamada mesai saatleri dışında ihtiyati haciz kararının icrasını sağlayabilecek icra dairesinin bulunması mümkün olamamaktadır.

¹⁴⁶⁴ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 34.

¹⁴⁶⁵ Atamer, **C. IV**, s. 235. Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 722.

¹⁴⁶⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1048.

¹⁴⁶⁷ Atamer, **C. IV**, s. 235; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 565; Kahraman, s. 50; Başoğlu, **Tatil ve Talik Halleri**, s. 96. “Birinci fıkra, 2004 sayılı Kanunun 79 uncu maddesinin birinci fıkrasından alınmış, ancak gemilerin kısa süreli beklemleri nedeniyle haczin derhal yapılması kuralı getirilmiştir.” TTK m. 1365 Hükümet gerekçesi.

¹⁴⁶⁸ Atamer, **C. IV**, s. 235; Yıldırım / Yıldırım, s. 397; Kahraman, s. 50; Başoğlu, **Tatil ve Talik Halleri**, s. 96. “İkinci fıkra, 2004 sayılı Kanunun 51 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan kurallar, gemilerin limanlarda kısa süre kalmaları nedeniyle uyarlanmış ve ihtiyati haczin gece ve resmi tatil sayılan zamanlarda dahi yapılabileceği açıkça bildirilmiştir.” TTK m. 1365 Hükümet gerekçesi. Bu hükmün ihtiyati haczin icra takip işlemi sayılmasına bağlanan sonuçlara istisna getirdiği yönünde bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, F.

Nitekim bu sebeple 11.6.2005 tarihinde TTK Komisyonu ile Deniz Ticaret Odaları arasında yapılan değerlendirme toplantısında, icra dairelerinde gece ve tatil sayılan zamanlarda da icra memurunun bulundurulması konusunda düzenleme yapılması önerilmiştir¹⁴⁶⁹. Bu öneri, Komisyon tarafından, bu konuda düzenleme yapılacak yerin TTK olamayacağı, Adalet Bakanlığı tarafından icra dairelerine gönderilecek genelge ile düzenleme yapılması gerektiği gerekçesiyle reddedilmiştir¹⁴⁷⁰. Kanaatimizce de, kanun hükmünün uygulanması usulü bakımından düzenlemenin genelge ile yapılması gerekmekte olup, bu konuda acilen gerekli düzenlemenin yapılması uygun olur¹⁴⁷¹.

E. Gemiye El Konulması ve Diğer Muhafaza Tedbirleri

1. TTK Öncesi Dönem

a. Sicile Kayıtlı Olmayan Gemilerde

29.06.1956 t. 6763 s. K. m. 42 ile değiştirilen İİK m. 23/4, c.2 hükmü çerçevesinde sicile kayıtlı olmayan gemiler taşınır olarak kabul edildiği için¹⁴⁷², bu gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının icrası da taşınırlara ilişkin hükümler gereğince yapılmaktaydı¹⁴⁷³. Buna göre, hakkında ihtiyati haciz kararı verilen gemiler İİK m. 88/2 çerçevesinde masrafı peşinen alacaklıdan alınarak muhafaza altına alınmaktaydı. Bu durumda gemi seferden men edilerek, geminin seferden men edildiği, geminin seferine izin verilmemesi ve hareketinin önlenmesi için, liman başkanlığına ve diğer ilgili mercilere bildirilmekteydi¹⁴⁷⁴. Böylelikle, geminin deniz ticaretinde kullanılması suretiyle haciz alacaklısının haklarının önüne geçecek yeni gemi alacaklısı haklarının doğumuna sebep olabilecek işlemler yapılması

¹⁴⁶⁹ Benzer öneriler için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 291.

¹⁴⁷⁰ Atamer, **C. IV**, s. 236.

¹⁴⁷¹ Aynı yönde Atamer, **C. IV**, s. 236.

¹⁴⁷² 6102 sayılı TTK m. 936 hükmü çerçevesinde sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler TTK'nın ve diğer kanunların uygulanmasında taşınır eşyadandır. Yıldırım / Yıldırım, s. 391.

¹⁴⁷³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 35; Çağa / Kender, **C. III**, s. 144, 145; Atamer, **Seferden Men**, s. 286.

¹⁴⁷⁴ Çağa / Kender, **C. III**, s. 145.

engellenerek, İİK m. 86 hükmü çerçevesinde borçlunun hacizli taşınır mallar üzerinde tasarrufta bulunamaması kuralına uygun davranılmış olunmaktaydı¹⁴⁷⁵.

Sicile kayıtlı olmayan gemilerin ihtiyati haczinde alacaklının, hacizli geminin, istenildiği zaman verilmek şartıyla borçlu veya üçüncü kişilere bırakılmasına muvafakat etmesi de, İİK m. 86/1 ve 88/2 hükmü çerçevesinde mümkündü¹⁴⁷⁶.

b. Sicile Kayıtlı Gemilerde

Yürürlükteki TTK'dan önceki dönemde, sicile kayıtlı gemilerin ihtiyati haczi kararının icrası nasıl icra edileceği konusunda yeknesak bir uygulama bulunmamaktaydı¹⁴⁷⁷. 6762 sayılı TTK'da, üzerinde ihtiyati haciz kararı verilen gemiler bakımından ihtiyati haczin icrasına ilişkin açık bir düzenleme bulunmaması, özellikle sicile kayıtlı Türk gemileri bakımından tatmin edici olmayan uygulamalara yol açmıştır.

Gerçekten de 29.06.1956 t. 6763 s. K. m. 42 çerçevesinde düzenlenen İİK m. 23/4'te yer alan “(Taşınmaz) tâbiri, gemi siciline kayıtlı olan gemilere de şâmindir. Diğer gemiler bu kanun hükmünce taşınır sayılır.” düzenlemesinden yola çıkılarak, sicile kayıtlı gemiler üzerindeki ihtiyati haciz kararları, taşınmazların haczine ilişkin hükümler çerçevesinde icra edilmekteydi. Bu hüküm çerçevesinde sicile kayıtlı gemiler bakımından, İİK m. 261/2 hükmünün göndermesiyle taşınmazlara ilişkin İİK

¹⁴⁷⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 35. Yola hazır geminin haczedilemeyeceğine ilişkin eTK m. 892 hükmünün de aynı amaçla sevk edildiği yönünde bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 145, 146; Atamer, **Seferden Men**, s. 292.

¹⁴⁷⁶ Bununla birlikte geminin borçluya ya da üçüncü kişiye bırakılması halinde dahi işletilmesi için açık muvafakatının alınması gerektiği yönünde Çağa / Kender, **C. III**, s. 146; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 35. Çağa / Kender'e göre, çok kere büyük iktisadi değeri temsil eden geminin âtil bir hale getirilmesi yüzünden ileride, hacizde haksız çıkması sebebiyle ağır sorumluluk altına girmek istemeyen alacaklı, özellikle hacizde kazandığı hakların tehlikeye düşmesi ihtimali uzak olan hallerde, geminin işletilmesine de muvafakat edecektir. Çağa / Kender, **C. III**, s. 146.

¹⁴⁷⁷ Belirtelim ki, para alacaklarının takibinin güvence altına alınması için geminin ihtiyaten haciz mi edileceği yoksa gemi üzerinde ihtiyati tedbir mi uygulanacağı konusu da uygulamada belirsizdi. Bu konudaki uygulama için bkz. Atamer, **Seferden Men**, s. 284. Buna karşılık deniz hukuku doktrininde para alacaklarının güvencesi için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınması gerektiği tereddütsüz benimsenmekteydi. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 1; Çağa / Kender, **C. III**, s. 124 vd; Franko / İzveren / Çalık, s. 402; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 458; Atamer, **Seferden Men**, s. 284; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 2.

m. 91 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararları icra edilmekteydi¹⁴⁷⁸. Bu hükme göre, gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının icrası, geminin ihtiyaten haczedildiği, ihtiyati haczin ne miktar için konulduğu ve alacaklının adı ile adresini gemi siciline bildirilmek suretiyle gerçekleştirilmekteydi¹⁴⁷⁹. Böylelikle İİK m. 91 hükmü gereğince, borçlunun hacizli gemi üzerindeki tasarruf yetkisinin sınırlandığı hususu, gemi üzerinde hak iktisap edecek bütün kişilere karşı sicil yoluyla bildirilmekte ve bu kişilerin iyiniyeti ortadan kaldırılmaktaydı¹⁴⁸⁰. Bununla birlikte muhafaza tedbiri olarak ihtiyati haciz şerhinin etkisinin oldukça sınırlı olduğu açıktır¹⁴⁸¹.

Gerçekten de sadece sicile şerh ile yetinilip, geminin muhafaza altına alınmaması durumunda alacaklıyı birçok tehlike beklemektedir. Bu tehlikelerin başında hiç kuşkusuz geminin batması, değer kaybetmesi ya da parçalanması gelmektedir. Böyle bir durumda, ihtiyati haczin sicile şerh edilmesi, alacaklı açısından hiçbir güvence sağlamayacaktır. Bu ihtimalde alacaklının alacağını tahsil amacıyla donatanın deniz serveti dışında (gemi alacakları bakımından) kara servetine başvurma yolu açık olsa da, her gemi için bir şirket kurulması (= “one ship” – “one company”) uygulaması nedeniyle, çok kere donatanın gemi dışında herhangi bir kara serveti bulunmadığı için, alacaklının alacağını tahsil edebilmesi mümkün olamayacaktır¹⁴⁸².

Bunun gibi, geminin deniz ticaretine devam etmesi durumunda, gemi üzerinde gemi alacaklısı haklarının doğması mümkündür. Bu durumda eTK m. 1248 hükmü çerçevesinde eTK’nın 1235 inci maddesinin 2 ilâ 9 sayılı bentlerinde yazılı alacaklardan, son yolculuğa ait alacaklar, yolculuğun bitmesinden sonra doğan alacaklar da dâhil olmak üzere, daha önceki yolculuklara ait alacaklara karşı rüçhan hakkına sahip olduklarından, sonraki gemi alacaklısı hakkı sahipleri, ihtiyati haciz

¹⁴⁷⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 35; Çağa / Kender, **C. III**, s. 144, 145; Kender / Çetingil, s. 234.

¹⁴⁷⁹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 36; Çağa / Kender, **C. III**, s. 142; Kender / Çetingil, s. 234.

¹⁴⁸⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 36, 37.

¹⁴⁸¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 38.

¹⁴⁸² Atamer, **Seferden Men**, s. 299.

sahibi alacaklıdan öncelikli olacaktır¹⁴⁸³. Böyle bir durumda ihtiyati haciz şerhi, ihtiyati haciz sahibi alacaklıya hiçbir koruma sağlamayacaktır.

İşte bu gibi sakıncalar nedeniyle deniz hukuku doktrininde *Çağa / Kender, Çetingil ve Atamer*, son derece isabetli olarak, sicile kayıtlı geminin ihtiyati haczinin icrası bakımından geminin seferden men edilerek muhafaza altına alınması gerektiği görüşündedir. *Yazarlar* bu görüşlerini eTK m. 1242 hükmü ile İİK m. 92/3 hükmüne dayandırarak açıklamaktadır¹⁴⁸⁴. Gerçekten de gemi alacaklısı hakkı sahiplerine ihtiyati haciz imkânı tanıyan eTK m. 1242 hükmünün amacı, gemiye takipten önce veya takibin başında el konulabilmesini ve böylece takibin güvence altına alınmasını sağlamak olduğu kadar, hacizli geminin fiilen ve hukuken muhafaza ve mevcudiyetini de temin etmektir¹⁴⁸⁵. Zira aksi halde rehinli bir alacak için ihtiyati haciz imkânı tanınmasının mantıklı bir açıklaması olmaz. Bu alacaklara ihtiyati haciz imkânı tanınması, geminin muhafaza altına alınması gerekliliğinin doğal bir sonucudur. Kaldı ki, taşınmazlar için uygulama alanı bulan İİK m. 92/3 hükmü de, hacizli taşınmazların idaresi ve işletilmesi için icra dairesinin gerekli gördüğü tedbirleri alacağını (ve bu kapsamda borçluyu taşınmazdan uzaklaştıracağını) düzenlendiğine göre, gerektiğinde ve özellikle yurt dışına kaçabilme tehlikesinin olduğu durumlarda, geminin seferden men edilebilmesi de pekâlâ mümkün ve hatta zorunludur¹⁴⁸⁶. Dolayısıyla anılan hüküm de, geminin seferden men yoluyla muhafaza altına alınması gerekliliğini doğrulamaktadır.

c. Yabancı Bayraklı Gemilerde

Yabancı bayraklı gemiler üzerinde ihtiyati haczin icrası bakımından geminin sicile kayıtlı olup olmaması önem taşımamaktadır. Zira bütün yabancı gemiler taşınır olarak kabul edildikleri için, bunlar hakkında taşınırlara ilişkin hükümler uygulanmaktaydı¹⁴⁸⁷. Buna göre hakkında ihtiyati haciz kararı verilen gemiler, İİK m.

¹⁴⁸³ Çağa / Kender, **C. III**, s. 148; Atamer, **Seferden Men**, s. 298.

¹⁴⁸⁴ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 38, 39; Çağa / Kender, **C. III**, s. 148 ayrıca 148, dn. 17; Atamer, **Seferden Men**, s. 290 vd.

¹⁴⁸⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 38, 39; Çağa / Kender, **C. III**, s. 148.

¹⁴⁸⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 39; Çağa / Kender, **C. III**, s. 148, dn. 17; Sabri Şakir Ansay, **Hukuk İcra ve İflas Usulleri**, 5. Bası, Ankara 1960, s. 78; Atamer, **Seferden Men**, s. 290 vd.

¹⁴⁸⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 46; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 114.

88/2 çerçevesinde masrafı peşinen alacaklıdan alınarak muhafaza altına alınmaktaydı. Dolayısıyla bu durumda gemi seferden men edilerek, bu durum (geminin seferine izin verilmemesi, hareketinin önlenmesi için) liman başkanlığına ve diğer ilgili mercilere bildirilmekteydi¹⁴⁸⁸.

2. TTK Çerçevesinde Gemiye El Konulması ve Diğer Muhafaza Tedbirleri

a. Genel Olarak

6762 sayılı Kanun döneminde gemilerin ihtiyati haczinin icrası konusunda, özellikle sicile kayıtlı Türk bayraklı gemiler bakımından, İİK hükümlerinin uygulanmasının yarattığı sakıncaların, TTK'da bu konuda özel düzenlemeler yapılmak suretiyle giderilmesi amaçlanmıştır¹⁴⁸⁹. Bu çerçevede gemilerin ihtiyati haczi kararının icrası sırasında yapılacak işlemler ve alınacak önlemler, İİK hükümlerinden ayrı olarak, geminin bayrağı ve hangi sicile kayıtlı olduğuna dair bir ayırım yapılmadan TTK'nın 1366 vd. maddelerinde düzenlenmiştir¹⁴⁹⁰.

b. Geminin Seferden Men Edilmesi

Gemilerin ihtiyati haczi, alacağın takibinin güvence altına alınmasını amaçladığı için, bu amacın gerçekleştirilmesi, yani ihtiyati haczin icrası, geminin seferden men edilerek muhafaza altına alınması ile mümkündür¹⁴⁹¹. Bu gerçekten hareketle, TTK m. 1366/1 hükmünde, *“ihtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden*

¹⁴⁸⁸ Ekşi, geminin çıkışına engel olmak amacıyla başvurulacak önlemleri, gemiye ait belgelerin verilmemesi, geminin nezaret ve muhafazası için bekçi tayin edilmesi, geminin makinelerinin veya çapalarının çıkarılması, dümeninin zincirlenmesi şeklinde sıralamaktadır. Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 116. Benzer açıklamalar için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55, 56; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 459.

¹⁴⁸⁹ “Uygulamada, gemilerin bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmamalarına göre ihtiyati haciz kararı uygulanırken hangi muhafaza tedbirlerinin alınacağı tereddütlere yol açmaktaydı. Bir geminin muhafaza altına alınmasında bayrağının ve sicilinin önemi bulunmadığından, Tasarının bu hükmüyle bütün gemiler aynı yeknesak düzene tâbi tutulmuştur.” TTK m. 1366 Hükümet gerekçesi.

¹⁴⁹⁰ Atamer, **C. IV**, s. 236.

¹⁴⁹¹ Berlingieri, **C. II**, s. 23, 24; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55.

menedilerek muhafaza altına alınır.” düzenlemesine yer verilmiştir¹⁴⁹². Gemiler bakımından ihtiyati haczin icrası, seferden men çerçevesinde gerçekleştirilir¹⁴⁹³.

Bununla birlikte alacaklının, mahkemece ihtiyati haciz kararı verildikten sonra icra dairesine başvurarak, kararın icrasını talep etmeden geminin seferden menini talep edebilmesinin mümkün olup olmadığı tartışmalıdır. *Atamer*, alacaklının icra dairesine başvurarak ihtiyati haciz kararının uygulanmasını istemeden, geminin seferden men edilmesini talep edemeyeceği görüşündedir. *Yazar*’a göre seferden men, ihtiyati haciz kararı uygulanırken icra dairesince alınacak önlemlerden biri olduğu için, icra dairesi, görevi gereği gemiyi seferden men edecektir; dolayısıyla sadece sefer men talebi, kararının infazını talep anlamına gelmemektedir¹⁴⁹⁴. Benzer şekilde Yargıtay 12. Hukuk Dairesi’ne göre de, “*gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi üzerine, lehine ihtiyati haciz kararı alan alacaklı icra müdürlüğüne başvurarak üç gün içinde ihtiyati haczin infazını sağlamalıdır. Bu infaz neticesinde icra müdürlüğünce, ihtiyati haciz konusu gemi seferden men edilerek geminin muhafaza altına alınması gerekir. Başka bir anlatımla, ihtiyati haciz konusu geminin seferden men edilmesi müstakil bir talebin konusu olmayıp ihtiyati haczin infazının doğal bir sonucudur*”¹⁴⁹⁵. Kanaatimizce de seferden men, ihtiyati haczin icrası bakımından bir muhafaza önlemi olmakla birlikte, alacaklının ihtiyati haciz kararına dayanarak icra dairesinin geminin seferden menini talep etmesi, TTK m. 1366/1 hükmü çerçevesinde uyarınca infaz edilmesini talep olarak değerlendirilmelidir. Zira alacaklının seferden men talebi, kararın icrasına yönelik bir taleptir ve bu anlamda TTK m. 1366/1 hükmüne aykırı bir talep olarak değerlendirilmemelidir. Bu sebeple Yargıtay 12. Hukuk Dairesi’nin “(...)

¹⁴⁹² Gemiler hukuki niteliği itibarıyla taşınır olsa da (TTK m. 936), gemiler bakımından kural olarak taşınırlara ilişkin hükümler (İİK m. 261/2 hükmü çerçevesinde İİK m. 88/2) değil, TTK m. 1366 hükmü uygulama alanı bulur. Genel ihtiyati hacizde taşınırlara ilişkin hükümlerin uygulanması bakımından bkz. Kuru, *El Kitabı*, s. 1048. Sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından İİK m. 88/2; sicile kayıtlı gemiler bakımından İİK m. 91 hükmünün uygulanacağı yönünde bkz. Uyar / Uyar / Uyar, *İİK Şerhi C. 3*, s. 4013, 4016.

¹⁴⁹³ Geminin borçludan başka pay sahiplerinin bulunmasının seferden men edilmesine engel teşkil etmediği yönünde bkz. Yargıtay 12. HD., E. 2014/30010 K. 2015/4840 T. 5.3.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022.

¹⁴⁹⁴ *Atamer*, *C. IV*, s. 237.

¹⁴⁹⁵ Yargıtay 12. HD. E. 2016/6938, K. 2016/25597, T. 19.12.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 22.01.2022. Kararın değerlendirilmesi için ayrıca bkz. *Atamer*, *C. IV*, s. 237. Aynı yönde bkz. Yargıtay 12. HD. E. 2015/10534, K. 2015/13153, T. 11.05.2015; Yargıtay 12. HD. E. 2015/29947, K. 2016/10721, T. 12.04.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022.

ihtiyati haciz kararı alan alacaklının süresi içerisinde icra müdürlüğünden gemi hakkındaki ihtiyati haciz kararının infazı talebinde bulunmayıp sadece seferden men işlemi uygulanmasını talep ettiği görülmekle, ihtiyati haczin infazı sağlanmadan seferden men kararı uygulanamayacağından icra müdürlüğünce alacaklının talebi kabul edilerek bu yönde işlem yapılması yasaya aykırıdır.” şeklindeki kararında isabet olmadığı düşüncesindeyiz.

Belirtelim ki Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin seferden mene ilişkin kararları içerisinde de tutarlılık bulunmamaktadır. Nitekim ilgili Dairenin bir kararına konu olayda alacaklının talebi sonrasında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi üzerine, alacaklı ihtiyati haciz kararının infazı amacıyla icra dairesine müracaat etmiştir. Bu başvuru üzerine icra dairesi ilgili birimlere müzekkere yazarak, geminin ihtiyaten haczine ve seferden menine ilişkin kararı doğrultusunda işlem yapılmasını istemiştir. Borçlunun söz konusu işlem aleyhine icra mahkemesine yaptığı şikâyet başvurusunun mahkemece reddi ile istinaf mahkemesinde bu karara ilişkin istinaf başvurusunun da reddi üzerine dosya kendisine gelen 12. Hukuk Dairesi, verilen ihtiyati haciz kararında açıkça “seferden men” ifadesi yer almadığı gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur¹⁴⁹⁶. Oysaki ihtiyati haciz kararının infazı talep edildiğinde, seferden men zaten TTK m. 1366/1 hükmünün bir gereği olacağı için, mahkeme kararında “geminin seferden men edilmesi”ne dair açık bir talimatın yer alması gerekmez¹⁴⁹⁷.

¹⁴⁹⁶ Yargıtay 12. HD., E. 2018/12468 K. 2019/15947 T. 5.11.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022. Aynı dairenin aksi yönde kararı için bkz. “Somut olayda; alacaklının, . Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 27.05.2014 gün ve 2014/33D.İş sayılı kararı ile 8000836 IMO numaralı ... isimli gemiye yönelik 86.121,26\$ deniz alacağı kabul edilen alacak için ihtiyati haciz kararı aldırıldığı, alacaklının ihtiyati haciz kararının infazı amacıyla 28.05.2014 tarihinde... müracaat ettiği, ... İcra Müdürlüğü'nün 2014/3153Esas sayılı dosyası üzerinden.... müzekkere yazılarak ...isimli geminin ihtiyaten haczine ve seferden menine ilişkin müdürlük kararının infazının istendiği anlaşılmaktadır. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 27.05.2014 gün ve 2014/33D.İş sayılı ihtiyati haciz kararında, ... isimli geminin seferden menine ilişkin hüküm bulunmasa da, ihtiyati haciz kararının infazı kapsamında, icra müdürlüğünün .. isimli geminin seferden menine ilişkin işleminde , 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1366-1. maddesinde yer alan yasal düzenlemeye aykırılık bulunmamaktadır.” Yargıtay 12. HD., E. 2018/12468 K. 2019/15947 T. 5.11.2019; Yargıtay 12. HD., E. 2015/10534 K. 2015/13153 T. 11.5.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022. Benzer kararlar için bkz. Yargıtay 12. HD., E. 2016/25208 K. 2017/15811 T. 19.12.2017; Yargıtay 12. HD., E. 2015/9470 K. 2015/21366 T. 15.9.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022.

¹⁴⁹⁷ Aynı yönde bkz. Atamer, C. IV, s. 237.

Alacaklı tarafından süresi içerisinde ihtiyati haciz kararının icrası talep edildiğinde icra dairesi kararın icrasına ilişkin olarak, ihtiyati haciz kararını derhâl geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir (TTK m. 1366/3)¹⁴⁹⁸. Bu bildirim üzerine, ilgili birimler, geminin haciz kararı çerçevesinde seferden men edildiği hususunu kayıt altına alarak, geminin sefere çıkması için gerekli izinleri vermez. Sözgelimi, icra müdürlüğü tarafından geminin haczedildiği kendisine bildirilen liman başkanlığı, geminin çıkış talebi üzerine liman çıkış belgesi¹⁴⁹⁹ vermez¹⁵⁰⁰.

Geminin ihtiyaten haczi için icra müdürü ya da görevlendireceği bir memurun¹⁵⁰¹ haciz mahalline (geminin bulunduğu yere) gitmesi¹⁵⁰² ve mahalde aşağıda açıklanacak olan ihtiyati haciz tutanağını düzenlemesi gerekir¹⁵⁰³. Gemilerin

¹⁴⁹⁸ Bildirimin ihtiyati haciz kararına en geniş şekilde aleniyet kazandırmak ve gerektiğinde TTK m. 1367/1(b)'de öngörülen yardımı sağlamak amacıyla kabul edildiği yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 240.

¹⁴⁹⁹ Liman çıkış belgesi, liman idari sınırlarını aşarak sefer yapacak gemiler için, 4922 sayılı Kanun kapsamında liman başkanlığınca düzenlenen belgeyi ifade eder (Lim. Yön., m. 4/1(p)). Liman idari sahasını aşarak sefer yapacak ticaret gemisinin ve deniz araçlarının kıyı tesisinden çıkışı, liman başkanlığınca düzenlenen ve şekli idare tarafından belirlenen Liman Çıkış Belgesi ile yapılır. Liman Çıkış Belgesi almış olanlar, diğer ilgili kurum ve kuruluşlar ile olan işlemlerini tamamlayarak derhal kıyı tesisinden ayrılırlar. Yolcu gemileri hariç deniz turizmi araçlarına verilecek olan kıyı tesisi çıkış izni, 29.06.2009 tarihli ve 2009/15212 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği hükümleri kapsamında seyir izin belgesi ile verilir. Bu durumda seyir izin belgesi liman çıkış belgesi yerine geçer. Liman Çıkış Belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin; a) Gemi adamları ile donatımı, b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi, c) Yükleme durumu hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu zorunlu belgelerinin mevcut olduğunun tespit edilmesi hâlinde düzenlenir (Lim. Yön., m. 11/1,2).

¹⁵⁰⁰ Nitekim Lim. Yön. m. 11/3 hükmünde “*Geminin denize elverişli olmadığı herhangi bir şekilde anlaşılması veya limandan ayrılmasını engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez veya verilen liman çıkış belgesi iptal edilir.*” düzenlemesine yer verilmiştir. Ayrıca bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 35, 55; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 459; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 113, 115.

¹⁵⁰¹ İcra memuru haczi kendi yapabileceği gibi yardımcı veya kâtiblerinden birine de yaptırabilir (İİK m. 80/1).

¹⁵⁰² Genel icra hukuku bakımından bkz. İİK m. 102; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 292. Taşınır haczinde icra dairesi görevlisinin haciz konusu taşınırı bizzat görmesi gerektiği yönünde bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 312.

¹⁵⁰³ Haczin icrasının ne zaman tamamlanmış sayılacağı kanunda düzenlenmediği için bu husus doktrinde tartışmalıdır. Bir görüş, haczin tamamlanmış sayılması için icra memurunun haciz iradesini açıklamasını yeterli görürken, diğer bir görüş, icra memurunun malların haczine ilişkin iradesinin haciz tutanağına geçirilmesi ile ancak haciz işleminin tamamlanmış sayılacağı yönündedir. Bu konuda değerlendirmeler ile İsviçre Federal Mahkemesinin prensip kararı için bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 292, 293; Üstündağ, **İcra**, s. 146, 147. Benzer yorum ihtiyati haciz açısından da yapılabilir. Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi bakımından, icra memurunun ihtiyati haciz iradesini açıklaması ile ihtiyati haczin icrasının tamamlandığı kabul edilmelidir. Zira ihtiyati haciz tutanağı bu iradenin dış dünyaya açıklanmasından ibarettir. Nitekim gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1366/1 hükmü

ihtiyati haczinde taşınmazlarda olduğu şekilde, TTK m. 1366/3'te belirtilen birimlere (taşınmazlar bakımından tapu müdürlüğüne) bildirimde bulunmakla yetinilemez, mutlaka geminin seferden men edilmesi gereklidir¹⁵⁰⁴.

Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczinde, icra müdürlüğünün gemiye fiilen el koyması ihtiyati haczin icrası için bir şart değildir¹⁵⁰⁵. Esasen geminin niteliği dikkate alındığında icra müdürlüğü tarafından gemiye fiilen el konulup, muhafaza altına alınması pratik olarak da mümkün olmaz.

Dolayısıyla taşınırlara ilişkin genel icra hukukunda olduğu gibi, geminin icra dairesi tarafından kendi yedinde muhafaza edilmesi söz konusu değildir. Diğer bir deyişle, taşınırların haczinde olduğu şekilde alacaklının borçluya bırakılmasını kabul

çerçevesinde geminin ihtiyaten haczedildiğinin tutanağın düzenlenmesinden önce kanunda belirtilen kişilere tebliğ edildiği dikkate alındığında, en azından gemilerin ihtiyati haczi bakımından tutanaktan önce geminin ihtiyaten haczedildiğini kabul etmek uygun olacaktır. Genel ihtiyati haciz bakımından aksi yönde bkz. Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 213. Taşınırın haczedilmiş sayılması için bu hususun tutanağa geçirilmesinin yeterli olduğu yönünde bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 312.

¹⁵⁰⁴ Taşınmazlarda gündeme gelen bu uygulama için bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 180. Bu yönüyle İstanbul BAM 12. HD.'nin şu kararı son derece hatalıdır: "Somut olayda, alacaklının, karşı taraf borçlu şirkete ait gemide başmakini olarak çalıştığı ve bakiye 18.371,42-TL bakiye ücret alacağı olduğu hususu mahkeme kararı ile kesinleşmiş olup, bu durum karşısında TTK'nun 1353. m. ile İİK'nun 257. m. hükümlerine göre muaccel olmuş çalışma karşılığı ücret alacağı için ihtiyati haciz talep koşullarının bulunduğu gözetilerek, ilk derece mahkemesince ihtiyati haciz isteminin kabulüne karar verilmesi gerekirken, istemin reddi doğru olmamıştır. Öte yandan TTK'nun 1363/3 m. uyarınca, 1320/1-a maddesinde belirtilen gemi alacaklıları teminat yatırma yükümlülüğünden muaf olup, söz konusu madde kapsamında olan alacaklının da teminattan muaf olduğunun kabulü gerekmiştir. **TTK'nun 1353/1-2.cümle uyarınca geminin seferden men talebi ise yerinde görülmemiştir.** Yukarıda açıklanan nedenlerle ihtiyati haciz isteyen alacaklı vekilinin istinaf başvurusunun kısmen kabulü ile, HMK 353(1)b-2 m. uyarınca hükmün kaldırılmasına ve ihtiyati haciz isteminin kısmen kabulüne, talep edenin 18.371,42-TL alacağını teminen ve bu miktarla sınırlı olmak üzere karşı tarafın işlettiği ... **IMO NO:7827342 Türk Bayraklı ve İstanbul Liman Siciline kayıtlı geminin teminatsız olarak ihtiyaten haczine, yerinde görülmeyen geminin seferden men talebinin reddine dair aşağıdaki şekilde hüküm kurulmuştur.**" (Vurgu bize aittir). İstanbul BAM, 12. HD., E. 2019/1897 K. 2019/1368 T. 4.11.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.01.2022. Bu konuda ayrıca bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 287.

¹⁵⁰⁵ Nitekim kıymetli şeyler dışındaki taşınır malların haczi için, icra müdürünün bu mallara fiilen el koyması gerekli olmayıp, hukuken el koyması, yani haczedtiği taşınır malları alacaklının muvafakatı ile geçici olarak borçlunun elinde bırakması veya bir yedimeine teslim etmesi yeterlidir (İİK m. 88/2). Akyazan, s. 36; Kuru, **El Kitabı**, s. 427; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 150; Postacioğlu, **İcra Hukuku**, s. 293; Üstündağ, **İcra**, s. 155, 156; Muşul, **C. I**, s. 522 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 312, 313; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 177 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 206. Hukuken el koymanın tutanağa geçirilmek olarak değerlendirilmesi gerektiği yönünde bkz. Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 212, 213.

etmemesi halinde, geminin icra dairesi tarafından alıkonulması imkânı yoktur¹⁵⁰⁶. Bu konuda TTK m. 1366/1 hükmünde özel düzenleme yapılmıştır. Buna göre, geminin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde, icra müdürüne söz konusu kişilerin yediemin olarak tayin edilmesi konusunda bir takdir hakkı tanınmamıştır. TTK m. 1366/1 hükmünde öngörülen tebligatı alan kişiye yediemin olarak geminin bırakılması zorunludur¹⁵⁰⁷.

Öte yandan gemilerin niteliği itibarıyla İİK m. 88/5 hükmünde görülen Adalet Bakanlığı tarafından yetki verilen gerçek veya tüzel kişilere ait lisanslı yediemin depolarında¹⁵⁰⁸ muhafaza edilebilmesi mümkün değildir¹⁵⁰⁹. Böyle bir durum geminin nasıl muhafaza edileceği sorununu ortaya çıkaracağı için, kanun koyucu ihtiyati haciz süresi boyunca gemiyle en yakın şekilde ilgili bulunan kişilerin yediemin olarak atanmasını kabul etmiştir¹⁵¹⁰.

Esasen yabancı bayraklı gemiler bakımından kaptan, TTK m. 1104 hükmü çerçevesinde donatanı temsil yetkisine sahip olduğundan, kaptana yapılan tebligatlar donatan yapılmış sayılacaktır¹⁵¹¹. Özellikle Panama, Liberya, Makao gibi ülkelerde göstermelik (kâğıt üzerinde) kurulan şirketlere tebligat yapılması mümkün olamamakta, tebligat yapılsa dahi bu tebligat işlemleri aylar alabilmektedir. Böyle bir sürecin işletilmesi, ihtiyati haczin amacı ile bağdaşmayacağından kaptanın donatanı

¹⁵⁰⁶ “Alacaklı muvafakat ederse, istenildiği zaman verilmek şartıyla, muvakkaten borçlu yedinde veya üçüncü şahıs nezdinde bırakılabilir. Üçüncü şahsın elinde bulunan taşınır mallar haczedildiğinde, üçüncü şahsın kabulü hâlinde üçüncü şahsa yediemin olarak bırakılır.” (İİK m. 88/2).

¹⁵⁰⁷ Hükümde gemi kaptanına geminin yediemin olarak bırakılacağı düzenlenmiş olmakla birlikte, kaptanın yediemin olmayı kabul etmemesi durumunda nasıl hareket edileceği hükme bağlanmamıştır. Öte yandan yediemin olan kaptanın iş sözleşmesinin sona ermesi halinde gemide istihdam edilen kaptanın kendiğinden yeni yediemin olup olmayacağı belirsizdir. Bu konuda bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 291. Aşağıda açıklanacağı üzere hükmün ceza hukukunu ilgilendiren boyutu da dikkate alındığında kaptanı yediemin olmaya zorlamak kanaatimizce mümkün değildir. Kanaatimizce gemilerde yedieminlik konusunda kurumsal ve denetlenebilir bir muhafaza sistemi yaratılması, gerek gemi güvenliği gerek alacaklının ve borçlunun menfaatinin korunması açısından büyük önem taşımaktadır.

¹⁵⁰⁸ Bu konuda ayrıca bkz. Lisanslı Yediemin Depoları Yönetmeliği (RG. T. 23.08.2016 S. 29810).

¹⁵⁰⁹ Atamer, **C. IV**, s. 238.

¹⁵¹⁰ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 566.

¹⁵¹¹ Çağa / Kender, **C. I**, s. 192 vd.; Yazıcıoğlu, s. 308 vd.; Kaner, **C. I-II**, s. 115; Atamer, **C. I**, s. 791 vd.; Sözer, **C. I**, s. 320.

temsil yetkisi uygulamada önem arz etmektedir¹⁵¹². Yine gemi kiracıları ile işletenler de genellikle tebligat yapılması güç yabancı şirketler olduğundan, kaptanın bu şirketleri temsil yetkisine sahip olması ihtiyati haczin icrası sürecinin hızlanmasına imkân tanımaktadır. Öte yandan TTK m. 1366/1 hükmünde kaptan, malik veya malik olmayan donatan yanında, bunların temsilcisine de tebligat yapılabileceği düzenlenmiştir. Uygulamada bunların temsilcisi genelde, kaptan yanında, gemi acenteleri olmaktadır¹⁵¹³. Bununla birlikte yabancı bayraklı gemilerde acenteye tebligat yapılabilmesi için acentenin ya ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağa ilişkin sözleşmeyi deniz alacağından sorumlu kişi adına bizzat kendisi yapmış olmalı ya da bu sözleşmeye aracılık etmesi gereklidir (TTK m. 102, 103/1(b))¹⁵¹⁴.

TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde gemi kendisine bırakılan yediemine, görevi ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu¹⁵¹⁵nun (“TCK”) 289 uncu maddesinden doğan cezai sorumluluk dâhil olmak üzere, kanuni sorumlulukları hatırlatılır. Bu kapsamda yediemin, kendisine teslim edilen gemiyi, icra dairesi istediği zaman geri vermekle yükümlüdür (İİK m. 358/1). Aksi halde, TTK m. 1366/2, c.2 hükmü çerçevesinde geminin tespit edilen değeri, ayrıca bir mahkeme hükmüne gerek kalmaksızın, icra dairesince re’sen yediemine tazmin ettirilir (İİK m. 358/2)¹⁵¹⁶. Dolayısıyla geminin yediemin olarak kendisine bırakıldığı kişi, gemiyi istenildiğinde teslim etmezse, geminin değerinden bizzat sorumludur. Gemiye istenildiği zaman vermeyen

¹⁵¹² Bununla birlikte uygulamada yabancı gemi kaptanları, TTK m. 1104 hükmüne aykırı olarak donatanın bu konu yetki vermediği ya da tebligatı almaması yönünde talimat verdiği gerekçesiyle tebligat evrakını almadıkları, tebligatı yapacak kişilerin Tebligat Kanunu m. 21 hükmünü gemiler bakımından işletemedikleri görülmektedir. Zira geminin açıkta olması halinde, geminin bulunduğu yerin muhtar veya ihtiyar heyeti azası veya zabıta amir veya memurları tarafından tespiti güç olacağı gibi tespit edilmesi halinde de, bu kişilere imza karşılığında teslim edilen ve teslim alanın adresini ihtiva eden ihbarnamenin Kanunda belirtildiği şekilde bina kapısına yapıştırılması mümkün olamayacaktır. Bu nedenle Tebligat Kanunu’nda gemilere yapılacak tebligatın özel olarak düzenlenmesi uygun olacaktır.

¹⁵¹³ Atamer, C. IV, s. 238.

¹⁵¹⁴ Sözleşme dışındaki (mesela haksız fiil esasına dayanan) talepler bakımından acenteye tebligat yapılabilmesi mümkün değildir.

¹⁵¹⁵ RG. T. 12.10.2004, S. 25611.

¹⁵¹⁶ Genel icra hukuku bakımından bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 314; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 214. Buna ilişkin kararlar için ayrıca bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 429. Böyle bir sorumluluğun gündeme gelmesi için yedieminin, geminin kendisine atfolunamayacak bir sebepten dolayı telef veya zayi olduğunu ispat edememesi gerekir.

yedieminin ayrıca TCK m. 289’da düzenlenen “muhafaza görevini kötüye kullanma” suçu çerçevesinde cezai sorumluluğu da gündeme gelir.

Burada ayrıca ihtiyati haczi kararının icrası ve geminin seferden men edilmesi ile, gemi alacaklısı hakkını temin eden kanunî rehin hakkı bakımından işleyen hak düşürücü sürenin korunması hususu arasındaki ilişkiye işaret etmek gerekir. Gerçekten de TTK m. 1326 hükmünde, gemi alacaklılarının sahip olduğu rehin hakkı bakımından bir yıllık hak düşürücü süre öngörülmüş¹⁵¹⁷, bu sürenin korunması için, bir yıllık sürenin geçmesinden evvel “geminin ihtiyaten haczedilmiş” ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olması aranmıştır. Sürenin korunması için ihtiyati haciz kararı verilmesi yeterli olmayıp, aynı zamanda bu kararın icrası da gereklidir¹⁵¹⁸. İhtiyati haciz şartının neden arandığına ilişkin madde gerekçesinde bir açıklık olmamakla birlikte, mehz 1993 Cenevre Konvansiyonu’nun hazırlık çalışmaları bu sorunun cevabına ışık tutmaktadır. Hazırlık çalışmalarında, düzenlemenin gerekçesi olarak, aleni olmayan rehin hakkının ancak ihtiyati haczin uygulanması halinde aleniyet kazanacağı ve böylelikle diğer bütün alacaklılar ile gemiyi satın alacak kişiler veya kredi verenlerin rehin hakkını öğrenebileceği ileri sürülmüştür¹⁵¹⁹. Uluslararası Alt Komite, bu gerekçeleri dikkate alarak sürenin korunması için ihtiyati haczin uygulanması şartını kabul etmiştir¹⁵²⁰.

TTK m. 1326 hükmünde geminin ihtiyaten haczedilmesi yanında, bir yıllık hak düşürücü süre içerisinde satılması da aranmaktadır. Buna karşılık *Yazıcıoğlu*, kaynak Konvansiyon’un 9. maddesinin Türkçeye hatalı tercüme edildiğini, hükmün doğru tercümesinin, “*bu süre geçmeden önce gemi, cebri satışla sonuçlanacak şekilde*

¹⁵¹⁷ Atamer, C. II, s. 189; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 292, 293.

¹⁵¹⁸ Atamer, C. II, s. 189, 190; Atamer, C. IV, s. 237.

¹⁵¹⁹ İhtiyati haciz kararının ancak bu halde rehin hakkını aleni hale getireceği yönünde bkz. Berlingieri, **Analysis**, s. 266. Gerçekten de bu düzenlemenin kaynağı olan 1993 Cenevre Konvansiyonu’nun 9. maddesinde bu şekilde bir düzenleme yapılmasının sebebi, gemi alacaklısı hakkının önceliği nedeniyle menfaatleri olumsuz yönde etkilenen ipotek alacaklıları ile gemiyi satın alacak iyiniyetli üçüncü kişileri süre sınırı ile korumaktır. Nitekim gemi alacaklısının rehin hakkı, geminin üzerindeki zilyetliğin değişmesine bakılmaksızın gemiyi takip eden sınırlı aynî haktır ve sicile kaydedilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla bu rehin hakkı diğer rehin hakları gibi aleni değildir. Hal böyle olunca da kredi veren kuruluşlar ile gemiyi satın alacak üçüncü kişiler tarafından öngörülemeyen gemi alacaklısının rehin hakkının ileri sürülebileceği sürenin mümkün olduğunca kısa tutulması amaçlanmıştır.

¹⁵²⁰ Berlingieri, **Analysis**, s. 266; Berlingieri, **1993 Convention**, s. 69; Atamer, C. II, s. 189, 190; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 304.

ihtiyaten haczedilmiş olmalıdır” şeklinde olduğunu belirtmektedir. Yazar’a göre, bir yıllık hak düşümü süresi içinde, geminin ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebri icra yoluyla satılmış olması değil, sadece geminin cebri icra yoluyla satışı sonucunu doğurabilecek şekilde haczedilmiş olması aranmaktadır. Türk hukuku açısından bu da, ihtiyati haczi tamamlayan işlemin yapılmış olmasını ifade etmektedir¹⁵²¹. Süzel ise, kaynak Konvansiyon bakımından da satış şartının arandığı görüşündedir¹⁵²².

Kanaatimizce de TTK m. 1326 hükmü, kaynak Konvansiyonu’nun İngilizce metni ile birebir uyumlu değildir. Buna karşılık Konvansiyonun 9. maddesinde yer alan “*cebri bir satışa yol açan ihtiyati haciz ya da alıkoyma*”¹⁵²³ ifadesi dikkate alındığında da geminin bu süre içerisinde satılmasının zorunlu olup olmadığı çok açık değildir.

Yukarıda da açıklandığı üzere Konvansiyon’un hazırlık çalışmalarında ihtiyati haczin icrası yanında cebri satışın (daha doğru deyimle cebri satışa yol açacak ihtiyati haczin icrasının) aranmasının sebebi olarak, ihtiyati haczin sonradan kalkması halinde ipotek alacaklılarının bu durumdan haberdar olmayacağı, böyle bir durumda da gemi alacaklılarının rehin hakkının aleni olmamasının yarattığı sakıncanın devam edeceği ileri sürülmektedir¹⁵²⁴. Dolayısıyla hükmün getiriliş amacı dikkate alındığında, bir

¹⁵²¹ Yazıcıoğlu, s. 188. Hak düşürücü sürenin takibe geçilmekle korunmuş olacağı yönünde bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 257. Çok açık olmamakla birlikte takibe geçilmesinin hak düşürücü süreyi kesmek bakımından yeterli olmadığı yönünde bkz. Francesco Berlingieri, “Essays on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships: Unification of Substantive Law on Maritime Liens: the 1926 and 1967 Brussels Conventions”, **International Maritime Committee**, 1984, s. 59.

TTK m. 1326 hükmünde öngörülen bir yıllık süre içerisinde satış işlemlerinin tamamlanmamış olmasının kanunî rehin hakkının düşmesine sebebiyet vermeyeceği İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi tarafından 6 ve 13 Mayıs 2017 tarihinde düzenlenen etkinlikte de dile getirilmiş, hükmün “*ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satışa konu edilmiş olsun*” şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir. Konu hakkında tartışmalar için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 284.

¹⁵²² Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 304.

¹⁵²³ 1993 Cenevre Konvansiyonu’nun 9/1. maddesinde yer alan ibare “...prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized, such arrest or seizure **leading to a forced sale**” şeklindedir (Vurgu bize aittir).

¹⁵²⁴ Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 305. Berlingieri, geminin ihtiyati haczi sonrasında alacaklının Kulüp garantisi veya banka teminat mektubu gibi bir teminatı elde etmesi halinde artık rehin hakkına ihtiyacı kalmayacağı, geminin serbest bırakılmasından zarar görmeyeceği görüşündedir. Berlingieri, **Analysis**, s. 266.

yıllık sürenin geminin ihtiyati haczin icrası kapsamında alıkonulması halinde işlemeyeceği anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte, TTK m. 1326 hükmünün lafzından bir yıllık sürenin korunması için, bu sürenin geçmesinden evvel ihtiyaten haczedilmiş geminin cebri icra yolu ile satılmasının arandığı anlaşılmaktadır ki, bu şartın Türkiye’de satış sürecinin uzunluğu dikkate alındığında amacı karşılamayacağı açıktır. Kanaatimizce hak düşürücü sürenin getiriliş amacının gemi alacaklarındaki kanunî rehin hakkının aleni olmamasının, ipotek alacaklıları ile muhtemel alıcılar için yarattığı sakıncayı ortadan kaldırmak olduğu dikkate alındığında, hükmün, “geminin ihtiyaten haczi süresinde bir yıllık hak düşürücü sürenin işlemeyeceği ve ipoteğin paraya çevrilmesine yönelik işlemlerinin devamı süresince de bu sürenin olduğu yerde duracağı” şeklinde yorumlanması uygun olur¹⁵²⁵.

c. Resmi Makamlara Bildirim

Gemiler her ne kadar TTK m. 936 hükmü çerçevesinde taşınır olsa da¹⁵²⁶, sicile kayıtlı Türk gemileri ile yabancı bayraklı gemiler bakımından, taşınmazlara ilişkin İİK m. 91/1 hükmü örnek alınarak, TTK m. 1366/4 hükmünde icra dairesine bildirim yükümlülüğü getirilmiştir¹⁵²⁷. Gerçekten de TTK m. 1366/4 hükmü çerçevesinde, icra müdürü, ihtiyati haciz kararını, kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile ve yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsoloslukuna bildirir¹⁵²⁸. Böylelikle Türk gemileri bakımından doğrudan icra dairesi tarafından, yabancı bayraklı gemiler bakımından da, konsolosluk

¹⁵²⁵ Geminin cebri satışına ilişkin sürecin devam ettirilmesinin, sürenin korunması açısından yeterli olduğu yönünde bkz. Berlingieri, **Unification of Substantive Law on Maritime Liens**, s. 59. Atamer, gemi üzerindeki ihtiyati haczin teminata kaydırılması halinde, geminin aynı alacak için yeniden ihtiyati haczi şartları doğmuşsa, bu anda bir yıllık sürenin kaldığı yerden başlatılmasının uygun olacağı, aksi halde gemiyi ihtiyaten haczettiren hiçbir gemi alacaklısının, güvence karşılığında geminin serbest bırakılmasını kabul etmeyeceği görüşündedir. Atamer, **C. II**, s. 190. Bu çekinceyi haklı bulmakla birlikte, Konvansiyon hükmü karşısında bu görüşün kabul edilmesine olanak bulunmadığı yönünde bkz. Sözel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 305, dn. 944.

¹⁵²⁶ Yıldırım / Yıldırım, s. 391.

¹⁵²⁷ “Dördüncü fıkra, 2004 sayılı Kanunun 91 inci maddesinin birinci fıkrasından alınmış ve yabancı bayraklı gemiler hakkında, yine aleniyet sağlamaya matuf, konsoloslukta bildirim zorunluluğu eklenmiştir.” TTK m. 1366 Hükümet gerekçesi. 6762 sayılı kanun dönemi için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 459.

¹⁵²⁸ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4013.

vasıtasıyla ilgili devletin sicilinin haberdar edilmesi ve ihtiyati hacze aleniyet kazandırılması amaçlanmıştır¹⁵²⁹.

Türk gemileri bakımından sicile yapılan bildirim ile, İİK m. 79/2, c. son'da belirtildiği şekilde gemi siciline ihtiyati haciz kaydı işlenir. Bu çerçevede gemi siciline verilen ihtiyati haciz şerhi ile ihtiyati haciz, gemi üzerinde sonradan kazanılan hakların sahiplerine karşı da ileri sürülebilir. Dolayısıyla buradaki bildirim, üçüncü kişilerin iyiniyetini kaldırmaya yöneliktir¹⁵³⁰.

d. İhtiyati Haciz Tutanağının Düzenlenmesi

aa. Genel Olarak

Genel ihtiyati hacizde, borçlunun malvarlığı üzerinde ihtiyati haczi uygulayan icra memuru, bir ihtiyati haciz tutanağı düzenler ve bunu derhal icra dairesine verir. Söz konusu tutanakta, ihtiyaten haczolunan şeyler, değerleri ile birlikte gösterilir (İİK m. 262/1)¹⁵³¹. Tutanağın birer örneği, ihtiyati haciz sırasında hazır bulunmayan alacaklı, borçlu ve ilgili üçüncü kişiye üç gün içinde tebliğ edilir (İİK m. 262/2)¹⁵³².

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da, ihtiyati haczi uygulayan icra memuru TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde tutanak düzenleyecektir¹⁵³³. Bununla birlikte bu tutanak, İİK m. 262 hükmü uyarınca düzenlenecek tutanaktan iki noktada ayrılmaktadır.

¹⁵²⁹ Atamer, **C. IV**, s. 244. Ne var ki uygulamada özellikle yabancı bayraklı gemiler bakımından konsoloslukla bildirim yapılmamakta, hüküm amacına uygun işletilmemektedir. Öte yandan bazı konsolosluklar (özellikle ABD konsoloslukları), bu bildirimleri kabul etmemekte, diplomatik tebligat yollarına işaret etmektedir.

¹⁵³⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 56, 57.

¹⁵³¹ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 724; Üstündağ, **İcra**, s. 413; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1140; Akyazan, s. 34; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 353; Kuru, **El Kitabı**, s. 1049; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 350; Muşul, **C. II**, s. 1322; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 291; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4026; Deynekli / Saldırım, s. 95; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 494.

¹⁵³² Üstündağ, **İcra**, s. 413; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1140; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4026.

¹⁵³³ İcra memuru tarafından düzenlenen bu tutanak ile, mahkemece verilen ihtiyati haciz kararının icra edildiği belgeye bağlanmış olur.

bb. Gemi Değerinin Mahkemece Tespiti

Gemilerin ihtiyati haczinde TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde düzenecek tutanakta İİK m. 262 hükmünden farklı olarak ihtiyati hacze konu malvarlığı bakımından sadece geminin adının¹⁵³⁴ yazılması yeterli görülmüştür. Tutanakta ayrıca geminin değerine yer verilmesi aranmamıştır¹⁵³⁵.

Bununla birlikte TTK m. 1366/2, c. son'da, *“Taraflardan birinin istemi üzerine, geminin değeri icra mahkemesince saptanır; bu saptamaya dosyadan anlaşılan ilgililer çağırılır.”* düzenlemesi ile, talep halinde, geminin değerinin mahkemece belirleneceği hükme bağlanmıştır¹⁵³⁶. Geminin değerinin tespiti, özellikle TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde yatırılacak teminatın belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır¹⁵³⁷. Bu hallerde taraflardan birinin istemi üzerine, ihtiyati haczi uygulayan icra dairesinin yetki çevresindeki icra mahkemesi, geminin değerini tespit eder¹⁵³⁸. Burada taraflar arasında teknik anlamda uyuşmazlık bulunmaması¹⁵³⁹ ve talepte bulunan kişiye ait subjektif bir hakkın yokluğu¹⁵⁴⁰ nedenleriyle geminin

¹⁵³⁴ Kanaatimizce TTK m. 1366/2 hükmünde “geminin adı” yerine “geminin ayırıcı özellikleri” ibaresine yer verilmesi daha uygun olurdu. Zira bu halde hem ihtiyati hacze konu gemi diğer gemilerden tam olarak ayrılmış olur, hem de ihtiyati haciz kararı ile uyum sağlanmış olurdu.

¹⁵³⁵ Düzenlemenin gerekçesi olarak, icra müdürünün geminin değerini bilmesinin mümkün olmaması hakkında bkz. Atamer, C. IV, s. 243. Buna karşılık genel ihtiyati hacizde, ihtiyaten haczedilen şeylerin değerleri ihtiyati haciz tutanağında gösterilir (İİK m. 262/1, c. 2). Kuru, *El Kitabı*, s. 1049.

¹⁵³⁶ “İkinci fıkra, 2004 sayılı Kanunun 262 nci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesindeki kuralı değiştirmektedir, çünkü icra müdürü geminin değerini bilebilecek durumda değildir. Ancak geminin değerinin bir an önce tespit edilmesinde tarafların menfaati bulunabileceğinden, ihtiyati haczin uygulanmasından sonra, taraflardan herhangi birinin icra mahkemesine başvurarak değer tespitini talep etmesi yolu açılmıştır.” TTK m. 1366 Hükümet gerekçesi.

¹⁵³⁷ Atamer, C. IV, s. 243; Karaman ve diğer., s. 382. Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, V, D.

¹⁵³⁸ Görüldüğü üzere ilgili düzenleme ile geminin değerinin tespiti konusunda sadece mahkeme yetkili kılınmış olup, icra memurunun bu konuda yetkisi bulunmamaktadır. Deniz ticareti uygulamacıları tarafından geminin değerinin erken tespitinin sağlanması amacıyla haciz tutanağına değerin yazılması ve her halükarda, taraflara bu değere karşı itiraz imkânı tanınması, bu itirazların da icra mahkemece tarafından evleviyetle karara bağlanması önerilmiş olmakla birlikte, bu öneri kabul edilmemiş, bu konuda yetki tamamen icra mahkemesine bırakılmıştır. Bu konuda bkz. Karaman ve diğer., s. 382.

¹⁵³⁹ Zira burada taraflardan biri mahkemeye müracaat edilirken mahkemeden taraflar arasında uyuşmazlık konusu olacak bir hukukî himaye talep etmemekte; bilakis, sadece, geminin değerinin esas alınmasını zorunlu kılan bir işlem için mahkemeden bir karar alınmasına ihtiyaç duyması nedeniyle mahkemeye müracaat etmektedir.

¹⁵⁴⁰ Gerçekten de geminin değerinin tespitine ilişkin talepte bunun kişinin, mahkemece verilecek karar çerçevesinde hukukî korunmaya muhtaç bir hakkı bulunmamaktadır. Burada kişi hakkın himayesi için değil, kararın mahkemece verilmesinin TTK m. 1366/2, c. son uyarınca zorunlu kılınması nedeniyle mahkemeye başvurmaktadır.

değerinin tespitine ilişkin yargılama faaliyeti¹⁵⁴¹ çekişmesiz yargı işidir (HMK m. 382/1)¹⁵⁴². Geminin değerinin tespitine ilişkin yargılamada basit yargılama usulü uygulanır (HMK m. 385/1). Taraflardan birinin talebi üzerine mahkeme tarafından dosyadan anlaşılan ilgililer davet edilir (TTK m. 1366/2, c. son)¹⁵⁴³. Taraflar dinlenildikten sonra değer tespiti işi teknik bilgiyi gerektirdiği için, mahkemece, taraflardan birinin talebi üzerine ya da re'sen bu konuda gemi üzerinde inceleme yapmak üzere bilirkişi görevlendirilmesi gerekir (HMK m. 266). Bilirkişi tarafından hazırlanacak rapora karşı tarafların itiraz imkânı bulunmaktadır (HMK m. 281). İtiraz üzerine gerekli görülmesi halinde mahkemece ek rapor alınabileceği gibi yeni bir bilirkişiden de rapor alınması mümkündür. Ancak değer tespitinin çekişmesiz yargı işi olması nedeniyle ve basit yargılama hükümlerine tabi olduğu dikkate alındığında, çok sayıda bilirkişi raporu alınmaması uygun olur.

Mahkemece verilen geminin değerine ilişkin karar, tespit kararıdır. Bu karar aleyhine istinaf ya da temyiz yoluna başvurulabilmesi mümkün değildir (İİK m. 363). Bununla birlikte aradan geçen süre içerisinde geminin değerinde önemli değişiklik olmuşsa, tekrar tespit başvurusunda bulunulabilmesi mümkündür.

cc. İhtiyati Haciz Tutanağının Tebliği

Genel ihtiyati hacizde, icra memuru tarafından tutulan tutanağın birer örneğinin, borçlu, alacaklı ve ilgili üçüncü kişiye tebliğ edilmesi öngörülmüştür (İİK m. 262/2)¹⁵⁴⁴. Bununla birlikte ihtiyati haczin icrası sırasında hazır bulunan alacaklı ve borçluya (ve varsa üçüncü kişiye), ayrıca haciz tutanağının tebliğine gerek yoktur¹⁵⁴⁵.

¹⁵⁴¹ Çekişmesiz yargı işinin mahkemece görülmesi halinde, ortada yargısal bir faaliyet olduğu hususunda bkz. Atalı ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. III, s. 2108.

¹⁵⁴² Aynı yönde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 566; Atamer, C. IV, s. 243.

¹⁵⁴³ 22.06.2005 tarihinde Başbakanlığa gönderilen taslak metinde maddede “*ilgililer*” ifadesine yer verilmişti. Metin daha sonra, “*dosyadan anlaşılan ilgililer*” olarak revize edilmiş ve bu şekilde kanunlaşmıştır. Atamer, C. IV, s. 243, 244.

¹⁵⁴⁴ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 724; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 353; Kuru, **El Kitabı**, s. 1049; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 291; Muşul, C. II, s. 1322; Deynekli / Saldırım, s. 95; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551.

¹⁵⁴⁵ Kuru, **El Kitabı**, s. 1050.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından ihtiyati haciz tutanağının tebliğ edilip edilmeyeceği konusunda TTK m. 1366/2 hükmünde açıklık bulunmamaktadır¹⁵⁴⁶. Esasen TTK m. 1351 hükmü çerçevesinde, ihtiyati haciz tutanağının tebliğine ilişkin İİK m. 262/2 hükmünün gemilerin ihtiyati haczinde de uygulanacağı savunulabilir. Buna karşılık *Atamer*, İİK m. 262/2’de öngörülen tebligat şartının, gemilerin ihtiyati haczinde kaldırıldığını belirtmektedir. *Yazar*’a göre, TTK m. 1366/1 (ve m. 1104/3) uyarınca kaptana yapılacak tebligat yeterli olup, geminin seferden men edilmesi, gemi ve yolculukla ilgili herkes bakımından aleniyet sağlamaktadır. Yine *Yazar*’a göre, tebligat şartı aranması halinde, malikin dışında gemiyle ilgili kişilerin farklı ülkelerde bulunabilmesi ve bazılarının paravan şirket olabilmesi nedeniyle ihtiyati haciz işlemlerinin yıllarca sürüncemede kalması söz konusu olabilecektir¹⁵⁴⁷.

Kanaatimizce de TTK m. 1351 kapsamında uygulama alanı bulan İİK m. 262/2 hükmü çerçevesinde alacaklı, borçlu ve ilgili üçüncü kişilere tebligat yapılmasını aramak, ihtiyati haciz sürecinin hızlı bir şekilde işlemesine engel teşkil edebilir. Ancak TTK m. 1376 hükmü uyarınca ihtiyati haczi tamamlayan işlemlerde sürenin başlaması bakımından haciz tutanağının tebliği zorunludur¹⁵⁴⁸. Böylelikle ihtiyati haczin akıbeti de bir an önce açıklığa kavuşmuş olacaktır¹⁵⁴⁹. Bunun gibi borçlunun yokluğunda yapılan ihtiyati hacze itiraz süresinin başlaması bakımından da tutanağın tebliğ edilmesi gerekir (TTK m. 1351 atfıyla İİK m. 265/1)¹⁵⁵⁰.

Öte yandan TTK m. 1366/1 hükmü çerçevesinde yapılan tebligatın, sadece geminin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği bilgisini içermesi nedeniyle tutanakta yer alan (alacaklının adı soyadı, alacağın miktarı, haczin hangi gün ve saatte, nerede yapıldığı, varsa üçüncü kişilerin istihkak iddiaları gibi) birçok husus hakkında borçlu bilgi sahibi olamayacaktır. Kanaatimizce en azından ihtiyati haciz esnasında gemide hazır bulunmayan gemi kaptanına ihtiyati haciz tutanağının tebliğ edilmesi

¹⁵⁴⁶ Hükmün gerekçesinde de tebligata ilişkin herhangi bir açıklamaya yer verilmemiştir.

¹⁵⁴⁷ *Atamer*, C. IV, s. 244.

¹⁵⁴⁸ Bu açıdan aynı yönde bkz. *Atamer*, C. IV, s. 271, 272, 290.

¹⁵⁴⁹ Aynı gerekçeler için bkz. Kuru, *El Kitabı*, s. 1049, dn. 70.

¹⁵⁵⁰ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, V, B, 3, c.

uygun olur. Aksi halde borçlunun hukuki dinlenilme hakkı ihlal edildiği gibi, alacaklı ile borçlu arasındaki menfaat dengesi de bozulmuş olur.

e. Sefere Çıkış Gemiler Hakkında Muhafaza Tedbirleri

aa. Genel Olarak

Deniz alacağına dayanarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınması ile bu kararın icrası ve geminin seferden men edilmesi arasında, az veya çok, belli bir süre geçmektedir. Bu süre içerisinde ihtiyati haciz kararı verildiğini öğrenen borçlunun, kararın icrasına (geminin seferden men edilmesine) kadar gemiyi sefere çıkarması mümkündür.

Öte yandan yukarıda da açıklandığı üzere, Türk bayraklı gemiler bakımından geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi, yani geminin “durduğu” yer mahkemesi yetkili olabileceği gibi Türk Gemi Sicili’ne kayıtlı gemilerde sicil yeri, sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri, TTK m. 941/3 uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde ise kiracının yerleşim yeri mahkemesi de yetkili olabilmektedir (TTK m. 1354). Diğer bir deyişle, Türk bayraklı gemiler bakımından geminin seferde olması halinde de TTK m. 1354/1 hükmünde belirtilen yetkili mahkemeler tarafından gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir. Mahkemenin yetkisinin tesisi açısından bu gemilerin yabancı bayraklı gemilerde olduğu gibi bir yerde durması zorunlu değildir.

İşte bu durumlarda alınan ihtiyati haciz kararının sefere hazır ya da çıkmış gemiler açısından nasıl uygulanacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu konuda mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda özel düzenleme yapılmamış, yola hazır gemilerin ihtiyati haciz kararının nasıl icra edileceği konusu, mahkemelerin hukukuna (*lex fori*’ye) bırakılmıştır¹⁵⁵¹. Bu çerçevede TTK m. 1367 hükmü ile, Türk bayraklı

¹⁵⁵¹ Berlingieri, **C. II**, s. 73; Gaskell / Shaw, s. 475, 476; Atamer, **C. IV**, s. 241. Konvansiyonun 2/4. maddesi çerçevesinde konunun ulusal hukuklarda düzenleneceği yönünde bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1967. Konvansiyon’da yola hazır gemilerin haczedilemeyeceğine yönelik açık bir düzenleme olmamasından yola çıkarak, Konvansiyon kapsamında yola hazır gemilerin de haczinin mümkün olduğu yönünde bkz. Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 44; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14. 1952 Brüksel

gemilerle yabancı bayraklı gemiler açısından ihtiyati haczin icrası için alınabilecek önemler özel olarak düzenlenmiştir¹⁵⁵². Bu düzenlemeler aşağıda açıklanacak olmakla birlikte, konunun geçirdiği sürecin anlaşılabilmesi açısından, bu düzenleme ile yürürlükten kaldırılan “yola hazır geminin haciz muafiyeti” uygulamasına da kısaca değinmekte yarar vardır.

bb. Yola Hazır Geminin Haciz Muafiyeti

6762 sayılı Kanunu’nun deniz icra hukukuna ilişkin sayılı düzenlemelerinden birini oluşturan eTK m. 892’de, yola çıkmaya hazır¹⁵⁵³ bir geminin cebri icra yolu ile satılamayacağı, ayrıca ihtiyaten haciz de edilemeyeceği düzenlemesine yer verilmiştir¹⁵⁵⁴. Alman hukukundan ülkemize gelen¹⁵⁵⁵ bu kuralın amacı, bir alacaklının yola hazır bir geminin sefere çıkmasına engel olacak adli tedbirler alabilmesini önlemektir¹⁵⁵⁶. Dolayısıyla kanun koyucu burada yola hazır geminin sefere çıkması ile ilgili (yolcular, yük sahipleri vs. gibi) kişilerin menfaatlerini, alacaklıların

Konvansiyonu çerçevesinde yola hazır gemilerin de haczedileceği yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 173.

¹⁵⁵² “Tasarının 1354 üncü maddesine göre ihtiyati haciz müracaatı, sicil veya yerleşim yeri mahkemesine yapılabilecektir; dolayısıyla, müracaatın yapıldığı veya kararın verildiği anda gemi seferde bulunabilecektir. 1354 üncü maddenin ikinci bir seçenek olarak atfı yaptığı 1355 inci madde uyarınca yapılacak müracaatlarda, geminin, o mahkemenin yargı çevresi içinde seferine ara vermiş olması şarttır. Ancak, müracaatın yapıldığı an ile kararın verildiği an arasında saatler geçebilir ve bu esnada gemi yeniden seyre başlamış olabilir. Bütün bu hallerde, ihtiyati haciz kararının uygulanacağı anda, gemi limanda bulunmayabilir. Böyle bir durumda nasıl hareket edileceğini 1367 nci madde tayin etmektedir.” TTK m. 1367 Hükümet gerekçesi.

¹⁵⁵³ Geminin ne zaman yola hazır hale gelmiş kabul edileceği konusunda ülke düzenlemelerinde farklılıklar bulunmaktadır. Alman ve Türk hukukunda donatan veya kaptanın iradesiyle yolculuk yapacak olan gemi, sefere çıkmasına fiili veya hukuki bir engel bulunmadığı takdirde yola hazır olarak kabul edilmektedir. Buna göre gemi adamları yeterlilik ve sayı bakımından yeterli ise, gemide gerekli teçhizat bulunmaktaysa, yükleme faaliyeti son bulmuşsa, yola çıkmadan önce gerekli formaliteler tamamlanmışsa ve borda evrakı, kaptan ve gemiye alınması gerekli kılavuz kaptan tamam ise gemi yola hazır kabul edilmektedir. Bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 126, 127; Nuray Barlas Duyar, “Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi”, **İBD** 61(1987) 4-5, s. 334; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 150. Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 72 vd.

¹⁵⁵⁴ Kender / Çetingil, s. 237 vd.; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1095. Belirtelim ki yasaklayıcı bu hüküm, emredici niteliktedir. Bu nedenle yasak kapsamında kalan gemilerin ihtiyaten haczine engel bu durumu icra müdürünün görevi gereği resen gözetmesi gereklidir.

¹⁵⁵⁵ Deniz hukukunun en eski düzenlemelerinden biri olan bu kuralın “Consolato del Mare” ve “Wisby Deniz Hukuku”ndan birçok ülkenin kanununa girdiği yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 66; Çağa / Kender, **C. III**, s. 125; Kender / Çetingil, s. 237; Türkel, s. 332.

¹⁵⁵⁶ Yola hazır gemilerin haczedilemeyeceği eTK m. 892 hükmünde düzenlenmiş, bu haczin icra edilemeyeceği de sicile kayıtlı gemiler için uygulama alanı bulan İİK m. 92 hükmünde açıkça belirtilmiştir.

menfaatlerinden üstün tutmuştur¹⁵⁵⁷. Hükümde öngörülen yasaktan sicile kayıtlı olan veya olmayan¹⁵⁵⁸ Türk gemileri yararlanmaktadır¹⁵⁵⁹. Bununla birlikte, yabancı bayraklı gemilerin yola hazır olduğundan bahisle ihtiyati haczi yasağından söz edilemez¹⁵⁶⁰. Haciz yasağı, yolculuğun sona ermesine kadar devam eder ve her türlü alacak için yapılan takiplerde uygulanır¹⁵⁶¹.

Kanun'un 982/1, c. 1 maddesinde öngörülen yasağa, hükmün ikinci fıkrasında önemli bir istisna getirilmiştir. Buna göre, *“cebri satış veya haczi icabettiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmışsa, bu hükümler tatbik olunmaz”*. Dolayısıyla geminin yolculuğu nedeniyle borçlarını daha önce takip edebilmeye imkân bulunmayan alacaklılar için yasağın uygulanmayacağı kabul edilmiştir. Bu kapsamda olan borçların başlıcaları, kredili olmaksızın yakıt ve kumanya alımı, teçhizat giderleri, gemiye sunulan hizmetlerin bedelleridir¹⁵⁶².

6762 sayılı Kanunda kabul edilen bu düzenleme, günümüz şartlarına uygun olmadığı gerekçesiyle eleştirilmekte, gittikçe yaygınlığını kaybeden bu hükmün kanundan çıkarılması önerilmektedir¹⁵⁶³. Bu öneriler doğrultusunda 6102 sayılı TTK'da “yola hazır geminin haciz muafiyeti” terk edilerek¹⁵⁶⁴, sefere çıkmak üzere ya

¹⁵⁵⁷ Çağa / Kender, **C. III**, s. 124, 125; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 67; Sengir, s. 562, 563; Nuray Duyar, **Türk Hukuk Sisteminde Gemilerin İhtiyati Haczinin Sınırlandırılması**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1984, s. 7; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 150; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 281. Geminin işletilmesinden devlet ekonomisinin de yararlanması nedeniyle düzenlemenin devlet lehine olduğu yönünde bkz. Kender / Çetingil, s. 237.

¹⁵⁵⁸ eTK m. 892/2'da, eTK m. 867 hükmünün, sicile kayıtlı olmayan gemilere ilişkin de uygulama alanı bulacağı açıkça belirtilmiştir.

¹⁵⁵⁹ Nitekim eTK m. 866 hükmünde *“Kanunda aksine hüküm olmadıkça bu kısım hükümleri yalnız bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemiler hakkında tatbik olunur”* düzenlemesi nedeniyle eTK m. 892 hükmünün sadece Türk gemileri bakımından uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir. Bu konuda ayrıca bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 125; Kender / Çetingil, s. 238; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 68; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 150; Barlas Duyar, s. 333. Aksi görüş için bkz. Necmettin Berkin, **İcra Hukuku Dersleri**, 2. Bası, İstanbul 1969, s. 105.

¹⁵⁶⁰ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 283.

¹⁵⁶¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 68; Barlas Duyar, s. 331; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 150. Dolayısıyla kamu hukukundan doğan alacaklar bakımından da yasak uygulama alanı bulmaktadır. Bununla birlikte ceza hukuku gereğince resmi makamlarca yapılacak el koyma ve seferden alıkoymanın yasak kapsamında olmadığı kabul edilmektedir. Çağa / Kender, **C. III**, s. 125.

¹⁵⁶² Çağa / Kender, **C. III**, s. 128; Kender / Çetingil, s. 239; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 80; Barlas Duyar, s. 331; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 151.

¹⁵⁶³ Bu konuda bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 128, 129; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 83. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 280.

¹⁵⁶⁴ *“Bu düzenlemelerin kabulüyle birlikte, 6762 sayılı Kanunun 892 nci maddesine ihtiyaç kalmamıştır; gemi “durduğu” sürece ihtiyati haciz kararı uygulanabilir; geminin hareket ettiği andan itibaren de, bayrağına göre, maddedeki şıklardan uygun olan tatbik edilecektir.”* TTK m. 1367 Hükümet gerekçesi.

da çıkmış gemiler bakımından TTK m. 1367 hükmünde özel düzenleme yapılmıştır¹⁵⁶⁵.

cc. Türk Bayraklı Gemiler

Türk bayraklı gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının icrası sırasında gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa¹⁵⁶⁶, TTK m. 1366/2 ilâ 4 ile TTK m. 1367/1(a) hükmü uygulanır¹⁵⁶⁷. Bu kapsamda TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde sefere çıkmış gemi bakımından da ihtiyati haciz tutanağı düzenleneceği belirtilmiştir. Ne var ki sefere çıkmış gemiler bakımından gemiye çıkıp ihtiyati haciz tutanağı düzenlenmesi fiilen mümkün olamayacaktır. Böyle bir durumda icra memurunun gemiye çıkmadan dairede tutanak düzenlemesi gerekecektir ki, bu durum genel icra uygulamasına aykırıdır.

Diğer yandan, seferde olan Türk gemisi bakımından icra müdürü, TTK m. 1366/3 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararını derhâl, geminin bulunduğu

Türk bayraklı gemiler bakımından aksi yönde değerlendirmeler için bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 280.

¹⁵⁶⁵ Atamer, C. IV, s. 61; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4016.

¹⁵⁶⁶ “*Gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa*” ibaresinin, “*gemi limandan ayrılmış olup seferde bulunuyorsa*” şeklinde değiştirilmesi gerektiği yönünde bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 280.

¹⁵⁶⁷ Yargıtay 12. Hukuk Dairesi’nin bir kararına konu olayda, alacaklı tarafından başlatılan taşınır rehnin paraya çevrilmesi yolu ile icra takibinin kesinleşmesinden sonra, alacaklının talebiyle rehin konusunu oluşturan M/V ACT gemisinin seferden menine karar verilerek bu yönde işlem tesisi için ilgili birimlere müzekkereler yazıldığı, bilahare borçlunun icra müdürlüğüne başvurarak anılan geminin (X) limanından aldığı yükü (Y) limanına taşımaktayken kıyıda açıkta yakalanıp seferden men edildiğinden bahisle seferden men kararının kaldırılması ve geminin seferini tamamlaması için gerekli sürenin verilmesi isteminde bulunduğu, söz konusu talep üzerine icra müdürlüğüne 22.04.2014 tarihinde TTK’nun 1382. ve 1367. maddeleri gereğince geminin sefer halinde olması sebebiyle deniz alacağı bakımından 10 gün içinde teminat yatırılması, aksi durumda geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslimi hususları ihtar edilerek seferden men şerhi baki kalmak kaydıyla geminin mevcut seferini tamamlamasına ve yükünü boşaltmasına izin verilmiştir. Bunun üzerine alacaklı tarafından söz konusu karar aleyhine şikâyet başvurusunun icra mahkemesince reddine karar verilmiştir. Bu kararın temyizi üzerine dosya kendisine gelen 12. Hukuk Dairesi, TTK m. 1367 hükmünün ihtiyati haciz halinde uygulanacağı, ayrıca seferden menin yalnızca sicile şerhinin, geminin hareket kabiliyeti nedeniyle rehnin alacaklının hakkının korunması bakımından yeterli güvenceyi sağlamayacağı gerekçesiyle kararı bozmuştur. Karar için bkz. Yargıtay 12. HD., E. 2015/8783 K. 2015/12108 T. 4.5.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.01.2022. Kanaatimizce rehnin paraya çevrilmesinde icra müdürlüğünün gemi üzerinde ihtiyati hacizde düzenlenen koruma tedbirlerine başvurabilmesi imkân yoktur. Zira TTK m. 1382 hükmü sadece kesin haciz halinde ihtiyati hacze ilişkin TTK’nın 1364 ilâ 1368 inci maddelerine gönderme yapmış olup, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte haciz aşaması bulunmamaktadır. Bu nedenle ihtiyati hacze ilişkin hükümler, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte uygulanmaz.

bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir¹⁵⁶⁸. Bunun yanında icra dairesi, ihtiyati haciz kararını, kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile de bildirir (TTK m. 1367/1).

İcra dairesi seferde olan Türk gemileri bakımından TTK m. 1366/2 ilâ 4 fıkralarında öngörülen işlemlerden başka, ihtiyati haciz kararını, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye de tebliğ edecektir (TTK m. 1367/1(a))¹⁵⁶⁹. Burada, mevcut olması halinde bu kişilerin her birine ayrı ayrı tebligat yapılması öngörülmüştür¹⁵⁷⁰. Yapılacak bu tebligatta deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi hâlde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur¹⁵⁷¹. Kendisine tebligat yapılacak kişinin gemiyi teslim etmemesi halinde, fail hakkında TCK m. 289 hükmüne göre cezaya hükmolunur. Bu nedenle yapılacak tebligatta ayrıca, geminin teslim edilmemesi halinde, TCK m. 289 hükmünde öngörülen “muhafaza görevini kötüye kullanma” suçu çerçevesinde cezaya mahkûm edileceğinin de bildirilmesi uygun olur¹⁵⁷².

Doktrinde *Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu*, hükmün isabetli olmadığı kanaatindedir. *Yazarlar*’a göre, Türk gemisi hareket ettikten sonra, hatta limanı henüz terk etmemiş olsa bile, ihtiyati haciz uygulanamayacağı için, hükümde Türk gemileri bakımından bir nevi haciz muafiyeti öngörülmüştür. Birçok halde maddede belirtilen güvencenin verilmesi tercih edilmeyecek, geminin tekrar Türkiye’ye dönmesi

¹⁵⁶⁸ Her ne kadar hükümde geminin bulunduğu bölgeden sorumlu birimlere bildirim yapılacağından söz edilmişse de, geminin seferde olması nedeniyle uygulamada hangi birime bildirim yapılacağı konusunda tereddüt yaşanabilir. Ne var ki hükümde belirtilen birimler kayıtlarını ortak sistemde tuttuklarından esasen hangi yerdeki birime bildirim yapılacağı önem taşımayacaktır.

¹⁵⁶⁹ “*Türk bayraklı bütün gemilerde, muhataplar Türkiye’de bulunacağından, onlara (a) bendinde belirtilen ihtarların tebliğ edilmesi yeterli olacaktır*” TTK m. 1367 Hükümet gerekçesi.

¹⁵⁷⁰ Atamer, C. IV, s. 242.

¹⁵⁷¹ TTK m. 1367 hükmünde, TTK m. 1366/1 hükmüne atıf yapılmadığı için geminin icra dairesine teslim edilmesi sonrasında nasıl bir izleneceği, geminin nerede muhafaza edileceği, yedieminin kim olacağı belirsizdir. Dolayısıyla burada en azından yedieminlik bakımından TTK m. 1366/1 hükmüne atıf yapılması uygun olurdu.

¹⁵⁷² Kanaatimizce TTK m. 1367/1(a) hükmünde de, tıpkı TTK m. 1366/1’de olduğu gibi, TCK m. 289 hükmü çerçevesinde cezai sorumluluğu hatılatılacağına yönelik hükme yer verilmesi gerekirdi.

geciktirilebilecek ve böylece geminin icra dairesine teslim edilmesi gereken müteakip ilk sefer uzun müddet söz konusu olmayacaktır¹⁵⁷³.

Öte yandan borçlu bu şekilde kötünietli hareket etmese dahi, geminin sefere müsaade edilmesi halinde geminin batması, parçalanması ya da korsan saldırısı sonrası alıkonması gibi riskler her zaman söz konusu olabilmektedir. Böyle bir halde borçlu gemiyi tekrar Türkiye'ye getirmek istese, yani alacaklıya zarar verme kastı olmasa dahi yukarıda belirtilen durumlar nedeniyle geminin Türkiye'ye gelmesi mümkün olamayacaktır¹⁵⁷⁴.

Dolayısıyla hükümde, her ne kadar deniz alacaklısı sahibinin hakları ile geminin sefere çıkmasıyla ilgili (yolcular, yük sahipleri vs. gibi) kişilerin menfaatlerinin bağdaştırılması amaçlanmışsa da, hükmün, “yola hazır geminin haciz muafiyeti” ilkesinin izlerini taşıdığını söylemek yanlış olmayacaktır.

dd. Yabancı Bayraklı Gemiler

Sefere çıkmış yabancı bayraklı gemiler bakımından da TTK m. 1366/2 ilâ 4 hükmünde öngörülen işlemler yapılacaktır. Dolayısıyla bu halde de ihtiyati haciz tutanağı düzenlenecek, 3. fıkra da belirtilen birimlere bildirimler yapılacak ve ayrıca geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirimde bulunulacaktır.

Bunun yanında yabancı bayraklı gemiler bakımından malik, malik olmayan donatan veya borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye tebligat yapılması halinde sürecin son derece uzayacağı dikkate alınarak TTK m. 1367/1(a) hükmünde belirtilen tebligat sürecinin işletilmesi öngörülmemiştir. Bunun yerine, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak, gemi Türk karasularını terkedinceye kadar ihtiyati haczin icrasına

¹⁵⁷³ Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 280. *Yazarlar* ayrıca bu düzenlemenin 1993 Cenevre Konvansiyonuna da aykırı olduğu görüşündedir.

¹⁵⁷⁴ Nitekim *Çetingil* de, ileride hükmün icra edilebilmesi için geminin hareketsiz hale getirilmesinin büyük önem taşıdığına işaret etmekte, ancak bu sayede geminin batma veya hasarlanma şeklinde rizikolara maruz kalmasının önleneceğini belirtmektedir. Ayrıca *Yazar*, geminin seferine müsaade edilmesi halinde alacaklının haklarının önüne geçecek yeni gemi alacaklısı haklarının önlenmesi, başka bir deyişle, geminin hukuki olarak kötüleşmesinin engellenmesi için geminin hareketsiz hale getirilmesinin zorunlu olduğu düşüncesindedir. Bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 56.

imkân tanınmıştır (TTK m. 1367/1(b))¹⁵⁷⁵. Geminin Türk karasularını terketmesinden evvel durdurulması halinde sahil güvenlik komutanlığı, geminin emniyetli bir yere demirlemesi talimatını verecektir. Yabancı bayraklı gemilerde de, Türk bayraklı gemilerde olduğu gibi geminin demirlenmesi halinde nerede muhafaza edileceği, yedieminin kim olacağı belirsizdir. Kanaatimizce burada da gemi ile en yakın ilgili kişi olması sebebiyle gemi kaptanının yediemin olarak atanmasından başka bir yol bulunmamaktadır¹⁵⁷⁶.

f. İhtiyati Haciz Konusu Geminin Muhafaza ve İdaresi

İhtiyati hacze konu malların muhafazası bakımından önem arz eden husus, muhafaza masraflarının kime ait olacağı ve malın ne şekilde muhafaza ve idare edileceğidir.

Genel ihtiyati hacze konu mallar, masrafı alacaklıdan alınmak suretiyle icra dairesi tarafından muhafaza altına alınır (İİK m. 261/2 uyarınca İİK m. 88/2, 95 ve ayrıca bkz. İİK m.59/1)¹⁵⁷⁷.

İcra memurunun ihtiyaten haczettği taşınır malları, ya icra dairesinde muhafaza altına alması veya bir yediemine teslim etmesi ya da istenildiği zaman verilmek üzere, borçlu veya üçüncü kişiye bırakması gerekir (İİK m. 261/2 uyarınca İİK m. 88/2). Taşınmaz mallar bakımından ise, icra dairesi, taşınmazın idare ve işletmesi ile eklentinin korunması için gerekli tedbirleri alır. Bu tedbirler kapsamında icra dairesi, eğer taşınmazda kiracı varsa bu kiracıya, işleyecek kiralari icra dairesine ödemesini emreder. Zarar görme ihtimali bulunan eklenti, rehin alacaklısının talebi üzerine,

¹⁵⁷⁵ Atamer, C. IV, s. 242; Ekşi, **Montreux**, s. 138, 139. "...yabancı bayraklı bütün gemiler, Türkiye Cumhuriyeti'nin yargı egemenliğini kullanabileceği karasularından çıkıncaya kadar sahil güvenlik komutanlığı tarafından takip edilerek durdurulabilecek ve emniyetli bir yere demirleme talimatı verilebilecektir." TTK m. 1367 Hükümet gerekçesi.

¹⁵⁷⁶ Dolayısıyla gemilerde yedieminlik konusunda kurumsal ve denetlenebilir bir muhafaza sistemi yaratılması, bu açıdan da büyük önem taşımaktadır.

¹⁵⁷⁷ Hacizli malların muhafazası hakkında ayrıca bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 306; Kuru, **El Kitabı**, s. 427; Üstündağ, **İcra**, s. 155; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 177 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 314, dn. 21; Muşul, C. I, s. 522 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 214.

işletmenin faaliyetine engel olmayacak şekilde muhafaza altına alınır (İİK m. 261/2 uyarınca İİK m. 92/3).

Gemilerin ihtiyati haczinde geminin muhafaza masraflarından kimin sorumlu olduğu konusunda TTK'da özel düzenleme bulunmamaktadır¹⁵⁷⁸. Dolayısıyla taşınır niteliğinde olan gemilerin ihtiyati haczinde muhafaza masrafları bakımından İİK m. 261/2 uyarınca İİK m. 88/2 hükmü uygulama alanı bulur (TTK m. 1351). Buna karşılık geminin muhafaza ve idaresi bakımından TTK m. 1368/2 hükmünde özel düzenleme yapılmıştır¹⁵⁷⁹. Bu hükümler çerçevesinde icra dairesi, masrafını peşinen alacaklıdan alarak geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alır (İİK m. 88/2 ve TTK m. 1368/2).

Geminin muhafazası için alınması gereken masraflar, genel olarak geminin güvenli bir şekilde muhafaza altına alınması için zorunlu olan ücretleri ifade eder¹⁵⁸⁰. Bu ücretlerin kapsamına geminin demirlediği yere ilişkin ücret (rıhtım ücreti), yediemin ücreti, geminin mal sigortasına konu edilmesi halinde sigorta primleri vs. gibi tutarlar girmektedir¹⁵⁸¹. Erensoy tarafından, muhafaza masrafları olarak gemi adamlarının 6 aylık maaşlarının, şirket yönetim giderlerinin ve geminin diğer tüm cari giderlerinin alacaklı tarafından karşılanacağı ileri sürülmektedir¹⁵⁸². Buna karşılık Atamer, burada yatırılması öngörülen masrafların geminin işletilmesi için değil,

¹⁵⁷⁸ Her ne kadar muhafaza masraflarından kimin sorumlu olduğuna ilişkin özel düzenleme yapılmamışsa da, bu masrafların gemilerin cebri satışları sürecinde hazırlanacak sıra cetvelinde hangi sırada yer alacağı, TTK m. 1390/1(a)'da hükme bağlanmıştır. Buna göre geminin haczi tarihinden ödemelerin yapıldığı tarihe kadar geminin haczinden, hacizde geçen süre boyunca geminin bakımı ve korunmasından doğan giderler ve harcamalar sıra cetvelinin birinci sırasına kaydedilir.

¹⁵⁷⁹ “2004 sayılı Kanunun 92 nci maddesinin ilk üç fıkrasından uyarlanarak alınmıştır. Maddenin ikinci fıkrası icra dairesinin tedbir alma yetkisini “bakım”a da teşmil etmiştir. Uygulamada, gemilerin haciz nedeniyle uzun süre âtil kaldıkları hallerde, çeşitli tamirat işleri zorunlu hale gelebilmektedir; yeni düzenleme sayesinde icra dairesi bu tamiratın yaptırılması için gerekli yetkiye kavuşturulmuştur. Ayrıca, yabancı ülkelerdeki uygulamada sıklıkla karşılaşılan, mahcuz geminin sigortası da icra dairesi tarafından yaptırılabilir.” TTK m. 1368 Hükümet gerekçesi.

¹⁵⁸⁰ Bu konuda ayrıca bkz. Atamer, C. IV, s. 245.

¹⁵⁸¹ İcra dairesi geminin nasıl muhafaza edileceği, bu konuda hangi önlemlerin alınması gerektiği konusunda uzman olmadığından gemiyi işleten borçlunun ihtiyati haczin icrasından sonra, gerekli olan muhafaza masrafların neler olabileceği konusunda icra dairesine yardımcı olması, bu konuda Deniz Ticaret Odalarından rapor alması, eksik tespit edilen masrafların tamamlanmasını talep edebilmesi mümkündür.

¹⁵⁸² Nebil Erensoy, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında ve Yargıtay İçtihatları Doğrultusunda İhtiyati Haciz ve Gemilerin Seferden Men Edilmesi”, **SeaNews Dergisi**, 2019, S. 55, s. 51.

muhafazası için gerekli olan masraflar olduğuna işaret etmektedir¹⁵⁸³. Bu masraflar esas itibariyle yediemin giderleri ve geminin bulunduğu yerde emniyete alınması için ihtiyaç duyulan ek önlemlerin masraflarıdır. *Yazar*, gemi malikinin, gemiye ihtiyati haciz uygulanmasaydı hangi masraflara katlanacak idi ise, o masraflara ihtiyati haciz sonrasında da aynen katlanacağını belirtmektedir¹⁵⁸⁴.

Kanaatimizce burada hangi görüşe üstünlük tanınacağı, gemilerin ihtiyati haczinde, taşınırlara ilişkin İİK m. 88/2 hükmünün mü yoksa İİK m. 95 hükmünün mü dikkate alınacağına göre değişir (TTK m. 1351 çerçevesinde İİK m. 261/2 hükmünün göndermesiyle).

Bu konuya ilişkin *Süzel*, TTK m. 1368/2'nin, İİK m. 95'te yer verilen “*Alacaklı haczedilen malların muhafaza ve idare ve işletilmesi masraflarını istenildiği takdirde peşin vermeğe mecburdur*” maddesinin özel düzenlemesi niteliğinde olduğu kanaatindedir¹⁵⁸⁵. Buna karşılık *Atamer*, TTK m. 1368/2'de öngörülen muhafaza masraflarında İİK m. 88/2 hükmünün dikkate alınması gerektiği düşüncesindedir¹⁵⁸⁶.

Geminin taşınır niteliğinde olduğu dikkate alındığında, yatırılacak masraflar bakımından İİK m. 88/2'nin göz önünde bulundurulması gerektiği düşünülse de, TTK m. 1368/2'de, tıpkı taşınmazlarda olduğu gibi (bkz. İİK m. 92/3), geminin korunması yanında idaresi ve işletilmesinin de icra dairesine bırakılmasından, İİK m. 95 hükmünün uygulanması gerektiği sonucuna ulaşılabilir.

Kanaatimizce *Atamer*'in de haklı olarak belirttiği gibi, burada dikkate alınması gereken masraflar geminin muhafaza masraflarıdır¹⁵⁸⁷. Alacaklıya ayrıca geminin işletilmesine ilişkin masrafları da yüklemek adil olmayan sonuçlara yol açar. Aşağıda tartışılacağı üzere, geminin icra dairesi tarafından işletilmesinden alacaklının faydalanacağı düşünülse dahi sonuç değişmez. Zira geminin işletilmesinde aynı zamanda ve hatta öncelikle borçlunun menfaati olacaktır. Böylelikle geminin

¹⁵⁸³ *Atamer*, C. IV, s. 245.

¹⁵⁸⁴ Bu konuda değerlendirmeler için bkz. *Atamer*, C. IV, s. 245.

¹⁵⁸⁵ *Süzel*, **Güncel Sorunlar**, 293. Aynı yönde bkz. İstanbul BAM, 21. HD., E. 2019/2566 K. 2020/1812 T. 28.9.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.01.2022.

¹⁵⁸⁶ *Atamer*, C. IV, s. 245.

¹⁵⁸⁷ *Atamer*, C. IV, s. 245.

işletilmesinden elde edilen tutar, ihtiyati haczin kapsamında olacak¹⁵⁸⁸ ve takip kesinleştiğinde bu tutar ile borçlunun borcu karşılanacaktır. Bu sebeple İİK m. 95 hükmünün gemiler bakımından uygulanması isabetsiz olacaktır. Bizce de geminin muhafazasına ilişkin masraflarda İİK m. 88/2 hükmü dikkate alınmalıdır.

Bununla birlikte uygulamada gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının icrası talep edildiğinde icra daireleri, TTK m. 1366 hükmü çerçevesinde gerekli önlemleri almadan (bu kapsamda ilgili birimlere geminin seferden men edildiğine ilişkin müzekkere yazmadan, gemiye çıkıp tutanak tutmadan) önce alacaklıdan yüksek miktarda¹⁵⁸⁹ masraf yatırmasını talep etmekte, masrafların yatırılması halinde TTK m. 1366 hükmünde öngörülen muhafaza tedbirlerini almaktadır¹⁵⁹⁰. İcra dairesi tarafından istenilen tutar alacaklı tarafından yatırıldığında ise, bu tutar adeta teminat gibi depo edilmekte, ihtiyati haciz icra edildikten sonra geminin muhafazasına ilişkin herhangi bir tedbir alınmamaktadır¹⁵⁹¹. İcra dairesinin bu uygulaması tamamen yanlış olup, hükmün amacına hizmet etmemektedir.

Öte yandan TTK m. 1368/2 hükmünde belirtilen geminin idare ve işletmesi de tümüyle uzmanlık gerektiren bir iş olduğundan, icra dairesinin gemi yönetim şirketleri gibi gerek teknik yönetim bakımından gerekse de ticari yönetim bakımından gemiyi işletmesi fiilen imkânsızdır¹⁵⁹². Üstelik ülkemizde icra dairelerinin iş yoğunluğu da, dairelerden gemi işletmesini beklemenin gerçekçilikten uzak olduğunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla gerek geminin muhafazası ve gerekse de geminin işletilmesi bakımından icra dairelerine verilen yetkilerin uygulamada kullanıl(a)madığı, TTK m. 1366 çerçevesinde geminin yedimeine bırakıldığı görülmektedir. Kaptanın

¹⁵⁸⁸ Bu konuda bkz. aşı. Üçüncü Bölüm, II, B, 3.

¹⁵⁸⁹ Gerçekten de İstanbul BAM 21. Hukuk Dairesi'nin bir kararına konu olayda icra dairesi, 62.659,55-TL tutarındaki işçilik alacağı için 819.213,30-TL muhafaza masrafının yatırılması yönünde karar vermiştir. Karar için bkz. İstanbul BAM, 21. HD., E. 2019/2566 K. 2020/1812 T. 28.9.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.01.2022.

¹⁵⁹⁰ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 4016.

¹⁵⁹¹ Benzer yönde bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, 293, 294.

¹⁵⁹² Nitekim doktrinde, icra dairesinin geminin işletilmesine ilişkin tedbirler alacağının öngörüldüğü bir durumda, alacaklıların icra dairesinin gemiyi kiraya verip veya navlun sözleşmesi akdedip gelir elde etmesini isteyebileceği, ancak icra dairesinden böyle bir çalışma beklenemeyeceği ifade edilmektedir. Karaman ve diğer., s. 383.

yediminliğı kabul etmemesi, hatta buna ilişkin tebligatı, yetkisi olmadığı gerekçesiyle almaması halinde gemi fiilen muhafaza altına alınamamaktadır.

Kanaatimizce TTK m. 1368/2 hükmünün işlerlik kazanabilmesi açısından gerek yediminlik konusunda gerekse de geminin idare ve işletilmesi konusunda, uzman kişileri bünyesinde barındıran kurumsal ve denetlenebilir bir sistem yaratılması, ikincil mevzuatla bu sistemin ayrıntılarının düzenlenmesi büyük önem taşımaktadır. Bu düzenlemede geminin muhafazası için özel bir işletme görevlendirilmeli, geminin idare ve işletilmesi bakımından da gemi yöneticisi sıfatını taşıyan uzman kişiler belirlenmelidir¹⁵⁹³. Böylelikle geminin muhafazası bakımından yatırılması gereken masraflarda da bir standart sağlanabilir¹⁵⁹⁴.

Son olarak, icra dairesince talep edilen masrafların yatırılmaması ya da yatırılmasına rağmen geminin gereği gibi muhafaza edilmemesinin sonuçlarına da değinmek gerekir. İcra dairesi tarafından takdir edilen muhafaza masraflarının yatırılmaması halinde ne gibi sonuçların doğacağı konusu tartışmalıdır. Masrafların yatırılmaması halinde ihtiyati haciz kalkacağını ifade edenler olduğu gibi¹⁵⁹⁵, masrafların yatırılmaması halinde haczin hükümsüz sayılmayacağı, ancak bu halde gidere bağlı işlemin (muhafazanın) icra dairesi tarafından yapılmamasından icra dairesinin sorumlu olmayacağını ifade edenler de bulunmaktadır¹⁵⁹⁶. Kanaatimizce ikinci görüşü benimseyen yazarların da isabetli olarak ifade ettiği gibi bu halde, (ihtiyati) haciz kalkmaz. Bununla birlikte yazarların genel icra hukukuna ilişkin bu değerlendirmelerinden yola çıkarak, muhafaza masraflarının yatırılmaması halinde, icra dairesinin, ihtiyati haczin icrası niteliğinde olan gemiyi seferden men edip etmemesi, seferden men işleminin icra edilmesi halinde bunu kaldırıp kaldıramayacağı üzerinde durulması gerekir. Diğer bir deyişle, muhafaza masraflarının yatırılmaması, ayakta olan ihtiyati haciz kararının doğal sonucu olan seferden men işleminin

¹⁵⁹³ Bu kişilerin kimler olacağı, 04.01.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na dayanan ikincil mevzuatta öngörülecek hizmet alım ihalesi ile belirlenebilir.

¹⁵⁹⁴ Bu sayede icra dairesinin, geminin niteliğine ve bulunduğu şartlara bakılmaksızın tümüyle keyfi şekilde masraf avansı talep etmesinin ve böylelikle daireler arasında farklı uygulamaların da önüne geçilebileceği düşüncesindeyiz.

¹⁵⁹⁵ Bu görüş ve endişeler için bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 293.

¹⁵⁹⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 457; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 313, dn. 18.

yapılmasına engel midir? Gemi icra dairesi tarafından seferden men edildikten sonra, (eksik) masrafın yatırılmadığı gerekçesiyle icra dairesi tarafından gemi üzerindeki seferden men kaldırılabilir mi?

İstanbul BAM 21. Hukuk Dairesi'nin bir kararına¹⁵⁹⁷ konu olayda, işçilik alacağı nedeniyle davalı aleyhine icra takibi başlatılmış, yasal süresi içinde borç ödenmediği için borçluya ait gemilerin haczi ve seferden meni talep edilmiş, bu doğrultuda icra müdürlüğü tarafından belirlenen 4.000,00 TL masraf yatırılarak gemilerin haczine ve seferden menine karar edilmiştir. Akabinde alacaklı tarafından bu karara yapılan itiraz sonrası icra dairesince muhafaza masrafları olarak 819.213,30 TL yatırılmasına karar verilmiş, bu karar doğrultusunda masraflar yatırılmadığı için icra dairesi tarafından seferden men kararı kaldırılmıştır. Söz konusu karar aleyhine yapılan şikâyet başvurusunu reddeden icra mahkemesi kararının istinaf edilmesi üzerine dosya kendisine gelen 21. Hukuk Dairesi, kararın TTK m. 1368 hükmünün “*İcra dairesi, geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alır*” düzenlemesine yer verdiği, yine İİK m. 95'in “*Alacaklı haczedilen malların muhafaza ve idare ve işletilmesi masraflarını istenildiği takdirde peşin vermeğe mecburdur*” şeklindeki hükmü gereği, alacaklının icra dairesi tarafından belirlenen masrafları yatırması gerektiğinden bahisle istinaf başvurusunun esastan reddine karar vermiştir.

Kanaatimizce yukarıdaki kararda gemi adamı alacağı bakımından HMK m. 334 vd. hükümlerinde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde adli yardım talebinde bulunulabilmesi mümkündür. Nitekim HMK m. 335/1(c) hükmü çerçevesinde icra takibi sırasında yapılması gereken tüm giderler adli yardım kapsamındadır. Alacaklının adli yardım talebinde bulunulamayacak olması halinde, geminin muhafaza masraflarının yüksek olması nedeniyle TTK m. 1386 hükmüne başvurulabilmesi de mümkündür. Gerçekten de TTK m. 1386/2 hükmüne göre, korunması fazla masraflı olursa, ihtiyaten haczedilen Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel

¹⁵⁹⁷ İstanbul BAM, 21. HD., E. 2019/2566 K. 2020/1812 T. 28.9.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 29.01.2022.

satılması için icra mahkemesine başvurabilir¹⁵⁹⁸. Geminin vaktinden evvel satılması halinde icra dairesi, satış bedelini, hak sahipleri adına, üçer aylık vadeli hesaba dönüştürerek, paylaşırma aşamasına kadar nemalandırmak amacıyla icra mahkemesince belirlenecek bankaya yatırır (TTK m. 1386/4).

II. İHTİYATİ HACZİN KAPSAMI

A. Genel Olarak

Genel icra hukukunda ihtiyati haczin kapsamına ilişkin taşınmazlar bakımından İİK m. 92/1 hükmünde düzenleme yapılmıştır. Bu hükme göre bir taşınmazın haczi, rehinli alacaklıların haklarına zarar vermeksizin, onun hasılat ve menfaatlerini de kapsar. Bunun yanında taşınmazın haczinin onun bütünleyici parçaları ile eklentilerini de kapsayacağı kabul edilmektedir¹⁵⁹⁹.

Gemilerin ihtiyati haczinde de haczin kapsamına ilişkin TTK m. 1368/1 hükmü ile, İİK m. 92/1'e paralellik arz eder şekilde düzenleme yapılmıştır. Ayrıca geminin ihtiyati haczine ilişkin kararda, ihtiyati hacze konu gemi de ayırıcı unsurları ile belirtileceğinden, gemi, bu unsurları ile birlikte ihtiyati haczin kapsamındadır. Bununla birlikte ihtiyati haczin kapsamında olan gemi bakımından TTK m. 1369

¹⁵⁹⁸ İcra mahkemesi, dosyadan anlaşılan ilgililerin görüşünü aldıktan sonra bu hususu karara bağlar. Bu karara karşı kanun yolu açıktır. Başvurulan mahkeme bu başvuruyu öncelikle inceler. Kanun yoluna başvurma, satış kararının uygulanmasını durdurur. Bkz. TTK m. 1386/2. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Atamer, C. IV, s. 339 vd.

Diğer yandan muhafazasının masraflı olması yanında ihtiyaten haczedilen gemi veya içindeki eşya; insan, eşya ve çevre güvenliği açısından tehlike gösterirse, icra müdürü veya liman başkanı, ihtiyaten veya kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir. (TTK m. 1386/3). İlgili hükmün gerekçesinde, “İskenderun’da “Ulla” gemisinin yol açtığı facia benzeri olayların önlenmesine yönelik olarak eklenmiştir. Mahcuz geminin tehlike oluşturmaları hallerinde vaktinden evvel satış liman başkanı tarafından dahi talep edilebilecektir. İcra mahkemesinin verdiği satış kararına karşı temyiz yolu yine açıktır; ancak ikinci fıkradaki düzenlemeden farklı olarak burada temyiz satışın yapılmasını durdurmayacaktır.” ifadelerine yer verilmiştir. Bkz. TTK m. 1386 Hükümet gerekçesi. Liman başkanlığının bu konudaki yetkisi bakımından ayrıca bkz. Lim. Yön., m. 46/4(c).

¹⁵⁹⁹ Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 180; Kuru, **El Kitabı**, s. 439. Yargıtay’ın yerleşik içtihadı da aynı doğrultudadır. “(...) Ayrıca ipotek akit tablosunda yazılı olmasa dahi, TMK’nun 862. maddesi uyarınca da ipotek, taşınmaz, bütünleyici parçaları ve eklentileri ile birlikte yükümlü kılacağı ve taşınmazın haczi onun bütünleyici parçalarını (TMK m.684) ve eklentilerini de (TMK.m.686) kapsayacağından (...)” Yargıtay 12. HD., E. 2014/20875, K. 2014/28025, T. 24.11.2014. Karar için bkz. Mert Namlı, **İcra Hukukunda Taşınmaz Malların Haczi ve Paraya Çevrilmesi**, 1. Bası, İstanbul 2019, s. 197, dn. 289.

hükmü göz önünde bulundurulacaktır. Aşağıda ihtiyati haczin kapsamı içerisinde olan unsurlar ayrı başlıklar halinde ele alınmış, akabinde TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde kardeş gemi haczi ve bunun şartları incelenmiştir.

B. Gemilerin İhtiyati Hacinde İhtiyati Haczin Kapsamı

1. Gemi

İhtiyati haciz kararı, ticari olmayan kamu gemileri hariç olmak üzere¹⁶⁰⁰, TTK m. 931 hükmü kapsamına giren tüm gemiler¹⁶⁰¹ üzerinde icra edilebilir¹⁶⁰². Dolayısıyla gemi üzerinde ihtiyati haciz kararının icra edilebilmesi için bu geminin bayrağı, sicile kayıtlı olup olmaması, kayıtlı ise hangi sicile kayıtlı olduğu önem taşımamaktadır¹⁶⁰³. 1952 Brüksel Konvansiyonu'ndan farklı olarak 1999 Cenevre Konvansiyonu çerçevesinde ihtiyati hacze konu olabilecek gemiler bakımından bir sınırlama getirilmemiştir. Gerçekten de 1952 Brüksel Konvansiyonu'nda deniz gemileri ifadesi yer almakta ve bu yüzden Konvansiyon hükümlerinin içsu gemilerine uygulanma imkânı bulunmamaktaydı¹⁶⁰⁴. Ancak 1999 Cenevre Konvansiyonu ve bu Konvansiyonu esas alan TTK'da böyle bir ayrıma gidilmemiş olduğundan, deniz gemileri gibi içsu gemileri de ihtiyati haczin konusu olabilmektedir¹⁶⁰⁵.

Esasen ihtiyati hacizde normal olan, hangi gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildi ise, kararın da o gemi üzerinde icra edilmesidir. Dolayısıyla ihtiyati haczin kapsamına her şeyden önce ayırıcı özellikler ile birlikte kararda belirtilen gemi girer.

Bununla birlikte ihtiyati haczin kapsamına hangi gemilerin gireceği, daha doğru deyişle ihtiyati haciz kararının hangi gemiler üzerinde icra edileceği TTK m. 1369

¹⁶⁰⁰ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. yuk. İkinci Bölüm, III, C, 2, f.

¹⁶⁰¹ Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 48; Atamer, **C. I**, s. 660 vd.; Türkel, s. 45 vd.; Kaner, **C. I-II**, s. 16 vd.; Sözer, **C. I**, s. 23 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 68 vd.; Cüneyt Sözel, "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", **Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan**, **C. 2**, İstanbul 2010, s. 1615 vd.; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 9 vd.

¹⁶⁰² Ayrıca gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler, ticaret gemileri yanında yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere de uygulanır (TTK m. 935/2(a)).

¹⁶⁰³ Atamer, **C. IV**, s. 178; Atamer, **C. I**, s. 700.

¹⁶⁰⁴ Tetley, **Liens and Claims**, s. 958, dn. 95; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 173; Gaskell / Shaw, s. 482.

¹⁶⁰⁵ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Gaskell / Shaw, s. 483.

hükmünde¹⁶⁰⁶ ayrıca gösterilmiştir. Buna göre zilyetlik ve mülkiyet uyumsuzlukları ile gemi alacaklısı hakkı dâhil gemiler üzerinde aynî yükümlülüklerle ilgili olmayan bütün deniz alacaklarında kural olarak, yalnızca borçlunun maliki olduğu gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı icra edilebilir¹⁶⁰⁷. Bu düzenlemeye göre icra dairesinin ihtiyati haciz kararını icra etmeden önce, TTK m. 1369 hükmünün şartlarının gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit etmesi gerekir. TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) hükmünde belirtilen haller dışında borçtan sorumlu kişinin ihtiyati haczin icrası sırasında geminin maliki olması gerekir. Aksi halde, ihtiyati haciz kararı hukuka aykırı olarak (haksız) icra edilmiş olur¹⁶⁰⁸.

İhtiyati haciz kararında uyumsuzluğun TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) kapsamında olduğunun belirtilmesi halinde¹⁶⁰⁹, icra müdürünün borçtan sorumlu kişinin geminin maliki olup olmadığını araştırması gerekmez¹⁶¹⁰. Böyle bir durumda ihtiyati haciz kararı malikin kim olduğuna bakılmaksızın icra edilebilecektir.

Dolayısıyla icra müdürü TTK m. 1369/1(a) ve (b) bendinin uygulanması gereken hallerde ihtiyati haczi icra etmeden önce borçtan sorumlu kişinin aynı zamanda geminin maliki olup olmadığını araştıracaktır. Borçtan sorumlu kişinin geminin maliki olmadığını tespit etmesi halinde ihtiyati haciz kararını icra etmeyecektir¹⁶¹¹. Aksi

¹⁶⁰⁶ Bu hükmün değerlendirilmesi açısından ayrıca bkz. yuk. İkinci Bölüm, III, C, 2.

¹⁶⁰⁷ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13. Yargıtay 11. HD., E. 2015/5547 K. 2015/7429 T. 1.6.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022.

¹⁶⁰⁸ Atamer, **C. IV**, s. 181.

¹⁶⁰⁹ Bu konuda bkz. yuk. İkinci Bölüm, IV, F, 2.

¹⁶¹⁰ Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına konu olayda, ihtiyati hacze konu geminin kusurlu çatması sebebiyle çatmadan kaynaklanan gemi alacaklısı hakkının kullanılmasının engelleneceği ileri sürülerek, TTK'nın 1352. maddesi uyarınca deniz alacağının teminat altına alınması amacıyla karşı tarafa ait geminin ihtiyaten haczine karar verilmesini talep edilmiştir. Bu talep üzerine yerel mahkemece, TTK'nın 1369/1-a maddesi uyarınca deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişinin ihtiyati haczin talep olunduğu sırada da geminin maliki olması gerektiği, talebe konu geminin Mart 2013 tarihinde T.. M.. Ltd'ye satılarak P.. B., Katmar ismini aldığı, TTK'nın 1369/1-a bendi gereğince ihtiyati haczin talep olunduğu tarihte H.. Denizcilik ve Ticaret A.Ş'nin talep konusu geminin donatani/işleteni olmaması nedeniyle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesinin mümkün olmadığı, TTK'nın 1369/1-a md. koşullarının oluşmadığı gerekçesiyle, talebin reddine karar verilmiştir. Temyiz talebi üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, somut olayda gemi alacaklısı hakkının doğduğunun ileri sürüldüğü, mahkemece talebin 6102 sayılı TTK'nın 1369/ 1-e maddesi gereğince incelenip değerlendirilmesi gerekirken somut uyumsuzlukta uygulanma yeri bulunmayan TTK'nın 1369/ 1-a maddesi uyarınca karar verilmesi nedeniyle kararı bozmuştur. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/1985 K. 2014/10549 T. 4.6.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022. Bu konuda ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/14122 K. 2016/9495 T. 12.12.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022.

¹⁶¹¹ Algantürk Light, **Cenevre Sözleşmesi**, s. 41.

halde, yani borçtan sorumlu kişiyle geminin malikinin aynı kişi olması durumunda, TTK m. 1366 hükmü çerçevesinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı icra edilecektir. Bununla birlikte uygulamada icra daireleri tarafından böyle bir araştırma yapılmamakta, icra müdürü mahkemece verilen ihtiyati haciz kararını derhal uygulamakta, TTK m. 1369 hükmünün şartlarının sağlanıp sağlanmadığı ise, icra müdürünün işlemi aleyhine şikâyet başvurusunda bulunulması üzerine icra mahkemesi ya da ihtiyati hacze itiraz üzerine itirazı inceleyen mahkeme tarafından tespit edilmektedir. Kanaatimizce kanuni şartlar oluşmadan yapılan ihtiyati haczin önüne geçilmesi açısından bu uygulamadan vazgeçilmesi gerekir.

2. Bütünleyici Parça ve Eklentiler

a. Genel Olarak

Gemi, birçok parçanın birleşiminden oluşan karmaşık bir yapıdır¹⁶¹². Gemiye oluşturan veya gemiye tahsis edilen parçaların tamamı hukuken aynı nitelikte değildir. Bu parçaların bazıları bütünleyici parça niteliğinde iken bazıları eklenti niteliğini taşır¹⁶¹³.

Her ne kadar ihtiyati haczin kapsamına ilişkin düzenleme içeren TTK m. 1368/1 hükmünde açıkça belirtilmese de, geminin bütünleyici parça ve eklentileri de ihtiyati

¹⁶¹² Bu yönüyle gemi bileşik eşya niteliğindedir. Bileşik eşya kavramı için bkz. M. Kemal Oğuzman / Özer Seliçi / Saibe Oktay-Özdemir, **Eşya Hukuku, Zilyetlik – Tapu Sicili, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat Mülkiyeti, Sınırlı Aynî Haklar**, Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 22. Baskı, İstanbul 2020, s. 15; S. Sulhi Tekinay / Sermet Akman / Halûk Burcuoğlu / Atilla Altop, **Tekinay Eşya Hukuku Cilt I: Zilyetlik – Tapu Sicili, Mülkiyet**, Yeniden İncelenmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul 1989, s. 516 vd.; Rona Serozan, **Eşya Hukuku I, Eşya Hukukunun Temel Kavramları ve İlkeleri, Taşınır Eşyada: Zilyetlik-Mülkiyet-İntifa-Rehin-Uygulama Çalışmaları**, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul 2014, s. 288 vd.; Hüseyin Hatemi / Rona Serozan / Abdülkadir Arpacı, **Eşya Hukuku**, İstanbul 1991, s. 51; Jale Akipek / Turgut Akıntürk / Derya Ateş, **Eşya Hukuku**, İstanbul 2018, s. 47; Haluk Nami Nomer / Mehmet Serkan Ergüne, **Eşya Hukuku, Zilyetlik, Tapu Sicili, Mülkiyetin Genel Hükümleri, Taşınır Mülkiyeti, Rehin Hakları**, Gözden Geçirilmiş, Genişletilmiş 8. Bası, İstanbul 2020, s. 47. Gemiler bakımından bkz. Çağa / Kender, **C. I**, s. 48; Sözer, **C. I**, s. 43; Yazıcıoğlu, s. 49; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 101; Atamer, **C. II**, s. 35; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 46.

¹⁶¹³ Çağa / Kender, **C. I**, s. 48; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 101; Yazıcıoğlu, s. 49. Bütünleyici parça ve eklenti niteliğinde olmayan geminin asli unsurları (öğeleri) bakımından bkz. Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 46, 47. Geminin asli öğeleri, gemiyi gemi yapan unsurları ifade eder. Bunlara örnek olarak omurga, postalar, kaplamalar, kemereleler, bölmeler, perçinler, civata ve somunlar verilebilir. Bunlar gemi denen bileşik eşyayı meydana getirmek için kaynaşıp içinde eriyen, hukuki açıdan kendi fiziki varlıklarını kaybetmiş unsurlar olduğu için, bütünleyici parça ya da eklenti niteliğinde değildir, geminin kendisidir. Sözer, **C. I**, s. 43.

haczin kapsamındadır¹⁶¹⁴. Bu sebeple ihtiyati haczin kapsamının tespiti bakımından bütünleyici parça ve eklenti kavramlarına gemiler özelinde kısaca değinmekte yarar vardır.

b. Bütünleyici Parça

Gemilerin bütünleyici parçalarının nelerden ibaret olduğu eşya hukuku prensipleri ile tespit edilir. Buna göre bütünleyici parça, yerel âdetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçayı ifade eder (TMK m. 684/2). Bu kapsamda bir şeyin bütünleyici parça olduğundan söz edilebilmesi için, o şey ile asıl şey arasında ekonomik ve maddi bağlantı bulunması ve o şeyin yerel âdetlerce de bütünleyici parça olarak kabul edilmesi gereklidir¹⁶¹⁵. TMK m. 684/2 hükmünde belirtilen âdetler, denizcilik tekniği ve anlayışını ifade eder¹⁶¹⁶. Buna göre denizcilik tekniği ve anlayışına göre bir geminin temel unsuru olan, gemi yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça ya da yapısı değiştirilmedikçe gemiden ayrılması mümkün olmayan parçalar, geminin bütünleyici parçalarıdır¹⁶¹⁷.

Bununla birlikte bir parçanın bütünleyici parça olarak kabul edilmesi için denizcilik tekniği ve anlayışı çerçevesinde o şeyin temel unsuru sayılması yanında, bütünleyici parçanın asıl şeyin ekonomik amacına hizmet etmesi; asıl şeyin, bütünleyici parça olmaksızın kendisinden beklenen ekonomik amacı yerine getirememesi de gereklidir¹⁶¹⁸. Bu anlamda geminin baca ve direği, ana

¹⁶¹⁴ Atamer, **C. II**, s. 46.

¹⁶¹⁵ Oğuzman / Seliçi / Oktay-Özdemir, **Eşya Hukuku**, s. 328 vd.; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 519 vd.; Serozan, **Eşya Hukuku**, s. 221 vd.; Akipek / Akıntürk / Ateş, **Eşya Hukuku**, s. 50 vd.; Nomer / Ergüne, **Eşya Hukuku**, s. 201 vd.

¹⁶¹⁶ Çağa / Kender, **C. I**, s. 48; Okay, **C. I**, s. 100; Franko / İzveren / Çalık, s. 22, 23; Kender / Çetingil, s. 36; Sözer, **C. I**, s. 45; Yazıcıoğlu, s. 49; Atamer, **C. II**, s. 39; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 53.

¹⁶¹⁷ Çağa / Kender, **C. I**, s. 48; Yazıcıoğlu, s. 49, 50. *Sözer*, gemiler için bütünleyici parçayı, “*Geminin, deniz işletmeciliğinin özelliklerine ve yasal yükümlülüklerine göre temel unsurunu oluşturan ve gemi niteliğine ve özelliğine olumsuz etki yapmadan ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parça*” şeklinde tanımlamaktadır. Bkz. Sözer, **C. I**, s. 45, 46. Gemilerin arz ettiği çeşitlilik dolayısıyla bir unsurun geminin temel unsuru olup olmadığı, tüm gemiler bakımından genel geçer olarak belirlenemez; geminin türüne göre saptanır. Okay, **C. I**, s. 100; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 51, 52.

¹⁶¹⁸ Oğuzman / Seliçi / Oktay-Özdemir, **Eşya Hukuku**, s. 331; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 522; Serozan, **Eşya Hukuku**, s. 221 vd.; Akipek / Akıntürk / Ateş, **Eşya Hukuku**, s. 52. Gemiler bakımından bkz. Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 51, 52; Sözer, **C. I**, s. 45. *Son Yazar* bu şartın ekonomik içerikle desteklenmesi gerektiği kanaatindedir.

makinası, yardımcı makinaları, vinci, dümeni, pervanesi, zincire bağlı şekilde geminin baş tarafında kullanılmaya hazır çapası, ambar kapağı, sabit pusulası ve tüm diğer navigasyon aletleri, jeneratörü, bütünleyici parça kapsamındadır¹⁶¹⁹.

TMK m. 684/1 uyarınca bir şeye malik olan kimse, o şeyin bütünleyici parçalarına da malik olur. Dolayısıyla gemiye ilişkin tasarruf işlemleri geminin bütünleyici parçalarını da kendiliğinden kapsar¹⁶²⁰. Gemilerin ihtiyati haczi cebri bir tasarruf olduğundan bütünleyici parçalar da ihtiyati haczin kapsamındadır.

c. Eklenti

TMK m. 686/2 hükmüne göre, eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel âdetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır. Bu tanım çerçevesinde bir şeyin eklenti olarak kabul edilebilmesi için maddi ve ekonomik bağlantı ile malikin arzusuna veya yerel âdetlere göre eklenti sayılması koşullarının gerçekleşmesi gerekir. Maddi bağlılık (“asıl şeye bağlı kılma”), gemi ile eklenti arasında maddi bağın kurulması anlamına gelmekte olup, bu bağ aynî haklar için aranan kamuya açıklık ilkesi uyarınca, eklenti niteliğinin üçüncü kişilerce dışarıdan anlaşılmasına olanak sağlamaktadır¹⁶²¹. Bu anlamda gemi ile eklenti niteliğinde olan taşınır arasında maddi anlamda bağlantı bulunmalıdır¹⁶²². Ekonomik bağlılık ise, eklenti niteliğindeki taşınır malın, asıl şeyin tahsis edildiği ekonomik amaca özgülünmüş olmasını ifade eder¹⁶²³. TMK m. 686/2’de

¹⁶¹⁹ Örnekler için bkz. Çağa / Kender, **C. I**, s. 48; Okay, **C. I**, s. 100; Franko / İzveren / Çalık, s. 23; Atamer, **C. II**, s. 41; Sözer, **C. I**, s. 44; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 101; Yazıcıoğlu, s. 50; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 54.

¹⁶²⁰ Sözer, **C. I**, s. 44.

¹⁶²¹ Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 545; Akipek / Akıntürk / Ateş, **Eşya Hukuku**, s. 75; Atamer, **C. II**, s. 42; Nomer / Ergüne, **Eşya Hukuku**, s. 210; Cahit Günel, **Taşınmaz Rehlinin Kapsamı Çerçevesinde Eklentinin Hukuki Durumu**, İstanbul 2013, s. 8.

¹⁶²² Eklentinin sürekli gemide bulunmasının zorunlu olmadığı hakkında bkz. Atamer, **C. II**, s. 42. *Yazar*, yedek parçanın, geminin adı veya IMO numarası ile karadaki bir ambarda bulunmasının eklenti niteliğini ortadan kaldırmayacağı; kamuya açıklığı sağlama işlevi dolayısıyla aranan maddi bağlantı koşulunun bu şekilde gerçekleşmiş olacağı görüşündedir.

¹⁶²³ Akipek / Akıntürk / Ateş, **Eşya Hukuku**, s. 73; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 60, 61; Günel, s. 9.

bu durum, “işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülenme” olarak ifade edilmiştir.

Bir şeyin eklenti sayılması için gerekli olan diğer bir unsur da, özgülenmenin malikin anlaşılabilen arzusuna veya denizcilik adetlerine dayanmasıdır¹⁶²⁴. Bu unsurun gerçekleşmiş sayılabilmesi için malikin açık arzusu zorunlu olmayıp, davranışlarından anlaşılabilen arzusu yeterlidir. Böyle bir arzunun varlığının tespit edilememesi halinde ise, denizcilik adetlerine bakılacaktır¹⁶²⁵.

Bu çerçevede dürbün, harita, halat, bastika, filika, yedek çapa, kamaraların donatılması için kullanılan eşya, seyyar yükleme ve boşaltma araçları, yükün istiflenmesinde kullanılan dane, can simitleri, balıkçı gemilerindeki avlanma gereçleri; yolcu gemilerinde kamara teçhizatı ve mobilyası eklenti niteliğini tařır¹⁶²⁶. Gemilerin ihtiyati haczi kararının icrasının kapsamına eklenti de girmektedir¹⁶²⁷. Dolayısıyla bir eşyanın yukarıdaki kriterler çerçevesinde eklenti olduğu sonucuna varılması halinde, söz konusu karar eklentileri de kapsar.

Görüldüğü üzere ihtiyati haczin kapsamına hem eklenti hem de bütünleyici parçalar girmektedir. Bu yönüyle ihtiyati haczin kapsamı bakımından bir şeyin bütünleyici parça mı yoksa eklenti mi olduğu önem taşımamaktadır. Zira kanunun eklenti ya da bütünleyici parçaya bağladığı sonuç arasında ihtiyati haciz bakımından herhangi bir farklılık yoktur. Burada önem arz eden husus, o şeyin eklenti ya da bütünleyici parça olmasından çok bu ikisinden biri olup olmadığıdır. Bu da yukarıda açıklanan unsurlar çerçevesinde tespit edilecektir.

¹⁶²⁴ Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 550; Oğuzman / Seliçi / Oktay-zdemir, **Eşya Hukuku**, s. 340.

¹⁶²⁵ Atamer, **C. II**, s. 43; Yetiş şamlı, **Mülkiyet**, s. 62.

¹⁶²⁶ örnekler için bkz. Okay, **C. I**, s. 101; Kender / etingil, s. 36; Kalpsüz, **C. I**, s. 93; Atamer, **C. II**, s. 43, 44; Yetiş şamlı, **Mülkiyet**, s. 62. Buna karşılık konteynerler somut bir gemiye özglenmediğinden eklenti kabul edilmezler. Bu konuda bkz. Atamer, **C. II**, s. 43, dn. 237’de zikredilen yazarlar.

¹⁶²⁷ Genel icra hukuku bakımından aynı yönde bkz. Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 558. Akipek / Akıntürk / Ateş, **Eşya Hukuku**, s. 80; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin zkan / zekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kıtabı**, s. 180; Kuru, **El Kıtabı**, s. 439; Muşul, **C. I**, s. 575. Gemiler için bkz. Okay, **C. I**, s. 104; Atamer, **C. II**, s. 46.

3. Geminin İşletilmesinden Elde Edilen Gelir ve Menfaat

Geminin ihtiyati haczinin kapsamına, gemi ile birlikte borçlunun o geminin işletilmesinden elde ettiği geliri ve menfaatleri de girer (TTK m. 1368/1). Hükümde belirtilen gelir ve menfaatlerin kapsamına borçlunun yapmış olduğu gemi kira sözleşmesinden doğan kira bedelleri (TTK m. 1119/1), zaman çarteri sözleşmesi kapsamında tahsis ücreti (TTK m. 1131/1), navlun sözleşmesi çerçevesinde hak kazanılan navlun alacağı (TTK m. 1193 vd.), yolcu taşıma ücreti (TTK m. 1254), kurtarma ücreti (TTK m. 1304) gibi geminin kullanılmasına ve işletilmesine bağlı olan tüm gelir ve menfaatler girer¹⁶²⁸. İhtiyati haczin kapsamına giren bu alacakların icra dairesine ödenmesi için icra dairesi, işlemlerin borçlu taraflarına bildirimde bulunarak tutarların icra dairesine ödenmesini emreder.

TTK m. 1368/1 hükmünde, ihtiyati haczin kapsamına “borçlu”nun elde ettiği gelir ve menfaatin gireceğinden bahsedilmiştir. Aşağıda açıklanacağı üzere ihtiyati haciz ile birlikte borçlunun gemi üzerindeki tasarruf yetkisi de ortadan kalkmaktadır¹⁶²⁹. Bu çerçevede geminin ihtiyaten haczedilmesi sonrasında, kural olarak, borçlunun gelir elde edebilmesi mümkün değildir. Bununla birlikte örnek alınan İİK m. 92/1 ve 3 hükümlerinde, hasılat ve gelirlerin haczin kapsamında olduğu belirtildikten sonra, haczin icrasından sonra işleyecek kira gelirlerinin de icra dairesine ödenmesi emredilmiştir. Hal böyle olunca ihtiyati haciz sonrasında gemi icra dairesi tarafından işletilir ve bu işletme neticesinde gelir elde edilirse, bu gelirlerin de hükmün kapsamında olup olmayacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. Hüküm lafzıyla değerlendirildiğinde, ihtiyati haczin icrası ile geminin muhafaza altına alınmasından önce borçlunun yaptığı işlemler nedeniyle elde edilen gelir ve menfaatlerin ihtiyati haczin kapsamında olduğu tereddütsüz anlaşılmakla birlikte, ihtiyati haczin icrası sonrasında icra dairesi tarafından elde edilen gelirin hükmün kapsamına girdiği açık değildir. Kanaatimizce burada ihtiyati haczin icrası sonrasında icra dairesi tarafından elde edilen gelirlerin de ihtiyati haczin kapsamında olduğundan tereddüt etmemek gerekir. Zira gemi üzerinde tasarruf yetkisi olmayan borçlunun icra dairesi tarafından

¹⁶²⁸ Atamer, C. IV, s. 245.

¹⁶²⁹ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1130.

geminin işletilmesine bağlı olarak gelir elde etmesi ve bu gelirden alacaklının alacağına teminat sağlanmaması, özellikle deniz alacağının miktarı çok yüksek olan alacaklıların menfaatini önemli ölçüde zedeler; taraflar arasındaki menfaat dengesini ciddi biçimde bozar¹⁶³⁰. Nitekim taşınmazlara ilişkin İİK m. 92/3 hükmünde bu husus gözetilmiş, işleyecek kiraların icra dairesine ödemesi emredilerek, bu kiralar da haczin kapsamına alınmıştır. Bu hususlar gözetildiğinde herhangi bir tereddüte yol açmamak açısından hükümde bu hususun açıkça düzenlenmesi uygun olur¹⁶³¹.

4. Kardeş Geminin İhtiyati Haczi

a. Genel Olarak

Hukukumuzun da içinde yer aldığı Kıta Avrupası hukuk sisteminde borçlunun borcu nedeniyle, borçlunun taşınır, taşınmaz, hak ve alacaklarının (ihtiyaten veya kesin) haczi mümkündür. Diğer bir deyişle, alacaklının alacağını tahsil için borçlunun belirli bir malvarlığına başvurması zorunlu değildir. Nitekim İİK m. 85 hükmünde borçlunun kendi yedinde veya üçüncü şahısta olan taşınır mallar ile taşınmazlarından ve alacak ve haklarından alacaklının ana para, faiz ve masraflar da dahil olmak üzere bütün alacaklarına yetecek miktarının haczolunacağı düzenlenmiştir. Aynı şekilde TTK'dan önce, gemiler açısından da, belli haller dışında, borçlunun belli bir gemisinin ihtiyaten haczedilmesi zorunluluğu bulunmamaktaydı¹⁶³².

¹⁶³⁰ Geminin idaresi ve işletilmesi ile ilgili masrafların alacaklıdan talep edilemeyecek olması düşüncesi de menfaatler dengesini alacaklı lehine değiştirmez. Zira geminin işletilmesine ilişkin gelir ve menfaat her ne kadar ihtiyati haciz kapsamında olsa da, takip sonunda bu gelirle borçlunun borcunun ödenmesi nedeniyle nihai menfaat yine borçluya ait olmaktadır. Bu nedenle yukarıda da belirtildiği üzere, geminin icra dairesi tarafından işletilmesinden elde edilen gelir teminat kapsamında olsa da, buna ilişkin giderler borçlu tarafından ödenmelidir. Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, I, 2, f.

¹⁶³¹ Nitekim Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu da, geminin işletilmesinden elde edilen gelirlere ilişkin olarak mutlaka hangi tarihten hangi tarihe kadarki gelirlerin ihtiyati hacze konu olacağının belirtilmesi gerektiği görüşündedir. Bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 281.

¹⁶³² Bununla birlikte eTK m. 948 hükmü uyarınca hükümde belirtilen hallerde donatanın sorumluluğu deniz serveti ile sınırlıydı. İhtiyati haciz bakımından bkz. Akyazan, s. 13; Üstündağ, **İcra**, s. 408. Deniz serveti ile sınırlı sorumluluk halleri için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 149 vd. İİK m. 257/4, c. son uyarınca bu hallerde gemi alacaklıları, yalnızca kanunî rehin hakkının doğduğu gemiyi haczettirebilmekteydi. Postacioğlu, **İcra Hukuku**, s. 721; Üstündağ, **İcra**, s. 408. “Dava konusu olayda da, davalılardan Receb'in kazada diğer davalı Denizcilik Bankası'na ait (Ülev) Gemisi ile çatışan (Şenol) isimli deniz yolcu motorunun % 50 pay sahibi (donatanı) olduğu çekişmesiz bulunmasına nazaran bu davalının kazada ölüm meydana gelmesinden doğan zarar nedeniyle yukarıda açıklandığı üzere TTK. nun 948/1-3, 969/1, 1130/1, 1218/2 ve 1221. maddeleri hükmü gereğince hüküm altına

Buna karşılık Ortak hukukta 1952 ve 1999 Konvansiyonlarının kabulüne kadar, yalnızca deniz alacağının doğmasına sebep olan gemilerin ihtiyati haczine imkân tanınmıştır¹⁶³³. Dolayısıyla bu hukuk sisteminde, sadece deniz alacağı üzerinde doğan belirli bir gemi ihtiyaten haczedilebilmekte, deniz alacağıyla ilgili olmayan borçluya ait kardeş gemi ihtiyaten haczedilememektedir¹⁶³⁴.

1952 ve 1999 Konvansiyonlarının Kıta Avrupası hukuku ile Ortak hukuk sistemini uzlaştırdığı en önemli konulardan biri, kardeş gemilerin ihtiyati haczi olmuştur¹⁶³⁵. Konvansiyonlarla kardeş gemilerin ihtiyati haczinin yolu açılarak, esasen Ortak hukuk sistemi bakımından önemli bir adım atılmış olmaktadır. Bu yönüyle Kıta Avrupası hukuku açısından borçluya ait bütün gemilerin ihtiyati haczedilmesinin, 1952 ve 1999 Konvansiyonlarında taviz verilmeyen konu olduğu söylenebilir¹⁶³⁶. Kanaatimizce de hak arama özgürlüğü bakımından konuya bakıldığında, ihtiyati haczin sadece üzerinde deniz alacağı doğan gemilerle sınırlandırılması, alacaklı aleyhine katlanılmaz bir sınırlama oluşturur. Dolayısıyla kardeş gemiler bakımından ihtiyati haciz yolunun açılması, Ortak hukuk sisteminin modern hukuk düzeni ile uyumu açısından önemli bir adımdır¹⁶³⁷. Zira bu halde başkasına ait gemi ile borç altına giren kişiler belli şartlarla kendi gemisi ile de sorumlu tutulmuş olmaktadır¹⁶³⁸. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki, kardeş gemi haczinin mümkün olması, alacağın

alınan tazminattan (gemi) ve (navlun) la sınırlı olmak üzere müteselsilen sorumlu tutulması gerekirken, bundan zuhul edilerek bu davalının dahi zararın tamamından (müşterek ve müteselsilen) sorumlu tutulması doğru değildir.” Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 1981/4302 K. 1981/5052 T. 27.11.1981 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022. Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin şartlar 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon’la tamamen değiştirildiği için, donatanın deniz serveti ile sınırlı sorumluluğu, 6103 sayılı Kanun’un 41/2(1). maddesi uyarınca kaldırılmıştır. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 187. Donatanın deniz serveti ile sınırlı sorumluluğunun ortaya çıkış sebepleri hakkında bkz. Okay, **C. I**, s. 9.

¹⁶³³ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 242, 243; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174, dn. 6; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554; Ekşi, **Cebri İcra**, s. 120, 121.

¹⁶³⁴ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554; Türkel, s. 330.

¹⁶³⁵ Bu konuda bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 233 vd.; Berlingieri, **C. II**, s. 99 vd.; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1029 vd.; Gaskell/ Shaw, s. 471, 472; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174 vd.

¹⁶³⁶ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554; Türkel, s. 330. Nitekim aşağıda görüleceği üzere İngiliz hukukunda 1952 Brüksel Konvansiyonu ile uyum bakımından kardeş gemilerin ihtiyati haczi konusu SCA 1981’in 21/4. maddesinde kapsamlı olarak düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye rağmen 1952 Brüksel Konvansiyonu ile tam uyumun sağlanamadığı yönünde bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1035.

¹⁶³⁷ Bu iki farklı hukuk sistemlerinin bağdaştırılmasında İskoçya hukukundaki durumun esas alındığı yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174; dn. 6.

¹⁶³⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 177.

gemi alacaklısı hakkı verdiği anlamına gelmemektedir¹⁶³⁹. Bu yolla, şartların oluşması halinde, (üzerinde deniz alacağı doğan gemi dışında) kardeş geminin ihtiyati haczi yoluyla deniz alacağının güvencesi elde edilmektedir.

1952 ve 1999 Konvansiyonlarında kardeş gemilerin ihtiyati haczine imkân tanınmış olmakla birlikte, her iki konvansiyonda da açık bir şekilde kardeş gemi bakımından bir tanımlama yapılmamıştır. Bununla birlikte, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/2. maddesinde, kardeş gemiler bakımından, deniz alacağından sorumlu kişinin sahip olduğu herhangi başka bir gemi ya da gemiler¹⁶⁴⁰ ifadesine yer verilmiştir¹⁶⁴¹. Doktrindeki tanıma göre kardeş gemi (“*sister ship*”), aynı donatana ait diğer gemiler için kullanılan kavramı ifade eder¹⁶⁴².

TTK m. 1369/2 hükmünde kardeş gemi tanımına yer verilmemekle birlikte, kardeş gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenleme yapılmıştır. 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 3/2 hükmünden aynen alınan bu düzenleme ile, borçlunun mülkiyetindeki başka gemiler üzerinde ihtiyati haczin icrası imkânı aşağıdaki iki şartın bir arada gerçekleşmesi kaydıyla kabul edilmiştir.

b. Kardeş Gemi Haczinin Şartları

aa. Deniz Alacağının Doğduğu Gemi Bakımından

Kardeş geminin ihtiyati haczi için gerçekleşmesi gereken ilk şart, kardeş geminin maliki olan kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin¹⁶⁴³ maliki veya kiracısı veya tahsis olunanı ya da taşıtanı olması gereklidir (TTK m. 1369/2)¹⁶⁴⁴. Hüküm birbirinden farklı iki durumu düzenlemektedir. İlk durum, borçtan sorumlu

¹⁶³⁹ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1032.

¹⁶⁴⁰ “... any other ship or ships ... are owned by the person who is liable for the maritime claim...”

¹⁶⁴¹ Gaskell / Shaw, s. 477.

¹⁶⁴² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 124, dn. 107, 174; Tekil, **Konvansiyonlar**, s. 43; Gaskell / Shaw, s. 477. 1951 Napoli Konferansında kullanılmaya başlanan bu kavramın, esasen yaygın anlamıyla aynı tip gemileri ifade etmek için kullanıldığı konusunda bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174, dn. 5. Kardeş gemi kavramı hakkında ayrıca bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 102; Tetley, **Arrest**, s. 1911, 1934, 1969; Berlingieri, **C. II**, s. 99 vd.; Gaskell / Shaw, s. 478.

¹⁶⁴³ Üzerinde deniz alacağı doğmuş olan gemi yabancı doktrinde “*offending ship*” olarak anılmaktadır. Bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1925, 1969. Bu konuda “*guilty ship*” ifadesi için bkz. Gaskell / Shaw, s. 476, dn. 7.

¹⁶⁴⁴ Sözer, **C. II**, s. 636; Yıldırım / Yıldırım, s. 394.

kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş geminin maliki olmasıdır¹⁶⁴⁵. İkincisi ise, borçtan sorumlu kişinin üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin kiracısı¹⁶⁴⁶ veya tahsis olunanı¹⁶⁴⁷ ya da taşıtanı¹⁶⁴⁸ olması halidir¹⁶⁴⁹.

Doktrinde *Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu*, TTK m. 1369/2(b) hükmünde kiracı/donatandan başka zaman chartereri (tahsis olunan) veya yolculuk chartereri (taşıtan) ifadelerine yer verilmesi nedeniyle, bir kimsenin kiracı/donatan olmaması halinde dahi, eğer bu kişi deniz alacağından sorumlu tutabiliyorsa, ya alacağı doğumuna sebep olan gemiye veya kendisine ait bir gemiye haciz konulabileceğini belirtmektedir. *Yazarlar*'a göre hükümle takip edilen amaç, kiracı/donatan olmasa bile, taşıyanın yükün zıya veya hasarı nedeniyle sorumluluğu halinde yükün taşındığı geminin veya taşıyana ait diğer bir geminin haczedilebileceğinin belirtilmesidir¹⁶⁵⁰.

¹⁶⁴⁵ Bu hüküm, 1952 Brüksel Konvansiyonu m. 3/1 hükmünde düzenlenen sıkı kardeş gemi ilişkisinin yansımasıdır. Berlingieri, **C. II**, s. 99.

¹⁶⁴⁶ Kiracı, gemi kira sözleşmesi kapsamında kira bedeli karşılığında kiraya verilen gemiyi belli bir süre kullanma hakkını elde eden kişiyi ifade eder (TTK m. 1119). Kiracı, başkasına ait gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi olması sebebiyle üçüncü kişilerle olan ilişkilerde donatan sayılır (TTK m. 1061/2). Bu konuda bkz. Kaner, **C. I-II**, s. 407; Yazıcıoğlu, s. 318; Sözer, **C. I**, s. 406.

¹⁶⁴⁷ Tahsis olunan, donatılmış bir geminin ticari yönetiminin tahsis eden tarafından belirli bir süre için ve bir ücret karşılığında kendisine bırakıldığı kişiyi ifade eder (TTK m. 1131/1). Bu konuda bkz. Kaner, **C. I-II**, s. 412 vd.; Yazıcıoğlu, s. 326 vd.; Sözer, **C. I**, s. 371 vd.

¹⁶⁴⁸ Taşıtan, taşıyan ile navlun sözleşmesi yapan veya adına ve hesabına navlun sözleşmesi yapılan ve deniz yoluyla eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kimsedir. Bkz. Yazıcıoğlu, s. 337; Cüneyt Süzal, **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleme**, İstanbul 2014, s. 99 vd.; Sözer, **C. I**, s. 360.

¹⁶⁴⁹ Bu kavramların 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 3/2. maddesindeki karşılığı, "demise charterer", "time charterer" ve "voyage charterer"dır. Bu hükmün 1952 Brüksel Konvansiyonu'nun 3/4 c. son maddesindeki "*Bu fıkra hükümleri, bir geminin sicile kayıtlı maliki dışında bir kişinin, o gemiyle ilgili bir deniz alacağından sorumlu olduğu her durumda uygulanacaktır.*" ifadesinin adeta bir açıklaması ya da açılımı olduğu yönünde bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 99.

¹⁶⁵⁰ Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 282. *Yazarlar*, yükün zıya veya hasarı halinde yükü taşıyan geminin haczedilmesinin ancak alacağı gemi alacaklısı hakkı vermesi halinde mümkün olabileceği, oysaki TTK m. 1320 hükmünde, yükün zıya ve hasarı halinde taşıyanın sorumluluğu için gemi alacaklısı hakkının öngörülmediği, bu nedenle de taşıma konusu geminin haczinin mümkün olmadığını belirtmektedir. TTK m. 1369 hükmündeki belirsizliğin giderilmesi ve tek bir geminin ihtiyati hacze konu edilebileceği konusunda açıklık getirilmesi açısından, hükmün, "*Birinci fıkra da sayılanların dışındaki gemilerin ihtiyati haczi; haczin uygulandığı sırada gemiler bu deniz alacağından dolayı sorumlu olan bir kişiye ait ise ve alacak doğduğunda bu kişi,*

a) *Üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya*
b) *Kiracısı ise,*
caizdir.

Zaman charteri veya yolculuk charterinin yükün zıya veya hasarından sorumlu olduğu hallerde ise, taşımanın yapıldığı gemi değil, varsa bunlara ait gemi haczedilebilir." şeklinde düzenlenmesi gerektiği düşüncesindedir. Bkz. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 282, 283.

¹⁶⁵¹. Kanaatimizce hüküm mevcut haliyle değerlendirildiğinde, yükün zıya ve hasarı halinde taşıma konusu geminin ihtiyaten haczedilmesine imkân verdiği sonucuna ulaşamaz. Zira hükümde açıkça “*Birinci fıkra*da sayılanların dışındaki gemilerin ihtiyati haczi” ifadesine yer verilerek TTK m. 1369/1 hükmü kapsamında kalan gemiler, 2. fıkranın kapsamından çıkarılmıştır. Dolayısıyla TTK m. 1369/2 hükmüne konu edilebilecek gemiler, sadece deniz alacağından sorumlu kişinin mülkiyetindeki gemilerdir¹⁶⁵².

TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen hukuki ilişkinin ne zaman kurulmuş olacağı konusunda hükümde açık düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre deniz alacağından sorumlu kişinin üzerinde deniz alacağı doğmuş geminin (“*offending ship*”) “alacak doğduğunda¹⁶⁵³” maliki veya kiracısı ya da tahsis olunanı veya taşıtanı olması gerekir¹⁶⁵⁴. Dolayısıyla bu hukuki ilişkinin var olup olmadığı konusunda esas alınacak yegâne zaman dilimi, deniz alacağının doğumu tarihidir. Bu iki durumundan birinin deniz alacağının doğduğu zamanda var olması halinde bentte öngörülen şart gerçekleşmiştir. Deniz alacağının doğduğu gemi ile kardeş gemi maliki arasında başkaca bir ilişki aranmaz.

bb. İhtiyaten Haczedilen (Kardeş) Gemi Bakımından

Kardeş gemi üzerinde ihtiyati haczin icrası için gerçekleşmesi gereken ikinci şart, deniz alacağından sorumlu kişinin, ihtiyati haczin icrası sırasında kardeş geminin maliki olmasıdır¹⁶⁵⁵.

Hükümde öngörülen malik olma şartı, ihtiyati haczin üzerinde icra edileceği (kardeş) gemi açısından söz konusudur. Kardeş gemiye malik olacak kişiler, gerçek

¹⁶⁵¹ Hükümle, deniz alacağının doğumu ile ilgili bulunan gemi dışındaki hangi gemilerin haczedileceğinin düzenlenmesinin amaçlandığı yönünde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554.

¹⁶⁵² Sözer, **C. II**, s. 636; Yıldırım / Yıldırım, s. 394. Bununla birlikte alacak gemi alacağı niteliğinde ise, gemi deniz alacağından sorumlu kişiye ait olmasa dahi geminin ihtiyaten hacze mümkündür. TTK m. 1321/5. Ayrıca bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 178, 179.

¹⁶⁵³ “... when the claim arose...” Bkz. 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu, m. 3/2.

¹⁶⁵⁴ Bu konuda 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu dönemindeki tartışmalar için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 176, 177.

¹⁶⁵⁵ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174; Atamer, **C. IV**, s. 187; Berlingieri, **C. II**, s. 88; Gaskell / Shaw, s. 477.

kişiler olabileceği gibi, (ticaret şirketi gibi) tüzel kişiler de olabilir (1999 Cenevre Konvansiyonu, m. 1/3¹⁶⁵⁶). Malik olacak kişinin kardeş gemi üzerindeki mülkiyet türü bakımından gerek TTK'da, gerekse mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda bir açıklık bulunmamaktadır.

1952 Brüksel Konvansiyonu'nun 3/2. maddesinde, “*Gemiler, paylarının tamamının aynı kişi veya kişilere ait olması durumunda aynı malike ait sayılır*”¹⁶⁵⁷ düzenlemesine yer verilmişti¹⁶⁵⁸. Böylelikle birden fazla kişinin sahip olduğu birden fazla gemilerin kardeş gemi kavramına girebilmesi için, deniz alacağından sorumlu kişinin ihtiyaten haczedilecek gemide pay sahibi olması aranmaktaydı. Bu kişilerin çeşitli gemilere müştereken malik olmaları halinde de kardeş gemiden bahsedilebilmeydi¹⁶⁵⁹.

Bununla birlikte 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda bu konuda özel düzenleme yapılmaması tercih edilmiş, birden fazla kişinin sahip olduğu gemilerin kardeş gemi kavramı içerisine girip girmediği değerlendirilmesi ulusal hukuklara bırakılmıştır¹⁶⁶⁰.

Türk hukuku bakımından elbirliği veya paylı mülkiyet payının¹⁶⁶¹ (icraen ve ihtiyaten) haczi mümkündür (İİK m. 94, 261/2, TMK m. 688/2, c. 2)¹⁶⁶². Dolayısıyla kardeş gemi haczinde deniz alacağından sorumlu kişinin kardeş gemi üzerinde elbirliği veya paylı mülkiyet esasına göre mülkiyet hakkına sahip olması yeterlidir. Sözgelimi donatma iştirakinde paydaş donatanlar gemiye paylı mülkiyet esasına göre malik olduklarından (TTK m. 1064), paydaş donatanlardan birinin deniz alacağının borçlusu

¹⁶⁵⁶ Kişi, Devlet veya onu oluşturan organlar dahil olmak üzere, herhangi bir gerçek kişi, ortaklık, tüzel kişiliği olup olmadığına bakılmaksızın her türlü kamu veya özel kuruluş anlamına gelir. Tercüme için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 733.

¹⁶⁵⁷ “*Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.*”

¹⁶⁵⁸ Bu konuda bkz. Gaskell / Shaw, s. 477.

¹⁶⁵⁹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 174.

¹⁶⁶⁰ Berlingieri, **C. II**, s. 105.

¹⁶⁶¹ Elbirliği mülkiyette pay olmadığından, haczin konusu, esasen pay değil, elbirliği mülkiyeti ilişkisinin son bulması halinde (tasfiye veya ortaklığın giderilmesi sonunda) o paya düşecek olan kısımdır. Kuru, **El Kitabı**, s. 453; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 321.

¹⁶⁶² Kuru, **El Kitabı**, s. 453, 454; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 154 vd.; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 307; Üstündağ, **İcra**, s. 202; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 319 vd.; Muşul, **C. I**, s. 547 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 219 vd.

olması durumunda, bu gemi TTK m. 1369/2 hükmüne göre kardeş gemi olarak kabul edilebilir¹⁶⁶³.

TTK m. 1369/2 hükmünün uygulanması bakımından kardeş gemiye ne zaman malik olunması gerektiği konusunda hükümde açık düzenlemeye yer verilmiştir. Gerçekten de TTK m. 1369/2 hükmüne göre, üzerinde ihtiyati haciz uygulanacak kardeş geminin “ihtiyati haczin uygulandığı sırada¹⁶⁶⁴” deniz alacağından sorumlu kişinin mülkiyetinde olması gereklidir¹⁶⁶⁵. Hükümde özellikle ihtiyati haczin uygulandığı sırada malik olması arandığı için, deniz alacağından sorumlu kişi alacağın doğumu tarihinde ya da kararın icrasından önce herhangi bir tarihte geminin maliki olması zorunlu değildir. Dolayısıyla ihtiyati haczin icrası sırasında malik olunması şartıyla deniz alacağının doğduğu tarihten sonra iktisap edilen kardeş gemilerin de TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde ihtiyaten haczi mümkündür.

c. İhtiyati Haczin Kardeş Gemi Üzerinde İcrası

İhtiyati haczin kardeş gemi üzerinde icra edilebilmesi yukarıdaki şartların birlikte gerçekleşmesi halinde mümkündür¹⁶⁶⁶. Buna göre sözgelimi malik (M)’ye ait (X) isimli gemiyi TTK m. 1119/1 hükmü çerçevesinde kiralayan kiracı (K), taşıtan (T) ile yaptığı navlun sözleşmesi kapsamında taşınması kararlaştırılan yükü eksik teslim etmiştir. TTK m. 1352/1(g) hükmü kapsamında deniz alacağına sahip olan (T), söz konusu alacağını güvence altına almak için (X) gemisi üzerine ihtiyati haciz talep edemez. Zira TTK m. 1369/1 hükmü uyarınca (K) borçtan sorumlu olsa da, geminin maliki değildir. Bununla birlikte ihtiyati haczin icrası sırasında (K)’nın mülkiyetinde (Y) isimli bir gemi bulunuyorsa, (T) pekâlâ kardeş gemi niteliğindeki (Y) isimli gemi üzerinde TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz talep edebilir.

Benzer şekilde, (X) isimli geminin satımını konu alan sözleşmede, alıcı (A), gemideki ayıplardan dolayı uğradığı zararlara ilişkin satıcı (S)’ye karşı TTK m. 1352/1(y) hükmü çerçevesinde deniz alacaklısı hakkına sahiptir. (X) gemisinin

¹⁶⁶³ Aynı yönde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 175.

¹⁶⁶⁴ “... when the arrest is effected ...” Bkz. 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu, m. 3/2.

¹⁶⁶⁵ Sözer, **C. II**, s. 636.

¹⁶⁶⁶ Atamer, **C. IV**, s. 188; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 558.

mülkiyeti satım sözleşmesinin ifası kapsamında satıcı (S)'den alıcı (A)'ye geçirilmişse, (A)'nın malik olduğu gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alması ve bu kararı icra ettirmesi mümkün değildir. Bununla birlikte (S) başka bir geminin (mesela (Y) isimli geminin) de maliki ise, bu durumda (A), (S)'nin maliki olduğu (Y) gemisi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararını, TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde icra ettirebilir¹⁶⁶⁷.

Nitekim İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi'nin bir kararı¹⁶⁶⁸na konu olayda, ihtiyati haciz talep eden tarafından, ihtiyati haciz talebine konu (G1) isimli tankerin maliki olan (X) şirketinin kendisine kiralanan (bare-boat charter) ve tamamen kendi kontrolündeki (G2), (G3), (G4), (G5) ve (G6) isimli tankerleri (A) ünvanlı şirkete yolculuk charter partisi tahtında tahsis ettiği, (A) şirketinin de işbu tankerleri talep edenin de aralarında bulunduğu birtakım şirketlere yolculuk charter partileri tahtında tahsis ettiği, bu gemilerle gerçekleştirilen taşımada yükün eksik teslim edildiği, taşıma yükümlülüğünün tamamen (X) şirketinde olduğu belirtilerek, (X) şirketinin maliki olduğu kardeş (G1) isimli gemi üzerine ihtiyati haciz talep edilmiştir. Bunun üzerine yerel mahkemece söz konusu alacağın güvencesini teşkil etmesi bakımından (G1) isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiştir. Karşı tarafın söz konusu karara itirazı üzerine yerel mahkemece isabetli bir şekilde, dosya kapsamı itibarıyla gemi bilgisi sunulan (G1) isimli geminin ihtiyati haczin uygulandığı sırada (X) şirketine ait olduğu, yine ihtiyati hacze konu olan taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan yük kaybından (X) şirketinin sorumlu olduğu gerekçesiyle TTK m. 1369/2 maddesi kapsamındaki itirazlarının reddine karar verilmiştir. Söz konusu karar aleyhine istinaf yoluna başvurulması üzerine 14. Hukuk Dairesi, “*TTK'nın 1369. maddenin 2. fıkrasında a ve b bentlerinde aranan koşulların mevcudiyeti halinde, diğer gemilerin de (kardeş gemi- sister ship) ihtiyaten haczi mümkündür. İhtiyati haciz talep eden tarafça sunulan charter partiler ve diğer belgelere göre, aleyhine ihtiyati haciz talep edilenin kiracısı/ işleteni olduğu gemilerle yapılan taşımalarda eksik yük tesliminden dolayı alacak talep edilmektedir. Ayrıca, aleyhine ihtiyati haciz talep edilen şirket,*

¹⁶⁶⁷ Benzer örnekler için bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 558; Atamer, **C. IV**, s. 163, 188, 189.

¹⁶⁶⁸ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

ihtiyati haciz kararına konu geminin maliki ve işleteni, yani donatanıdır. Bu durumda, TTK'nın 1369/2. maddesindeki kardeş gemi haczinin koşulları mevcut olduğundan, borçlu vekilinin aksi yöndeki istinaf nedenleri yerinde görülmemiştir.” gerekçesiyle bu konudaki istinaf başvurusunu esastan reddetmiştir.

Yukarıdaki örnekleri artırmak mümkün olmakla birlikte kanaatimizce hükmün nasıl icra edileceği yeteri kadar açık değildir¹⁶⁶⁹.

Her şeyden önce yukarıda da belirtildiği üzere TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde kardeş gemi üzerinde ihtiyati haczin icra edilebilmesi için, ihtiyati haczin “icrası” sırasında geminin deniz alacağından sorumlu kişinin mülkiyetinde olması aranmaktadır¹⁶⁷⁰. Alacaklı tarafından kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edildiğinde, mahkemenin hükmün icra edileceği zamanı öngörerek şartların gerçekleştiğini tespit edebilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu’ndan aynen alınan TTK m. 1369/2 hükmünün Türk icra hukuku göz önüne alınarak yorumlanması gerekir. Bu sebeple Özkes, hükümde geçen “ihtiyati haczin uygulandığı sırada” ifadesinin, “ihtiyati haczin talep edildiği sırada” olarak anlaşılması gerektiği görüşündedir¹⁶⁷¹. Kanaatimizce TTK’daki açık düzenleme karşısında, hükmün yorum yoluyla bu şekilde değiştirilmesine imkân bulunmamaktadır¹⁶⁷².

Bizce alacaklı tarafından kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz talebinde bulunulduğunda, mahkemece, öncelikle, deniz alacağından sorumlu kişinin, üzerinde deniz alacağı doğan gemi ile TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen ilişkisinin var olup olmadığı tespit edilmelidir. Deniz alacağı doğduğunda böyle bir ilişkinin varlığının (borçlunun, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı veya tahsis olunana ya da taşıtanı olduğunun) tespit edilmesi halinde, (kardeş) gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmelidir¹⁶⁷³. Bu kararın icrası aşamasında ise, icra dairesinin,

¹⁶⁶⁹ Benzer şekilde Özkes de, hükmün düzeltici yoruma ihtiyaç duyulan kurallar barındırdığı görüşündedir. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554.

¹⁶⁷⁰ Sözer, **C. II**, s. 636.

¹⁶⁷¹ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 558.

¹⁶⁷² Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 181.

¹⁶⁷³ Hatta ihtiyati haciz kararında, kararı icra edecek icra dairesine yol gösterici olması açısından, “deniz alacağından sorumlu kişinin ihtiyati haczin icrası sırasında kardeş geminin maliki olması halinde kararın

borçlunun, bu tarihte (kararın icrası tarihinde) üzerinde ihtiyati haciz icra edilen (kardeş) geminin maliki olup olmadığını araştırması, malik olduğunun tespiti halinde de kararı icra etmesi gerekir. Dolayısıyla, bizce, TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen ilk koşulun gerçekleşip gerçekleşmediğini ihtiyati haciz kararı veren mahkeme, ikinci koşulun kararın icrası sırasında mevcut olup olmadığını da kararı uygulayan icra dairesi tespit etmelidir.

Ne var ki uygulamada her iki koşul karar anında araştırılmakta, ikinci koşulun esas alınacağı zaman “karar tarihi” olarak algılanmaktadır. Nitekim İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesi’nin bir kararına¹⁶⁷⁴ konu olayda, ihtiyati haciz talep eden alacaklı, karşı taraf ile aralarında yağ ve yakıt alım satımı gerçekleştirdiğini ve aynı donatana ait olan [X] isimli gemiye yakıt verildiğini, yakıtın alımı ve borcun miktarı konusunda bir ihtilaf olmamasına rağmen karşı tarafın yakıt faturalarını zamanında ödemediğini, gemilerin güncel mülkiyet belgesine göre her iki geminin aynı malik donatana ait olduğunu beyanla kardeş gemi [Y] üzerinde ihtiyati haciz talep etmiştir. Yerel Mahkemece dosyadaki belgeler kapsamında yakıtın [X] isimli gemiye teslim edildiğinin sabit olduğu, kardeş geminin ihtiyati haczi için TTK’nın 1369.maddesi 2.fıkrasında öngörülen iki koşulun birlikte gerçekleşmesinin gerektiği, Tuzla Liman Başkanlığı’na yazılan müzekkereye verilen cevap ve ekinde sunulan mülkiyet belgesi kayıtlarından bu iki koşulun gerçekleştiğinin anlaşıldığı gerekçesiyle [Y] isimli (kardeş) gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiştir. Söz konusu karar aleyhine yapılan itiraz başvurusu üzerine dosya kendisine gelen Hukuk Dairesi, diğer gerekçeler yanında TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen iki koşulun da gerçekleştiği gerekçesiyle borçlunun başvurusunu esastan reddetmiştir. Bu karar, TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen ikinci şartın gerçekleşip gerçekleşmediği hususunda karar tarihini esas alması nedeniyle kanunun açık hükmüne aykırıdır. Zira borçlunun kardeş geminin maliki olması şartı, ihtiyati haciz kararının uygulandığı zaman

icra edilebileceği”nin belirtilmesine de herhangi bir engel olmadığı düşüncesindeyiz. Bu halde şarta bağlı hükümden söz edilemez. Zira burada TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen kardeş geminin maliki olma hususu, kararın verilmesine değil, icrasına ilişkindir.

¹⁶⁷⁴ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2019/1297 K. 2019/975 T. 10.7.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022.

aranmaktadır¹⁶⁷⁵. Bu tarihten önce borçlu bu geminin maliki olmamakla birlikte icra tarihinde maliki ise yine de TTK m. 1369/2 şartları gerçekleşmiş olacaktır¹⁶⁷⁶. Bu şartın gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit edecek merci de kararı uygulayan icra dairesidir. Şayet icra dairesi söz konusu şart gerçekleşmeden kararı uygulamışsa, bu durumda alacaklının başvurusu üzerine ihtiyati haciz kararı kaldırılacaktır¹⁶⁷⁷.

Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına¹⁶⁷⁸ konu olayda, kardeş gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararına diğer gerekçeler yanında kardeş borçlunun geminin maliki olmadığı gerekçesiyle itiraz edilmiş, yerel mahkemece, [X] isimli gemiye yakıt tedariki nedeniyle [Y] isimli geminin TTK'nın 1369/2 maddesi gereğince ihtiyati haczine karar verildiği, ihtiyati haciz kararına gemi maliki üçüncü kişi olarak itirazda bulunulduğu, dosyaya sunulan güncellenmiş kayıtlara göre her iki geminin tescilli maliklerinin farklı olduğu, bu durumda TTK'nın 1369/2. maddesindeki koşulların oluşmadığı gerekçesiyle ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına karar verilmiştir. Söz konusu karar Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından onanmıştır.

¹⁶⁷⁵ Nitekim İstanbul BAM, 14. HD'nin şu kararında TTK m. 1369/2 hükmüne uygun şekilde borçlunun malik olduğu zaman bakımından ihtiyati haczin uygulanması esas alınmıştır: "...ihtiyati haciz talebinin gemi maliki olan donatana yöneltilmesi gerekmektedir. Dosya kapsamı itibariyle gemi bilgisi sunulan ... IMO numaralı "... isimli geminin donatanının Equasis kayıtları kapsamında donatanının karşı taraf olan ... Ltd. olduğu, işletenin gemi donatanı olduğu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1369/2. maddesi uyarınca haczin uygulandığı sırada gemiler deniz alacağından dolayı sorumlu olan bir kişiye ait ise veya alacak doğduğunda bu kişi üzerinde deniz alacağı doğmuş olan kişinin maliki veya kiracısı veya tahsis olunana taşıtanı ise gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebileceği ifade edildiğinden ihtiyati hacze konu olan taşıma işlemlerinin her ne kadar talep edilen gemi tarafından yerine getirilmemiş ise de **haczin uygulandığı sırada** hakkında ihtiyati haciz talep edilen ... IMO numaralı ... isimli geminin karşı tarafa ait olduğu, yani karşı tarafın donatan olduğu, yine ihtiyati hacze konu olan taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan yük kaybından doğan alacağın karşı taraf olan donatanın talep dışı gemileri tarafından yerine getirildiği anlaşıldığından talep edenin karşı tarafa ait ... IMO numaralı ... isimli gemi hakkında istenebileceği kanaatine varıldığından karşı tarafın Türk Ticaret Kanunu'nun 1369. maddesi kapsamındaki itirazlarının reddine karar verilmiştir." (Vurgu bize aittir). İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022.

¹⁶⁷⁶ Aynı yönde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 557.

¹⁶⁷⁷ Dolayısıyla TTK m. 1369/2 hükmünde öngörülen ikinci şartın mahkemece denetimi ancak itiraz üzerine yapılabilir. Öte yandan bu halde icra dairesi açık kanun hükmüne aykırı hareket ettiği için borçlunun söz konusu işlem aleyhine süresiz şikâyet yoluna başvurma hakkı bulunmaktadır. Böyle bir durumda sınırlı yargılama yetkisine sahip icra mahkemesinin bunu araştırma yetkisi olmadığı yönünde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556.

¹⁶⁷⁸ Yargıtay 11. HD., E. 2016/7199 K. 2016/7937 T. 10.10.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.02.2022. Kararın değerlendirmesi için ayrıca bkz. Atamer, **C. IV**, s. 188, dn. 89.

Borçlunun kardeş gemi üzerinde tek başına mülkiyet esasına göre malik olmadığı, bu gemi üzerinde elbirliği ya da paylı mülkiyet esasının söz konusu olduğu hallerde icra dairesi, ihtiyati haciz kararını icra ederken TTK m. 1366 ilâ 1368 hükümleri yanında, İİK m. 94/1 hükmünü de uygulaması gerekir. Buna göre icra dairesi, kardeş gemi üzerinde ihtiyati haczin icra edildiğini, adresleri bilinen diğer bütün paydaşlara bildirir¹⁶⁷⁹. Bu halde TTK'nın 1366/1. ve 4. maddeleri çerçevesinde yapılacak bildirimde kardeş gemi üzerinde borçlunun payına tekabül eden kısmı için haciz konulduğu hususu da yer alır.

d. Kardeş Gemi Haczinin Mümkün Olmadığı Haller

aa. Mülkiyet ve Zilyetlikten Doğan Uyuşmazlıklar

Deniz alacaklarının düzenlendiği TTK m. 1352/1 hükmünde, temeli geminin mülkiyet hakkına dayanan ya da zilyetliğini konu alan birçok talebe yer verilmiş, bu talepler bakımından geminin ihtiyati haczine olanak tanınmıştır¹⁶⁸⁰. Gerçekten de TTK m. 1352/1(t) çerçevesinde geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü talep, TTK m. 1352/1(y) çerçevesinde geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan mülkiyet veya zilyetliğe ilişkin talepler ile TTK m. 1352/1(f) hükmü uyarınca kira ve kullanma sözleşmelerinden kaynaklanan geminin iadesi talepleri¹⁶⁸¹ özü itibarıyla geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin taleplerdir¹⁶⁸².

İhtiyati haczin icrasına ilişkin TTK m. 1369 hükmü, kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz şartlarını düzenlerken, maddenin üçüncü fıkrasında, bu gemiler bakımından ihtiyati haciz yoluna başvurulmasına, alacağın niteliğini dikkate alarak sınırlama getirilmiştir. Anılan hüküm uyarınca, geminin mülkiyetine veya zilyetliğine

¹⁶⁷⁹ Kuru, *El Kitabı*, s. 453, 454; Postacıoğlu, *İcra Hukuku*, s. 307; Üstündağ, *İcra*, s. 202.

¹⁶⁸⁰ Ülgener, *1999 Konvansiyonu*, s. 13.

¹⁶⁸¹ Bu taleplerin TTK m. 1352/1(t) bendi kapsamında değerlendirilmesi gerektiği hakkında bkz. Atamer, *C. IV*, s. 118.

¹⁶⁸² *Özekes*, ortak maliklerin birbirine yöneltecekleri mülkiyete dayalı taleplerin de TTK m. 1352/1(u) kapsamında değerlendireceği ve bunların mülkiyetten kaynaklanan uyuşmazlıklardan sayılacağı kanaatindedir. Bkz. *Özekes* ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 554, 555. Bu durumda geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılmasına ilişkin TTK m. 1352/1(m) bendinden doğan mülkiyet ve zilyetliğe ilişkin uyuşmazlıklar da bu kapsamda ele alınabilir. Aksi yönde bkz. Atamer, *C. IV*, s. 152 ve TTK m. 1352/1(m) bendi açısından ayrıca bkz. s. 164.

ilişkin uyuşmazlıklarda, sadece bu uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir (TTK m. 1369/3)¹⁶⁸³. Dolayısıyla deniz alacağı özü itibariyle geminin mülkiyet hakkına dayanan ya da zilyetliğini konu alan bir talebe ilişkinse, bu durumda kardeş gemilerin ihtiyati haczi mümkün değildir¹⁶⁸⁴.

Sözgelimi (X) isimli geminin satımını konu alan sözleşmede, satıcı (S), satım sözleşmesinin geçersizliği nedeniyle geminin zilyetliğinin iadesi talebiyle alıcı (A)'ya karşı TTK m. 1352/1(y) hükmü çerçevesinde deniz alacaklısı hakkına sahiptir. Bu durumda satıcı (S), (A)'ya ait başka bir gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edemez. Zira burada uyuşmazlık konusu olan husus, (X) gemisinin zilyetliğidir. Bu durumda TTK m. 1369/3 hükmü çerçevesinde sadece (X) gemisinin ihtiyati haczine karar verilebileceği öngörülmektedir.

Benzer şekilde örneğin malik (M) mülkiyetindeki (X) gemisinin kullanılması hususunda kiracı (K) ile TTK m. 1119 hükmü çerçevesinde gemi kira sözleşmesi yapmış olsun. Bu sözleşme çerçevesinde (K), kira sözleşmesinin bitiminde gemiyi kiraya veren (M)'ye iade ile yükümlüdür (TTK m. 1129). Kira süresi sona ermesine rağmen (K) tarafından gemi iade edilmemişse, bu durumda malik (M)'nin, TTK m. 1352/1(f) ve (t) hükmü çerçevesinde, sadece kira sözleşmesinin konusunu teşkil eden (X) gemisi üzerinde ihtiyati haciz kararı alabileceği kabul edilmektedir (TTK m. 1369/3)¹⁶⁸⁵.

Sonuç olarak, mülkiyet ve zilyetlik uyuşmazlıklarında, sadece bu uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir, borçlunun mülkiyetindeki başka (kardeş) gemiler ihtiyaten haczedilemez.

¹⁶⁸³ Berlingieri, C. II, s. 101; Meeson / Kimbell, *Admiralty*, s. 567; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 554, 555; Atamer, C. IV, s. 178; Yıldırım / Yıldırım, s. 394.

¹⁶⁸⁴ Hangi geminin mülkiyet veya zilyetliği uyuşmazlık konusu ise, sadece o geminin ihtiyati hacze konu olmasının isabetli olduğu yönünde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13.

¹⁶⁸⁵ Atamer, C. IV, s. 380. Ayrıca bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555. *Son Yazar* TTK m. 1352/1(f) hükmü çerçevesinde deniz alacağına sahip alacaklının, kira sözleşmesinden doğan tazminat talepleri bakımından kiracının başka gemilerinin ihtiyati haczinin mümkün olduğunu belirtmektedir.

bb. TTK m. 1352/1(v) Bendi Kapsamındaki Talepler

Deniz alacağının gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynî yükümlülük ile teminat altına alınmış olması durumunda, kardeş gemilerin ihtiyati haczine karar verilip verilemeyeceği konusunda kanunda ve mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda bir açıklık bulunmamaktadır¹⁶⁸⁶. Özekes, gemi rehni veya gemi üzerindeki sınırlı bir aynî haktan kaynaklanan deniz alacakları için sadece sınırlı aynî hakkın konusunu teşkil eden gemi üzerinde ihtiyati haciz kararının icra edilebileceği, bu durumda kardeş gemilerin ihtiyati haczine karar verilemeyeceği görüşündedir¹⁶⁸⁷.

Kanaatimizce mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu ile mevcut TTK sisteminde TTK m. 1352/1(v) hükmü kapsamındaki deniz alacakları bakımından kardeş gemilerin ihtiyaten haczine engel bir durum söz konusu değildir. Zira TTK'da geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar (TTK m. 1369/3) dışında kardeş gemi haczini yasaklayan bir hükme yer verilmediği gibi, akdî veya kanunî rehin hakkı sahibi olan alacaklının da ihtiyati haczi tamamlayan işlem olarak rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapması zorunlu değildir (TTK m. 1378, 1379)¹⁶⁸⁸. Diğer bir deyişle, rehinli deniz alacağı bakımından önce rehne başvurma zorunluluğu bulunmamaktadır. Hal böyle olunca da, bu alacaklar bakımından sadece, üzerinde deniz alacağı doğan geminin takibini zorunlu kılan bir durum söz konusu değildir.

Dolayısıyla ihtiyati haczi tamamlayan işlem olarak rehinli takip yapılmasının zorunlu olmadığı şu durumda, gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikte bir sınırlı aynî hakla teminat altına alınmış alacağın güvence altına alınması için kardeş gemilerin ihtiyaten haczine de imkân tanınmalıdır¹⁶⁸⁹.

¹⁶⁸⁶ Buna karşılık 1952 Brüksel Konvansiyonu'nun 3/1 maddesi uyarınca 1/1(q) bendi kapsamındaki uyuşmazlıklar nedeniyle kardeş gemilerin ihtiyaten haczedilemeyeceği açık bir şekilde düzenlenmiştir. Böyle bir istisnanın öngörülmesinde, ipotekten ziyade, inançlı temlike benzer niteliği ile mortgage müessesesi yaklaşımının ağır basmış olabileceği yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 177.

¹⁶⁸⁷ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555. Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 180. Karşılaştırmalı hukuk açısından bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1906, dn. 48.

¹⁶⁸⁸ Sözer, **C. I**, s. 183; Yıldırım / Yıldırım, s. 397.

¹⁶⁸⁹ 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından aynı yönde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13.

Ayrıca belirtelim ki, TTK m. 1369/1(c) hükmü, TTK m. 1352/1(v) kapsamında gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülükte yüklü olan geminin haczinde, TTK m. 1369/1(a) ve (b) bentlerindeki koşulların aranmasına ihtiyaç olmadan geminin ihtiyaten haczine imkân tanımaktadır. Bununla birlikte hüküm, mutlaka üzerinde sınırlı hak doğan gemilerin ihtiyaten haczedilmesinin zorunlu olduğu (kardeş gemilerin haczedilemeyeceği) şeklinde yorumlanamaz. Şayet kanun koyucu böyle bir yasak getirme iradesinde olsaydı, tıpkı TTK m. 1369/3 hükmünde zilyetlik ve mülkiyet uyumsuzluklarında olduğu gibi, açık bir düzenleme yapardı. Nitekim yukarıda da belirtildiği üzere 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 3/1. maddesinde ipotek ve mortgage ile teminat altına alınan deniz alacakları bakımından kardeş gemilerin haciz yasağı açık bir şekilde düzenlenmiştir¹⁶⁹⁰.

Öte yandan, her ne kadar TTK m. 1352/1(v) bendinde öngörülen “gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülük” ifadesinin, (intifa hakkında olduğu gibi) münhasıran üzerinde deniz alacağı doğan gemi üzerinde icra edilebilecek bir yükümlülük olduğu düşünülecek olsa da¹⁶⁹¹, burada geçen aynî yükümlülük (1) bir alacağın güvencesi olarak, (2) gemi üzerinde kurulan ve (3) sicile tescil edilip (4) gemiyi icra yoluyla sattırıp, bedelinden öncelikli tahsil hakkı sağlayan aynî hak olarak anlaşılmalıdır¹⁶⁹². Hal böyle olunca da aynı nitelikte bir sınırlı aynî hakla teminat altına alınmış alacağın güvence altına alınması için kardeş gemilerin ihtiyaten haczine bir engel bulunmamaktadır.

Sonuç olarak, gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynî bir yükümlülük (TTK m. 1352/1(v)) kapsamında olan deniz alacaklarının takibinin

¹⁶⁹⁰ İpotek veya mortgage ile teminat altına alınan alacaklar bakımından kardeş gemilerin ihtiyaten haczedilemeyeceğine ilişkin 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun 3/1 maddesinin isabetli olmadığı *Çetingil* tarafından da ifade edilmiştir. *Yazar’a* göre, bu gibi hallerde para alacağı söz konusu olduğu için, bu alacakların diğer gemiye haciz koymak suretiyle teminat altına alınması mümkün olmalıdır. *Çetingil, Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 177. Eleştirinin isabetli olduğu yönünde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13.

¹⁶⁹¹ İntifa hakkının bu hüküm kapsamında olmadığı yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 157. Aksi yönde bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555.

¹⁶⁹² Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 157.

güvence altına alınması için, kardeş gemilerin ihtiyati haczinin mümkün olduğu görüşündeyiz.

e. Tüzel Kişilik Perdesinin Çapraz Aralanması

aa. Genel Olarak

TTK m. 1369/2 hükmünde (mehaz 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 3/2. maddesine uygun olarak), sadece borçlunun malik olduğu kardeş gemilerin ihtiyati haczine olanak tanınmıştır. Dolayısıyla anılan hüküm çerçevesinde kardeş geminin haczedilmesi, ancak borçtan sorumlu kişinin, ihtiyati haczi talep edilen (kardeş) gemi üzerinde mülkiyet hakkına sahip olması halinde mümkündür.

Bununla birlikte daha önce de çeşitli vesilelerle belirtildiği üzere deniz ticareti uygulamasında her gemi için bir şirket kurulması ("*one ship one company*") ve bu şekilde şirketlerin sorumluluklarının gemiyle sınırlandırılması oldukça yaygındır¹⁶⁹³. Bu uygulama ile büyük gemi filolarına sahip şirketler, her gemi için ayrı bir şirket kurmakta, bu şirketler de hukuken geminin maliki olmaktadır¹⁶⁹⁴. Ancak bu gemilerin işletilmesi, buna bağlı gelirlerin elde edilmesi, ekonomik malik ("*beneficial owner*"¹⁶⁹⁵) tarafından gerçekleştirilmektedir. Hal böyle olunca, borçtan sorumlu kişinin (şirketin) genellikle birden fazla gemisi olmamakta, hatta şirket, sırf o gemi için kurulmaktadır. Dolayısıyla TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde, borçlunun malik olduğu (üzerinde deniz alacağı doğmuş olan gemi dışında) ihtiyati haczin icra edilebileceği bir "kardeş" gemiden söz edilememektedir.

Nitekim bu gerçeklikten hareketle İngiliz hukukunda, borçtan sorumlu olan kişinin sadece sicile kayıtlı olan malik olması halinde değil, ekonomik malik ("*beneficial owner*") olması halinde de, kardeş geminin ihtiyati haczi mümkün

¹⁶⁹³ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106; Gaskell / Shaw, s. 477.

¹⁶⁹⁴ Tetley, **Arrest**, s. 1970.

¹⁶⁹⁵ "*Beneficial owner*" kavramı açısından bkz. The I Congreso del Partido, [1977] 1 Lloyd's Rep. 536, 561; The Permina 3001, [1979] 1 Lloyd's Rep. 327, 329; The Aventicum [1977] 1 Lloyd's Rep. 184; The Maritime Trader [1981] 2 Lloyd's Rep. 153; Nazym Khikmet [1996] 2 Lloyd's Rep. 362; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 105; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 121 vd.; Hill, **Maritime Law**, s. 108 vd. Kanada hukuku bakımından ayrıca bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1923; Mount Royal/Walsh Inc. v. The Jensen Star [1990] 1 F.C. 199, 210 (Fed. Ct.).

kılınmıştır¹⁶⁹⁶. Gerçekten de SCA 1981’in 21/4. maddesine göre, SCA 1981 m. 20/2(e) ilâ (r) bentleri arasında sayılan alacaklara dayanarak üzerinde alacak doğan gemiye başvurulabilmesi için, deniz alacağı doğduğunda bu alaktan sorumlu kişinin geminin maliki, çartereri, zilyedi ya da “kontrol hakkı” sahibi olması gerekir. Bunun yanında ayrıca, deniz alacağından sorumlu kişinin, ihtiyati hacze başvurulduğu sırada bu geminin tüm paylarına sahip olmak suretiyle ekonomik maliki (“*beneficial owner*”) veya “demise çartereri” olması gerekir¹⁶⁹⁷. Şayet kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz talep ediliyorsa, ikinci şart olarak deniz alacağından sorumlu geminin malik, çarterer, zilyet ya da kontrol hakkı sahibinin ihtiyati haciz talep edildiği anda kardeş geminin tüm paylarına sahip olmak suretiyle ekonomik maliki olması yeterlidir¹⁶⁹⁸. Görüldüğü üzere İngiliz hukukunda kardeş geminin ihtiyati haczi için borçlunun mutlaka ihtiyati hacze konu (kardeş) geminin sicile kayıtlı maliki olması zorunlu değildir. Bu kişi sicile kayıtlı malik olmasa dahi, sicile kayıtlı malik şirketin hisselerini kontrol eden arkadaki şirkete, bu sayede geminin işletilmesinden menfaat elde ediyorsa, ekonomik malik sayılır ve bu kişinin borcu için dahi kardeş gemiye başvurulabilir. Ne var ki deniz ticaretinde ekonomik malik uygulaması yaygın olmasına rağmen, gerek 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 3/2. maddesinde gerekse de bu Konvansiyonu emsal alan TTK m. 1369/2 hükmünde, kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz sadece sicile kayıtlı malik ile sınırlanmıştır.

Nitekim Tetley’e göre, bugün birçok gemi filosu, aynı ana şirket veya holding tarafından sahip olunan ve kontrol edilen şirket grupları içinde faaliyet göstermektedir; ancak filodaki veya gruptaki her gemi, ayrı bir şirket adına kayıtlıdır (= “*one ship*” – “*one company*”). Bu şirketlerin hiçbirisi filodaki diğer gemilerin sicile kayıtlı maliki değildir, ancak hepsinin ana şirket veya holding olmak üzere ekonomik malikleri aynıdır. Deniz ticaretindeki bu uygulamaya rağmen 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonun 3/2. maddesinde kardeş gemilerin ihtiyati haczi bakımından sadece

¹⁶⁹⁶ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 103; Tetley, **Arrest**, s. 1911, 1912; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1034, 1035; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.38, 10.43, 19.33; Hill, **Maritime Law**, s. 108 – 113; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 117, 118; Ruiz Abou –Nigm, s. 77; Atamer, **C. IV**, s. 192.

¹⁶⁹⁷ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1037 vd.

¹⁶⁹⁸ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 104, 105; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.24; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1039; Aksoy, **Yakıt Tedariki**, s. 127.

sicile kayıtlı maliki esas alınması, çağdaş deniz ticareti uygulamasının göz ardı edildiğini göstermektedir¹⁶⁹⁹.

TTK m. 1369/2 ile SCA 1981 m. 21/4 hükmü arasındaki farkı şu örnekle somutlaştırmak mümkündür: (A), sahip olduğu (X), (Y) ve (Z) isimli gemiler için tüm payları kendisine ait (B), (C) ve (D) isimli şirketler kurmuş ve söz konusu gemileri her bir şirketin bir gemisi olacak şekilde sırasıyla bu şirketler adına tescil ettirmiş olsun. Böylelikle (A)'nın tüm paylarına sahip olduğu (B) şirketi (X) gemisinin, (C) şirketi (Y) gemisinin ve (D) şirketi de (Z) gemisinin sicile kayıtlı maliki olacaktır. (A)'nın (B) şirketinin sicile kayıtlı maliki olduğu (X) gemisini işlettiğini varsayalım¹⁷⁰⁰. (A), (X) gemisi ile taşımayı taahhüt ettiği yükleri hasara uğrattığında, yükün maliki (T), TTK m. 1352/1(h) hükmü çerçevesinde bu hasar nedeniyle deniz alacağına sahiptir. Ne var ki (T) deniz alacağına dayanarak, hakkında deniz alacağı ileri sürülen (X) gemisini ihtiyaten haczedemez. Zira TTK m. 1369/1(b) hükmü uyarınca deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki olması gereklidir. Oysa somut olayda (A), (X) gemisinin sicile kayıtlı maliki değildir.

Öte yandan (T), TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde (Y) ve (Z) gemisi üzerinde de ihtiyati haciz kararını uygulatamaz. Zira TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde, alacak doğduğunda üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı ya da tahsis olunanı veya taşıtanı olan kişinin, haczin uygulandığı sırada kardeş geminin maliki olması gereklidir. Hüküm somut olay bakımından değerlendirildiğinde, üzerinde deniz alacağı doğan (X) gemisinin işleteni olan (A), ihtiyati haczin icrası sırasında (Y) ve (Z) gemisinin maliki değildir. Dolayısıyla TTK m. 1369 hükmü çerçevesinde (T)'nin yük hasarı nedeniyle sahip olduğu deniz alacağına dayanarak (X), (Y) ve (Z) gemileri üzerinde ihtiyati haciz uygulatması

¹⁶⁹⁹ Tetley, **Arrest**, s. 1970. *Berlingieri* de, “bir gemi – bir şirket” (“one ship - one company”) yapılanmasının her ne kadar yasal olsa da, gemi maliklerinin yasal sorumluluklarına gidilebilmesinde bir kalkan vazifesi gördüğü ve bu hususun kabul edilebilir olmadığı görüşündedir. *Belingieri*, C. II, s. 104, 105.

¹⁷⁰⁰ Nitekim uygulamada bu şekilde aynı şirketin birden fazla gemiyi işletip her bir gemi için farklı şirket kurması oldukça yaygındır. *Gaskell / Shaw*, s. 477.

mümkün değildir. Bu kapsamda (T) yük hasarı nedeniyle sahip olduğu deniz alacağının takibini güvence altına alamamaktadır.

Buna karşılık örneği İngiliz hukuku çerçevesinde ele aldığımızda, kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz yoluna başvurulabilmesi mümkündür. Gerçekten de SCA 1981 m.20/2(g) hükmü çerçevesinde gemide taşınan yükün zıya ve hasarına ilişkin her türlü alacak için ihtiyati haciz talep edilebilmektedir¹⁷⁰¹. Deniz alacağı doğduğunda bu alacaktan sorumlu (A), (X) gemisinin zilyedi olup, geminin kontrol hakkı sahiptir. Öte yandan (A) aynı zamanda (Y) ve (Z) gemilerinin de tüm paylarına sahip olmak suretiyle bu gemilerin ekonomik malikidir. Dolayısıyla alacaklı (T), bu alacağına dayanarak, SCA 1981 m. 21/4 hükmü çerçevesinde (X), (Y) ve (Z) gemileri üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir¹⁷⁰².

Görüldüğü üzere İngiliz hukukundan farklı olarak, Türk hukukunda (ve mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda) öngörülen kardeş geminin ihtiyati haczi için deniz alacağından sorumlu kişinin kardeş geminin sicile kayıtlı maliki olması şartı, deniz ticaretinde “bir gemi – bir şirket” (“*one ship - one company*”) uygulamasının yaygın olması nedeniyle¹⁷⁰³, alacağın güvence altına alınması bakımından yetersiz kalmaktadır¹⁷⁰⁴.

Sicile kayıtlı malik ile ekonomik malikin farklı kişiler olmasına¹⁷⁰⁵ bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyati haciz sorunu, karşılaştırmalı hukuku da meşgul etmektedir. Bu husus, gerek Türk hukukunda gerekse de yabancı hukuklarda, tüzel kişilik perdesinin aralanması teorisi çerçevesinde değerlendirilmektedir.

¹⁷⁰¹ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 103; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.2. Türk hukukundaki durum bakımından bkz. Atamer, **C. IV**, s. 192.

¹⁷⁰² Yük malikleri tarafından yük hasarına bağlı olarak geminin ekonomik maliklerine karşı bir zarar talebinde bulunulması halinde, mahkeme her durumda gerçek ekonomik maliki belirlemek için sicile kayıtlı malikin arkasına (pay sahiplerine) bakabilir ve bazı durumlarda bakmalıdır. Bkz. The Aventicum [1977] 1 Lloyd's Rep. 184, sağ sütun.

¹⁷⁰³ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 130; Gaskell / Shaw, s. 477.

¹⁷⁰⁴ Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 106; Tetley, **Arrest**, s. 1970.

¹⁷⁰⁵ Bu konuda bkz. “Salomon v. A Salomon & Co Ltd.” [1897] C.A. 22 (HL).

bb. Teorinin Uygulanması

Tüzel kişilik perdesinin aralanması teorisinin uygulanmasını gerekli kılan durumlar çeşitlilik arz etmekte olup¹⁷⁰⁶, buna bağlı olarak teori, çeşitli türlerde ele alınmaktadır¹⁷⁰⁷. Kardeş gemilerin ihtiyati haczi bakımından gündeme gelebilecek çarpaz perdeyi aralamada, sadece ana ve yavru ortaklık bakımından değil, aynı zamanda aynı konzern veya holding sistemi içerisinde yer alan kardeş ortaklık arasında perdeyi aralayabilme imkânı da söz konusu olmaktadır¹⁷⁰⁸. Dolayısıyla aynı ana şirket veya holding tarafından sahip olunan ve kontrol edilen şirket grupları içinde her bir şirketin sicile kayıtlı malik olduğu (kardeş) gemilerin haczinde, her bir şirkete ait tüzel kişilik perdesinin aralanıp aralanmayacağı, çarpaz perdeyi aralama teorisi çerçevesinde ele alınacaktır.

Belirtelim ki 1999 tarihli Konvansiyonda bu konuda açıklık bulunmamaktadır. Bu nedenle kardeş gemi haczi için tüzel kişilik perdesinin hangi durum ve şartlarda aralanacağı “*lex fori*” esas alınarak değerlendirilecektir¹⁷⁰⁹. 1999 Cenevre Konvansiyonunda açık düzenleme olmaması nedeniyle, bu konuda uluslararası alanda yeknesaklık sağlanmış değildir¹⁷¹⁰. Dolayısıyla kurum farklı hukuk sistemlerinde farklı şartlar gözetilerek uygulanmaktadır.

¹⁷⁰⁶ Tetley, **Liens and Claims**, s. 1039.

¹⁷⁰⁷ Bu konuda bkz. yuk. İkinci Bölüm, III, C, 2, c, bb. Ayrıca bkz. Tekinalp / Tekinalp, s. 398, 399.

¹⁷⁰⁸ Tekinalp / Tekinalp, s. 398.

¹⁷⁰⁹ Konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında İngiliz delegesi tarafından, hakkında deniz alacağı ileri sürülen kişi tarafından “*kontrol*” edilen kişiler bakımından da ihtiyati haciz imkânının tanınması önerisinde bulunmuştur. Böylelikle kontrol edilen şirketin tüzel kişilik perdesinin arkasına saklanılmasının engellenmesi amaçlanmıştır (Öneri metni ile ulusal hukuk temsilcilerinin bu öneri hakkında yorum ve değerlendirmelerine ilişkin kapsamlı açıklamalar için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 278 vd. Bu konuda ayrıca bkz. Gaskell / Shaw, s. 477, 478). Bu öneri, Ana Komite oturumları sırasında uzun tartışmalara neden olmuşsa da, şu gerekçelerle çoğunluk tarafından kabul edilmemiştir: 1. Tüzel kişilik perdesinin aralanıp aralanmayacağı ve hangi durumlarda aralanacağı sorunu, şirketler hukukunun genel ilkelerini içeren bir sorundur ve bu sorun çok özel bir alanı düzenleyen belirli bir deniz hukuku sözleşmesinde düzenlenemez, 2. Bu soruna ulusal düzeyde yasal bir çözüm bulma girişimleri çoğu zaman başarısız olmuştur, 3. Tüzel kişilik perdesinin aralanması deniz hukukunda ters etkiler doğurur ve yalnızca belirli bir grubun çıkarını korur, 4. “Bir gemi – bir şirket” uygulamasına hukuk düzeni cevaz vermektedir ve bu uygulama kesinlikle kardeş gemi haczini engellemek amacıyla geliştirilmemiştir, 5. İngiliz delegesi tarafından ileri sürülen “kontrol” kavramı belirsiz olup, uygulamada mahkemelere geniş bir takdir yetkisi tanıyacaktır, 6. Önerinin kabul edilmesi gemi adamlarını ve gemi yönetim şirketlerini olumsuz yönde etkileyecektir. Bu konuda bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 103, dn. 32, 104.

¹⁷¹⁰ Berlingieri, **C. II**, s. 278 vd.; Atamer, **C. IV**, s. 191.

Nitekim İngiliz hukukunda emsal karar niteliğinde olan “*The Evpo Agnic*” kararında, “bir gemi – bir şirket” (“*one ship - one company*”) yapılanması şeklinde olsalar da, hukukun bu yapılanmaya cevaz verdiğinden hareketle tüzel kişilik perdesi aralanmamıştır¹⁷¹¹. Karara konu olayda, “*Skipper I*” isimli kargo gemisi, Boston’dan Türkiye’ye hurda yükü taşıırken batmıştır. Yük maliki, yükün yüklenmesi ve elleçlenmesi yükümlülüğünün ihlal edildiği gerekçesiyle, “*Skipper I*” isimli geminin veya “*Evpo Agnic*” isimli geminin malikinin aleyhine “*action in rem*” prosedürü başlatmıştır. Bu kapsamda uğradığı zararların güvence altına alınması için “*Evpo Agnic*” isimli geminin “*Skipper I*” gemisinin maliki ile aynı kişi olduğunu iddia ederek “*Evpo Agnic*” gemisi hakkında ihtiyati haciz kararı almıştır. Karara konu olayda her iki gemi, yöneticileri ve pay sahipleri aynı kişiler olan ayrı Panama şirketlerine aitti ve gemiler aynı Panama şirketi (şirket yetkilisi Bay Pothitos) tarafından yönetiliyordu. Gemi maliki tarafından kanun yoluna başvurulması üzerine, yük malikleri, her iki şirketin yöneticilerinin Yunanistan’da mukim gerçek bir kişi olduğunu, her iki geminin ortak ekonomik malikinin (“*beneficial owner*”) bulunduğunu, bu nedenle de tüzel kişilik perdesinin aralanmasını talep etmişlerdir. Bu talep üzerine yüksek mahkeme, “bir gemi – bir şirket” (“*one ship - one company*”) yapılanmasının ticaret hayatının olağan akışı içerisinde meşru bir işletme tarzı olduğunu, üçüncü kişileri aldatma kastı olmadıkça sırf hâkim ortağın aynı kişi olması sebebiyle, şirketlerden birinin borcu için diğerinin gemisi üzerinde SCA 1981 m. 21/4(ii)’de öngörülen ihtiyati haciz hakkı doğmayacağı gerekçesiyle ihtiyati haczin kaldırılmasına karar vermiştir¹⁷¹².

Benzer şekilde “*Nazym Khikmet*” kararına konu olayda, “*Nazym Khikmet*” gemisi, Hindistan’dan Ukrayna’ya tütün yükü taşıma işini gerçekleştirmiş, bunun üzerine yük malikleri, zarar iddiası ile uğranılan zararın güvence altına alınması için sözleşmesel taşıyan olan Ukrayna şirketi Blasco tarafından işletilen ve Ukrayna devletinin sicile kayıtlı maliki olduğu “*Zorinsk*” isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmişti. Bu talep üzerine Blasco şirketi ile Ukrayna devleti, “*Zorinsk*” gemisinin

¹⁷¹¹ “*The Evpo Agnic*” (C.A.), [1988] 2 Lloyd’s Rep 411. Karar hakkında değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 191; Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 107; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 10.37, 10.45; Hill, **Maritime Law**, s. 107; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 130; Tetley, **Liens and Claims**, s. 1040.

¹⁷¹² Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 107, 108; Atamer, **C. IV**, s. 191.

Ukrayna devletine ait olup, Blasco tarafından sadece işletildiğine yönelik iki adet uzman raporu ile iki şirket yetkilisinin beyanını sunarak istemin reddini talep etmişti. Blasco şirketinin geminin ekonomik maliki olmadığı gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine ilişkin kararın temyizi üzerine yüksek mahkeme, Blasco'nun uygulamada ticari konularda geniş takdir yetkisine rağmen, gemi üzerinde nihai karar verme ve tasarruf yetkisinin Ukrayna devletinde olduğu gerekçesiyle temyiz taleplerini reddetmiştir¹⁷¹³. Dolayısıyla mahkeme karara konu olayda Blasco'nun ekonomik malik olmadığına hükmetmiştir¹⁷¹⁴.

Buna karşılık “*The Saudi Prince*”¹⁷¹⁵ ve “*The Tjaskmolen*”¹⁷¹⁶ kararlarında tüzel kişilik perdesinin aralanmasına karar verilmiştir¹⁷¹⁷.

Yukarıdaki istisnai birkaç karar dışında tüzel kişilik perdesinin aralanması konusunda İngiliz hukukunda katı bir tutum sergilendiği söylenebilir¹⁷¹⁸. Aynı katı tutumun Hollanda hukukunda da sergilendiği görülmektedir. Mesela “*The Yukon*” kararında¹⁷¹⁹, iki şirketin ortaklarının aynı olması ve her iki şirketin de aynı ofisi paylaşıyor olması, borçlu olmayan şirkete ait geminin ihtiyaten haczedilmesini haklı kılmaya yeterli görülmemiştir.

Buna karşılık Fransız hukukunda deniz alacaklarından sorumlu kişiden başka bir şirkete ait olan bir geminin ihtiyaten haczedilmesi, genellikle mahkemeler tarafından kabul edilmiştir¹⁷²⁰. Mesela “*Aliakmon Prosperity*” kararında¹⁷²¹ Rouen Ticaret Mahkemesi, iki gemiye sahip şirketlerin aynı gruba ait olması nedeniyle kardeş gemi

¹⁷¹³ Nazym Khikmet [1996] 2 Lloyd's Rep. 362.

¹⁷¹⁴ Kararın değerlendirmesi için bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1040, 1041. Aynı yönde bkz. “Giuseppe Di Vittorio” [1998] 1 Lloyd's Rep 137.

¹⁷¹⁵ “*The Saudi Prince*” [1982] 2 Lloyd's Rep 255. İhtiyati haciz talebinin reddine ilişkin “*The Evpo Agnic*” kararı ile “*The Saudi Prince*” kararına konu olay arasındaki temel fark, ihtiyati haciz talebinin kabul edildiği “*The Saudi Prince*” davasında, deniz alacağının doğumundan sonra, ancak talep formunun düzenlenmesinden önce ortaya çıkan geminin ekonomik malikinin değiştiği iddiası ile bu değişikliğin gerçekten yapıp yapılmadığı hususunun ileri sürülmesidir. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 108.

¹⁷¹⁶ “*The Tjaskmolen*” [1997] 2 Lloyd's Rep 465.

¹⁷¹⁷ İngiliz hukukundaki yaklaşım bakımından kapsamlı değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 303 vd.

¹⁷¹⁸ Benzer değerlendirmeler için bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 1039.

¹⁷¹⁹ Karar için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 301, dn. 54.

¹⁷²⁰ Berlingieri, **C. I**, s. 293.

¹⁷²¹ Tribunal de Commerce of Rouen 1 April 1980, Capitaine de l'Aliakmon Prosperity v GIE Uniports.

hazine karar vermiştir. Benzer şekilde takiplere engel olmak ya da vergisel avantajlar nedeniyle aynı sermaye grubunda farklı kâğıt üzerinde kalan şirketlere ait gemiler bakımından da ihtiyati haciz imkânı söz konusudur. Bu kapsamda “*El Jumbo*”¹⁷²², “*Irini M*”¹⁷²³, “*Osiris I*”¹⁷²⁴, “*Oradana*”¹⁷²⁵ kararları, Fransız mahkemelerinin bu konu cüretkâr davrandığını göstermek bakımından önemli örneklerdir¹⁷²⁶.

Aynı cüretkâr tutumun Belçika hukukunda da sergilendiği görülmektedir. Gerçekten de Belçika hukukunda kâğıt üzerinde kalan şirketler adına gemi tescil edilip, bu yapının aldatma kastıyla kullanıldığı durumlarda kardeş gemilerin ihtiyati hacize çok kolay karar verilebilmektedir. Mesela emsal karar niteliğinde olan meşhur “*King Navigation Ltd v Bulknedlloyd Holding B.V. – The Alpha Sun*” kararında¹⁷²⁷, *Lone Eagle Shipping* şirketine ait *M/V “Alpha Star”* gemisinde taşınan demir cevheri yükünün kaybolması üzerine yük maliki, King Navigation Ltd. ait *M/V “Alpha Sun”* isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etmiştir. Mahkeme, her iki gemi ile birlikte “*Alpha Storm*” ve “*Alpha Sky*” isimli gemilerin Liberya’da ayrı bir şirket adına kayıtlı ise de, tümü için ortak adresin tescil edildiği, gemilerin tamamının aynı klaslama kuruluşu tarafından klaslandığı, aynı sorumluluk sigortacısı tarafından sigortalandığı, *King Navigation Ltd.* ile *Lone Eagle Shipping* şirketlerinin aynı kişi tarafından yönetildiği, her iki şirketin ortak temsilci tarafından temsil edildiği, gemilerden birinin borcu için diğeri üzerinde karşılıklı olarak ipotekler kurulduğu hususlarını dikkate alarak, *M/V “Alpha Sun”* isimli gemi hakkında ihtiyati haciz talebini kabul etmiştir. *King Navigation Ltd.* tarafından karar aleyhine kanun yoluna başvurulması üzerine yüksek mahkeme, başvuruyu, farklı tüzel kişiliklerin kötüye kullanılması halinde tüzel kişilik perdesinin aralanmasının mümkün olabileceği gerekçesiyle reddetmiştir¹⁷²⁸.

¹⁷²² Judgment of 1 June 1987, *La Concorde and Others v The Namaris Maritime and Vastseas Shipping Ltd.* (1989) DMF 642.

¹⁷²³ Judgment of 19 February 1988, *Mamitank Shipping Enterprises v Shell Française (The “Irini M”)* (1989) DMF 249.

¹⁷²⁴ Judgment of 30 June 1998, *Constance Navigation SA and Overseas Reefer Service SA v Compania Corunesa de Navegacion SA*, (1988) DMF 1035.

¹⁷²⁵ *Rederiet M.H. Simonsen APS v Magnifica Navigation Corp* (2001) DMF 1028.

¹⁷²⁶ Kararların değerlendirmesi için bkz. Berlingieri, C. I, s. 294 vd.

¹⁷²⁷ Karar için bkz. Berlingieri, C. I, s. 292. Ayrıca bkz. Atamer, C. IV, s. 190, 191.

¹⁷²⁸ Belçika hukukundaki 10 Kasım 2011 tarihli “*İbn Khaldoun*” kararı ile 27 Haziran 2011 tarihli “*Atlantic Galaxy*” kararları da, tüzel kişilik perdesinin aralanması bakımından önemli örneklerdir. Kararlar için bkz. Berlingieri, C. I, s. 292

Türk hukukunda gerek tüzel kişiliğin doğrudan gerekse çapraz aralanması hususunda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Hukukumuzda tüzel kişilik perdesinin aralanması konusuna oldukça mesafeli yaklaşıldığı, bu kavrama mahkeme kararlarında çok sınırlı uygulama alanı tanındığı görülmektedir¹⁷²⁹. Esasen daha önce de belirtildiği üzere özellikle deniz ticareti uygulamasında aynı ekonomik birlik içerisinde yer almasına rağmen, şirket tüzel kişiliğine dayanılarak ve bu tüzel kişilik kullanılarak sorumluluktan kurtulmak, büyük adaletsizliklere ve hakkaniyete aykırı sonuçların doğmasına yol açmaktadır. Kanaatimizce kanunda bu konuda açıklık bulunmasa da, TMK m. 2 hükmü çerçevesinde, gerektiği hallerde ve özellikle tüzel kişilik kurumunun açık bir şekilde kötüye kullanılması durumunda, tüzel kişilik perdesinin çapraz aralanmasına imkân tanınmalıdır.

Gerçekten de TMK m. 2 hükmü uyarınca herkes, haklarını kullanırken ve borçlarını yerine getirirken dürüstlük kurallarına uymak zorundadır. Bir hakkın açıkça kötüye kullanılmasını hukuk düzeni korumaz. Her ne kadar farklı tüzel kişilik altında faaliyet gösterilmesi hukuk düzeni tarafından yasaklanmasa, bu husus hukukun tanıdığı bir hak olsa da, diğer tüm haklar gibi bu hakkın da dürüstlük kuralına uygun kullanılması gerekir. Uygulamada yaygın olduğu şekilde “bir gemi – bir şirket” (“*one ship - one company*”) yapılanmasına Türk hukukunda bir engel bulunmamaktadır. Ancak bu yapılanma, geminin yol açtığı zararlardan dolayı aynı grup içerisinde diğer gemilerin sorumluluğuna gidilmesini engellemek, yani alacaklıya zarar vermek kastıyla oluşturulmuşsa, bu durumda deniz alacağının takibinin güvencesini teşkil etmek bakımından aynı grup içerisindeki farklı şirkete ait (kardeş) geminin ihtiyaten haczi mümkün olmalıdır.

Bununla birlikte “bir gemi – bir şirket” (“*one ship - one company*”) yapılanmasının olduğu her durumda tüzel kişilik perdesinin çapraz aralanması yoluyla kardeş geminin ihtiyati haczine karar verilmemesi gerekir.

Kanaatimizce mahkemece tüzel kişilik perdesinin çapraz aralanmasına karar verilirken, borçlunun alacaklıya zarar verme kastının olup olmadığının da ayrıca

¹⁷²⁹ Bu konuda kapsamlı açıklamalar için bkz. yuk. İkinci Bölüm, III, C, 2, c, bb, bbb.

araştırılmalıdır¹⁷³⁰. Bu araştırmada her gemi için ayrı bir şirket kurulmasına hukukun cevaz verdiği her zaman göz önünde bulundurulmalı, sırf birden fazla şirketin olması ihtiyati haciz için yeterli sebep olarak görülmemelidir. Aksi halde deniz ticaretinin olağan akışına yargı yoluyla gereksiz ve ölçüsüz müdahale edilmiş olur.

Bununla birlikte borçlunun alacaklıya zarar verme kastı araştırılırken ihtiyati haciz yargılamasının niteliği de göz önünde bulundurularak bu konuda kesin bir kanaate varılması da beklenmemelidir. Burada sicile kayıtlı malikin gerçek maliki gizlemek amacıyla hareket ettiği konusunda “gerçek bir olasılık” olması hususunda kanaatin oluşması gerekmektedir¹⁷³¹. Aksi halde ihtiyati haciz yargılamasının sınırları aşılmış olur. Borçlunun aldatma niyeti onun iç alemine ilişkin derunî bir unsur olduğundan genel geçer ölçüler koymak mümkün değildir. Burada borçlunun dış aleme yansıyan davranışları ölçü olarak kabul edilmelidir. Bu niyet tespit edilirken özellikle genel hayat tecrübelerinden hareket edilerek sonuca varılmalıdır. Dolayısıyla her bir somut olay açısından mahkemece TMK m. 2 hükmü çerçevesinde borçlunun dürüstlük kuralına uygun hareket edilip edilmediği değerlendirilecektir¹⁷³². Şüphesiz bu değerlendirme yapılırken deniz alacaklısının bu konuda sunduğu deliller hareket noktasını oluşturacaktır.

¹⁷³⁰ Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 130. Nitekim “*The Maritime Trader*” kararında tüzel kişilik perdesinin aralanması bakımından hâkimin takdir yetkisini, yalnızca, geminin maliki (yasal olarak bu şekilde tescil edilmiş) olan şirketin gemiyi alacağa güvence teşkil etmekten veya bir hükmü yerine getirmek için satılmaktan uzak tutmak için bir araç olarak kurulmuş olduğuna dair gerçek bir olasılık varsa kullanması gerektiğine işaret edilmiştir. *The Maritime Trader* [1981] 2 Lloyd's Rep. 153. Kararın değerlendirilmesi için ayrıca bkz. Hill, **Maritime Law**, s. 110. Aldatma kastının aranması gerektiği yönünde ayrıca bkz. “*The Evpo Agnic*” (C.A.), [1988] 2 Lloyd's Rep, s. 411.

¹⁷³¹ “*The Maritime Trader*” [1981] 2 Lloyd's Rep. 153.

¹⁷³² Örneğin deniz alacağının doğumundan sonra geminin mülkiyetinin devredilmesi ve böylelikle geminin ihtiyati haczine engel olunmaya çalışılması, TMK m. 2 hükmüne aykırı hareket edildiği konusunda önemli bir işaret olabilir.

III. İHTİYATİ HACİZ KARARININ HÜKMÜ

A. Geçici Hukuki Koruma Olması

İhtiyati haciz kararının icrası ile birlikte borçlunun gemi üzerindeki tasarruf yetkisi kısıtlanır¹⁷³³. Borçlunun gemi üzerindeki tasarruf yetkisi sınırlandığı için alacaklının zararına yapılan işlemler, deniz alacaklısının haklarını etkilediği ölçüde geçersizdir. Bu kapsamda TTK m. 1366/4 hükmünde gemi siciline yapılacak bildirim ile geminin ihtiyaten haczedildiğine ilişkin aleniyet sağlanmaktadır (İİK m. 23/2 hükmünün atfıyla TTK m. 977)¹⁷³⁴. Görüldüğü üzere ihtiyati haczin borçlunun tasarruf yetkisi üzerinde doğurduğu etki, kesin hacizden farksızdır¹⁷³⁵.

İhtiyati haciz bu yönüyle kesin hacizle benzerlik arz etmekte ise de, amaçları bakımından kesin hacizden tamamen farklıdır. Zira kesin hacizde amaçlanan alacaklının tatmin edilmesidir. Gerçekten de kesin hacze konu teşkil eden gemi, alacaklının satış talebi üzerine, şartları oluşmuşsa satılacak, satış bedelinden de deniz alacağı ödenerek alacaklı tatmin edilecektir. Oysaki ihtiyati hacizde amaç, alacaklının tatmin edilmesi olmayıp¹⁷³⁶, deniz alacağının takibinin güvence altına alınmasıdır. Dolayısıyla ihtiyati haciz, alacağın takibini güvenceye alan bir teminat niteliğindedir¹⁷³⁷.

Deniz alacaklısının alacağı rehinle teminat altına alınmamışsa, ihtiyati haciz kararı ile birlikte alacaklının gemi üzerinde aynî bir teminat elde edebilmesi mümkün değildir. Bu kapsamda ihtiyati hacze konu gemi üzerinde sahip olunan deniz alacağının üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesine olanak yoktur.

¹⁷³³ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 733; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55; Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 351; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 555; Yıldırım / Yıldırım, s. 408.

¹⁷³⁴ Atamer, **C. IV**, s. 60, 61.

¹⁷³⁵ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 733; Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 351.

¹⁷³⁶ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 734; Üstündağ, **İcra**, s. 423; Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 554.

¹⁷³⁷ Akyazan, s. 5; Üstündağ, **İcra**, s. 423; Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 351; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 289; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 555; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3938.

Deniz alacağına sahip alacaklının kural olarak ihtiyaten haczedilen geminin satılmasını talep edebilmesi de mümkün değildir. Zira ihtiyati haciz, kesin hacizden farklı olarak alacaklıya satış yetkisi vermez¹⁷³⁸. Bununla birlikte, ihtiyaten haczedilen geminin değeri hızla düşer veya korunması fazla masraflı olur, özellikle de yeni gemi alacaklarının doğmasına veya sayılarının artmasına yol açarsa, icra müdürü veya alacaklı, ihtiyaten (veya kesin olarak) haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir (TTK m. 1386/2)¹⁷³⁹. Dolayısıyla vaktinden evvel satışı gerektirecek bir durum olmadıkça, ihtiyaten haczedilen gemilerin satışı talep edilemez.

Sonuç olarak, ihtiyati haciz birçok açıdan kesin hacze benzemekte ise de, temel işlevi, deniz alacağına sahip alacaklının alacağının takibini güvence altına almaktadır. Bu nedenle de ihtiyati haciz geçici hukuki koruma olarak karşımıza çıkar.

B. Alacağın Muaccel Hale Gelmesi

İhtiyati haciz kararının, deniz alacağının muaccel olması halinde verileceği, kural olarak muaccel olmayan alacaklar bakımından ihtiyati haciz kararı verilmesinin mümkün olmadığı, bununla birlikte TTK m. 1353/5 hükmü çerçevesinde vadesi gelmemiş deniz alacaklarında, İİK m. 257/2’de öngörülen şartlar gerçekleştiği takdirde geminin ihtiyati haczinin istenebileceği yukarıda incelendi¹⁷⁴⁰.

¹⁷³⁸ Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 351; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 494.

¹⁷³⁹ Bu konuda kapsamlı açıklama için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 339. “İhtiyaten haczedilen bir geminin muhafaza masrafları yüksektir. Ayrıca geminin ihtiyati haciz altında bulunduğu sürede, Tasarının 1320 nci maddesinin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentleri uyarınca yeni gemi alacaklarının doğması ihtimali bulunmaktadır. Bütün bu hallerde, bir yandan cebri satış sonucu elde edilecek hasılatın azalması, diğer yandan da paylaştırmaya katılacak alacaklıların artması rizikoları doğmaktadır. İhtiyaten haczedilen malların vaktinden evvel satışı, 2004 sayılı Kanunun 108 inci maddesinin atfı dolayısıyla 113 üncü maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen hâl ile sınırlı tutulmuştur. Oysa ihtiyaten veya icraen haczedilmiş her gemi için, 2004 sayılı Kanunun 113 üncü maddesinde sayılan ve ayrıca yeni kanuni rehinlerin doğması ihtimali bulunan bütün hallerde, vaktinden evvel satış zarureti bulunmaktadır. Böyle bir satış hem geminin malikinin hem de alacaklıların menfaatine olacaktır. Bu sebeplerle, Tasarının 1386 ncı maddesinin ilk iki fıkrasında vaktinden evvel satış gemiler için özel olarak düzenlenmiştir.” TTK m. 1386 Hükümet gerekçesi. Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 494.

¹⁷⁴⁰ Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, C, 3.

İhtiyati haczin icrasının doğurduğu hükümlerden biri de, İİK m. 257/2 hükmünde belirtilen sebeplere dayanarak henüz muaccel olmamış bir deniz alacağı için ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, kararın icrası ile alacağın muaccel hale gelmesidir (TTK m. 1351 atfıyla İİK m. 257/3)¹⁷⁴¹. Burada ihtiyati haciz kararı ile deniz alacağının muaccel hale gelmesi, deniz alacağından sorumlu olan kişi bakımından söz konusu olur. Dolayısıyla buradaki muaccel hale gelme şeklindeki etki, sınırlı etki olup, diğer borçlulara ve kefillere bu yönde bir etki doğurmaz¹⁷⁴².

İhtiyati haczin alacağı muaccel hale getirmesi için sadece ihtiyati haciz kararı verilmesi yeterli değildir. Ayrıca bu ihtiyati haciz kararının icra edilmesi de gereklidir. Zira İİK m. 257/3 hükmünde açıkça ihtiyati haciz konulmasından bahsedilmektedir¹⁷⁴³.

C. Haciz Yeri Mahkemesinin veya İcra Dairesinin Yetkili Kabul Edilmesi (“Forum Arresti”)

İhtiyati haczin bir diğer hükmü de, haciz yeri mahkemesinin veya haczi uygulayan icra dairesinin alacağın esas hakkında yetki kazanmasıdır (“*forum arresti*”)¹⁷⁴⁴. Nitekim TTK m. 1359 hükmü uyarınca, TTK’nın 1354 ve 1355 inci maddeleri uyarınca deniz alacakları hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olan mahkeme, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında; ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi de icra takibi hakkında yetkilidir¹⁷⁴⁵.

¹⁷⁴¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1039; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1119.

¹⁷⁴² Üstündağ, **İcra**, s. 408; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 290.

¹⁷⁴³ Aynı yönde bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 408; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 290; Kuru, **El Kitabı**, s. 1039; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 52.

¹⁷⁴⁴ Bu husus 1952 Brüksel Konvansiyonu’nun hazırlık sürecinde tartışılmıştır. İskandinav ülkeleri ve İngiltere, haciz yeri mahkemesinin esas dava hakkında yetkili olmasını talep etmişler, fakat Fransa, kural olarak “forum arresti”nin kabulüne karşı çıkmıştır. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 60 vd., 186, dn. 1. İhtiyati haczin davanın esasına ilişkin yetkili mahkeme tesis etmesi fonksiyonu bakımından bkz. Ruiz Abou –Nigm, s. 173 vd.; Gaskell / Shaw, s. 472, 474. İngiliz hukukunda yargı yetkisinin ne zaman tesis edilmiş olacağına ilişkin tartışmalar için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 105, 106.

¹⁷⁴⁵ Yıldırım / Yıldırım, s. 395. Hüküm 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 7/1. maddesinden alınmıştır: “*The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree*

Bu hüküm çerçevesinde “*forum arresti*” iki şekilde söz konusu olabilir. Bunlardan birincisi, alacağın esas hakkında Türkiye’de yetkili mahkemenin veya icra dairesinin olmaması halidir. Bu ihtimalde ihtiyati haciz kararı veren mahkeme ya da ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi, tamamlayıcı işlemler konusunda yetkili olacaktır. İkinci ihtimal ise, Türkiye’de yetkili mahkeme ya da icra dairesi olmakla birlikte, bunlara ek olarak, ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin ya da kararı uygulayan icra dairesinin alacağın esas hakkında yapılacak tamamlayıcı işlemler bakımından yetkili olmasıdır. Bu halde yetki kuralı, “seçimlik yetki” niteliğindedir¹⁷⁴⁶.

İlk ihtimalde “*forum arresti*”nin yetkisi daha büyük öneme sahiptir. Zira bu halde, kararlar birlikte alacağın esasına ilişkin yetkili mahkeme, kararın icrası ile birlikte de yetkili icra dairesi yaratılmış olur¹⁷⁴⁷. Böylelikle alacağın esas bakımından Türkiye’de yetkili mahkeme ya da icra dairesi olmasa dahi, alacaklı ihtiyati haczin tamamlanmasını Türkiye’de sağlama imkânını elde etmiş olacaktır. Yani alacaklı karardan kısa bir süre sonra ihtiyati haczin tamamlanması sürecini Türkiye’de başlatabilecektir¹⁷⁴⁸. Şüphesiz bu yetkinin kazanılabilmesi için taraflarca deniz alacağının esasına ilişkin olarak geçerli bir yetki veya tahkim sözleşmesi yapmamış olması gerekir.

D. Hacze İştirak

1. Genel Olarak

İhtiyati hacizde, tıpkı kesin hacizde olduğu gibi, alacaklının kural olarak bir rüçhan hakkı bulunmamaktadır (İİK m. 268/3)¹⁷⁴⁹. Bu nedenle başka alacaklıların da

or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.” = “İhtiyati haczin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın verildiği Devletin Mahkemeleri davanın esas hakkında karar vermeye yetkilidir; meğerki taraflar, uyuşmazlığın, yargı yetkisini kabul eden başka bir Devletin Mahkemesinde veya tahkimde görülmesini geçerli bir şekilde kararlaştıracak veya kararlaştırmış olsun.” Tercüme için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 743. Bu konuda detaylı bilgi için ayrıca bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 80 vd.; Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.21; Gaskell / Shaw, s. 482.

¹⁷⁴⁶ Bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, VI, B, 2, a.

¹⁷⁴⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 60.

¹⁷⁴⁸ Bu imkânın faydalı olduğu kadar, alacaklının kendisi için en müsait yerde dava açabilme imkânını elde etmesi nedeniyle sakıncalı olduğu yönünde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 61.

¹⁷⁴⁹ Yargıtay 23. HD., E. 2012/458 K. 2012/1787 T. 08.03.2012; Yargıtay 23. HD., E. 2011/1021 K. 2011/468 T. 20.09.2011 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.02.2022. Ayrıca bkz. Üstündağ **İcra**, s.

ihtiyati hacze konu mal üzerinde kesin ya da ihtiyati haciz koydurmaları mümkündür. Böyle bir durumda haciz konusu malın bedeli bütün alacaklıların alacağını karşılamazsa, hacze iştirak sorunu gündeme gelecektir¹⁷⁵⁰. İhtiyati haciz sahibi alacaklının hacze iştirakinin nasıl olacağı konusu İİK m. 268 hükmünde düzenlenmiştir¹⁷⁵¹. Bu düzenlemeye göre, ihtiyaten haczedilen mallar, ihtiyati haciz kesin hacze dönüşmeden önce diğer bir alacaklı tarafından İİK veya diğer kanunlara göre haczedilirse, ihtiyati haciz sahibi alacaklı, bu hacze İİK m. 100 hükmünde öngörülen şartlar dairesinde kendiliğinden ve geçici olarak iştirak eder¹⁷⁵². İştirak için sadece ihtiyati haciz kararı verilmesi yeterli değildir. Ayrıca bu ihtiyati haciz kararının icra edilmesi de gereklidir¹⁷⁵³. Rehinden önce ihtiyati veya icrai haciz bulunması halinde, âmme alacağı dâhil hiçbir haciz rehinden önceki hacze iştirak edemez¹⁷⁵⁴.

Dolayısıyla genel ihtiyati haciz bakımından hacze iştirak konusunda yukarıda belirtilen İİK m. 268 hükmü esas alınacaktır¹⁷⁵⁵. Buna karşılık ihtiyati haczin

407; Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3938. Bununla birlikte genel icra hukukunda alacaklının yaptığı ihtiyati haciz giderleri için malın satış bedelinde rüçhan hakkı mevcuttur (İİK m. 268/3). Dolayısıyla ihtiyati haciz sahibi alacaklı İİK m. 100 hükmünde öngörülen şartlar gerçekleşmemesi nedeniyle kesin hacze iştirak edemese dahi, ihtiyati hacze konu malların satılması halinde, satış tutarından ihtiyati haciz için yaptığı giderleri öncelikle alır (İİK m. 268/2). Kuru, **El Kitabı**, s. 1060, dn. 117; Üstündağ, **İcra**, s. 424. Hükmün kapsamına ihtiyati haciz kararı almak için yapılan masraf yanında ihtiyati haczin icrası için yapılan masraflar da girmektedir. Bununla birlikte ihtiyati haczi tamamlamak için yapılan masraflar bu kapsamda değildir. Zira alacaklının alacağına ulaşmak için bu yollara başvurusu olağandır. Akyazan, s. 85; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 297, 298. Böyle bir düzenleme yapılmasının sebebi, ihtiyati haciz sahibi alacaklının diğer alacaklılardan daha fazla bir çaba göstererek malların borçlunun malvarlığından çıkmasına engel olmaktır. Bu konuda bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 231; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 297, 299. Belirtelim ki gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu hükmün uygulanmasına imkân bulunmamaktadır. Zira aşağıda görüleceği üzere gemilerin cebri satışları sonucunda oluşturulacak sıra cetveli bakımından TTK m. 1389 ilâ 1397 hükümleri esas alınacaktır.

¹⁷⁵⁰ Talih Uyar, “Hacze Âdi (Takipli) Katılma (İİK m. 100)”, **TBB Dergisi**, Sayı 66, 2006, s. 352.

¹⁷⁵¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1244; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4116 vd.; Adnan Deynekli, “Sıra Cetveli İle İlgili Sorunlar”, **Bankacılar Dergisi**, Sayı 67, 2008, s. 31 vd. Bu konuda detaylı bilgi için ayrıca bkz. Akyazan, s. 58 vd.

¹⁷⁵² Deynekli, s. 32.

¹⁷⁵³ Ayrıca İİK’nın 265. maddesinde öngörülen sebeplerle itiraz üzerine veya İİK’nın 266. maddesine göre teminat karşılığında kaldırılan ihtiyati haczin ilk hacze iştiraki mümkün değildir. Deynekli, s. 31, 32.

¹⁷⁵⁴ Genel bütçeye gelir kaydedilen vergi, resim, harç ile vergi cezaları ve bunlara bağlı zam ve faizler için tatbik edilen hacizlerde bu hüküm uygulanmaz (6183 sayılı 21.07.1953 tarihli Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun, m. 21/1, c. son).

¹⁷⁵⁵ Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1060 vd.; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 298 vd.; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4116 vd.; Deynekli, s. 31 vd.

konusunu gemi oluşturduğunda, hacze iştirak bakımından kural olarak aşağıda incelenecek olan TTK m. 1370/3 hükmü göz önünde bulundurulacaktır.

2. Gemilerin İhtiyati Haczinde Hacze İştirak

a. Hacze İştirak Şartları

Gemilerin cebri satışlarında paylaştırma kuralları ile oluşturulacak sıra cetveli bakımından, İİK m. 206'ya atıf yapan İİK m. 140/2 ve 3 hükümlerini yerine, İİK m. 144/a/1¹⁷⁵⁶'e göre TTK'nın 1389 ilâ 1397 hükümleri uygulanır¹⁷⁵⁷. Dolayısıyla deniz ticaretinden doğan çok sayıda değişik aynî ve şahsi hak ve alacak göz önünde bulundurularak gemiler bakımından sıra cetveline ilişkin özel düzenleme yapılmıştır¹⁷⁵⁸.

Gemilerin cebri satışlarında oluşturacak sıra cetveli bakımından yaratılan sistem nedeniyle, İİK m. 268 atfıyla uygulama alanı bulan İİK m. 100 ve 101'deki hacze iştirak usulünün, gemiler için öngörülen sıra cetveli sistemi ile bağdaşmayacağı belirtilmektedir¹⁷⁵⁹. Bu nedenle TTK m. 1370/3 hükmünde hacze iştirak bakımından özel düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre, ihtiyati haczin devamı için açılan davanın sonunda, teminatın alacaklıya ödenmesine karar verilse bile, teminat olarak yatırılan para icra veznesinden çekilene kadar diğer deniz alacaklıları, TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısım hükümlerine göre hacze katılabilir. Dolayısıyla bu hükümle diğer deniz alacaklılarının, İİK m. 100 ve 101'in uygulanmasına müracaat etmeden, gemiler için kabul edilmiş sıra cetveli hükümlerine göre hacze iştirak etmelerinin sağlanması amaçlanmıştır¹⁷⁶⁰.

¹⁷⁵⁶ “Paranın paylaştırılmasına ilişkin hükümler, gemilerin satışı hâlinde de uygulanır. Şu kadar ki, 140 ıncı madde uyarınca yapılacak sıra cetveli, bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın, bütün gemiler hakkında Türk Ticaret Kanununun 1389 ilâ 1397 nci maddesi hükümlerine tâbidir.”

¹⁷⁵⁷ Bu konuda kapsamlı bilgi için bkz. Atamer, C. IV, s. 362 vd. Ayrıca bkz. Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

¹⁷⁵⁸ Yıldırım / Yıldırım, s. 392.

¹⁷⁵⁹ Atamer, C. IV, s. 261.

¹⁷⁶⁰ Özekes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 569; Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*, “Onbeş Adet Çözümlü Olaylar Eki ile”, 1. Bası, İstanbul 2020, s. 350; Muşul, C. I, s. 569, 570. Nitekim hükümde yer alan “bu Kısım hükümlerine göre” ifadesi, İİK m. 100, 101 ve 268 hükümleri yerine, TTK'daki özel düzenlemelerin esas alınacağına vurgu yapmaktadır. Bu konuda bkz. Atamer, C. IV, s. 261.

Gemilerde hacze iştirake ilişkin hükümde öngörülen teminat, TTK m. 1370/1 hükmünde belirtilen ve geminin değerine karşılık gelen teminatı ifade eder¹⁷⁶¹. Bu teminatın deniz alacaklısına ödenmesine karar verilse dahi, bu karar hacze iştirak kurallarının işletilmesine engel teşkil etmeyecektir¹⁷⁶². Dolayısıyla deniz alacağının esası hakkında açılan davada mahkemece teminatın alacaklıya ödenmesine karar verilse dahi, teminat olarak yatırılan para icra veznesinden çekilene kadar diğer deniz alacaklılarının bu alacak üzerinde hacze iştirak etmeleri mümkündür¹⁷⁶³.

Gemilerde hacze iştirak bakımından İİK m. 100 hükmü dikkate alınmayacağı için hükümde öngörülen kesitlere uyulmaması, hacze iştirake engel teşkil etmez¹⁷⁶⁴. Bu nedenle gemi üzerinde konulmuş hacze iştirak etmek isteyen alacaklının ilk haczi koyduran alacaklıya göre öncelikli olması zorunlu değildir¹⁷⁶⁵. Bunun gibi gemilerin haczine iştirak bakımından belge ile ispat şartı da aranmaz¹⁷⁶⁶. Zira burada öncelik şartı söz konusu olmadığı için alacaklının önceliği ispat etmesini zorunlu kılan belgeden de söz edilemez.

Dolayısıyla deniz alacaklısı öncelik ve bu önceliği belge ile ispat şartına tabi olmaksızın gemilerin haczine iştirak edebilir. Bu iştirak bakımından aranılacak husus,

¹⁷⁶¹ Atamer, C. IV, s. 260. Bu konuda ayrıca bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, V, D, 2.

¹⁷⁶² Hükümün hacze iştiraki engellemeye yönelik mahkeme kararları ve icra dairesi işlemleri için önlem alınmak amacıyla getirildiği yönünde bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 569.

¹⁷⁶³ Şüphesiz buradaki iştirak da genel icra hukukundaki iştirake olduğu şekilde geçici niteliktedir. İhtiyati haciz kaldırılırsa veya hükümsüz kalırsa, hacze geçici iştirak hakkı da kalkar. Genel icra hukuku bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1061.

¹⁷⁶⁴ Atamer, C. IV, s. 261. Bkz. TTK 1370 Hükümet Gerekçesi.

¹⁷⁶⁵ Gerçekten de İİK m. 100 hükmü uyarınca hacze iştirak için hacze iştirak etmek isteyen alacaklının ilk haciz koyduran alacaklıya göre öncelikli olması aranmıştır. Buna göre, ilk haciz sahibi alacaklının takibi ilamsız takip ise, alacak, onun takip talebinden önce doğmuş olmalı; bu alacaklının takibi ilamlı takip ise, alacak ilamın verildiği davanın açıldığı tarihten önce doğmuş olmalıdır. Bu konuda bkz. Akyazan, s. 67; Üstündağ, **İcra**, s. 229, 230; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 430; Kuru, **El Kitabı**, s. 533; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 181 vd.; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 193 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 358, 359; Yıldırım / Yıldırım, s. 246; Muşul, C. I, s. 748 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 239 vd.

¹⁷⁶⁶ Bununla birlikte genel icra hukukunda alacaklının öncelik şartını İİK'da sınırlı olarak sayılan belgelerle ispat etmesi gerekir. Bu belgeler İİK m. 100'de belirtilen takip veya davadan önce yapılmış icra takibi üzerine alınmış bir aciz vesikası, takip veya davadan önce açılmış bir dava sonucu alınmış ilam, takip veya davadan önceki tarihli resmi ya da tarih ve imzası tasdikli senet veya takip veya davadan önceki tarihli resmi dairelerin veya yetkili makamların yetkileri dâhilinde ve usulüne göre verdikleri makbuz veya belgelerdir. Bu belgeler arasına rehin açığı belgesinin de dahil edilmesi gerektiği yönünde bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 195; Kuru, **El Kitabı**, s. 534.

alacaklının (ihtiyati) haciz yetkisine sahip olması ve TTK m.1370/3 hükmünde öngörülen tutarın ilk haciz koyduran alacaklı tarafından icra veznesinden çekilmemesidir.

Bunun gibi gemilerin ihtiyati haczinde iştirak bakımından İİK m. 100 hükmüne atıf yapılmaması nedeniyle, gemiler bakımından “iştirak dereceleri”nden de söz edilemeyecektir. Gerçekten de genel icra hukukunda ihtiyati hacze iştirak bakımından İİK m. 268 çerçevesinde nedeniyle uygulama alanı bulan¹⁷⁶⁷ İİK m. 100 hükmünde, iştirak halinde aynı derecedeki alacaklılar bakımından iştirak esas alınmış, bunların dışındaki alacaklıların ancak önceki dereceden artacak bedeller için hacze iştirak edebilecekleri kabul etmiştir¹⁷⁶⁸. Dolayısıyla gemiler bakımından herhangi bir iştirak derecesi öngörülmezsizin ya da öncelik veya belge ile ispat şartı aranmaksızın TTK m.1370/3 hükmü çerçevesinde iştirak yolu açılmıştır.

Anılan hükümde teminat tutarının icra veznesinden çekilmesine karar ihtiyati hacze iştirak edilebileceği düzenlenmiş olmakla birlikte, alacaklı tarafından teminat yatırılmaması halinde nasıl bir yol izleneceği hükme bağlanmamıştır. Gerçekten de geminin haczi üzerine, alacaklı tarafından teminat yatırılmaması veya kesin haciz yetkisine sahip alacaklının talebi üzerine geminin satılması halinde de TTK m. 1370/3 hükmünün işletilip işletilmeyeceği açık değildir. Sözgelimi alacaklının hiç teminat yatırmaması ya da gemi değerini depo etmek yerine gemi değerini karşılayacak taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya itibarlı bir banka kefaleti depo etmesi halinde de bu hükmün uygulanıp uygulanmayacağı sorgulanabilir. Bu kapsamda hükmün geminin serbest bırakılması için nakdi teminat yatırılması haline münhasır olduğu, bu durum dışında TTK m. 1351 uyarınca İİK m. 100 hükmünün dikkate alınacağı

¹⁷⁶⁷ İİK'nın 268. maddesinde 4949 sayılı Kanunla değişiklik yapılmadan önce İİK'nın 100. maddesine atıf yapılmamaktaydı. Bu nedenle önceki yasa döneminde derece prensibinin ihtiyati haciz bakımından uygulanması mümkün değildi.

¹⁷⁶⁸ Nitekim *Deynekli*, İİK'nın 100. maddesindeki sistemi ifade eden belki de en önemli kavramın aynı derecede hacze iştirak edebilecek alacaklılar nitelemesindeki “derece” kavramı olduğuna işaret etmekte, sıra kavramının bu dereceler içinde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. *Yazar*'a göre sıra cetveli düzenlemekle yetkili icra dairesi aynı derece içinde yer alacak alacaklıları 1. derece ve devam eden derecelere göre gruplandırır. *Deynekli*, s. 29. Ayrıca bkz. *Uyar*, **Katılma**, s. 359.

savunulabileceği gibi, fıkranın gemi haczine iştirake ilişkin tüm ihtimalleri düzenlendiği ileri sürülebilir.

Doktrinde *Atamer*'e göre, hacze iştirak hakkındaki genel hükümler (İİK m. 100, 101 ve 268/1), gemilerin ihtiyati haczinde dikkate alınmaz¹⁷⁶⁹. *Yazar* gemilere ilişkin paylaşırma ve sıra cetveli bakımından TTK'nın 1389 vd. hükümlerinde özel düzenleme yapıldığı, burada İİK m. 260 hükmünün uygulanmaması nedeniyle İİK m. 100, 101 ve 268 hükümlerinin bu düzenleme ile bağdaşmayacağı kanaatindedir.

Özekes de alacağın niteliğinden yola çıkarak İİK m. 100 hükmünün, ancak deniz alacağı niteliğinde olmayan alacaklar bakımından uygulanacağı, dolayısıyla bu alacaklar bakımından hacze iştirak konusunda İİK m. 100 ve 101 hükümlerine başvurulması gerektiği görüşündedir¹⁷⁷⁰.

Kanaatimizce her ne kadar hüküm lafzen değerlendirildiğinde, hükmün uygulama alanının sadece gemi değerinin nakden depo edilmesi ile sınırlı olduğu anlaşılmakta ise de, gemi haczine iştirak bakımından bütünlük sağlanması açısından, hükmü, gemilerin hacze konu edildiği (geminin cebri icra yoluyla satılması hali de dâhil) tüm haller bakımından uygulamak uygun olur. Dolayısıyla paylaştırmaya esas değer, TTK m. 1370/1 hükmünde belirtilen teminatlar veya geminin cebri satışı sonucunda elde edilecek satış bedeli de olsa, hacze iştirak mümkün olmalıdır. Bununla birlikte 6762 sayılı TTK m. 948 hükmünde öngörülen deniz servetiyle sınırlı sorumluluk terk edildiğinden¹⁷⁷¹, geminin satışı sonucu alacağına kavuşamayan alacaklıların, (TTK m. 1370/5 hükmü çerçevesinde fon tesis edilmediği sürece) borçlunun diğer malvarlığına başvurması mümkündür. İşte bu malvarlığı bakımından TTK m. 1389 vd. maddeleri işletilmeyeceği için, bu alacaklar bakımından İİK m. 100 hükmü çerçevesinde hacze iştirak mümkün olabilecektir.

¹⁷⁶⁹ *Atamer*, C. IV, s. 260, 335. *Yazar* ancak gemi satışı sonucu alacağına kavuşamayan alacaklıların borçlunun gemi dışındaki diğer malvarlığına başvurulması üzerine İİK m. 100 hükmü çerçevesinde hacze iştirak edilebileceği görüşündedir. Bkz. *Atamer*, C. IV, s. 363.

¹⁷⁷⁰ *Özekes* ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 569.

¹⁷⁷¹ *Sözer*, C. I, s. 255.

İhtiyati haciz sahibi alacaklının gemi üzerinde satış isteme yetkisi olmadığı için ihtiyati hacze iştirak ile ihtiyati haciz sahibinin kesin hacze iştiraki bakımından çeşitli ihtimallerle karşılaşılabılır.

İhtiyati haciz kesin hacze dönüşmeden önce, ihtiyaten haczedilen gemi, borçlunun başka bir alacaklısı tarafından kesin olarak haczedilirse, ihtiyati haciz sahibi alacaklı, kesin hacze iştirak edebilir¹⁷⁷². Benzer durum, üzerinde kesin haciz bulunan geminin daha sonra ihtiyaten haczedilmesi halinde de söz konusudur. Her ne kadar bu ihtimalde İİK m. 268 hükmü çerçevesinde hacze iştirak mümkün değilse de¹⁷⁷³, TTK m. 1370/3 hükmü herhangi bir sınırlama öngörmediği için, ihtiyati haciz sahibi alacaklının kesin hacze iştirak edebilmesine engel olmadığı kanaatindeyiz. Aynı durum ihtiyaten haczedilen geminin, bu ihtiyati haciz kesin hacze dönüşmeden önce başka bir alacaklı tarafından ihtiyaten haczedilmesi halinde de söz konusudur. Bu durumda hangi ihtiyati haciz önce kesinleşirse¹⁷⁷⁴, diğeri bu kesinleşen hacze iştirak eder. Böyle bir durumda kesinleşen hacze konu deniz alacağı sıra cetvelinde öncelikliyse, bu alacak ödenecek ve bakiye sonraki derecelere ayrılacaktır. Buna karşılık öncelikli deniz alacağı için ihtiyati haciz kararı alınmışsa, onun alacağını karşılayacak kadar bir para ayrılacak, bakiyeden kesinleşen hacze konu alacaklar ödenecektir¹⁷⁷⁵.

Son olarak hacze iştirak için talep şartının aranıp aranmayacağı hususunun üzerinde durulması gerekir. Genel icra hukukunda kesin hacze iştirak bakımından talep şartı aranmasına karşılık, ihtiyati haczin iştirakinde İİK m. 268 hükmü

¹⁷⁷² Genel icra hukuku bakımından bu iştirak için İİK m. 100 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi gerekir: “Mahkemece, iddia, savunma ve dosya kapsamına göre; kesin hacizden önce alınmış, ihtiyati haciz kararına göre ihtiyaten haciz yapan alacaklının kesin hacze iştirakinin İİK’nın 100. maddesindeki şartlar dahilinde olması gerektiği, Yargıtay içtihatlarında da açıkça belirtildiği üzere, kesin hacizden sonra konulan ihtiyati haczin, kesin hacze iştirak edemeyeceği gerekçesiyle, şikayetin reddine karar verilmiştir.” Yargıtay 23. HD., E. 2014/4833 K. 2015/3431 T. 7.5.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 22.02.2022. Ayrıca bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1060, 1061; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 299 vd.; Deynekli, s. 33.

¹⁷⁷³ Akyazan, s. 82; Kuru, **El Kitabı**, s. 1062; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 303; Deynekli, s. 34.

¹⁷⁷⁴ İhtiyati hacizlerin kesinleşmediği bir aşamada hacze iştirak mümkün olmaz. Zira hacze geçici iştirak için dahi en az bir kesin haczin bulunması gerekir. “İhtiyaten haczedilen bir mal, bu ihtiyati haciz kesin hale dönüşmeden başka bir alacaklı tarafından tekrar ihtiyaten haczedilirse, ikinci alacaklı birinci alacaklının ihtiyati haczine katılamaz.” Yargıtay 19. HD., 15.9.1992, 8466/3863. Karar için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 304.

¹⁷⁷⁵ Benzer değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 261.

çerçevesinde talep şartı aranmaz¹⁷⁷⁶. Gemilerin haczine iştirak bakımından TTK m. 1370/3 hükmünde bu konuda açıklık bulunmamaktadır. Bununla birlikte hüküm lafzen değerlendirildiğinde teminat olarak yatırılan para icra veznesinden çekilene kadar diğer deniz alacaklılarının hacze katılabileceğinden söz edilmiştir. Dolayısıyla bu hüküm karşısında, gemilerin haczinde hacze iştirak bakımından talep arandığı anlaşılmaktadır.

b. Hacze İştirak Usulü

Hacze iştirak, ilk haczin konulduğu icra takibinin yapıldığı icra dairesinden talep edilir. Yani, hacze iştirak şartlarının mevcut olup olmadığına karar verme yetkisi, ilk haczin konulduğu icra takibinin yapıldığı icra dairesine aittir. İhtiyati haciz kesin hacze dönüştükten sonra gemi üzerinde kesin haciz konulması halinde, ikinci deniz alacaklısı, ihtiyati haciz alacaklısının kesin haczine iştirak edeceği için, bu durumda ihtiyati haciz alacaklısının (kesin hacze dönüşmesi sonrasındaki) icra dairesinden hacze iştirak talep etmesi gerekir. İhtiyati haciz kesin hacze dönüştükten sonra ihtiyati haciz konulmuşsa, o zaman, ihtiyati haciz alacaklısı, birinci ihtiyati haciz alacaklısının kesin haczine iştirak edeceği için, bu alacaklının, kesin hacze dönüşen ilk ihtiyati haciz alacaklısının icra dairesinden hacze iştirak talep etmesi gerekir. Her iki alacak için gemi üzerinde ihtiyati haciz alınmışsa, hangi alacak önce kesin hacze dönüşürse, o alacağın takip edildiği icra dairesinden hacze iştirak talep edilebilir.

Hacze iştirak talebi üzerine yetkili icra dairesi, hacze iştirak şartlarının mevcut olup olmadığını inceleyerek, hacze iştirak talebi kabul veya reddeder. İcra müdürünün talebin reddi kararı üzerine iştirak talebinde bulunan alacaklı, bu talebin kabulü halinde ilk haciz sahibi alacaklı, söz konusu karara karşı şikâyet yoluna başvurabilir¹⁷⁷⁷. İcra mahkemesinin bu şikâyet üzerine verdiği kararlara karşı, geminin kıymetinin istinaf sınırını geçmesi halinde istinaf yoluna başvurulması mümkündür.

¹⁷⁷⁶ Nitekim İİK m. 268/1 hükmünde ihtiyati haciz sahibi alacaklının “kendiliğinden” hacze iştirak edeceği düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. Uyar, **Katılma**, s. 366; Deynekli, s. 31.

¹⁷⁷⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 537.

Hacze iştirak üzerine TTK m. 1370/1 hükmü çerçevesinde verilen güvence artık tüm alacakları karşılamazsa, TTK m. 1375/1 ve 2 hükümleri çerçevesinde gemi üzerinden yeniden ihtiyati haciz talep edilebilir¹⁷⁷⁸.

IV. YENİDEN YA DA AYNI ALACAK İÇİN İHTİYATİ HACİZ

A. Kural: Yeniden ya da Aynı Alacak İçin Haciz Yasağı

1. Genel Olarak

Deniz alacağının güvencesi için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi ve bu kararın icra edilerek geminin seferden men edilmesi üzerine, borçlu veya üçüncü kişi tarafından teminat sunulmak suretiyle geminin sefere müsaadesi sağlanabilir¹⁷⁷⁹. Böyle bir durumda, deniz alacağının takibi güvence alındığı için, alacaklının borçluya ait gemi ya da kardeş geminin ihtiyati haczini talep etmemesi gerekir¹⁷⁸⁰. Bununla birlikte bazı kötünietli alacaklılar, borçlu üzerinde baskı oluşturmak amacıyla ya da başka bir nedenle ihtiyati haciz korumasına ihtiyaç duymamasına (deniz alacağının takibi güvence altına alınmış olmasına) rağmen gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmektedir. Böyle bir ihtiyati haciz, geminin malikinin ve geminin işletilmesinde yararı olan kişilerin menfaatlerini önemli ölçüde ihlal eder¹⁷⁸¹.

İşte aynı geminin ya da aynı alacak için kardeş gemilerin haczedilmesini önlemek için gerek 1952 Brüksel Konvansiyonu¹⁷⁸², gerek 1999 Cenevre Konvansiyonu¹⁷⁸³, gerekse de bu Konvansiyon esas alarak hazırlanan TTK m. 1375

¹⁷⁷⁸ Atamer, C. IV, s. 261.

¹⁷⁷⁹ Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, V, D.

¹⁷⁸⁰ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15.

¹⁷⁸¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 181.

¹⁷⁸² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 181. 1952 Brüksel Konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında Alt Komisyon tarafından 1951 tarihinde hazırlanan taslakta, bir geminin aynı deniz alacağı nedeniyle birden fazla kez alıkonulamayacağına dair bir hükme yer verilmiştir. Akabinde Napoli Konferansında kabul edilen metinde birtakım redaksiyonlar yapılarak, yeniden veya aynı alacak için haciz yasağı 1952 Brüksel Konvansiyonu'nun 3/3. maddesinde son şeklini almıştır. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Berlingieri, C. I, s. 321 vd. Konu hakkında ayrıca bkz. Gaskell / Shaw, s. 480.

¹⁷⁸³ Buna ilişkin kural, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 5. maddesinde düzenlenmiştir. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Berlingieri, C. II, s. 106 vd.; Gaskell / Shaw, s. 480, 481. Konvansiyona taraf

hükmü ile düzenleme getirilmiştir¹⁷⁸⁴. Bu düzenleme ile aynı geminin aynı alacak için tekrar ihtiyaten haczedilmesi ya da aynı alacak için borçlunun başka gemilerinin (kardeş geminin) haczedilmesi, belli durumlar dışında yasaklanmıştır¹⁷⁸⁵. Bu yasak kapsamına geminin fiilen alıkonulması girdiği gibi, sicile şerh verilmesine yönelik koruma tedbirleri de girmektedir. Diğer bir deyişle, borçlunun gemi üzerindeki tasarruflarını sınırlandıracak tüm işlemler, yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz yasağı kapsamında değerlendirilir¹⁷⁸⁶.

Aşkın ihtiyati haciz olarak adlandırılan bu hallerde, ihtiyati haciz kararı verilmesinde alacaklının hukuken korunan bir menfaati olmadığı gibi, bu durum, borçlunun ve gemi ile ilgililerinin hukukuna ölçüsüz müdahale teşkil eder. Gerçekten de deniz alacaklısı yeterli korumaya sahipken aynı alacak için ihtiyati haciz talep edebilmesi genel icra hukukunda da kabul gören “ölçülülük ilkesi” ile bağdaşmaz¹⁷⁸⁷.

Dolayısıyla yukarıdaki gerekçeler çerçevesinde yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz, kural olarak yasaktır. Bununla birlikte TTK m. 1375 hükmünde belli hallerde yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz imkânı tanınmıştır. Aşağıda öncelikle yasağın uygulanma şartları ve kapsamı ele alınacak, ardından da yasağın istisnalarına değinilecektir.

olmayan devlet bakımından birden fazla haciz yasağının uygulanamayacağı yönünde bkz. Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 45.

¹⁷⁸⁴ Atamer, **C. IV**, 277 vd.; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 572 vd.; Türkel, s. 433 vd. “Bir gemi hakkında 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından biri iddia edilmiş ve bu alacak için o gemi hakkında ihtiyati haciz uygulanmışsa, kural olarak, aynı alacak için o geminin yeniden ihtiyati haczi caiz değildir.” TTK m. 1375 Hükümet gerekçesi.

¹⁷⁸⁵ Türkel, s. 433. İngiliz hukukunda da kural olarak bir geminin tekrar ihtiyaten haczine izin verilmemektedir. Bununla birlikte bu yasağın uygulanması güç ve adil olmayan bir durum ortaya çıkarıyorsa, geminin yeniden ihtiyati haczi mümkündür. “The Ruta” [2000] 1 Lloyd’s Rep. 359. Benzer şekilde geminin İngiltere’de ihtiyaten haczi bakımından SCA 1981, m. 21/8 hükmü de yasaklama getirmektedir. Buna göre bir gemiye talep formu (“a claim form”) tebliğ edilmişse veya bu talebin icrası için gemi ihtiyaten haczedilmişse, gemiye artık talep formunun tebliğ edilmesi ya da geminin ihtiyaten haczi mümkün değildir. Bu konuda bkz. Jackson, **Maritime Claims**, kn. 15.74.

¹⁷⁸⁶ Türkel, s. 437.

¹⁷⁸⁷ Atamer, **C. IV**, 277; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 572; Türkel, s. 433.

2. Yasağın Uygulanma Şartları

a. Alacağın Takibinin Güvence Altına Alınmış Olması

Yeniden veya aynı alacak için gemi veya kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz yasağının uygulanabilmesi için gerçekleşmesi gereken ilk şart, deniz alacağının takibinin güvence altına alınmış olmasıdır. Alacağın güvence altına alınması, geminin ihtiyati haczi üzerine TTK m. 1366 hükmü çerçevesinde seferden men edilmesi ile olabileceği gibi, ihtiyati haciz sonrasında TTK m. 1370 vd. hükümleri çerçevesinde teminat sunulması ile de sağlanabilir. Alacağın güvenceye bağlanması sonucunu doğuran teminatın ihtiyati haciz kararından önce veya sonra verilmesi arasında fark bulunmamaktadır. Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmeden teminat sunulması ve bu teminatın deniz alacaklısı tarafından kabul edilmesi halinde de yasak uygulanır. Dolayısıyla deniz alacağı, geminin (veya kardeş geminin) ihtiyati hacziyle veya teminat sunularak güvence altına alınmışsa, alacaklının artık ihtiyati haciz talep edebilmesine imkân yoktur. Zira bu halde alacaklının ihtiyati haciz talep edebilmesine imkân sağlayan hukuken korunan bir menfaatinin olduğundan söz edilemez. Nitekim bu husus 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 5/1 maddesinde, “*Bir gemi herhangi bir Devlette ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya deniz alacağını teminat altınma almak için o gemiye ilişkin teminat verilmişse*”¹⁷⁸⁸, o geminin aynı deniz alacağının teminatı için yeniden ihtiyaten haczedilemeyeceği kabul edilmiştir. Konvansiyonu’nun bu hükme esas alınmak suretiyle kabul edilen TTK m. 1375/1’de, “*yurt içinde veya yurt dışında ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya o gemiyle ilgili olarak teminat alınmışsa*” kural olarak geminin tekrar ihtiyaten haczedilemeyeceği hükme bağlanmıştır.

Alacağın takibinin güvence altına alınmasından anlaşılması gereken, geminin ihtiyaten haczedilmesi ya da ihtiyaten haczedilip haczedilmediğine bakılmaksızın deniz alacağı için teminat verilmesidir. Bu kapsamda deniz alacaklısı TTK m. 1352’de öngörülen deniz alacaklarından birine dayanarak geminin ihtiyaten haczini sağladıktan

¹⁷⁸⁸ “Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim ...”.

sonra TTK m. 1370 vd. hükümleri çerçevesinde teminat karşılığı geminin serbest bırakılması birinci hale; taraflar arasındaki sulh müzakereleri sırasında borçlu tarafından geminin haczini önlemek için banka teminat mektubu sunulması ikinci hale örnek oluşturur.

Burada üzerinde durulması gereken husus, geminin sorumluluk sigortacısı (P&I Kulübü) tarafından sunulan kulüp teminat mektubu (*“Letter of Undertaking”*) sonrasında deniz alacaklısının geminin ihtiyaten haczini talep etmesinin, TTK m. 1375 hükmüne aykırılık teşkil edip etmeyeceğidir¹⁷⁸⁹. Diğer bir deyişle, kulüp teminat mektupları TTK m. 1375 hükmü çerçevesinde alacağın talebinin güvence altına alındığı anlamına gelmekte midir?

Kanaatimizce kulüp teminat mektubuna rağmen, alacaklının alacağı güvence altına alınmış sayılmaz¹⁷⁹⁰. Zira Türkiye’de borçlu aleyhine karar verilse dahi tek başına bu karar ile, banka teminat mektuplarında olduğu şekilde, P&I Kulübü deniz alacağını ödemeye zorlanamaz. Alacaklının kulübün yerleşik olduğu ülkede kulüp aleyhine dava açması ve bu davayı da kazanması gerekmektedir. Dolayısıyla P&I Kulübünün teminat mektubu vermeyi teklif etmesi, deniz alacaklısının geminin ihtiyaten haczedilmesini talep etmesine engel teşkil etmemelidir.

Bununla birlikte TTK m. 1372 hükmü çerçevesinde alacaklı ile geminin maliki veya maliki olmayan donatanı arasında yapılacak anlaşma çerçevesinde teminat olarak kulüp teminat mektubu belirlenmesi ve P&I Kulübü tarafından kulüp teminat mektubu sunulması halinde, TTK m. 1375 hükmünde öngörülen yasak işlerlik kazanmalıdır. Diğer bir deyişle, bu halde deniz alacaklısının geminin ihtiyati haczini talep edebilmesi mümkün olmamalıdır.

Öte yandan kulüp teminat mektubu verildikten sonra gemi bu mektuba rağmen ihtiyaten haczedilirse, çok kere kulüp teminat mektubu geçerliliğini yitirecektir. Zira genellikle geminin ihtiyaten haczedilmemesi ya da başkaca şekilde alıkonulmaması göz önünde bulundurularak teminat verildiği, mektup metninde açıkça

¹⁷⁸⁹ Bu konuda İngiliz hukuku bakımından bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 157.

¹⁷⁹⁰ 1952 Brüksel Konvansiyonu dönemindeki yaklaşım için bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 961.

yazmaktadır¹⁷⁹¹. Dolayısıyla bu halde alacaklının ihtiyati haciz talebi ile kulüp tarafından sağlanan güvence ortadan kalkmaktadır.

b. Aynı Alacak İçin Talepte Bulunulması

Yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz yasağının gündeme gelmesi için ihtiyati hacze esas teşkil eden alacağın, daha önce takibi güvence altına alınan alacak olması (bu iki alacağın aynı alacak olması) gerekir¹⁷⁹². Nitekim mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 5. maddesine uygun olarak¹⁷⁹³ TTK m. 1375 hükmünde “*aynı alacak için*” ihtiyati haciz yoluna başvurulamayacağından söz edilmiştir.

Aynı alacaktan, aynı vakıya bağlanan veya belirli bir hukuki sebepten ileri gelen alacaklar anlaşılmalıdır¹⁷⁹⁴. Dolayısıyla buradaki ayniyet, takibi teminat altına alınan ilk alacakla, yasak kapsamında olan alacağın aynı vakıya dayanması, alacağın sebebinin birebir örtüşmesidir. Bununla birlikte aynı vakıya sebebiyle gündeme gelen zararlara bağlı başkaca zararlar nedeniyle geminin ihtiyaten haczedilebilmesi mümkün olmalıdır¹⁷⁹⁵. Zira bu ihtimalde sonradan ihtiyati haciz talebine konu alacak ile daha önce teminata bağlanmış alacak arasında ayniyet unsuru gerçekleşmiş değildir. Örneğin çatma nedeniyle TTK m. 1352/1(a) hükmü çerçevesinde geminin uğradığı 100.000 ABD Doları zarar kapsamında kusurlu gemi maliki aleyhine bu miktar üzerinden ihtiyati haciz kararı alındığını, bu karar sonrasında sunulan banka teminat mektubu karşılığı TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmış olduğunu varsayalım. Akabinde geminin işletilmemesine bağlı olarak 50.000 ABD Doları kazanç kaybı meydana gelmişse¹⁷⁹⁶, sonradan ortaya çıkan bu

¹⁷⁹¹ Uygulamada kulüp teminat mektuplarında genellikle şu şekilde maktu ifadelere yer verilmektedir: “*In consideration of your refraining from taking action resulting in the arrest or detaining the vessel or any other vessel, asset or property in the same or associated ownership or management, we, hereby irrevocably undertake to pay to you ...*”= “*Gemiye veya aynı veya ilişkili mülkiyet veya yönetimdeki diğer herhangi bir gemiyi veya malvarlığını tutuklama veya alıkoyma ile sonuçlanan bir işlem yapmaktan kaçınmanız dikkate alınarak, size geri dönülmez bir şekilde ... ödemeyi taahhüt ediyoruz*”.

¹⁷⁹² Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 572, 573; Türkel, s. 436. 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 182.

¹⁷⁹³ Gaskell / Shaw, s. 480.

¹⁷⁹⁴ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 182.

¹⁷⁹⁵ İhtiyati haciz kararından sonra ortaya çıkan ve illiyet bağı içinde olan maddi zararlar bakımından aynı yönde Türkel, s. 436.

¹⁷⁹⁶ TTK m. 1352/1(a) kapsamında olabilecek zararlar, maddi zarar olabileceği gibi kar kaybı ve hatta saf ekonomik zararlar olabilmektedir. Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 1, e, bb.

zarar için geminin ihtiyaten haczi talep edilebilir. Zira bu halde ortaya çıkan zarar, geminin ihtiyati haczi ile takibi güvence altına alınan ilk zarardan farklıdır, iki zarar arasında ayniyet bulunmamaktadır.

Bu iki alacak arasında ayniyetten söz edilebilmesi için, talepte bulunan alacaklının da aynı olması gerekir¹⁷⁹⁷. Bununla birlikte külli ya da cüz'i halefiyet yoluyla alacaklı tarafta değişiklik meydana gelmesi durumunda da alacaklı bakımından ayniyet kabul edilmektedir¹⁷⁹⁸. Bunun gibi deniz alacağının temlik edilmesi halinde, temlik alan alacaklı tarafından aynı alacağın güvence altına alınması için, aşağıdaki istisnalar söz konusu olmadıkça, gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilmesi de mümkün olmamalıdır. Zira temlik olgusu kural olarak alacağın güvencesini ortadan kaldırmamaktadır.

Sonuç olarak, yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz yasağının konusunu oluşturan alacak, ilk ihtiyati haciz veya teminatla güvence altına alınan alacağın bizatihi kendisidir. Bu alacak dışındaki alacaklar bakımından TTK m. 1375 hükmünde öngörülen sınırlamalar geçerli değildir.

c. Borçlunun Gemisinin ya da Kardeş Geminin Hacedilmesi

Yeniden ihtiyati haciz yasağının konusu, ilk ihtiyati haczin konusu oluşturan gemidir. Nitekim bu husus, TTK m. 1375/1'de "*aynı geminin yeniden... ihtiyati haczi*" şeklinde ifade edilmiştir. Aynı alacak için kardeş geminin ihtiyati haciz yasağına konu olan gemi ise, borçluya ait diğer gemilerdir. TTK m. 1375/2 hükmünde bu gemi, "*ihiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi[nin] ... ihtiyaten hac[zi]*" şeklinde ifade edilmiştir.

Bununla birlikte yeniden ihtiyati haciz yasağına konu olan gemi, ilk ihtiyati haciz açısından üzerinde deniz alacağı doğan gemi ("*offending ship*") olmakla birlikte,

¹⁷⁹⁷ Bu şart 1952 Brüksel Konvansiyonu'nun 3/3. maddesinde "*the same claimant*" = "*aynı talepte bulunan*" olarak ifade edilmişse de, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda bu ifadeye açıkça yer verilmemiştir. Kanaatimizce her ne kadar 1999 Konvansiyonunda bu konuda açık bir ifadeye yer verilmemişse de, bu durum farklı bir alacaklı tarafından ileri sürülen alacağın başka bir alacak olduğu ve yasak kapsamında olmadığı gerçeğini değiştirmez. Benzer açıklamalar için bkz. Türköl, s. 444.

¹⁷⁹⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 182; Türköl, s. 437.

TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde deniz alacağının takibinin güvence altına alınması için borçluya ait kardeş gemi ihtiyaten haczedilmişse, bu durumda yeniden ihtiyati haciz yasağı bakımından kardeş gemi de yasağın konusu olabilir.

Aynı alacak için ihtiyati haciz yasağının konusunu genellikle kardeş gemi oluşturmaktadır. Ancak yukarıda belirtildiği gibi deniz alacağının güvencesi için başlangıçta üzerinde deniz alacağı doğan gemi ihtiyaten haczedilmişse, aynı alacak bakımından ihtiyati haciz yasağının konusunu kardeş gemi değil, üzerinde deniz alacağı doğan gemi oluşturmaktadır¹⁷⁹⁹.

Son olarak belirtelim ki, borçlunun gemisinin veya kardeş geminin daha önce nerede haczedildiğinin bir önemi yoktur. Burada önem arz eden alacaklının alacağının güvence altına alınmasıdır. Nitekim bu husus, TTK m. 1375 hükmünde, “...yurt içinde veya yurt dışında ihtiyaten haczedilmiş...” şeklinde ifade edilmiştir¹⁸⁰⁰.

3. Yasağın Kapsamı

Yeniden veya aynı alacak için haciz yasağı, yalnızca ihtiyati hacze konu olmuş gemi veya sunulan teminatla ilgili olan gemi ile sınırlı olmayıp, aynı borçluya ait diğer diğer gemileri de kapsamaktadır¹⁸⁰¹. Zira yasak ile amaçlanan, alacağı güvenceye bağlanmış alacaklının borçlu ve diğer ilgililer üzerinde haksız baskı kurmasına engel olmaktır. Dolayısıyla borçlunun bir gemisini haczettirdikten veya bunun için teminat aldıktan sonra aynı alacaklı, aynı alacak sebebiyle borçlunun diğer bir gemisini haczettiremez¹⁸⁰².

¹⁷⁹⁹ Bu konuda ayrıca bkz. Türkel, s. 437, 438.

¹⁸⁰⁰ Buna karşılık 1952 Brüksel Konvansiyonu m. 3/3 hükmü çerçevesinde yasağın uygulanabilmesi için geminin haczi veya teminatın verilmesi işleminin Konvansiyona taraf bir devlet ülkesinde gerçekleşmesi aranmaktadır. Buna göre şayet Konvansiyona taraf olmayan bir devlet ülkesinde gemiye haciz konulmuşsa, bu takdirde taraf devletler Konvansiyondaki haciz yasağını öngören m. 3, para.3 hükmü ile bağlı değildir. Aynı şekilde bir taraf devlette gemi haczedilip teminat alındıktan sonra, aynı davacının, aynı alacak için, bu defa taraf olmayan bir ülkede geminin haczini talep etmesi halinde de yine Konvansiyondaki yasak geçerli değildir. Bu konuda bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 183.

¹⁸⁰¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 183.

¹⁸⁰² Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 183.

Böyle bir durumda, söz konusu talebin TTK m. 1375 hükmüne aykırı olduğu gerekçesiyle reddedilmesi gerekir. Her nasılsa ikinci hacze karar verilmiş ve uygulanmış veya - ister haczin önlenmesi, isterse kaldırılması amacıyla olsun - teminat verilmişse, bu takdirde, borçlunun talebi üzerine mahkeme haczi kaldırmak veya teminatı serbest bırakmakla yükümlüdür¹⁸⁰³.

B. İstisna: Yeniden ya da Aynı Alacak İçin İhtiyati Haciz

1. Tarihi Arka Plan

Yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz yasağına istisna getirilmesi, 1951 tarihli Taslağına Fransız birliğinin yorumları çerçevesinde gündeme gelmiştir. Fransız birliğinin ilk ihtiyati haciz sonrasında alacaklının yeterli güvence elde edememesi halinde ihtiyati haczin mümkün olması önerisi, Britanya birliği tarafından, ikinci ihtiyati haczin haklı görülmesi ve bu konuda daha kapsamlı bir düzenleme yapılması koşuluyla desteklenmiştir. Britanya birliği tarafından ileri sürülen öneri¹⁸⁰⁴, Napoli Konferansında müzakere edilmiş, metin, Diplomatik Konferansta hemen hemen hiç değiştirilmeden 1952 Brüksel Konvansiyonunu'nun 3/3. maddesi¹⁸⁰⁵ olarak kabul edilmiştir¹⁸⁰⁶.

¹⁸⁰³ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 184.

¹⁸⁰⁴ Öneri metni ve değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. I**, s. 322 dn. 3.

¹⁸⁰⁵ “A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.” = “Aynı alacak ve aynı Davacı için bir veya birden fazla sözleşen Devlet yetkili mahkemesinde gemilere bir defadan fazla haciz konulamayacağı gibi, bunlar için bir defadan fazla teminat da istenemez. Eğer, bu yetkili mahkemelerden birinde bir gemiye haciz konulmuş ve haczin kaldırılması veya önlenmesi amacı ile bu gemi için kefalet veya teminat verilmişse, bu gemiye veya aynı malike ait başka herhangi bir gemiye aynı davacı tarafından yapılacak her sonraki haciz kaldırılır ve gemi Mahkeme ya da o Devletin diğer yetkili mercii tarafından serbest bırakılır, meğer ki mahkeme veya diğer hukuki merci, davacının ilk haciz kararı sebebiyle gösterilmiş kefalet veya teminatın ikinci haciz talebinden önce kesin olarak serbest bırakıldığını kanıtlaması üzerine veya diğer bir haklı sebeple geminin tekrar haczine karar versin.” Tercüme için bkz. Tekil, **Konvansiyonlar**, s. 31. Konu hakkında ayrıca bkz. “The Tjaskemolen” (Now named “Visvliet”) (No. 2) [1997] 2 Lloyd's Rep. 476.

¹⁸⁰⁶ Berlingieri, **C. I**, s. 323.

Akabinde 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun hazırlık sürecinde, 1952 Brüksel Konvansiyonunu'nun 3/3. maddesinde yer alan "haklı sebep" ("good cause") kavramı, CMI Uluslararası Alt Komitesi ve ardından CMI Lizbon Konferansı tarafından yetersiz bulunmuş ve istisnaların açıkça belirtilmesi gerektiğine işaret edilmiştir¹⁸⁰⁷. Lizbon Taslağının hükümleri JIGE ve ardından Diplomatik Konferans tarafından neredeyse hiç değişmeden kabul edilmiştir. Buna ilişkin hükümleri içeren 5. madde, yeniden ihtiyati haciz ("rearrest") ile birleşik ihtiyati haciz ("multiple arrest") olmak üzere iki konuyu düzenlemiştir¹⁸⁰⁸.

Münhasıran yeniden ve birleşik ihtiyati haciz konusunun düzenlendiği 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 5. maddesine¹⁸⁰⁹ göre;

1. Bir gemi, herhangi bir Devlette ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya deniz alacağını teminat altına almak için o gemiye ilişkin teminat verilmişse, aynı alacak için o geminin yeniden ihtiyati haczine veya ihtiyati haczine karar verilemez; meğerki:

a) teminat miktarının toplamının geminin değerini aşmaması kaydıyla, aynı alacak için o gemiye ilişkin verilen teminatın türü veya miktarı yetersiz olsun; veya

b) teminatı vermiş olan kişinin, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmesinden veya yerine getirecek olmasından şüphe duyulsun; veya

¹⁸⁰⁷ Berlingieri, C. II, s. 106, 107.

¹⁸⁰⁸ Berlingieri, C. II, s. 107; Türkel, s. 442, 443.

¹⁸⁰⁹ "1. Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:

(a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same claim is inadequate, on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or

(b) the person who has already provided the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of that person's obligations; or

(c) the ship arrested or the security previously provided was released either:

(i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

2. Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless: (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or (b) the provisions of paragraph 1 (b) or (c) of this article are applicable.

3. "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest."

c) ihtiyaten haczedilen gemi veya daha önce verilen teminat;

(i) makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemi üzerine veya onayıyla; veya

(ii) alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle;

serbest bırakılmış olsun.

2. Aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi ihtiyaten haczedilemez; meğerki:

a) aynı alacak için daha önceden verilmiş olan teminatın tür veya miktarı yetersiz olsun; veya

b) bu maddenin birinci fıkranın (b) veya (c) bent hükümleri uygulanabilir olsun.

3. Bu madde bakımından “serbest bırakılma” hukuka aykırı yollarla serbest bırakılmayı veya ihtiyati hacizden kurtulmayı içermez¹⁸¹⁰.

1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 5. maddesindeki bu kapsamlı düzenleme, küçük ifade değişiklikleri dışında esasa ilişkin değişiklik yapılmaksızın TTK m. 1375 hükmüne aktarılmıştır¹⁸¹¹. Bu hükümde öngörülen yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz yasağına ilişkin istisnalar bakımından kendi içinde kapalı bir sistem getirilmiştir. Bu nedenle maddede öngörülen istisnaların genişletilmesi veya başka hallerin eklenmesi mümkün değildir¹⁸¹².

¹⁸¹⁰ Tercüme için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 739, 741.

¹⁸¹¹ Bkz. TTK m. 1375 Hükümet gerekçesi.

¹⁸¹² Atamer, **C. IV**, s. 277.

2. Üzerinde Deniz Alacağı Doğan Gemi Bakımından

a. Teminatın Türü ve Miktarının Yetersiz Olması

Deniz alacağının takibinin güvence altına alınması için verilen teminatın türü ve miktarının yetersiz olması halinde, üzerinde deniz alacağı doğan geminin yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haczi mümkündür¹⁸¹³. Bu husus, TTK m. 1375/1(a) bendinde, “[e]lde edilecek toplam teminat miktarının, geminin değerini aşmaması şartıyla, ilk teminatın tür veya miktarı yetersiz ise” şeklinde ifade edilmiştir.

Anılan hükümde teminatın yetersiz olması halinde yeniden veya aynı alacak için ihtiyati hacze imkân tanınmış olmakla birlikte, hangi hallerde teminatın yetersiz olacağı konusunda bir açıklığa yer verilmemiştir. Bununla birlikte taraflarca teminatın miktarı TTK m. 1372 hükmü çerçevesinde kararlaştırılmamışsa¹⁸¹⁴, teminatın türü ve miktarı mahkeme tarafından takdir edileceği için teminatın yeterliliği konusunda nitelendirmede takdir, mahkemeye aittir¹⁸¹⁵. Mahkemece bu nitelendirme yapılırken ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı andaki hal ve şartlar dikkate alınmalıdır¹⁸¹⁶. Teminatın tür ve miktarının yetersiz olması, ilk ihtiyati haciz esnasında söz konusu olabileceği gibi sonradan da ortaya çıkabilir. Dolayısıyla buradaki yetersizlik, ilk teminatın yatırılması aşamasından sonra ortaya çıkan bir yetersizlik olmak zorunda değildir. Sözgelimi kişisel yaralanma nedeniyle doğan deniz alacağının miktarının başlangıçta eksik tespit edilmiş olması, eksik kalan tutar bakımından yeniden ihtiyati haciz talep edilebilmesine engel değildir¹⁸¹⁷. Bunun gibi yabancı para üzerinden doğan alacağa ilişkin teminatın Türk lirası üzerinden yatırılması sonrasında Türk lirasında yabancı para birimleri karşısında meydana gelen değer kayıpları nedeniyle alacağın

¹⁸¹³ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15. İngiliz hukuku bakımından bkz. Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 174. SCA 1981 bakımından aynı sonuç için bkz. “The Tjaskmolen” (No. 2) [1997] 2 Lloyd’s Rep. 476.

¹⁸¹⁴ Bu konuda ayrıca bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

¹⁸¹⁵ Atamer, **C. IV**, s. 278.

¹⁸¹⁶ Türkel, s. 445.

¹⁸¹⁷ Berlingieri, **C. II**, s. 107, 108; Türkel, s. 446. Başlangıçtaki teminat miktarının eksik belirlenmesi, alacaklıdan kaynaklanmış olsa da, eksik kalan tutar bakımından gemi üzerinden yeniden ihtiyati haciz talep edilebilir.

güvencesi yetersiz kalmışsa, geminin tekrar ihtiyati haczinin talep edilebilmesi mümkündür¹⁸¹⁸.

TTK m. 1375/1(a) hükmü kapsamına, teminatın miktarındaki yetersizlikler girdiği gibi, türünün uygun olmaması nedeniyle alacağın güvencesiz kalması halleri de girmektedir. Örneğin teminatın başlangıçta geçersiz olması ya da sonradan taraf iradeleriyle veya sürenin dolması gibi nedenlerle geçersiz hale gelmesi ihtimalinde, ihtiyati haciz yoluna başvurulabilir. Zira bu halde deniz alacağının güvencesi ortadan kalkmaktadır.

İlk teminatın türü ve miktarının yetersiz olması halinde alacaklı, deniz alacağının güvencesiz kalan kısmı için ihtiyati haciz talep edebilirse de, talep edilebilecek miktar geminin değeri ile sınırlıdır. Nitekim bu koşul, TTK m. 1375/1(a) hükmünde, “*geminin değerini aşmaması şartıyla*” şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla ihtiyati hacze esas teşkil eden tutar, geminin değerini aşmamak koşuluyla eksik kalan miktar kadar olacaktır¹⁸¹⁹. Zira mehz 1999 Cenevre Konvansiyonunda da esas itibariyle benimsendiği üzere, borçlu dışında üçüncü kişilerin de gemi üzerinde menfaatleri olabileceğinden, geminin ihtiyati haczi ile seferden menine engel olabilecek teminat, geminin değeri sınırlıdır¹⁸²⁰. Gerçekten de borçlunun borcunun geminin değerinin üzerinde olması ihtimalinde dahi, gemi üzerindeki menfaat sahibi üçüncü kişilerin gemi değeri kadar teminat sunarak gemi üzerindeki ihtiyati haczi kaldırma imkânı olmalıdır. Aksi halde gemiden menfaat sahibi üçüncü kişiler, borçlunun gemi değerinin üzerindeki borcu nedeniyle mağdur edilmiş olur.

Bununla birlikte belirtmek gerekir ki, bu durum (üzerinde deniz alacağı doğan geminin değeri ile sınırlı haciz imkânı), deniz alacaklısının menfaatlerini ihlal ettiğinden, güvence altına alınmayan alacak bakımından borçlunun başka gemilerine başvuru yolu açıktır. Bu nedenle gemi değerinin deniz alacağının altında olması

¹⁸¹⁸ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15; Atamer, **C. IV**, s. 278, 279.

¹⁸¹⁹ Berlingieri, **C. II**, s. 108; Atamer, **C. IV**, s. 279; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 573; Türkel, s. 446.

¹⁸²⁰ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14, 15.

nedeniyle deniz alacağının tamamı güvence altına alınamıyorsa, aşağıda görüleceği üzere, aynı alacak için kardeş geminin ihtiyati haczi yoluna başvurulabilir¹⁸²¹.

b. Teminat Veren Aczi

Deniz alacağının güvencesi olarak verilen teminatı sunan kişi, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmez veya yerine getirmekten âciz olursa, bu durumda geminin yeniden ihtiyati haczi mümkündür (TTK m. 1375/1(b)). Örneğin teminat veren banka, P&I Kulübü veya başka mali kuruluş, ödeme güçlüğü içine düşer ve bu nedenle teminat tehlikeye girerse, geminin yeniden ihtiyaten haczi mümkündür¹⁸²². Bunun gibi Türkiye ile teminatı veren kişinin bulunduğu devlet arasındaki kambiyo sınırlamaları da teminatın tehlikeye düştüğü sonucunu doğurabilir¹⁸²³.

Teminatı veren kişinin, kendi borçlarını yerine getirmekten âciz sayılması için mutlaka hakkında iflas kararı verilmesi zorunlu değildir. Bu kişi hakkında iflas kararı verilmemiş olsa dahi, bizzat kendisi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmekten aciz olduğunu bildirmiş, aciziyetini ortaya koyan somut deliller elde edilmiş ya da idari otoriteler bu kişinin mali durumunun zayıf olması gerekçesiyle çeşitli tedbirler uygulamışsa, TTK m. 1375/1(b) hükmü çerçevesinde yeniden ihtiyati haciz koşullarının oluştuğu kabul edilmelidir¹⁸²⁴.

Böyle bir durumda teminatın deniz alacağına güvence oluşturmayacağı sonucuna varılacağı için, teminata başvurma şartlarının oluşması beklenmeden yeniden ihtiyati haciz imkânı bulunmaktadır.

¹⁸²¹ Berlingieri, C. II, s. 109.

¹⁸²² Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15; Atamer, C. IV, s. 279; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 574.

¹⁸²³ Berlingieri, C. II, s. 108; Atamer, C. IV, s. 279.

¹⁸²⁴ Benzer açıklamalar için bkz. Türkel, s. 447.

c. Geminin veya Teminatın Serbest Kalması

aa. Makul Sebeplere Dayanarak Hareket Eden Alacaklının İstemiyle veya Onayıyla Serbest Kalması

Deniz alacaklısı makul sebeplerle geminin veya teminatın serbest bırakılmasını talep etmiş veya buna onay vermişse, TTK m. 1375/1(c) hükmü çerçevesinde yeniden ihtiyati haciz talep edebilir. Gemi ihtiyaten haczedildikten sonra alacaklı ile borçlunun sulh müzakeresinin olumlu sonuçlanması üzerine geminin serbest bırakılması, ardından borçlunun sulh sürecindeki taahhüdünden vazgeçmesi üzerine geminin yeniden ihtiyaten haczedilmesi mümkündür¹⁸²⁵. Bunun gibi geminin sorumluluk sigortacısının (P&I Kulübünün) gemi üzerindeki ihtiyati haczin kalkması karşılığında teminat sunmayı taahhüt etmesine rağmen bu taahhüdüne aykırı davranması halinde de yeniden ihtiyati haciz mümkündür¹⁸²⁶. Zira bu hallerde deniz alacağının takibinin güvencesi ortadan kalkmaktadır.

TTK m. 1375/1(c) hükmü çerçevesinde yeniden ihtiyati haciz, ancak alacaklının makul sebeplere (“*reasonable grounds*”¹⁸²⁷) dayanarak gemi veya teminatın serbest bırakılması halinde mümkündür. *Türkel*’in de işaret ettiği üzere makul sebep şartı, alacaklının ihtiyati haciz yoluyla borçlu üzerinde haksız baskı yaratmaması açısından önemlidir. *Yazar*’ın şu örneği konuyu somutlaştırmaktadır: “Alacaklı tersanede kuru havuza çekilen gemiyi ihtiyaten haczettirdiğinde bu ihtiyati haczin borçlu üzerinde istediği baskıyı yaratmadığını fark ettiğinde, ihtiyati haczin kaldırılmasını talep ettikten sonra, sefere hazırlanan bir kardeş geminin ihtiyati haczini talep edemez”¹⁸²⁸.

¹⁸²⁵ Ülgener, 1999 Cenevre Konvansiyonu’nda öngörülen bu düzenleme ile kastedilenin şu olduğunu belirtmektedir: “Alacaklı ilk haczi gerçekleştirmiş ve bunu takiben borçlu ile sulhe varmıştır, bunu takiben alacaklı haczin kaldırılmasını talep etmiştir, ancak sonradan borçlu sulh anlaşmasının şartlarına uymadığından dolayı, alacaklının aynı deniz alacağı için tekrar bir haciz talep etme ihtiyacı doğmuştur.” Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15.

¹⁸²⁶ Örnek için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 108; Atamer, **C. IV**, s. 279, 280; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 573, 574.

¹⁸²⁷ 1999 Cenevre Konvansiyonu’ndaki “*acting on reasonable grounds*” ifadesinin, 1952 Brüksel Konvansiyonu’ndaki “*good cause*” ile paralellik arz ettiği yönünde bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15. Ayrıca bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 184, 185.

¹⁸²⁸ *Türkel*, s. 448.

Aksi halde sırf borçlu üzerinde baskı yaratmak amacıyla hareket eden alacaklının kötünietli davranışlarına müsaade edilmiş olur.

Gemi veya teminatın makul bir sebebe dayanılarak serbest bırakıldığı alacaklı tarafından ispat edilecektir¹⁸²⁹. Hâkim ispat sadedinde ileri sürülen vakıaların haklı sebep teşkil edip etmeyeceğini takdir hususunda tamamen serbesttir¹⁸³⁰.

bb. Alacaklının Makul Önlemleri Alamaması Nedeniyle Serbest Kalması

Gemi veya teminatın serbest bırakılması, alacaklının, alınması gereken makul önlemleri almasına imkân bulamamasından kaynaklanabilir. TTK m. 1375/1(c) bendinde öngörülen bu ikinci hal, daha ziyade deniz alacaklısının elinde olmayan sebeplerle gemi veya teminatın serbest kalması ihtimaline ilişkindir¹⁸³¹. Örneğin ihtiyaten haczedilen geminin taşıdığı yükün liman için tehlike oluşturması nedeniyle liman başkanlığının başvurusu üzerine geminin liman sahasından uzaklaştırılmasına karar verilmesi halinde, geminin serbest bırakılması, alacaklının elinde olmayan bir sebepten kaynaklanmaktadır. Böyle bir durumda TTK m. 1375/1(c) hükmüne dayanarak geminin yeniden ihtiyati haczi mümkündür. Zira deniz alacaklısı geminin serbest bırakılmasını engelleyebilme imkânından yoksundur¹⁸³².

Buna karşılık geminin veya teminatın serbest bırakılması bizzat alacaklının makul tedbirleri almamasından kaynaklanmakta ise, bu durumda TTK m. 1375/1(c) hükmü yeniden ihtiyati hacze imkân tanımaz. Sözgelimi alacaklı, TTK m. 1376 hükmü çerçevesinde öngörülen süre içerisinde ihtiyati haczin tamamlanması için gerekli işlemleri yapmazsa, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 264/4). Bu halde TTK m. 1375/1(c) hükmü kapsamında gemi üzerinde yeniden ihtiyati

¹⁸²⁹ Berlingieri, C. II, s. 108.

¹⁸³⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 184.

¹⁸³¹ Berlingieri, C. II, s. 108; Atamer, C. IV, s. 280.

¹⁸³² Berlingieri, C. II, s. 108; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15.

haciz talep edilebilmesi mümkün değildir. Zira ihtiyati haczin kalkmasına bizzat alacaklının kendisi sebebiyet vermiştir¹⁸³³.

3. Kardeş Gemi Bakımından

Deniz alacağının takibinin güvencesiz kalması halinde, alacaklı, söz konusu alacağı güvence altına almak için kardeş geminin ihtiyati haczi yoluna başvurabilir. Buna uluslararası doktrinde birleşik ihtiyati haciz (“multiple arrest”) denilmektedir¹⁸³⁴.

Birleşik ihtiyati haciz, TTK m. 1375/2 hükmünde, “*Aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi; a) Daha önce verilmiş olan teminatın tür veya miktarı yetersizse; veya b) Birinci fıkranın (b) veya (c) bentleri uygulama alanı buluyorsa, ihtiyaten haczedilebilir.*” şeklinde düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere kardeş geminin ihtiyati haczi bakımından da TTK m. 1375/1 hükmüne paralel düzenleme yapılmıştır. Dolayısıyla kardeş gemilerin aynı alacak nedeniyle ihtiyati haczi için, daha önce verilmiş olan teminatın tür veya miktarının yetersiz olması ya da ilk teminatı vermiş olan kişinin, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirememesi veya yerine getirmekten âciz olması ya da gemi veya teminatın makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla yahut alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest kalmış olması ihtimallerinden birinin gerçekleşmesi aranmaktadır.

Güvence altına alınacak alacak miktarı bakımından geminin değerine ilişkin üst sınır kardeş gemi haczi bakımından aranmaz¹⁸³⁵. Bu nedenle eksik kalan tutar bakımından kardeş geminin ihtiyati haczi yoluna başvurulabilir. Örneğin deniz alacağının miktarı 750.000 ABD Doları iken üzerinde deniz alacağı doğan ve daha

¹⁸³³ Berlingieri, C. II, s. 108; Türkel, s. 449. Buna karşılık *Çetingil*, ilk haciz, süresi içinde dava açılmaması nedeniyle kalkmış olsa dahi, yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz talep edilebileceği kanaatindedir. Bunun gibi, *Yazar*, alacaklının gemi üzerindeki hacizden feragat edip, diğer bir gemiye haciz koydurabilmenin mümkün olacağını belirtmektedir. *Yazar*’a göre haczin bu sebeple sona ermesi, alacaklının yeniden haciz talep edebilmesine engel değildir. Bkz. *Çetingil*, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 185.

¹⁸³⁴ Bu konuda bkz. Berlingieri, C. II, s. 109; Jackson, **Maritime Claims**, 15.74; Gaskell / Shaw, s. 480, 481; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 574.

¹⁸³⁵ Berlingieri, C. II, s. 109; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 574; Atamer, C. IV, s. 281; Türkel, s. 450.

önce hakkında ihtiyati haciz kararı verilen geminin değeri 500.000 ABD Doları ise, deniz alacaklısı, eksik kalan tutar (250.000 ABD Doları) bakımından üzerinde deniz alacağı doğan gemi yanında kardeş geminin de ihtiyati haczini TTK m. 1375/2(a) hükmü çerçevesinde isteyebilir¹⁸³⁶. Zira burada ilk ihtiyati haciz edilen geminin değeri deniz alacağının tamamını karşılamamaktadır. Bunun yanında TTK m. 1370 ve 1371 hükümleri çerçevesinde teminat sunulması halinde alacağın güvencesini bu teminat teşkil edecek olsa da, anılan hükümler kapsamında verilecek teminat da geminin değeri ile sınırlı olacaktır. Dolayısıyla alacaklının bu ihtimalde de alacağının takibini güvence altına almak için kardeş geminin ihtiyati haczini talep edebilmesi mümkündür¹⁸³⁷.

4. Geminin Hukuka Aykırı Yollarla Serbest Kalması

Geminin hukuka aykırı yollarla serbest bırakılması halinde, yeniden ihtiyati haczi yoluna başvurulabilmesine engel yoktur¹⁸³⁸. Diğer bir deyişle, bu hallerde TTK m. 1375/1(a) ilâ (c) bentlerindeki şartlar gerçekleşme dahi gemi ihtiyaten haczedilebilir. Nitekim bu husus TTK m. 1375/3 hükmünde, “*Geminin hukuka aykırı yollarla, ihtiyati hacizden kurtulması veya kaçması hâllerinde, gemi, birinci ve ikinci fıkralar anlamında serbest bırakılmış sayılmaz.*” şeklinde ifade edilmiştir.

Hükümde hukuka aykırı olarak serbest bırakılma, kaçma (“*escape*”) veya hukuka aykırı olarak ihtiyati hacizden kurtulma (“*unlawful release*”) olarak ifade edilmiştir. Dolayısıyla borçlu dışında üçüncü kişiler tarafından geminin serbest bırakılması halinde de, şayet bu serbest bırakma hukuka aykırı ise, geminin yeniden ihtiyati haczi talep edilebilecektir¹⁸³⁹. Örneğin alacaklı TTK m. 1376 hükmünde öngörülen süreye uygun olarak ihtiyati haczi tamamlayıcı işlem zımında esas hakkında dava açmış olmasına rağmen icra dairesi tarafından TTK m. 1366 hükmünde öngörülen ilgili makamlara ihtiyati haczin kaldırıldığını bildirmiş ve gemi serbest kalmışsa, TTK m. 1375 hükmü çerçevesinde gemi yeniden ihtiyaten haczedilebilir. Bu

¹⁸³⁶ Benzer örnek için bkz. Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 574.

¹⁸³⁷ Berlingieri, C. II, s. 109.

¹⁸³⁸ Atamer, C. IV, s. 278; Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 574, Türkel, s. 451.

¹⁸³⁹ Türkel, s. 451.

durumda TTK m. 1375/1(a) ilâ (c) hükümlerinde öngörülen istisnaların gerçekleşmesi aranmaz.

Bunun gibi üzerinde deniz alacağı doğan geminin TTK m. 1375/3 hükmü kapsamında serbest bırakılması halinde, aynı alacak için kardeş geminin ihtiyati haczi de talep edilebilir.

V. İHTİYATİ HACİZ KARARINA KARŞI KONULMASI

A. Genel Olarak

İhtiyati haciz kararları nihai mahkeme kararı niteliğinde olmadığı için¹⁸⁴⁰, bu karara karşı kanun yolu öngörülmüş değildir. Bu nedenle aleyhine ihtiyati haciz kararı verilen taraf, bu karar aleyhine doğrudan istinaf ya da temyiz kanun yoluna başvuramaz¹⁸⁴¹.

Bununla birlikte ihtiyati haciz yargılamasının niteliği gereği mahkeme, karşı tarafı dinlemeden ve yaklaşık ispatla yetinerek ihtiyati haciz kararı verebileceği için bu karar aleyhine borçlunun başvurabileceği hukuki çare olmaması, başta hukuk devleti ilkesi olmak üzere yargılamanın temel ilkelerine aykırılık teşkil eder. Özellikle gemilerin ihtiyati haczinde çabuk şekilde karar verilme zorunluluğu, borçlunun dinlenilmeden ihtiyati haciz kararı verilmesini çok defa zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini açısından (TTK m. 1351 hükmünün atfıyla) İİK m. 265 hükmünde, kendisi dinlenilmeden verilen ihtiyati haciz kararlarına karşı itiraz imkânı tanınmıştır¹⁸⁴². Bunun gibi karar nedeniyle menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin de, karar aleyhine itiraz yoluna başvurabilmesi kabul edilmiştir (İİK m. 265/2).

¹⁸⁴⁰ Bununla birlikte ihtiyati haciz talebinin reddi ile bu talebin kabulü halinde verilecek kararlar geçici nitelikte de olsa nihai karardır. Bu konuda bkz. yuk. İkinci Bölüm, IV, F, 1.

¹⁸⁴¹ 18.02.1965 t. 538 s. K. m.105 hükmü ile İİK m. 265/1 hükmünde yapılan değişiklikle ihtiyati haciz kararlarının temyiz edilemeyeceği açıkça düzenlenmişti. Bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1211. 17.07.2003 t. 4949 s. K. m.63 hükmü ile İİK m. 265/1 hükmünde yapılan değişiklikle bu cümle çıkarılmıştır.

¹⁸⁴² Gemilerin ihtiyati haczinde İİK m. 265 hükmünün esas alınacağı hakkında bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, V, B, 2, a.

Öte yandan durum ve şartların değişmesi de, ihtiyati haczin icrasının devamını haksız hale getiriyorsa, borçlu ile menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi veya kaldırılmasını talep edebilmesi mümkün olmalıdır. Aksi takdirde değişen durum ve şartlar nedeniyle alacaklının ihtiyati haciz kararı çerçevesinde hukuken meşru bir koruma ihtiyacı olmamasına rağmen, ihtiyati haciz aynı şartlarla ayakta kalmaya devam eder. Bu ise, ölçülülük ilkesi ve menfaatler dengesi bakımından geçici hukuki korumanın amacı ile niteliğine aykırılık teşkil eder.

Bunun dışında genel ihtiyati hacizle paralel şekilde gemilerin ihtiyati haczinde, teminat karşılığı ihtiyati haczin kaldırılması düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile, gemi değerini (TTK m. 1370) ya da deniz alacağının tamamı, faiz ve giderlerini (TTK m. 1371) karşılayan bir teminatın verilmesi sonucu ihtiyati haczin kaldırılması talep edilebilir. TTK’da geminin sefere müsaadesini sağlamak bakımından düzenlenen bu imkân, ihtiyati hacze karşı başvurulabilecek bir diğer hukuki çaredir.

Öte yandan gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1358/2 hükmünde, doğrudan ihtiyati haczin kaldırılması yanında ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi, istihkak iddiaları, tarafların yatırdıkları teminatların artırılması veya azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali hususlarında “değişiklik istemleri” de düzenlenmiştir¹⁸⁴³. Bu talepler de borçlunun ya da üçüncü kişinin gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararına karşı koyması olarak karşımıza çıkar.

Bunların yanında, teknik anlamda ihtiyati hacze karşı koyma olmasa da, ihtiyati haczin hükümden düşmesine yol açacak mekanizmalar da ihtiyati haczin kalkması sonucunu doğurmaktadır. Burada ihtiyati haciz, borçlunun iradesi ile değil, ya kanunda öngörülen belirli aşamaların tamamlanmaması ya da alacaklının ihtiyati haciz prosedürü içinde üzerine düşeni yapmaması nedeniyle hükümsüz kalmakta ya da kalkmaktadır. Dolayısıyla bu son ihtimalde, ihtiyati haczin kalkması sonucunu doğuran, doğrudan borçluya tanınmış bir imkân söz konusu olmamakta, alacaklının üzerine düşen işlemleri yapmamasına, kanun tarafından ihtiyati haczin kalkması

¹⁸⁴³ Düzenleme her ne kadar yetkiye ilişkin olsa da, ihtiyati hacze itiraz yargılamasında ele alınacak konuları da düzenlemektedir.

sonucu bağlanarak borçlu korunmaktadır¹⁸⁴⁴. Esasen burada teknik anlamda borçlu tarafından ihtiyati haciz kararına karşı konulması söz konusu olmadığından, bu husus bu başlık altında ele alınmayacak, bir sonraki kısımda ihtiyati haczi tamamlayan işlemler çerçevesinde incelenecektir.

Aşağıda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kararlara karşı borçlu ile menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin karşı koymasına ilişkin durumlar ele alınacaktır.

B. İhtiyati Haciz Kararına Karşı İtiraz

1. İtirazın Hukuki Niteliği

İhtiyati haciz kararı verilirken alacaklının ihtiyati hacze esas teşkil eden deniz alacağını yaklaşık olarak ispatlamasının yeterli görülmesi, geminin kısa sürede karasularını terk etmesi riski nedeniyle çok kere borçlu dinlenilmemesi, borçlu ile alacaklı arasındaki menfaatler dengesini borçlu aleyhine bozmaktadır. Öte yandan borçluya kendisini savunma imkânı vermeden sadece alacaklıyı dinleyerek karar verilmesi ve bu karar verilirken yaklaşık ispatla yetinilmesi nedeniyle kararın hatalı olması da ihtimal dâhilindedir.

Bu gerçeklerden hareketle kanun koyucu, başlangıçta alacaklının menfaatlerini gözeterek ihtiyati haciz kararının çabuk bir şekilde verilebilmesine imkânı tanırken, bu karar aleyhine borçluya itiraz etme yolunu açarak, alacaklı ile borçlu arasında menfaat dengesini kurmaya çalışmıştır. Böylelikle kararın yeniden gözden geçirilmesi mümkün kılınarak yanlış karar verilmesi ihtimaline karşı borçlunun zarar görmesinin önlenmesi amaçlanmıştır¹⁸⁴⁵.

Öte yandan ihtiyati haciz kararının üçüncü kişilere etkisi de dikkate alınarak karara karşı itiraz imkânı, karar nedeniyle menfaatleri ihlal edilen üçüncü kişilere de tanınmıştır (İİK m. 265/2). Böylelikle yargılamada borçlu ya da menfaati ihlal edilen üçüncü kişiler, başlangıçta dinlenilmese bile, itiraz üzerine dinlenerek iddia ve

¹⁸⁴⁴ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 308.

¹⁸⁴⁵ Üstündağ, **İcra**, s. 413; Önen, s. 259, 260; Türkel, s. 404; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 134; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C. 3, s. 4059.

savunmalarını ortaya koyabilme imkânını elde etmektedir. Bu sayede hukuki dinlenilme hakkının (HMK m. 27) gereği yerine getirilmiş olmaktadır¹⁸⁴⁶.

Kanunda ihtiyati haciz kararına itiraz imkânı tanınmış olmakla birlikte, itirazın ne anlama geldiği, hukuki niteliğinin ne olduğu konusunda açık bir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle ihtiyati hacze itirazın hukuki niteliği konusunda gerek doktrinde gerekse de yüksek mahkeme kararlarında görüş birliği bulunmamaktadır. Doktrinde itirazı dava olarak değerlendiren görüşler¹⁸⁴⁷ olduğu gibi, itirazın ihtiyati haciz hukukuna özgü bir yol olduğunu belirtenler¹⁸⁴⁸ de bulunmaktadır.

Yüksek mahkeme kararlarına bakıldığında, itiraz kavramının niteliğinin daha ziyade ihtiyati tedbir çerçevesinde ele alındığı görülmektedir. Bu kararlar çerçevesinde itiraz, “hukuki dinlenilme hakkının kullanılmasına imkân tanıyan özel bir hukuki çare” olarak kabul edilmektedir¹⁸⁴⁹.

¹⁸⁴⁶ Deynekli / Saldırım, s. 100, 105; Türkel, s. 404.

¹⁸⁴⁷ İhtiyati hacze itirazın hukuki niteliğini kapsamlı olarak ele alan *Önen*’e göre, Kanunda ihtiyati haciz kararına itirazdan söz edilmiş, yani “itiraz” sözcüğünün kullanılmış olmasına rağmen, burada söz konusu olan hukukî çare aslında “itiraz” değil, aksine gerçek anlamda bir davadır. *Yazar*, İİK m. 265 hükmünün bütün olarak incelendiğinde, itiraz adı altında yapılacak işlemlerin ve uygulanacak prosedürün tartışmasız bir dava prosedürü olduğunu belirtmektedir. Bu görüşünü mehaz kanunun 265 inci maddeyi karşılayan 279 uncu maddesinde de “itiraz” yerine “dava” ifadesine yer verilmesine dayandırmaktadır. *Yazar*’a göre, İİK m. 265 hükmünde aslında dava için kullanılmış olan “itiraz” terimi isabetli olmayıp, yanlış anlamalara neden olacak niteliktedir. Yargılama hukukunda itiraz ile sadece bir hakkın doğumuna engel olan veya mevcut bir hakkı sona erdiren olayların ortaya konulması amacını taşımaktadır. Dolayısıyla itirazın kapsam ve amacı davaya oranla çok daha dar ve kısıtlıdır. *Önen*, s. 259. Buna ilişkin ayrıca bkz. Uyar / Uyar / Uyar, *İİK Şerhi*, C. 3, s. 4059. *Berkin*, takip hukuku içerisinde yer alan itirazı maddi hukuka ilişkin olmayan dava olarak nitelendirmekle birlikte, Türk hukuku bakımından itirazın bir dava olarak değil, “bir müracaat yolu” olarak ele alındığını belirtmektedir. *Yazar*’ın dava ifadesini İsviçre hukukundaki düzenlemeyi açıklamak açısından kullandığı anlaşılmaktadır. *Berkin*, *İhtiyati Haciz*, s. 64. *Üstündağ*’a göre ise itiraz, ihtiyati haciz kurumuna özgü bir hukuki imkân olup, bu itiraz sonucunda başarıya ulaşırsa hem ihtiyati haciz kararı hem de onun icrası ortadan kaldırılır. *Yazar* İsviçre hukuku çerçevesinde yaptığı açıklamalarda ve eserinin itiraza ilişkin bölümünde, itirazı, aynı zamanda bir “dava” olarak da nitelendirmektedir. *Üstündağ*, *İcra*, s. 413, dn. 260, 415.

¹⁸⁴⁸ *Özekes*, ihtiyati haciz kararını kaldırmaya yönelik itirazın, taraflar arasında uyuşmazlığı gerçek anlamda hüküm oluşturacak şekilde, geleceğe yönelik olarak çözen bir yol olmamasından yola çıkarak, itirazın dava olarak nitelendirilemeyeceği görüşündedir. *Yazar*, asıl yargılama dava değilken, onun uzantısı veya kararın yeniden gözden geçirilmesini sağlayan itirazın dava olamayacağı, aksi halde borçluya gereğinden fazla hak bahşedileceği kanaatindedir. *Yazar*’a göre itiraz, borçluya tanınan bir hukuki koruma ve başvuru yolu, bir hukuki çaredir. Bu yönüyle itiraz, belirli şartlar altında ihtiyati haciz kararının yeniden gözden geçirilmesini sağlayan, bu karara karşı tanınmış başvuru yoludur. *Özekes*, *İhtiyati Haciz*, s. 317. Aynı yönde bkz. *Özekes ve diğer.*, *İcra ve İflas Hukuku*, s. 528; Deynekli / Saldırım, s. 106; Artüz, s. 5.

¹⁸⁴⁹ Konya BAM, 6. HD., E. 2019/948 K. 2019/489 T. 27.5.2019. “Türk hukukunun da tabii olduğu hukuk sistemlerinde üst kavram olan hukuki başvuru ya da hukukî çare ile, onun altında yer alan kanun

Kanaatimizce itiraz bir dava olmayıp, icra hukukuna özgü bir hukuki çare, başvuru yoludur. Zira doktrinde *Özekes*'in de isabetle belirttiği gibi¹⁸⁵⁰, ihtiyati haciz kararının bizatihi kendisi dava prosedürü sonunda verilmemişken, ihtiyati hacze itiraz sürecinin dava olarak nitelendirilmesi borçluya gereğinden fazla hak bahşetmek anlamına gelir. Öte yandan itirazın belli sebepler üzerinde incelenmesi, mahkemenin kanunda çizilen sınırlar doğrultusunda karar verebilmesi gereği, itirazın dava olarak nitelendirilmesine de imkân tanımaz. Zira bu halde davaya ilişkin birçok hükmün ihtiyati hacze itiraz yargılamasına uygulanmasında güçlük çekilir.

Dolayısıyla gemilere ilişkin ihtiyati haciz kararına yönelik itirazı, dava yerine, ihtiyati haciz kararının belli itiraz sebepleri dâhilinde yeniden gözden geçirilmesine imkân tanıyan (deniz) icra hukukuna özgü bir hukuki çare olarak nitelendirmek uygun olacaktır¹⁸⁵¹.

2. İtiraz Sebepleri

a. Yasal Düzenleme

Gemilerin ihtiyati haczinde itiraz sebepleri konusunda TTK'da özel bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bunun gibi mehaz 1999 Cenevre Konvansiyonu'nda da gemiler hakkında verilecek ihtiyati haciz kararına yönelik itiraz usulü ile itirazda hangi sebeplere dayanılacağı konusunda özel düzenleme bulunmamaktadır¹⁸⁵².

Dolayısıyla tamamlayıcı hüküm olan TTK m. 1351 çerçevesinde, gemilerin ihtiyati haczine itiraz sebepleri bakımından İİK m. 265 hükmü uygulama alanı

yolu farklı kavramlardır. Örneğin, icra hukukunda şikâyet, karşı taraf dinlenmeden verilen tedbir kararına karşı itiraz birer hukukî çaredir.” Yargıtay IBHGK., E. 2013/1 K. 2014/1 T. 21.2.2014 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.02.2022.

¹⁸⁵⁰ Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 317.

¹⁸⁵¹ Nitekim ihtiyati hacze itirazı dava olarak nitelendiren *Önen* dahi, eserinde “*itiraz etme, dâva açmanın aksine taaruz değil, bir savunma vasıtasıdır ve yargılama hukukunda itiraz ile sadece bir hakkın doğumuna engel olan veya mevcut bir hakkı sona erdiren olayların ortaya konulması gayesi güdü[lü]r; yani itirazın kapsam ve amacı dâvaya oranla çok daha dar ve kısıtlıdır.*” ifadelerine yer vermiştir. Bkz. *Önen*, s. 259. 6102 sayılı Kanundan önceki dönem için bkz. Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 459.

¹⁸⁵² Konvansiyonda aşağıda görüleceği üzere yalnızca 4. maddenin 6. fıkrasında, geminin serbest bırakılması yönelik teminat verilmesi halinde, bu teminatlarla ilgili değişiklik başvuruları düzenlenmiştir. Bu konuda ayrıca bkz. Belingieri, *C. II*, s. 114; Atamer, *C. IV*, s. 248, 249.

bulacaktır¹⁸⁵³. Bununla birlikte İİK m. 265 hükmü çerçevesinde itiraz sebepleri değerlendirilirken TTK'daki özel düzenlemeler de dikkate alınacaktır. Bu çerçevede ihtiyati haciz kararının dayandığı sebeplere TTK m. 1352, 1353/4, 1362; alacaklının yatırdığı teminata TTK m. 1363 hükümleri çerçevesinde itiraz edilebilecektir¹⁸⁵⁴.

b. Sebepler

aa. Görev ve Yetki İtirazı

Genel ihtiyati haciz bakımından İİK m. 265'de, borçlunun kendisi dinlenmeden ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, kararı veren mahkemenin yetkisine itiraz edebileceği düzenlenmiştir¹⁸⁵⁵. Yukarıda da belirttiğimiz üzere anılan düzenleme TTK m. 1351 hükmü çerçevesinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından da uygulanacaktır¹⁸⁵⁶.

Bununla birlikte İİK m. 265/2 hükmünde yetki itirazı menfaatleri ihlal edilen üçüncü kişilere tanınmamışsa da¹⁸⁵⁷, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1358/1 çerçevesinde menfaati ihlal edilen üçüncü kişiler de yetki itirazında bulunabilecektir. Nitekim hükümde bu hususu açıklığa kavuşturmak açısından “*kişilerin itirazları*” ibaresine yer verilmiştir¹⁸⁵⁸. Kanaatimizce kanunda bu şekilde bir ibare olmasa dahi, gemilerin ihtiyati haczi bakımından menfaati ihlal edilen üçüncü

¹⁸⁵³ Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 571; Atamer, **C. IV**, s. 249, 253; Türkel, s. 409; Yargıtay 11. HD., E. 2013/2440, K. 2013/5917, T. 26.3.2013 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 25.02.2022. “*Geminin ihtiyati haczi TTK'nın 1352 vd. maddelerinde özel olarak düzenlenmiştir. İhtiyati hacze itiraz konusunda ise aynı Kanun'un 1358. maddesinde itirazı incelemeye yetkili ve görevli mahkeme düzenlenmiş, ancak itiraz konusunda başkaca bir özel hükme yer verilmediğinden; geminin ihtiyati haczine itiraz konusunda, TTK'nın 1351. maddesinde yapılan kümülatif atıf nedeniyle, İİK'nın 265. maddesi uygulanır.*” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

¹⁸⁵⁴ Atamer, **C. IV**, s. 253.

¹⁸⁵⁵ Kuru, **El Kitabı**, s. 1053; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1211; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4084.

¹⁸⁵⁶ Bu konuda bkz. Kender / Çetingil, s. 247; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 361; Yıldırım / Yıldırım, s. 391; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 22.

¹⁸⁵⁷ Bu hususta Yargıtay uygulaması için bkz. Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 206.

¹⁸⁵⁸ Atamer, **C. IV**, s. 253, 254.

kişilerin yetki itirazında bulunabilmesine engel yoktur; hatta mahkemenin yetkili olup olmadığını kendiliğinden dikkate alması zorunludur.

Zira gemilerin ihtiyati haczine karar verecek mahkemenin yetkisini düzenleyen TTK m. 1354, 1355 ve 1357 hükümlerinde münhasır yetki kuralına yer verilmiştir. Bu nedenle, ihtiyati haciz başvuruları sadece kanunda öngörülen mahkeme veya mahkemelerde yapılabilir, başka bir yer mahkemesinden geminin ihtiyaten haczine karar verilmesi talep edilemez¹⁸⁵⁹. Buradaki yetki kuralı kesin yetki olduğu için, kanunda öngörülen yerler dışında başka bir mahkemeden ihtiyati haciz talep edilmişse, mahkemece bu durum re'sen dikkate alınacaktır¹⁸⁶⁰. Mahkeme yetkili değilse, ihtiyati haciz talebini sırf bu sebepten (yetkisizlikten) reddedecektir¹⁸⁶¹.

Dolayısıyla ihtiyati haciz talebi yetkisiz mahkemede ileri sürülmüş ve her nasılsa mahkeme yetkisiz olmasına rağmen ihtiyati haciz kararı vermişse, bu durumda ihtiyati hacze itiraz eden üçüncü kişi, itiraz sebepleri arasında mahkemenin yetkisiz olduğuna yönelik bir açıklamaya yer vermese dahi, yetki kuralları kesin yetki niteliğinde olduğu için, bu husus (yetkisizlik), mahkemece re'sen dikkate alınacak ve ihtiyati haciz kararı sırf bu sebepten kaldırılacaktır¹⁸⁶².

Nitekim Gebze 1. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından yabancı bayraklı gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararına borçlu tarafından, diğer sebepler yanında “kararın verildiği tarihte geminin D. Limanı'nda tahliye aşamasında olup, mahkemenin yetki alanı dışında ihtiyati haciz kararı verdiğini” gerekçesiyle itiraz edilmiş ve kararın kaldırılması talep edilmiştir. Bu talebin reddine ilişkin yerel mahkeme kararının temyizi üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, ihtiyati haciz talep dilekçesinde geminin K. H. Limanı'nda bulunduğu belirtilmesi karşısında, TTK'nın 1355. maddesindeki yetki kuralı nazara alınmaksızın geminin infaz tarihinde bulunduğu yer itibarıyla yetkili mahkemenin dikkate alınarak

¹⁸⁵⁹ Bu konuda bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, D, 1.

¹⁸⁶⁰ Atamer, C. IV, s. 211; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 560.

¹⁸⁶¹ Yargıtay 11. HD., E. 2013/9834 K. 2013/14699 T. 15.07.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 30.10.2021.

¹⁸⁶² Genel ihtiyati hacizde yetkinin kamu düzenine ilişkin olduğu haller bakımından benzer açıklamalar için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 318.

yetki itirazını reddeden yerel mahkeme kararını bozmuştur¹⁸⁶³. Yüksek mahkeme bu kararında kesin yetki kuralından hareket ederek sonuca gitmiştir.

Benzer durum ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin görevsizliği bakımından da söz konusudur. Her ne kadar İİK m. 265 hükmünde itiraz sebepleri arasında görev konusuna yer verilmemişse de, yetkiye itirazın mümkün olduğu hallerde görev itirazı evleviyetle yapılabilir¹⁸⁶⁴. Zira görev kamu düzeninden olup (HMK m.1), mahkemenin görevli olup olmadığı, taraflarca ileri sürülmesi dahi mahkemece re'sen dikkate alınır¹⁸⁶⁵.

Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi kararına ilişkin görev ve yetki itirazları gerçek anlamda bir itiraz değildir. Söz konusu karar aleyhine borçlunun ya da menfaat sahibi üçüncü kişilerin itiraz etmese dahi, mahkeme, ihtiyati haciz kararının görevli ya da yetkili mahkeme tarafından verilip verilmediğini re'sen dikkate almak zorundadır.

Mahkemece ihtiyati haciz kararının yetkili veya görevli mahkeme tarafından verilmediğinin tespit edilmesi üzerine, ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına karar verilmelidir. Bu durumda ayrıca dosyanın görevli mahkemeye gönderilmesine karar verilemez.

bb. İhtiyati Haciz Sebeplerine İtiraz

İhtiyati haciz sebeplerine itirazın kapsamı, bir taraftan alacaklıya etkin hukuki koruma sağlanırken, diğer taraftan borçlunun hukuki güvenliğinin ölçüsüz şekilde sınırlandırılmasının önüne geçilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır¹⁸⁶⁶. Bu çerçevede ihtiyati haciz sebeplerine itirazın kapsamı ne kadar dar yorumlanırsa,

¹⁸⁶³ Yargıtay 11. HD., E. 2015/9690 K. 2015/10862 T. 21.10.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 27.02.2022.

¹⁸⁶⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1053; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 350; Önen, s. 264; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 318; Muşul, **C. II**, s. 1329, 1330; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 553; Deynekli / Saldırım, s. 108, 112, dn. 233; Uyar / Uyar / Uyar, **C. III**, s. 4091; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 203. “İİK’nın 265’nci maddesinde ihtiyati haciz kararına görev yönünden de itiraz edilebileceğinin açıkça yazılmamış olması nedeniyle görev itirazının yapılamayacağı kabul edilemez. Bu nedenle ihtiyati haciz isteyen vekilinin temyiz itirazları yerinde görülmemiştir.” Yargıtay 19. HD., E. 2007/11636 K. 2008/975 T. 08.02.2008 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 27.02.2022.

¹⁸⁶⁵ Bu konuda karar için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1053, dn. 86.

¹⁸⁶⁶ Deynekli / Saldırım, s. 110, 111.

borçlunun hukuki dinlenilme hakkı o ölçüde sınırlandırılmış olur. Söz konusu sebepler ne derece geniş yorumlanırsa, alacaklıya sağlanan hukuki himayenin etkinliği de o derece daraltılmış olur.

Genel ihtiyati haciz bakımından İİK m. 265 hükmünün ifadesi, ihtiyati hacze itirazın kapsamı ve sınırları konusunda ciddi tartışmalara yol açmaktadır. Doktrinde bir kısım yazarlar, İİK m. 265'nin ifadesinden yola çıkarak ihtiyati hacze itiraz sebepleri konusunda İİK m. 257 ile sınırlı olarak değerlendirme yapılması gerektiği görüşündedir¹⁸⁶⁷. Buna karşılık bugün ağırlıklı görüş olarak nitelendirilecek ikinci görüşe göre, ihtiyati hacze itiraz sebepleri İİK m. 265'de sınırlı olarak sayılmışsa da, bu sebepler olabildiğince geniş yorumlanmalı, borçlunun menfaatleri mümkün olduğunca gözetilmelidir¹⁸⁶⁸.

Gemilerin ihtiyati haczine itiraz bakımından ihtiyati haczin dayandığı yegâne sebep, alacağın deniz alacağı olmasıdır. Nitekim TTK m. 1353/4 hükmünde “*Alacağın, [TTK] 1352 nci maddede sayılan bir deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebidir*” düzenlemesine yer verilmiştir. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından dar yorum ilkesi benimsendiğinde, sadece alacağın deniz alacağı niteliğinde olmadığı yönünde itirazın ileri sürülebileceği sonucuna ulaşılabilecektir. Böyle bir yaklaşımın benimsenmesi, alacaklı ile borçlu arasındaki menfaatler dengesine aykırılık teşkil edeceği gibi, haksız bir ihtiyati haciz karşısında, hak arama özgürlüğü ile hukuki dinlenilme ve meramını anlatabilme imkânının borçlunun elinden alınması anlamına gelecektir¹⁸⁶⁹. Dolayısıyla kanaatimizce İİK m. 265 hükmündeki “ihtiyatî haczin

¹⁸⁶⁷ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 66; Önen, s. 268; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 529; Uyar / Uyar / Uyar, **C. III**, s. 4059; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 134. *Kuru*, önceleri 20.01.1937 gün ve 42/8 sayılı İBK ile İsviçre Federal Mahkemesinin 07.11.1967 tarihli kararını esas alarak, İİK m. 265'teki ihtiyati hacze itiraz sebeplerinin şekli nitelikte ve tahdidi olduğu, bunun dışındaki sebeplere dayanarak, ihtiyati haciz kararına itiraz edilemeyeceği görüşünde iken, Yargıtay'ın alacaklı ile borçlu arasındaki menfaatler dengesini dikkate alarak itiraz sebeplerini geniş yorumlayan içtihatlarından sonra (Yargıtay'ın içtihatlarını benimser şekilde) görüşünü değiştirmiştir. Bu konuda bkz. *Kuru*, **El Kitabı**, s. 1054.

¹⁸⁶⁸ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 717; Yılmaz, **Tebdirler**, s. 1225; *Kuru*, **El Kitabı**, s. 1054; Deynekli / Saldırım, s. 111; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 332. Ayrıca bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 415; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 145 vd. Buna karşılık aşağıda ele alınacağı üzere borçlunun iddia konusu alacağın mevcut olmadığı yönünde bir itirazda bulunamayacağı, bu iddiasını ihtiyati haczi tamamlayan işlemler sırasında ya da açacağı menfi tespit davasında ileri sürebileceği kabul edilmektedir. Bu konuda bkz. Önen, s. 268; Akyazan, s. 4; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 149.

¹⁸⁶⁹ Buna karşılık *Atamer*, itirazın, TTK m. 1352, 1353/4 ve 1362 hükümleri (alacağın deniz alacağı olduğuna yönelik itiraz sebepleri) çerçevesinde yapılabileceği görüşündedir. Bkz. *Atamer*, **C. IV**, s.

dayandığı sebeplere” yönelik itirazı, “ihtiyati haczin şartlarına” itiraz olarak anlamak gerekir¹⁸⁷⁰. Zira ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için ihtiyati haciz sebepleri yanında bu sebepleri de bünyesinde barındıran ihtiyati hacze ilişkin şartların gerçekleşmesi gerekir¹⁸⁷¹. Bu kapsamda özellikle yargılamaya ilişkin şartların gerçekleşmediğine ilişkin olarak itiraz edilebilmesi mümkündür¹⁸⁷².

Gemilerin ihtiyati haczi kararı verilebilmesi için deniz alacaklısının alacağın TTK m. 1352 hükmünde belirtilen alacaklardan olduğu ve bu alacağın parasal değeri konusunda hâkimde kanaat uyandırması gerektiğinden, borçlu ya da menfaati ihlal edilen üçüncü kişiler, ihtiyati haciz kararına itirazda bu şartların gerçekleşmediğini ileri sürebilir¹⁸⁷³. Bunun gibi alacağın vadesinin gelmediği, İİK m. 257/2’deki sebeplerden hiçbirinin mevcut olmadığı gerekçesiyle karara itiraz edilebilir¹⁸⁷⁴.

Bununla birlikte deniz alacağının bulunmadığının tereddüte yer bırakmayacak şekilde derhal ispat edilemediği durumlarda, özellikle alacağın varlığı konusunda tereddütlerin mevcut olduğu, bu hususun yargılamayı gerektirdiği hallerde, menfi tespit davasındaki gibi bir yargılama yapılarak itirazlar değerlendirilmemelidir. Zira ihtiyati hacze itiraz yargılaması aşağıda da inceleneceği üzere takip hukuku sınırları içerisinde yapılır¹⁸⁷⁵. Ancak borçlu ya da üçüncü kişi tarafından deniz alacağının

253, 254. Bununla birlikte *Yazar*, itiraz yargılamasında muvazaa iddiasının da TTK m. 1358/2 çerçevesinde dinlenebilmesi gerektiğini belirtmektedir. Atamer, **C. IV**, s. 254.

¹⁸⁷⁰ Genel icra hukuku bakımından bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 528; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 323; Deynekli / Saldırım, s. 111; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 145; Mustafa Saldırım, “İhtiyati Haczin Kapsamına İlişkin Sorunlar”, **Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan**, Ankara 2010, s. 1885 vd. Nitekim Yargıtay da bazı içtihatlarında ihtiyati haczin sebeplerini ihtiyati haciz şartları olarak yorumlamaktadır. Bkz. Yargıtay 11. HD. 19.05.2005, 8668/8340. Karar için bkz. Özekes ve diğer., s. 528, dn. 559.

¹⁸⁷¹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 529.

¹⁸⁷² Esasen bu şartlar hâkim tarafından re’sen dikkate alınması gereken hususlar olduğu için teknik anlamda itiraz olarak değerlendirilemez. Bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 328.

¹⁸⁷³ Atamer, **C. IV**, s. 253; Türkel, s. 411.

¹⁸⁷⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1054.

¹⁸⁷⁵ Belirtelim ki ihtiyati hacze itirazda alacağın varlığı konusunda itirazda bulunulup bulunulamayacağı, genel ihtiyati haciz bakımından da tartışmalıdır. *Önen*’e göre, ihtiyati hacze itiraz yargılamasında mahkeme asıl alacağın haklılığı konusunda karar vermeyecektir. Yani uyumsuzluğun maddi yönü ihtiyati haczin kaldırılması yargılamasında kesinlikle ele alınmayacak, hatta hâkim ihtiyati haciz kararının haklılığını belirlemek için asıl alacağın geçerliliğini bir ön sorun olarak bile inceleme konusu yapmayacaktır. *Yazar*’a göre hâkimin buradaki ödevi, sadece ihtiyati haciz kararının, bu kararın alınmasını gerektiren nedenler ışığında yeniden değerlendirilmesidir. Bu niteliğiyle mahkemenin bu incelemesi tümüyle yargılama ve takip hukuku normları içinde kalacak, yani şekil hukukuna ilişkin olacaktır. Bkz. *Önen*, s. 268. Aynı yönde bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **C. III**, s. 4062; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 66. Buna karşılık *Postacıoğlu*, ihtiyati haciz kararı verilirken borçlu tarafından tüm itiraz

bulunmadığı açık bir şekilde ortaya konuluyorsa, örneğin borcun ödendiği resmi belgeler çerçevesinde ispat edilebiliyorsa, bu durumda mahkemece ihtiyati haciz kaldırılmalıdır. Benzer şekilde alacağın varlığı konusunda bir tereddüt olmamakla birlikte, söz konusu alacak TTK m. 1352 hükmü kapsamındaki alacaklardan biri değilse, bu durumda da ihtiyati haciz kararı kaldırılmalıdır. Bunun gibi alacağın zamanaşımına uğradığı da ihtiyati hacze itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir¹⁸⁷⁶.

Gemiler açısından ihtiyati hacze itiraz sebebi olarak TTK m. 1369 hükmündeki şartların ileri sürülüp sürülemeyeceği hususunda özellikle durulması gerekir. TTK m. 1369/1 hükmü uyarınca, hakkında deniz alacağı ileri sürülen geminin ihtiyaten haczi için, deniz alacağı doğduğunda geminin maliki ya da kiracısı olan kişinin haczin uygulandığı sırada borçtan sorumlu olup geminin maliki olması gerekmektedir¹⁸⁷⁷. Dolayısıyla hükümde deniz alacağı doğduğunda geminin maliki ya da kiracısı olma şartı ihtiyati haciz kararı verilirken mahkeme tarafından, ihtiyati haczin uygulandığı sırada borçtan sorumlu olan bu kişinin geminin maliki olup olmadığı da, ihtiyati haczin

sebepleri, bu arada alacağın mevcut olmadığı ileri sürülebildiğine göre, yokluğunda karar verilen borçlu veya üçüncü kişinin bu itirazları ihtiyati hacze itiraz yargılamasında ileri sürebilmesine bir engel olmadığı düşüncesindedir. Bkz. Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 717. Aynı yönde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 324, 325. Yargıtay'ın her iki yönde de kararları bulunmaktadır. “Mahkemece, ihtiyati hacze itiraz eden vekilinin itiraz sebebi olarak ileri sürdüğü hususların borcun esasına ilişkin olup *İİK'nin 265/1. maddesinde sayılan itiraz sebeplerinden olmadığı gerekçesiyle ihtiyati hacze itirazın reddine karar verilmiş, karar ihtiyati hacze itiraz eden vekilince temyiz edilmiştir. Dosyadaki yazılara kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere, delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, ihtiyati hacze itiraz eden vekilinin yerinde görülmeleyen bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan kararın ONANMASINA, ...*” Yargıtay 19. HD., E. 2016/2260 K. 2016/10363 T. 9.6.2016. Aynı yönde Yargıtay 19. HD., E. 2015/8395 K. 2015/14583 T. 12.11.2015. Aksi yönde Yargıtay 23. HD., E. 2015/3057 K. 2015/2726 T. 20.04.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.02.2022.

¹⁸⁷⁶ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 324. Bu konuda tartışmalar için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **C. III**, s. 4094, 4095. Aksi yönde bkz.: “Somut olayda, tahkimde esas yargılamanın devam ettiği, talep eden tarafından dosyaya sunulan talep dilekçesi ve ekinde alacağın zamanaşımına uğramadığına dair görüşün sunulduğu, alacağın esas yönünden zaman aşımının tahkim davasında uygulanacak hukuk bakımından sonuçlandırılacak olması ve esasen ihtiyati hacze itirazın *İİK'nin 265. maddesinde sayılan sınırlı sebeplere dayalı olarak yapılabileceği dikkate alındığında, itiraz eden vekilinin bu konuda aksi yöndeki istinaf nedenleri yerinde görülmemiştir.*” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

¹⁸⁷⁷ Benzer şekilde TTK m. 1369/1’de sayılanların dışındaki gemilerin ihtiyati haczi; haczin uygulandığı sırada gemiler bu deniz alacağından dolayı sorumlu olan bir kişiye ait ise ve alacak doğduğunda bu kişi (a) Üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya (b) Kiracısı veya tahsis olunanı ya da taşıtanı ise mümkündür (TTK m. 1369/2). Bu konuda bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, II, B, 4.

icrası sırasında icra müdürlüğü tarafından denetlenecektir¹⁸⁷⁸. Deniz alacağının doğduğu sırada borçtan sorumlu kişinin geminin maliki ya da kiracısı olmaması halinde, ihtiyati haciz kararına itiraz edilmesine bir engel olmadığı gibi, kanaatimizce ihtiyati haczin uygulandığı sırada borçtan sorumlu olan bu kişinin geminin maliki olmadığı hususu da itiraz olarak ileri sürülebilmelidir. Her ne kadar icra müdürlüğünün kanun hükmüne aykırı davranması şikâyet sebebi olsa da¹⁸⁷⁹, TTK m. 1369 hükmünün şartlarının gerçekleşip gerçekleşmediği, TTK m. 1358 hükmünde öngörülen mahkemeler tarafından incelenebilmelidir¹⁸⁸⁰.

Benzer şekilde uyuşmazlığın geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin olduğu hallerde, deniz alacağının konusunu oluşturmayan geminin ihtiyaten haczedildiği de itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir¹⁸⁸¹.

İhtiyati haciz kararları ancak belli sebeplere dayanarak ve mutlaka gerekçeli olarak verilmek zorunda olduğundan, ihtiyati haciz kararının gerekçesiz olması da itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir¹⁸⁸². Zira ihtiyati haciz kararının hangi sebebe dayanarak verildiğinin anlaşılamaması, borçlunun adil yargılanma hakkının ihlalini teşkil eder.

Gemilerin ihtiyati haczi kararının yabancı para üzerinden verilmesi halinde, bu husus itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir mi? Genel icra hukuku doktrinde yabancı para üzerinden ihtiyati haciz kararı verilemeyeceği görüşü egemendir. Bu görüşe göre, alacağın yabancı para alacağı olması halinde mahkemenin ihtiyati haciz kararının

¹⁸⁷⁸ Zira mahkemenin karar verirken ihtiyati haczin icrası sırasında borçtan sorumlu kişinin geminin maliki olup olmadığını öngörebilmesi mümkün değildir. Bu konudaki tartışmalar için bkz. yuk. İkinci Bölüm, III, C, 2.

¹⁸⁷⁹ Burada borçlunun ayrıca şikâyet yoluna başvurabilmesine de engel olmadığı düşüncesindeyiz. Bu konuda bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, II, B, 1.

¹⁸⁸⁰ Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi bir kararında, deniz alacağı hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için TTK'nın 1369. maddesinin 1/b bendi uyarınca deniz alacağının doğumu sırasında geminin kiracısı olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu ve geminin maliki olması gerektiğine işaret ettikten sonra, yerel mahkemenin, ihtiyati haciz talebi sırasında anılan kiracının geminin maliki durumunda bulunup bulunmadığı araştırmadığı gerekçesiyle TTK m. 1061. maddesi çerçevesinde verilen ihtiyati hacze itirazın reddi kararını bozmuştur. Yargıtay 11. HD., E. 2013/9834 K. 2013/14699 T. 15.07.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 28.02.2022. TTK m. 1369/2 hükmü bakımından aynı yönde bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 556.

¹⁸⁸¹ Türkel, s. 411.

¹⁸⁸² Önen, s. 265; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 327.

yabancı para üzerinden değil, Türk lirası üzerinden vermesi gerekir¹⁸⁸³. Bu görüşün dayanak noktası, ihtiyati haciz bakımından takip hukukuna ilişkin esasların kabul edileceği yaklaşımı ile İİK m. 58/3 hükmü çerçevesinde yabancı para üzerinden takip yapılması yasağıdır¹⁸⁸⁴. Bu hükme göre takip talebinde, yabancı para alacaklısının, alacağının Türk parası karşılığını ve alacağın hangi tarihteki kur üzerinden talep edildiğini ve faizini göstermesi gerekir. Alacaklının yabancı para üzerinden takip yapabilmesi mümkün değildir¹⁸⁸⁵. Bu görüşe göre yabancı para alacağı üzerinden ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde borçlu bu karara itiraz ederek ihtiyati haczin kaldırılmasını sağlayabilir¹⁸⁸⁶.

Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi bakımından yabancı para alacaklısının yabancı para üzerinden ihtiyati haciz talep edebilmesi ve mahkemenin bu talep doğrultusunda ihtiyati haciz kararı verebilmesine herhangi bir engel yoktur. Nitekim TTK m. 1362 hükmü alacağın “parasal değeri”nden söz ederek bu konuda herhangi bir sınırlama getirmemiştir. Diğer yandan takip talebine ilişkin İİK m. 58/3 hükmünün, mahkemece verilen ihtiyati haciz kararı üzerinde etki doğurması mümkün olmadığı gibi bunu açıkça engelleyen başkaca bir hüküm de bulunmamaktadır. Kaldı ki deniz ticareti hukukunun uluslararası karakteri nedeniyle deniz alacaklıları hemen daima

¹⁸⁸³ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 106, 107, 278; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3940, 4060; Talih Uyar, “İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları”, **DEÜHFD, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan**, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 2590; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 23; Nazif Kaçak, **Açıklamalı - İctihath Son Değişikliklerle İhtiyati Haciz**, İstanbul 2005, s. 81. Bu konuda ayrıca bkz. Hakan Pekcanitez, **Yabancı Para Alacaklarının Tahsili**, Ankara 1998, s. 167 ve 225. Buna karşılık Yılmaz, yabancı para üzerinden de ihtiyati haciz kararı verilebileceği kanaatindedir. Bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1078. Aynı doğrultuda bkz. “... itiraz eden vekilinin yabancı para birimi üzerinden ihtiyati haciz kararı verilemeyeceği iddiasının da hukuki dayanaktan yoksun olduğu gerekçesiyle ihtiyati hacze itirazın reddine karar verilmiş, hüküm itiraz eden vekilince temyiz edilmiştir. Dosyadaki yazılara kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere, delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, itiraz eden vekilinin yerinde görülmeleyen bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün onanmasına ...” Yargıtay 19. HD., E. 2015/4981 K. 2016/2631 T. 19.2.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 01.03.2022.

¹⁸⁸⁴ Bunun yanında uygulanacak hacizde yabancı para üzerinden bir kıymet takdiri yapılmasının mümkün olmadığı, ihtiyati hacizden sonraki haciz aşamasında tutanak tutacak icra müdürünün mallarının ülke parasını esas alarak takdir edeceği ileri sürülen diğer gerekçeler arasındadır. Bu konuda bkz. Pekcanitez, **Yabancı Para**, s. 225, 226.

¹⁸⁸⁵ Pekcanitez ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s.178; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 165; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 73, 77; Muşul, **C. I**, s. 263; Yıldırım / Yıldırım, s. 88, 89; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 107, 108.

¹⁸⁸⁶ Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 146.

yabancı para alacaklılarıdır¹⁸⁸⁷. Bu nedenle yabancı para alacağı üzerinden verilen ihtiyati haciz kararına bu gerekçe ile itiraz edilmesinin mümkün olamayacağı düşüncesindeyiz.

Benzer şekilde genel ihtiyati hacizden farklı olarak akdî veya kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları hakkında da ihtiyati haciz kararı verilebileceği için, borçlunun ya da menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin alacağın rehinle teminat altına alındığından bahisle ihtiyati hacze itiraz edebilmesi mümkün değildir.

cc. Teminatın Miktarına İtiraz

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, TTK m. 1363/1 hükmü çerçevesinde 10.000 ÖÇH tutarında teminat vermek zorunda olduğu yukarıda incelendi¹⁸⁸⁸. Alacaklının yatıracağı bu teminat mahkemenin ihtiyati haciz talebini incelemesi için ön koşul olup, söz konusu teminata hem alacaklı hem de borçlu tarafından her aşamada itiraz edilebilmesi mümkündür (TTK m. 1363/2 ve 4)¹⁸⁸⁹. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczine ilişkin karara itiraz sebeplerinden biri olan teminat bakımından, genel ihtiyati hacze itiraza ilişkin İİK m. 265 hükmü uygulama bulmaz¹⁸⁹⁰.

Borçlu ya da ihtiyati haciz nedeniyle menfaati ihlal edilen üçüncü kişi, alacaklının başlangıçta yatırdığı teminatın geminin ihtiyati haczi nedeniyle doğacak olan fiili zararlar ile kar kayıplarını karşılamadığını (yetersiz olduğunu) ileri sürebilir¹⁸⁹¹. Bu talep üzerine mahkeme, TTK m. 1363/2, c. 2 çerçevesinde inceleme yapacaktır. Mahkemece teminatın artırılmasına karar verilmesi halinde, bu kararda

¹⁸⁸⁷ Nitekim gemilerin ihtiyati haczi bakımından Yargıtay'ın yerleşmiş uygulaması da bu yöndedir. Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/2291 K. 2016/2892 T. 16.3.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2015/5547 K. 2015/7429 T. 1.6.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2016/13164 K. 2016/9547 T. 13.12.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.03.2022.

¹⁸⁸⁸ Bkz. yuk. İkinci Bölüm, V.

¹⁸⁸⁹ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1053; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 205.

¹⁸⁹⁰ Bu nedenle gemilerin ihtiyati haczinde teminata itiraz bakımından İİK m. 265 hükmünde öngörülen yedi günlük süre dikkate alınmaz. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 255; Türkel, s. 413, dn. 116.

¹⁸⁹¹ Bu yolun borçlu ve üçüncü kişi bakımından özel bir hukuki çare olduğu yönünde bkz. Türkel, s. 413.

hangi sürede ek teminatın yatırılacağı da belirtilir. Ek teminat süresinde yatırılmazsa, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar. Böylelikle kanun koyucu, bir yandan 10.000 ÖÇH tutarında teminat yatırılmak suretiyle borçlu dinlenilmeden gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesinin yolunu açarken, diğer yandan da borçlu ya da ihtiyati haciz nedeniyle menfaati ihlal edilen üçüncü kişiye ihtiyati haciz nedeniyle uğrayacakları zararın güvencesini oluşturacak şekilde teminatın artırılmasını talep imkânı tanımaktadır¹⁸⁹².

Borçlunun (veya üçüncü kişinin) itirazı üzerine mahkemece takdir edilecek (artırılan) teminata karşı, alacaklı da itiraz edebilir (TTK m. 1363/4)¹⁸⁹³. Bu başvuru çerçevesinde alacaklı tarafından, teminatın miktarının azaltılması ya da türünün değiştirilmesi veya iptali talep edilebilir (TTK m. 1358/2)¹⁸⁹⁴. Sözgelimi alacaklı tarafından yatırılan nakdi teminatın banka teminat mektubu ile değiştirilmesi talebinde durum böyledir.

Gemilerin ihtiyati haczinde teminata itiraz bakımından gündeme gelebilecek bir diğer durum, geminin serbest bırakılması için teminat yatıran kişinin, TTK m. 1374 hükmü çerçevesinde yapacağı başvurudur¹⁸⁹⁵. Bu başvuru bakımından da kanunda herhangi bir süre sınırlaması bulunmamaktadır.

¹⁸⁹² Talebin belgelendirilmesi gerektiğine ilişkin bkz. “TTK’nın 1363/2. maddesindeki düzenleme dikkate alındığında, mahkemeden her aşamada teminat miktarının arttırılmasının istenebileceği düzenlenmiş olup, bu tür taleplerin belgelendirilmesi gerekir. İtiraz aşamasında daha fazla teminat yatırılmasını gerektiren olguları gösteren yeterli belge sunulmadığından, teminata yönelik itirazın reddi kararı isabetli bulunmuştur.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 03.03.2022.

¹⁸⁹³ Türkel, s. 413. Şüphesiz mahkemece teminatın artırılmasına karar verilmesi dahi alacaklının 10.000 ÖÇH tutarındaki teminatın azaltılmasını talep edebilmesine herhangi bir engel yoktur. Ancak çok kere ihtiyati haciz nedeniyle oluşan zararlar bu tutarın üzerinde olacağından, genellikle teminatın azaltılmasına karar verilmesi şartları oluşmaz. Bu konuda kapsamlı değerlendirmeler için bkz. yuk. İkinci Bölüm, V, C, 2.

¹⁸⁹⁴ Türkel, s. 413.

¹⁸⁹⁵ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, V, D, 5.

c. İstihkak Prosedürü

İhtiyaten veya kesin olarak haczedilen bir mal üzerinde (alacaklı ve borçlu dışındaki) bir üçüncü kişinin mülkiyet veya diğer bir aynî hak¹⁸⁹⁶ sahibi olduğunu ileri sürmesine istihkak denir¹⁸⁹⁷. Genel icra hukukunda istihkak iddiası, hacze konu malın kimin elinde olduğuna göre farklı ihtimaller göz önünde bulundurularak İİK m. 96 ilâ 99 hükümleri arasında düzenlenmiştir. İİK m. 261/2 hükmü çerçevesinde, ihtiyati hacizde istihkak iddiaları bakımından da İİK m. 96-99 hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmektedir¹⁸⁹⁸.

Gemilerin ihtiyati haczinde istihkak iddiasının nasıl ileri sürüleceği konusunda özel düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte TTK m. 1358/2 hükmünde, istihkak iddialarının TTK m. 1358/1 hükmünde öngörülen mahkemeler tarafından inceleneceği belirtilmiştir. *Türkel*, sadece bu hükümden hareket edilerek, ihtiyati haciz kararına ilişkin istihkak iddiası konusunda ayrı bir itiraz yaratılamayacağı, hükmün İİK m. 265'te yer alan itiraz sebepleri üzerinde etki yaratmayacağı görüşündedir. *Yazar*, bir gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için deniz alacağının borçlusunun geminin maliki olması zorunluluğundan yola çıkarak, üçüncü kişilerin istihkak iddialarının aslında ihtiyati haciz şartlarının ihlali sebebiyle ileri sürülebileceği düşüncesindedir¹⁸⁹⁹. Dolayısıyla bu düşünceye göre, üçüncü kişi deniz alacağından sorumlu kişinin geminin maliki olmadığını, kendisinin malik olduğunu İİK m. 265/2 hükmü çerçevesinde itiraz sebebi yapabilir¹⁹⁰⁰. Benzer şekilde *Atamer*

¹⁸⁹⁶ Bazı durumlarda şahsi hakların ve alacak taleplerinin de istihkak konusu olabileceği kabul edilmektedir. Nelerin istihkak konusu olabileceği hakkında bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 585 vd.; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 199, 200.

¹⁸⁹⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 543; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 188; Pekcanitez ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 336; Muşul, **C. I**, s. 678; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 253, 254; Yargıtay HGK, E. 2017/8-1672 K. 2019/502 T. 30.4.2019 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 03.03.2022.

¹⁸⁹⁸ Kuru, **El Kitabı**, s. 1049; Üstündağ, **İcra**, s. 412; Önen, s. 266, dn. 37a; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 125. “İİK’nın 261. maddesinin 2. fıkrasında “ihtiyati haciz kararları 79 dan 99 uncuya kadar olan maddelerdeki haczin ne surette yapılacağına dair hükümlere göre icra edilir” şeklinde düzenleme yer aldığından istihkak prosedürünün ihtiyati hacizlerde de uygulanabileceği anlaşılmaktadır.” Yargıtay HGK, E. 2017/8-1672 K. 2019/502 T. 30.4.2019 (www.kazanci.com). Erişim Tarihi: 25.06.2021. Aynı yönde bkz. Yargıtay 15. HD., E. 1983/4019 K. 1984/664 T. 02.03.1984; Yargıtay 12. HD., E. 2009/22744 K. 2010/4517 T. 1.3.2010; Yargıtay 12. HD., E. 2014/28546 K. 2015/2159 T. 28.1.2015 (www.lexpera.com). Erişim Tarihi: 25.06.2021.

¹⁸⁹⁹ *Türkel*, s. 411, 412.

¹⁹⁰⁰ *Türkel*, s. 412.

de, istihkak iddiaları bakımından doğrudan TTK m. 1358/1 hükmünde belirtilen mahkemeye başvurulmasının zorunlu olduğu kanaatindedir¹⁹⁰¹. Yazar, gemilerin ihtiyati haczinde bütün ilgililer bakımından büyük önem taşıyan çabukluk unsuru dikkate alındığında, İİK m. 96 vd. hükümlerin öngörülen istihkak prosedürünün ihtiyaçlara cevap vermeyeceği görüşündedir. Yazar'a göre ayrıca, istihkak iddiaları bakımından doğru yargı yoluna ilişkin olarak Yargıtay'ın içtihatlarındaki belirsizlikler, kısa sürede gemisini ihtiyati hacizden kurtarmak isteyen malik için bir tuzak teşkil etmektedir¹⁹⁰².

Kanaatimizce de İİK m. 96 vd. hükümlerinin gemilerin ihtiyati haczi bakımından uygulanması, kurumun bünyesiyle bağdaşmaz. Gerçekten de İİK m. 96 vd. hükümlerinde öngörülen kısa süreler ve bu konudaki belirsizlikler çok defa malik açısından risk teşkil edecek, ayrıca gemiler bakımından söz konusu olacak çabukluk unsuruna da uygun düşmeyecektir¹⁹⁰³. Dolayısıyla bizce de borçlu ya da üçüncü kişilerin istihkak iddiasını itiraz şeklinde doğrudan TTK m. 1358/2 hükmü çerçevesinde belirlenen yetkili mahkemeye ileri sürmeleri gerekmektedir. Nitekim gemiye ilişkin istihkak iddiaları, uygulamada hemen daima ihtiyati hacze itiraz şeklinde ileri sürülmektedir¹⁹⁰⁴.

¹⁹⁰¹ Atamer, C. IV, s. 256.

¹⁹⁰² Atamer, C. IV, s. 256.

¹⁹⁰³ "Nitekim 2004 sayılı Kanunun 96 ve sonraki maddelerinde düzenlenen istihkak iddialarına ilişkin usul, gemilerin ihtiyati haczi için uygun görülmemiştir. Hangi gemilerin haczedilebileceğini düzenleyen 1369 uncu madde, maddi deniz hukuku bakımından uzmanlık gerektiren bir incelemeyi öngörmektedir. Dolayısıyla bu incelemenin de, gemi hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye görevli olan uzman mahkemede (Tasarının 5 inci maddesi) yapılması zorunlu görülmüştür." TTK m. 1358 Hükümet gerekçesi.

¹⁹⁰⁴ "İhtiyati hacze itiraz eden üçüncü kişi N.. L... vekili; müvekkilinin M. Adaları'nda mukim bir şirket olduğunu, mahkemece 2014/427 D.İş esas nolu dosyada verilen ihtiyati haciz kararına konu E. (eski adı A. A) isimli geminin ihtiyati hacze başvurulmadan ve haciz kararı infaz edilmeden yasal ve gerçek maliki ve donatıcı olduğunu, ihtiyati haciz isteyen alacaklının başvurusu üzerine söz konusu geminin ihtiyaten haczine karar verildiğini, bu kararın İstanbul 21. İcra Dairesi'nin 2014/30653 Esas sayılı dosyasında infaz edildiğini, müvekkilince gemiye fiilen haciz uygulandığı 24.11.2014 tarihinden karardan haberdar olduğunu, mahkemece verilen ihtiyati haciz kararının hukuka uygun olmadığını, zira TTK'nın 1369/1. maddesinde geminin ihtiyaten haczi müessesesinin düzenlendiğini, bu madde uyarınca geminin ihtiyaten haczi için deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişinin ihtiyati haczin uygulandığı sırada da borçtan sorumlu olup geminin maliki olması gerektiğini, müvekkili ile geminin eski mali olan West Island Maritime Ltd. şirketi arasında varılan anlaşma uyarınca 19.06.2014 tarihinde P. Konsoloslugu huzurunda ihtiyati hacze konu geminin müvekkiline satıldığını, akabinde 02.07.2014 tarihinde geminin müvekkiline devir ve tesliminin gerçekleştirilerek 01.10.2014 tarihinde P. gemi siciline yeni maliki ve donatıcı olan müvekkili adına E. ismiyle tescil edildiğini, müvekkilinin gemi alacağından sorumlu borçlu şirket ile hukuki ilişkisinin bulunmadığını, bu nedenle müvekkiline

Bununla birlikte TTK m. 1358/2 hükmünün sadece yetkili mahkemeyi tayin etmesi nedeniyle, TTK m. 1351 hükmünün yollaması ile İİK m. 261/2 kapsamında İİK m. 96 vd. hükümlerinin gemiler bakımından uygulanabileceği yönünde görüşlerin ileri sürülebilmesi de muhtemeldir. Bu nedenle söz konusu belirsizliklerin önüne geçebilmek açısından, gemilerin ihtiyati haczinde istihkak iddialarına ilişkin İİK m. 96 vd. hükümlerinin uygulanmayacağına ilişkin özel düzenleme yapılmasında yarar vardır.

3. İtiraz Yargılaması

a. Görevli ve Yetkili Mahkeme

aa. Dava Açılmadan Önce

Alacaklı tarafından alacağın esasına ilişkin dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararına itiraz, ihtiyati haciz kararını veren mahkemeye yapılır (TTK m. 1358/1(a))¹⁹⁰⁵. Deniz alacağının esası hakkında dava açılmadan önce alacağın esasını değerlendirecek bir mahkeme bulunmadığı için, ihtiyati haciz kararının gözden geçirilmesi bakımından kararı veren mahkemenin yetkili kılınması isabetli olmuştur.

ait gemi yönünden haciz kararına dayanak yapılabilecek gemi alacağının da olmadığını, ileri sürerek ihtiyati haciz kararının kaldırılmasını talep ve dava etmiştir. (...) Mahkemece, iddia, savunma ve dosya kapsamına göre; ihtiyati haciz talebine konu A. A isimli geminin 2.7.2014 tarihinde W. I. M. tarafından itiraz eden üçüncü kişi N. S. Ltd. Şirketi'ne noter onaylı belge ile devredildiği, TTK'nın 1369/1-a maddesi gereğince deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin maliki ise geminin ihtiyaten haczedilebileceğinin düzenlendiği, ihtiyati hacze konu geminin 30.10.2014 tarihinde borçlu W. M. Ltd. Şirketi'ne ait olmadığı, bu nedenle ihtiyati haciz koşullarının bulunmadığı gerekçesiyle 7.11.2014 tarihli ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına karar verilmiştir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, ihtiyati haciz isteyen (alacaklı) vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, (...)” Yargıtay 11. HD., E. 2015/5570 K. 2015/8273 T. 15.6.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2013/9834 K. 2013/14699 T. 15.07.2013; Yargıtay 11. HD., E. 2016/7199 K. 2016/7937 T. 10.10.2016 (www.lexpera.com).

¹⁹⁰⁵ Yıldırım / Yıldırım, s. 395. Genel ihtiyati haciz bakımından yüksek mahkeme kararları için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 141 vd.

bb. Dava Açıldıktan Sonra

aaa. Türkiye’de Mahkemede Dava Açılmışsa

aaaa. İtirazdan Önce Dava Açılması

İhtiyati haciz kararına karşı itirazdan önce esas hakkında Türkiye’de dava açılması halinde itirazların incelenmesi bakımından yetkili mahkeme, davanın görüldüğü mahkemedir (TTK m. 1358/1(b))¹⁹⁰⁶. Kanaatimizce de deniz alacağının esasını incelemeye yetkili mahkemenin ihtiyati hacze itirazı incelemek konusunda yetkili kılınması isabetli olmuştur. Aksi halde (talepler farklı olsa da) aynı alacağa ilişkin, (esas davanın görüldüğü mahkeme ile ihtiyati haciz kararı veren mahkeme olmak üzere) iki farklı mahkemede iki ayrı yargılama yürütülmüş olacaktır. Bu durumun usul ekonomisine aykırı olduğu açıktır.

bbbb. İtirazdan Sonra Dava Açılması

Deniz alacağının esas hakkında dava açılmadan önce ihtiyati hacze itirazın incelenmesi konusunda yetkili mahkemenin ihtiyati haciz kararı veren mahkeme olduğu yukarıda belirtilmişti. İhtiyati haciz kararı veren bu mahkemede ihtiyati hacze itirazdan sonra (itiraz yargılaması derdestken), deniz alacağının esas hakkında yetkili mahkemede dava açılması halinde, bu durum itirazı inceleyen mahkemenin yetkisini ortadan kaldırmaz. Alacağın esas hakkın dava açılrsa dahi, ihtiyati hacze itirazı inceleme yetkisi, ihtiyati haciz kararı veren mahkemede kalmaktadır¹⁹⁰⁷.

¹⁹⁰⁶ “Talep, ... isimli gemiye konulan ihtiyati haczin kaldırılması, istemidir. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)’nın 1358/1-b. Maddesine göre, yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye, esas hakkında Türkiye’de dava açılmışsa, bu mahkeme yetkilidir. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin 2020/68 esas sayılı dosyasında 19/02/2020 tarihinde ihtiyati hacze konu uyumsuzluğun esas hakkında dava açılmış olup, hatta davalı taraf ihtiyati hacze itirazlarını bu dosyaya 02/06/2020 tarihinde sunmuş olduğu cevap dilekçesinde ileri sürmüştür. Mahkemece 17/12/2019 tarih, 2019/174 d.iş ve 2019/174 Sayılı ihtiyati haciz kararına konu alacak hakkında aynı Mahkemenin 2020/68 esas sayılı dosyasında esas davanın açılmış olması karşısında, bu davanın açılmasından sonra yapılan ihtiyati hacze itirazın Mahkemenin 2020/68 esas sayılı dosyası üzerinden değerlendirilmesi gerekir.” İstanbul BAM 43. HD., E. 2020/2033, K. 2020/410, T. 10.12.2020 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 26.12.2022. Bu konuda ayrıca bkz. Yıldırım / Yıldırım, s. 395.

¹⁹⁰⁷ Uygulamada ihtiyati haciz kararı veren mahkemelerin, esas hakkında dava açıldıktan sonra açılan davaya bakan mahkemeye gönderdikleri yönünde bkz. Atamer, C. IV, s. 251.

Burada önem arz eden husus, itirazın esas hakkında dava açılmadan önce yapılmasıdır. İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesinin bir kararı¹⁹⁰⁸na konu olayda, gemi adamının ücret alacağının güvenceye alınması için gemi üzerinde 28.12.2018 tarihinde ihtiyati haciz kararı verilmiş, akabinde aynı mahkemede borçlu tarafından ihtiyati hacze itiraz edilmiştir. Alacaklı tarafından söz konusu itiraza cevaben, diğer gerekçelerle birlikte, İstanbul 17 Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verilen ihtiyati haciz kararına karşı yapılan itirazlar hakkında henüz 17 Asliye Ticaret Mahkemesince bir karar verilmeden, 28.01.2019 tarihinde İstanbul Anadolu 5. İş Mahkemesinde dava ikame edildiğini beyan ederek itirazın reddini talep etmiştir. Esas hakkında dava açıldığı gerekçesiyle itiraz hakkında karar verilmesine yer olmadığı yönünde kararın istinaf edilmesi üzerine dosya kendisine gelen 13. Hukuk Dairesi, ihtiyati hacze itirazdan önce arabuluculuk yoluna başvurulması nedeniyle istinaf talepleri esastan reddetmiştir. Kanaatimizce burada esas alınması gereken tarih, arabuluculuk yoluna başvuru tarihi olmayıp, esas hakkında davanın açıldığı tarihtir. Zira esas hakkında dava ancak dava açıldığı tarihten derdest olmaktadır. Borçlunun dava açılıp açılmayacağı dahi belli olmayan bir durumda, itiraz süresi de sınırlı iken dava açılacağını düşünüp bu davada yetkili mahkemeye itiraz başvurusu yapabilmesi beklenemeyeceğine göre 13. Hukuk Dairesinin bahse konu kararında isabet bulunmadığı düşüncesindeyiz.

İhtiyati haciz kararından sonra icra takibi yapılması durumunda ihtiyati hacze itirazların hangi mahkeme tarafından inceleneceği konusu üzerinde ayrıca durulması gerekir. Kanaatimizce burada bir ayırım yapılması uygun olur. Alacaklı tarafından deniz alacağının esas hakkında takip yapılmış olup, henüz takibe itiraz edilmemişse, bu durumda TTK m. 1358/1(a) hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin itirazı incelemesi gerekir. Alacaklı tarafından yapılan takibe itiraz edilmişse ve borçlu tarafından itirazın kaldırılması yoluna başvurulmuşsa, itirazın kaldırılması yargılaması teknik anlamda dava olmadığından¹⁹⁰⁹, bu durumda da TTK m. 1358/1(a) hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararı veren mahkeme itiraz

¹⁹⁰⁸ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2019/906 K. 2019/1086 T. 11.9.2019 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 03.03.2022.

¹⁹⁰⁹ Kuru, **El Kitabı**, s. 276; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 122; Yıldırım / Yıldırım, s. 108; Muşul, **C. I**, s. 356, dn. 2. *Postacıoğlu* itirazın kaldırılması yargılaması sonucunda mahkemeye verilen kararın kazai hüküm olmadığına işaret etmiştir. Bkz. *Postacıoğlu*, **İcra Hukuku**, s. 190.

bakımından yetkilidir. Bununla birlikte takibe itiraz üzerine itirazın iptali davası açılmışsa, bu durumda itirazın iptali davasını gören mahkeme itirazları inceleme konusunda da yetkili olacaktır. Zira TTK m. 1358/1(b) hükmünde “dava”dan söz edildiği için genel mahkemelerde görülen itirazın iptali davaları bakımından söz konusu hüküm uygulama alanı bulur.

bbb. Hakem Önünde veya Yurt Dışındaki Bir Mahkemede Dava Açılmışsa

İhtiyati haciz kararından sonra ihtiyati haczi tamamlayan işlem zımnında hakem önünde veya yurt dışında dava açılması durumunda, ihtiyati hacze itirazın da esası gören hakem ya da mahkeme tarafından incelenmesi gerektiği düşünülebilir. Ne var ki, ihtiyati haciz ya da ihtiyati hacze itiraz üzerine verilen kararlar niteliği itibarıyla kesinleşmiş karar olmayacağından bu kararların tenfiz edilmesi mümkün değildir¹⁹¹⁰. Bu gerekçeden hareketle, Türkiye’de veya yurt dışında tahkim başlatılmış veya yurt dışında bir mahkemede dava açılmış olsa dahi, ihtiyati hacze itiraz bakımından yetkili mahkemenin, ihtiyati haciz kararı vermiş olan mahkeme olacağı kabul edilmiştir (TTK m. 1358/1(c))¹⁹¹¹. Dolayısıyla hakem mahkemesinden ya da yabancı bir devlet mahkemesinden ihtiyati haciz talep edilebilmesi veya verilmiş bir ihtiyati haciz kararına itiraz edilebilmesi mümkün değildir.

Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin bir kararına¹⁹¹² konu olayda, gemi hakkında verilen ihtiyati haciz kararına itiraz üzerine yerel mahkeme, ihtiyati haciz talep eden tarafından yurt dışında tahkim davası açıldığı, işbu davanın açıldığına dair apostil şerhli fotokopinin dosyaya ibraz edildiği, ihtiyati hacze vaki itirazın esas davanın açıldığı tahkim yargılamasında değerlendirilmesi gerektiği gerekçesi ile

¹⁹¹⁰ Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, s. 641; Atamer, **C. IV**, s. 252.

¹⁹¹¹ “Mahkeme gerekçesinde de işaret edildiği üzere, uyuşmazlığın esasına ilişkin olarak tahkim yoluna başvurulduğu anlaşılmaktadır. TTK’nın 1356. maddesi uyarınca, ihtiyati haciz talebine konu alacak hakkında tahkimde dava açılmış olsa bile, 1354-1355.maddelere göre yetkili Türk mahkemesi, ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olduğu gibi, aynı kanunun 1358/1.c maddesi uyarınca, ihtiyati hacze itirazı incelemeye de yetkili ve görevlidir.” İstanbul BAM, 14. HD., E. 2021/2175 K. 2021/1668 T. 23.12.2021 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022. Bu konuda ayrıca bkz. Yıldırım / Yıldırım, s. 396.

¹⁹¹² Yargıtay 11. HD., E. 2015/5357 K. 2015/6452 T. 6.5.2015 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 03.03.2022.

ihtiyati hacze yapılan itirazın reddine karar verilmiştir. Söz konusu karar aleyhine temyiz başvurusu üzerine dosya kendisine gelen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, TTK m. 1358 hükmü gereğince, yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye esas hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin yetkili olduğu, yurt dışında Tahkim Kurulu'nun görevli olduğundan bahsedilemeyeceği gerekçesiyle yerel mahkemenin kararını isabetli bir şekilde bozmuştur.

b. Taraflar

İtiraz yargılamasının taraflarını ihtiyati hacze itiraz eden ve aleyhine itiraz başvurusunda bulunulan taraf oluşturur¹⁹¹³. İhtiyati hacze itiraz eden tarafında, ihtiyati haciz nedeniyle menfaatleri ihlal edilen kişiler bulunur¹⁹¹⁴. İhtiyati haciz nedeniyle menfaati ihlal edilen kişilerin başında şüphesiz borçlu yer alır. TTK m. 1369 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararının icra edilebilmesi için deniz alacağından sorumlu kişinin geminin maliki olması şartı arandığı için borçlu geminin maliki olacaktır¹⁹¹⁵.

Bunun yanında deniz hukukunda geminin seferinin engellenmesi sadece geminin malikinin değil, bunun dışında birçok kişinin de menfaatini ihlal eder. Bu kişiler arasında taşıtan, yükleten, konişmento hamilleri, yük ilgilileri, gönderilen, yolcular, geminin sorumluluk sigortacısı sayılabilir¹⁹¹⁶. Dolayısıyla haksız bir ihtiyati haciz kararı nedeniyle menfaatleri hukuka aykırı bir şekilde ihlal edilen bu kişilerin de karara itiraz imkânı bulunmaktadır (TTK m. 1358, İİK m. 265/2)¹⁹¹⁷.

¹⁹¹³ Üstündağ, **İcra**, s. 415; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 206; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4100.

¹⁹¹⁴ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4093. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi bakımından alacaklı tarafından TTK m. 1363/1 hükmü çerçevesinde yatırılan teminata itiraz edilebilmesi mümkündür (TTK m. 1363/4). Bu durumda itiraz eden tarafında lehine ihtiyati haciz kararı verilen alacaklı, karşı tarafta ise borçlu yer alır.

¹⁹¹⁵ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, III, C, 2, b.

¹⁹¹⁶ Atamer, **C. IV**, s. 253.

¹⁹¹⁷ Ayrıca bkz. Atamer, **C. IV**, s. 253. “Mahkemece iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre; donatanın maliki olduğu ... isimli gemiye yakıt tedariki sebebiyle ... isimli geminin TTK'nın 1369/2 maddesi gereğince ihtiyati haczine karar verildiği, ... tarafından ihtiyati haciz kararına gemi maliki üçüncü kişi olarak itirazda bulunulduğu, dosyaya sunulan güncellenmiş kayıtlar göre her iki geminin tescilli maliklerinin farklı olduğu, bu durumda TTK'nın 1369/2. maddesindeki koşulların oluşmadığı gerekçesiyle ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına karar verilmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/7199, K. 2016/7937, T. 10.10.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

İhtiyati haciz yargılamasının diğer tarafını ise, lehine gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilen alacaklı oluşturur¹⁹¹⁸. Bu alacaklı gemi üzerinde deniz alacağına sahip olan kişidir. Bu kişinin alacağının deniz alacağı olup olmadığı TTK m. 1352 hükmüne bakılarak tespit edilir.

c. İtiraz Süresi

Gemilerin ihtiyati haczinde itiraz süresi bakımından özel düzenleme yer almamaktadır. Bu sebeple gemilerin ihtiyati haczinde itiraz süresi bakımından TTK m. 1351 hükmü çerçevesinde İİK m. 265 /1 ve 2 hükümleri uygulama alanı bulur. Buna göre ihtiyati haciz kararı borçlu dinlenerek verilmişse, borçlunun itirazlarını duruşmada ileri sürmesi gerekir¹⁹¹⁹. Duruşmada itirazlarını ileri sürmeyen borçlunun daha sonra ihtiyati hacze itiraz edemez. Nitekim TTK m. 1358/1 hükmünde, “*yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş kişilerin itirazları*” ifadesi ile bu durum ortaya konulmaktadır. Borçlu ihtiyati haciz duruşmasına davet edilmiş olmasına rağmen duruşmaya katılmamışsa, bu durumda yokluğunda verilen ihtiyati haciz kararına itiraz imkânı olmamalıdır¹⁹²⁰. Zira mahkeme usulüne uygun olarak davet etmiş olmasına rağmen, borçlu ihtiyati haciz duruşmasına katılmamayı tercih etmiştir. Bunun sonuçlarına borçlunun katlanması gerekir.

Borçlu veya menfaat sahibi üçüncü kişi, kendisi dinlenilmeden verilen ihtiyati haciz kararına yedi gün içerisinde itiraz edebilir (İİK m. 265/1, 2). Yedi günlük süre, borçlu ihtiyati haczin icrası sırasında hazır bulunuyorsa bu tarihten, ihtiyati haciz yokluğunda icra edilmişse, haciz tutanağının borçluya tebliğ edildiği tarihten itibaren işlemeye başlar (İİK m. 265/1)¹⁹²¹. İhtiyati haciz nedeniyle menfaati ihlal edilen üçüncü kişiler bakımından yedi günlük sürenin başlangıcında ihtiyati haczi öğrenme tarihi esas alınır (İİK m. 265/2)¹⁹²².

¹⁹¹⁸ Üstündağ, **İcra**, s. 415; Önen, s. 273; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 145.

¹⁹¹⁹ Önen, s. 261, 262; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 341; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 144.

¹⁹²⁰ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 341; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 144. Aksi yönde bkz. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 65; Kuru, **El Kitabı**, s. 1052; Artüz, s. 87.

¹⁹²¹ Üstündağ, **İcra**, s. 413, 416; Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 217.

¹⁹²² Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 218.

Gemilerin ihtiyati haczinde tebliğ tarihinin esas alınacağı hallerde sürenin başlangıcı için İİK m. 265 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz tutanağının tebliğinin mi dikkate alınacağı, yoksa TTK m. 1366/1, c. 2 hükmünün çerçevesinde, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine yapılan tebliğin mi dikkate alınacağı açık değildir. Kanaatimizce her ne kadar TTK m. 1366/1, c. 2 hükmü çerçevesinde geminin ihtiyaten haczedildiği ilgililere bildirilmekte (gemi üzerinde ihtiyati haciz konulduğu öğrenilmekte) ise de, borçluya tutanağı inceleme imkânı sunulması ve hukuki dinlenilme hakkının ihlal edilmemesi açısından süreyi başlatmak için ihtiyati haciz tutanağının tebliğ edilmesini aramak uygun olur¹⁹²³.

Yabancı bayraklı gemilerde kaptanın TTK m. 1104/3 hükmü çerçevesinde donatanı temsil yetkisi bulunduğundan, bu gemilerde kaptan huzurunda yapılmış işlemlerin donatan huzurunda yapıldığı kabul edilir^{1924, 1925}. Bu gemilerde ihtiyati hacze itiraz süresi, ihtiyati haczin icrasından itibaren başlar. *Türkel*, TTK m. 1104/3 hükmünün izin vermesi nedeniyle, gemi maliki ihtiyati haciz yargılamasında borçtan sorumlu olmasa dahi, kaptanın ihtiyati haczin uygulanmasında maliki temsil yetkisi olduğu görüşündedir¹⁹²⁶. Kanaatimizce malikin gemi kaptanı tarafından temsil edilip edilmeyeceğinde belirleyici kriter, borçtan sorumlu olup olmamasından ziyade donatan sıfatına sahip olup olmamasıdır. Zira TTK m. 1104/3 hükmü, kaptanın

¹⁹²³ Bu konuda bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, I, E, 2, d, cc.

¹⁹²⁴ *Türkel*, s. 414. *Yazar*, kaptanın temsil yetkisine bağlı olarak icra tarihinden itibaren başlayan yedi günlük sürenin kısa olduğunu, itiraz hakkının etkin bir şekilde kullanılabilmesi için delil toplanabilmesi, bunların tercüme edilmesi, vekil tayin edilmesi gibi işlemlerin yapılabilmesi açısından yabancı bayraklı gemilerde bu sürenin uzatılması gerektiği düşüncesindedir. *Türkel*, s. 415.

¹⁹²⁵ Nitekim Yargıtay da şirket yetkilisi bakımından aynı sonuca varmıştır: “*Mahkemece, İİK.nun 265/1,maddesi uyarınca borçlu kendisi dinlenmeden verilen ihtiyati haciz kararlarına huzuru ile yapılan hacizlerde haczin tahsili, aksi halde haciz tutanağının kendisine tebliği tarihinden itibaren 7 gün içinde itiraz etme hakkı tanınmış olup, dosyada mevcut 21.05.2014 tarihli haciz tutanağında itiraz edenin, aynı zamanda şirket yetkilisi ve borçlu olan dosyadaki itiraz edene ait sunulan vekaletnamede de açıkça anlaşıldığı üzere, tüzel kişi olan şirketin yetkilisi A. Ö.'ün huzuru ile haczin yapıldığı ve 21.05.2014 tarihinin öğrenme tarihi olduğu, 7 günlük sürenin bu tarihten itibaren başlatılması gerektiği, buna göre de itirazın sunulduğu tarih olan 30.05.2014 tarihi itibari ile ihtiyati hacze itiraz süresinin açılmış olduğu, şirket yetkilisi ve borçlusunun Öğrenmiş olmasına rağmen şirketin bu hacizden haberinin olmadığı söylenemeyeceği, aksinin dürüstlük kuralına aykırı düşeceği ve itiraz edenin süresinden sonra ihtiyati hacze itiraz etmiş olması nedeniyle itirazın süre yönünden reddine karar vermek gerektiği gerekçesiyle, İtiraz edenin itirazının süre yönünden reddine karar verilmiş, karar muteriz vekilince temyiz edilmiştir. Dosyadaki yazılara kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere göre, muteriz vekilinin yerinde görülmeyen bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA...*” Yargıtay 19. HD., E. 2014/15890, K. 2015/4554, T. 31.3.2014 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹²⁶ *Türkel*, s. 414.

donatanı temsil edebileceği halleri düzenlemiştir. Bu nedenle malikin gemi kaptanı tarafından temsil edilebilmesi ancak donatan olduğu hallerle sınırlıdır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da uygulama alanı bulan İİK m. 265 hükmünde öngörülen yedi günlük süre, hak düşürücü niteliktedir¹⁹²⁷. Bu nedenle sürenin geçip geçmediği hususu hâkim tarafından re'sen dikkate alınır¹⁹²⁸. Eğer borçlu (veya borçlu adına gemi kaptanı), ihtiyati haczin uygulanması sırasında, ihtiyati hacze, borca bir itirazı olmadığını icra memuruna bildirmiş ve bu husus da tutanağa yazılıp tutanak borçlu (veya gemi kaptanı) tarafından imzalanmışsa, borçlunun artık ihtiyati haciz kararına itiraz edebilmesi mümkün değildir¹⁹²⁹.

Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczinde teminata itiraz bakımından TTK m. 1363/2 ve 4 hükümlerinde özel düzenleme yapılmış ve bu teminatın artırılması ve azaltılması taleplerinin “her aşamada” ileri sürülebileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla gemi üzerinde ihtiyati haciz devam ettikçe, borçlu veya gemi maliki her aşamada teminata itiraz edilebilir. Diğer bir deyişle, teminat miktarına yönelik itirazlar bakımından İİK m. 265 hükmünde öngörülen yedi günlük süre geçerli değildir.

d. İtiraz Usulü

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından itiraz usulü TTK'da özel olarak düzenlenmediği için bu usul bakımından İİK m. 265 hükmü uygulanacaktır (TTK m. 1351). Buna göre aleyhine ihtiyati haczi kararı verilen borçlu veya menfaat sahibi

¹⁹²⁷ Genel icra hukuku bakımından aynı yönde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1056; Akyazan, s. 40; Üstündağ, **İcra**, s. 416; Önen, s. 269; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 341; Deynekli / Saldırım, s. 101, 122; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 217.

¹⁹²⁸ Bu süreyi haklı bir sebebe dayanarak kaçırın borçlunun eski hale iade yoluna başvurup başvuramayacağı tartışmalıdır. Doktrinde Akyazan ve Özkes bu halde borçlunun eski hale iade yoluna başvurabileceği kanaatindedir. Bkz. Akyazan, s. 41; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 341. Buna karşılık Deynekli / Saldırım süreyi haklı bir sebebe dayanarak kaçırın borçlunun ancak gecikmiş itiraz kurumundan faydalanabileceği görüşündedir. Deynekli / Saldırım, s. 123. Bu konuda ayrıca bkz. Akyazan, s. 40.

¹⁹²⁹ Üstündağ, **İcra**, s. 416; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 217.

üçüncü kişi, TTK m. 1358’de belirtilen yetkili mahkemeye itiraz süresi içerisinde dilekçe ile başvurur¹⁹³⁰.

İtiraz dilekçesinde itirazın yapıldığı mahkeme, itiraz eden borçlu ve varsa vekilinin adı soyadı, adresi, karşı taraf olarak alacaklı ve varsa vekilinin adı soyadı gösterilir. Bunun yanında itiraz edenin itiraz sebeplerini de ayrıca ve açıkça göstermesi gerekir¹⁹³¹. Zira İİK m. 265/3 hükmü çerçevesinde mahkeme, incelemesini itiraz sebepleri çerçevesinde yapar¹⁹³². İtiraz eden dilerse birden fazla sebebe de dayanabilir. Bu durumda itiraz sebeplerini dayanakları ile birlikte ayrı ayrı belirtmesi uygun olur. İtirazı hangi delile dayanmakta ise, buna ilişkin belgelerin de dilekçeye ekleyerek mahkemeye sunulması gerekir¹⁹³³. İtiraz edenin itiraz sebeplerini terditli olarak ileri sürmesine engel bulunmamaktadır¹⁹³⁴. Sözelimi itiraz eden, itiraz sebeplerini ileri sürüp, bu sebepler kabul edilmemesi ihtimalini dikkate alarak terditli olarak teminatın artırılmasını da talep edebilir.

İhtiyati haciz kararı ile ihtiyati hacze itiraz arasında her ne kadar bağlantı olsa da, her iki yargılama birbirinden bağımsızdır. Zira burada tarafların rolleri, dayandıkları sebeplerle talep edilen hususlar ve ispat ölçüsü birbirinden farklıdır. Bu nedenle ihtiyati hacze itiraz yargılaması, yeni bir yargılama olarak kabul edilir¹⁹³⁵.

¹⁹³⁰ Genel icra hukuku bakımından aynı yönde bkz. Üstündağ, **İcra**, s. 416; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1215; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 141; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553.

¹⁹³¹ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 530; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1215; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4100; Deynekli / Saldırım, s. 103. Bununla birlikte itiraz sebepleri arasında ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin görevli ya da yetkili olmadığı hususuna yer verilmesi dahi, görev ve gemilerin ihtiyati haczi bakımından kesin yetki hususu mahkemece resen dikkate alınmalıdır.

¹⁹³² Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Önen, s. 273; Deynekli / Saldırım, s. 102.

¹⁹³³ “...itiraz eden borçlu tarafından kira bedelini ödemediğine dair herhangi bir delil ibraz edilmediği gibi, bu yönde bir iddiada da bulunulmadığı, kiralayanın gemiyi iade etmemesi karşısında kiraya veren alacaklının kira sözleşmesinin konusunu oluşturan ve borçlunun zilyetliğinde bulunan gemi üzerine TTK’nın 1352/t m. kaynaklanan deniz alacağı için ihtiyati haciz talep edebileceği gerekçesiyle, itirazın reddine karar verilmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/13164, K. 2016/9547, T. 13.12.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022. Ayrıca bkz. Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553.

¹⁹³⁴ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 343.

¹⁹³⁵ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 343.

İhtiyati hacze itiraz yargılamasında müddeabihin ne olacağı konusu üzerinde de kısaca durmak gerekir. Zira gerek TTK'da gerekse de İİK'da bu konuda açıklık yoktur. Bu nedenle doktrinde *Önen*, müddeabihin genel kural ve ölçülere göre belirlenmemesi, her somut olay özelinde takdir edilmesi gerektiği kanaatindedir¹⁹³⁶. Buna göre müddeabih davaya bakan hâkim tarafından serbestçe takdir edilir. Buna karşılık *Özekes*, mahkemenin, borçlunun aleyhine ihtiyati hacze karar verirken esas aldığı alacak miktarını, itiraz yargılamasında müddeabih olarak kabul edilmesi gerektiği düşüncesindedir¹⁹³⁷. Kanaatimizce bu yaklaşımı gemilerin ihtiyati haczine itiraz bakımından da benimsemek uygun olur. Zira burada yargılama konusu edilen tutar, alacaklının ihtiyati haciz ile teminat altına alınmasını talep ettiği alacak miktarı değil, mahkemece ihtiyati haciz kararında belirtilen miktardır. Borçlu itiraz yargılamasında mahkemece karar altına alınan tutarı yargılama konusu etmektedir. Dolayısıyla itiraz yargılamasında müddeabih olarak da bu tutarın esas alınması gerekir¹⁹³⁸.

e. İtirazın İncelenmesi

Borçlu veya ihtiyati haciz kararı nedeniyle menfaati ihlal edilen üçüncü kişinin başvurusu üzerine, TTK m. 1358 hükmünde belirtilen yetkili mahkeme, öncelikle itiraz sebeplerinin gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit etmek için her iki tarafı da duruşmaya davet eder (İİK m. 265/4, c.2)¹⁹³⁹. Mahkemece duruşma açılıp taraflar dinlenmeden itiraz hakkında karar verilemez¹⁹⁴⁰. Mahkemece iki taraf usulüne uygun

¹⁹³⁶ *Önen*, s. 267.

¹⁹³⁷ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 344. Buna karşılık *Yazar*'a göre, borçlu ihtiyati haczin kısmen haksız olduğunu belirtiyor veya teminatın kısmen eksik olduğu itirazında bulunuyorsa, kaldırılmasını veya teminatın tamamlanmasını istediği alacak miktarı, müddeabih olarak esas alınmalıdır.

¹⁹³⁸ Ne var ki aynı yaklaşımın, geminin mülkiyeti ve zilyetliği ile müşterek malikler arasında geminin işletilmesine ilişkin hususlar ve gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülükler bakımından benimsenmesi mümkün değildir. Zira bu hallerde para alacağından söz edilemez.

¹⁹³⁹ Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 719; Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 351; *Özekes ve diğer.*, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 530; Üstündağ, **İcra**, s. 416; *Önen*, s. 273; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 135; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1220; *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 345; Yıldırım / Yıldırım, s. 406; Muşul, **C. II**, s. 1331; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 553; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4100; Aktüz, s. 74.

¹⁹⁴⁰ “İİK'nın 265. maddesinde “Mahkeme, itiraz üzerine iki tarafı davet edip gelenleri dinledikten sonra, itirazı varit görürse kararını değiştirebilir veya kaldırabilir. Şu kadar ki, iki taraf da gelmezse evrak üzerinde inceleme yapılarak karar verilir.” düzenlemesine yer verilmiştir. Söz konusu düzenleme savunma hakkına müteallik bir düzenlemedir. Mahkemece savunma hakkının kısıtlanmasına yol açacak biçimde ve yukarıda bahsi geçen yasal düzenlemeye aykırı olarak duruşma açılıp tarafların beyanları alınmaksızın evrak üzerinden işin esasının incelenmesi doğru görülmemiş, kararın bu sebeple ihtiyati

olarak davet edilmesine rağmen, sadece taraflardan birisi gelirse, hâkim sadece gelen tarafı dinleyerek kararını verir (İİK m. 265/3, c.3). Her iki taraf da gelmezse, dosya üzerinden inceleme yaparak itiraz hakkında karar verir¹⁹⁴¹.

Mahkeme itiraz sebeplerini basit yargılama usulü çerçevesinde inceler (HMK m. 316/1(c))¹⁹⁴². Mahkeme incelemesinde öncelikle yargılama şartlarının gerçekleşip gerçekleşmediğine bakacaktır. Bu anlamda itiraz sebeplerinin yerinde olup olmadığı incelenmeden önce itirazın süresinde yapılıp yapılmadığı, ihtiyati haciz kararının borçlu dinlenilmeden verilip verilmediği gibi hususları değerlendirecektir. Şayet itiraz süresinde yapılmamışsa öncelikle itiraz bu sebeple reddedilecektir. Öte yandan borçlu ihtiyati haciz kararını mahkemenin kendisinin gıyabında, yani borçluyu dinlemeden vermiş olması durumunda itiraz başvurusunda bulunabilir. Dolayısıyla ihtiyati haciz kararı verilirken duruşma açılmış ve borçlu dinlenmişse, artık borçlunun ihtiyati haczin kaldırılması yönünde itiraz başvurusunda bulunabilmesi mümkün değildir¹⁹⁴³. Bu ihtimalde borçlunun itirazının bu sebepten reddi gerekir¹⁹⁴⁴.

İtiraza ilişkin yargılama şartlarının gerçekleştiğinin tespitinden sonra, itiraz edenin dayandığı itiraz sebeplerinin gerçekleşip gerçekleşmediği araştırılacaktır. İhtiyati haciz kararının aksine, mahkeme burada yaklaşık ispatla yetinemez¹⁹⁴⁵. Nitekim TTK m. 1362 ve İİK m. 258 hükmünden farklı olarak İİK m. 265/4 hükmünde mahkemenin itirazı vârit görmesinden söz edilmiştir. Dolayısıyla mahkeme itiraz sebeplerinin mevcut olup olmadığı hakkında tam bir araştırma yapmalı, bu hususta tam bir kanaate sahip olduktan sonra itiraz hakkında karar vermelidir¹⁹⁴⁶. Ancak

haciz talep eden yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2015/1650, K. 2016/508, T. 20.1.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2015/649, K. 2015/790, T. 17.2.2015; Yargıtay 11. HD., E. 2015/14505, K. 2016/80, T. 11.1.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁴¹ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 135.

¹⁹⁴² Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 68; Üstündağ, **İcra**, s. 416; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4101; Aktüz, s. 72.

¹⁹⁴³ Önen, s. 261.

¹⁹⁴⁴ Bir sonraki başlıkta görüleceği üzere borçlunun veya üçüncü kişinin bu karara karşı istinaf yoluna başvurabilmesi mümkündür.

¹⁹⁴⁵ Üstündağ, **İcra**, s. 416. Hatalı şekilde itiraz yargılamasında da yaklaşık ispatın yeterli görüldüğü karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/1256, K. 2016/1481, T. 15.2.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁴⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Üstündağ, **İcra**, s. 416; Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Önen, s. 273; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 553, 554; Muşul, **C. II**, s. 1331; Artüz, s. 76, 77.

burada her ne kadar tam ispat aransa da, bu sadece itirazla sınırlı bir ispat olup, burada işin esasına ilişkin bir inceleme yapılmaz¹⁹⁴⁷.

İtiraz yargılamasında yargılamanın tarafları yer değiştirmekle birlikte, ispat yükü bakımından bir değişiklik söz konusu değildir¹⁹⁴⁸. Bu kapsamda alacaklı deniz alacağının varlığı ile alacağın değerini ispat etmelidir (TTK m. 1362). İtiraz eden ise alacağın olmadığını, alacağın vadesinin gelmediğini, ihtiyati haciz sebeplerinin olmadığını ispat etmelidir. Zira yukarıda da belirtildiği üzere¹⁹⁴⁹ gemi üzerinde ihtiyati haciz kararının verilebilmesi için vadesi gelmiş bir deniz alacağının mevcut olması¹⁹⁵⁰ ya da İİK m. 257/2’de öngörülen durumlardan birinin mevcut olması gerekir (TTK m. 1353/5). Dolayısıyla deniz alacağı muaccel olmadan ve İİK m. 257/2 hükmünde öngörülen şartlar gerçekleşmeden ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde bu husus ihtiyati haczin kaldırılması sebebi teşkil eder¹⁹⁵¹. Bu kapsamda borçlu tarafından ihtiyati haciz sebeplerinin olmadığı ispat edilecektir.

Genel ihtiyati haciz bakımından itiraz üzerine ihtiyati haciz sebeplerinin mevcut olup olmadığını incelenirken, hangi anın esas alması gerektiği konusunda kanunda bir açıklık bulunmamaktadır. Bu nedenle doktrinde genel yaklaşım, ihtiyati haciz sebeplerinin mevcut olup olmadığının aranacağı zaman olarak ihtiyati haciz kararının verildiği tarihin esas alınması gerektiği yönündedir¹⁹⁵². Gemilerin ihtiyati haczi bakımından ihtiyati haciz şartlarının ne zaman mevcut olması gerektiği TTK m. 1369

¹⁹⁴⁷ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1225; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 347. “... aleyhine ihtiyati hacze karar verilen tarafın itiraz dilekçesinde ileri sürdüğü hususların, uyumsuzluğa dair asıl yargılamada incelenecek ve değerlendirilecek hususlar olduğu, taraflar arasındaki sözleşmenin geçersiz olması ve altındaki mührün sahte olması iddialarının ihtiyati haciz talebinin değerlendirilmesi sırasında incelenmesinin mümkün olmadığı gerekçeleriyle de itirazın reddine karar verilmiştir. (...) Dosya içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, ihtiyati hacze itiraz eden (borçlu) vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/14122, K. 2016/9495, T. 12.12.2016. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2016/11768, K. 2016/8564, T. 1.12.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁴⁸ Önen, s. 273; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 68; Üstündağ, **İcra**, s. 416; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 344; Deynekli/Saldırım, s. 102; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 210; Artüz, s. 77.

¹⁹⁴⁹ Bkz. Birinci Bölüm, III.

¹⁹⁵⁰ Bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2017/2435, K. 2017/4536, T. 20.9.2017 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁵¹ Akyazan, s. 41.

¹⁹⁵² Üstündağ, **İcra**, s. 416, dn. 265’te zikredilen yazarlar; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 345; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4101; Aktüz, s. 75.

hükümünde açıkça düzenlenmiştir. Buna göre TTK m. 1369/1 (c), (d) ve (e)'de öngörülen haller hariç, hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczine ancak, deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise veya deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise karar verilebilir. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz sebepleri bakımından dikkate alınacak zaman dilimi özel olarak düzenlenmiştir.

Hal böyle olmakla birlikte, TTK m. 1369/1 (c), (d) ve (e) hükümleri kapsamında deniz alacağı gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük ile teminat altına alınmış ise veya uyuşmazlık geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin ise ya da alacak gemi alacaklısı hakkı veriyorsa, TTK m. 1369/1(a) ve (b) bentlerinde öngörülen zamansal sınır aranmayacaktır. Kanaatimizce bu alacak grubu için genel ihtiyati hacizdeki yaklaşıma paralel olarak, ihtiyati haciz kararının verilmesi anı esas alınabilir.

İtiraz yargılamasında da, gerek sadece bu yargılama üzerinde, gerekse de alacağın esası üzerinde, tarafların tasarrufları bulunmaları mümkündür. İtiraz eden borçlu itirazından feragat edebileceği gibi alacaklı da ihtiyati haciz talebinden ya da deniz alacağından feragat edebilir¹⁹⁵³. Bununla birlikte alacaklının sadece itirazı kabul etmesi, alacağın esasından feragat anlamına gelmez¹⁹⁵⁴.

f. İtiraz Hakkında Verilen Karar

İtiraz üzerine yapılacak yargılama neticesinde mahkeme, itiraz sebeplerini yerinde görmezse itirazın reddine karar verir¹⁹⁵⁵. İtiraz sebeplerini yerinde görürse

¹⁹⁵³ “Talep, ihtiyati haciz kararının kaldırılması istemine dair olup, mahkemece itirazın reddine karar verilmiştir. Ancak, ihtiyati haciz talep eden vekili tarafından UYAP sistemi üzerinden 19/07/2016 tarihli dilekçeyle talepten feragat edildiği bildirilmiştir. Talep konusu uyuşmazlık, tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edebilecekleri nitelikte olup, talepten feragat, hüküm kesinleşinceye kadar yapılabileceği ve karşı tarafın kabulüne bağlı olmadığı gibi, yapıldığı anda kesin hükmün sonuçlarını doğuracağından ...” Yargıtay 11. HD., E. 2015/14780, K. 2016/7386, T. 20.9.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁵⁴ Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 348.

¹⁹⁵⁵ “Talep, ihtiyati haczin kaldırılması istemine dair olup, mahkemece alacağın deniz alacağı olmadığı ve muaccel olmadığı gerekçesi ile istem kabul edilerek ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmiştir.

itiraz edenin talebini kabul eder. İhtiyati hacze itirazı yerinde gören mahkeme, her zaman ihtiyati haczi kaldırmayabilir, duruma göre, önceki ihtiyati haciz kararını kaldırmadan değiştirebilir¹⁹⁵⁶. Mahkeme yetkisiz¹⁹⁵⁷, görevsiz¹⁹⁵⁸ ise veya ihtiyati haciz şartları somut olayda mevcut değilse ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verir¹⁹⁵⁹. Bunun gibi TTK m. 1375 hükmünde öngörülen şartlar mevcut olmamasına rağmen aynı alacak için aynı gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilir¹⁹⁶⁰. Mahkemece ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmesi üzerine gemi üzerindeki her türlü muhafaza tedbirleri de kalkar¹⁹⁶¹.

Mahkeme ihtiyati haciz talebi sırasında TTK m. 1363/1 hükmü çerçevesinde alacaklı tarafından ihtiyati haciz talebinde yatırılan 10.000 ÖÇH teminatı yeterli

Ancak, davacı, gemide taşınan malın hasarlandığını ve bu sebeple dava dışı sigorta şirketinin kendisinden hasar bedelini talep ettiğini iddia etmiş olup, 6102 Sayılı TTK'nın 1352/h fıkrası gereğince gemide taşınan bagaj dahil eşyaya gelen veya bu eşyaya dair ziya veya hasardan kayıplanan alacak deniz alacağı olup, aynı Kanun'un 1353/5 maddesi gereğince de vadesi gelmemiş deniz alacaklarında İİK 257/2 fıkrasında öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde ihtiyati haciz istenebilir. Bu durumda mahkemece Yasa'daki düzenlemeler göz önüne alınarak İİK 257/2 maddesindeki şartların gerçekleşip gerçekleşmediği incelenerek bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmiş olması doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/5594, K. 2016/5577, T. 23.5.2016 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁵⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Üstündağ, **İcra**, s. 417; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 531; Önen, s. 274; Yıldırım / Yıldırım, s. 406; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 216.

¹⁹⁵⁷ “... 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 22/08/2014 tarihli, 2014/54 D.İş, 2014/54 D.İş kararı ile ihtiyati haciz talebinin kabulüne karar verilmiş, karara süresinde ... LTD. vekilinin itirazı üzerine ... 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nce 09/10/2014 tarihinde verilen ek karar ile itirazın reddine karar verilmiş olup, kararın süresinde itiraz eden vekili tarafından temyizi üzerine Dairemizin 2015/9690 Esas, 2015/10862 Karar sayılı kararı ile “...6102 Sayılı TTK'nın 1355. maddesinde, Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir, hükmünün düzenlendiği, ihtiyati haciz talep dilekçesinde, geminin ... Limanı'nda bulunduğu da belirtilmesi karşısında, mahkemece, TTK'nın 1355. maddesindeki yetki kuralı nazara alınmaksızın, yanılıgılı değerlendirme ile, geminin infaz tarihinde bulunduğu yer itibarıyla yetki itirazının reddinin doğru olmadığı, ihtiyati hacze itirazın yetki yönünden kabul edilmesi gerektiği halde red edildiği belirtilerek karar bozulmuştur.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/14664, K. 2017/1735, T. 22.3.2017 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 11.03.2022.

¹⁹⁵⁸ Mahkeme, ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin yetkisiz ve görevsiz olduğu kanaatine varırsa ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verir, yoksa dosyayı yetkili ve görevli mahkemeye gönderme kararı vermez. Diğer bir deyişle burada HMK m. 20 hükmü uygulanmaz. Bu konuda bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 193, 216; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 350, 351; Artüz, s. 79. “...Bu hüküm uyarınca, yetki itirazının yerinde görülmesi hâlinde ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilir. Diğer bir anlatımla yetki itirazının kabulü hâlinde mahkemece HUMK'un 27. maddesine göre, dosyanın yetkili mahkeme belirtmek suretiyle yetkisizlik kararı ile gönderilmesine karar verilemez ve aynı Kanunun 193. maddesindeki usul uygulanamaz.” Yargıtay 19. HD., E. 2008/10958, K. 2008/12419, T. 25.12.2008. Karar için bkz. Deynekli/Saldırım, s. 109, dn. 225.

¹⁹⁵⁹ Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 216.

¹⁹⁶⁰ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1058.

¹⁹⁶¹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1058; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 213, 214.

görmezse, itiraz üzerine teminatın artırılmasına karar verir¹⁹⁶². Mahkemece teminatın artırılması talebi incelenirken, TTK m. 1363/2 hükmü dikkate alınır. Buna göre, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar göz önünde bulunulur (TTK m. 1363/2, c.2). Dolayısıyla yukarıda da belirtildiği üzere¹⁹⁶³ mahkemece teminat miktarı belirlenirken aslında geminin günlük işletme giderleri başlığı altında fiili zarar (“*damnum emergens*”) ile kazanç kayıpları (“*lucrum cessans*”) dikkate alınır. Kanaatimizce teminat miktarı belirlenirken mahkemece bilirkişiye başvurulması uygun olur. Zira geminin işletme giderleri ile kazanç kayıplarının tespiti teknik bir bilgiyi gerektirmektedir (HMK m. 266). Böyle bir hesaplamanın mahkemece yapılması çok kere mümkün olmayacaktır.

İtiraz üzerine yapılan yargılama sonucunda teminatın artırılmasına karar verilirse, bu kararda ek teminatın hangi süre içerisinde yatırılacağı da belirtilir. Ek teminat süresinde yatırılmazsa, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (TTK m. 1363/2, c. son). Böylelikle hem teminatın yatırılması süresi içinde alacaklı ihtiyati haciz korumasından mahrum kalmamış olacak, hem de borçlunun uzun süre ek teminatsız şekilde ihtiyati hacze maruz kalması önlenmiş olacaktır¹⁹⁶⁴.

Bunun gibi alacaklı tarafından teminatın azaltılması yönünde itirazda bulunulması üzerine, TTK m. 1363/1 hükmü çerçevesinde yatırılan teminatın fazla olduğuna kanaat getirilirse teminatın azaltılmasına karar verilir.

Mahkeme itiraz yargılaması sonrasında hangi yönde karar verirse versin mutlaka kararını gerekçelendirmeli, hangi sebeplere ve belgelere dayanarak itiraz hakkında karar verdiğini kararın gerekçe kısmında belirtmelidir¹⁹⁶⁵. Ancak bu sayede taraflar,

¹⁹⁶² Genel icra hukuku bakımından aynı yönde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Üstündağ, **İcra**, s. 417; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 351.

¹⁹⁶³ Bkz. yuk. İkinci Bölüm, V, B.

¹⁹⁶⁴ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 351; Kuru, **El Kitabı**, s. 1057; Artüz, s. 81.

¹⁹⁶⁵ “İhtiyati haciz kararlarının içeriği İ.İ.K.nın 260. maddesine uygun olması gerektiği gibi, itiraz üzerine verilen kararın da H.M.K.nın 297/1-c maddesine uygun olarak yazımı gereklidir. Anılan maddede, hükmün, iki tarafın iddia ve savunmalarının özetlerini, anlaştıkları ve anlaşamadıkları hususları, çekişmeli vakıalar hakkında toplanan delilleri, delillerin tartışılması ve değerlendirilmesi, sabit görülen vakıalarla bunlardan çıkarılan sonuç ve hukuki sebepleri de kapsaması gerektiği öngörülmüştür. Yine Anayasa'nın 141/3. maddesinde de tüm mahkeme kararlarının gerekçeli olmasını

hükümün hangi maddi ve hukuki sebebe dayandırıldığını anlayabilecekleri gibi, karar aleyhine kanun yoluna başvurulduğunda da yüksek mahkeme incelemesi sırasında ancak bu gerekçe sayesinde kararın usul ve yasaya uygun olup olmadığı saptanabilecektir.

İtiraz üzerine mahkemece verilen kararın hukuki niteliği konusunda kanunda açıklık yoktur. Kanaatimizce bu karar sadece ihtiyati haciz yönünden verilmiş bir karar olup, maddi hukuk bakımından taraflar arasında ihtilafı çözen bir hüküm niteliğinde değildir¹⁹⁶⁶. Zira burada mahkeme işin esasına girerek deniz alacağının varlığı ya da yokluğuna ilişkin detaylı bir inceleme yapmaz. Mahkemenin incelemesi sadece itiraz sebepleri sınırlıdır. Bununla birlikte mahkemenin kararı o yargılama bakımından da olsa sınırlı kesinliğe sahiptir. Dolayısıyla söz konusu karar, aynı itiraz sebepleri bakımından aynı taraflar arasında kesin bir etki doğurur.

İtiraz üzerine mahkeme tarafından verilen karar aleyhine istinaf yoluna başvurulması mümkündür^{1967, 1968}. Bölge adliye mahkemesi bu başvuruyu öncelikle inceler ve verdiği karar kesindir (İİK m. 258/3). Bu nedenle anılan karar aleyhine

buyurmaktadır. Kararlarda bulunması gereken gerekçeler sayesinde taraflar, hükmün hangi maddi ve hukuki sebebe dayandırıldığını anlayabilecekleri gibi, karar aleyhine kanun yoluna başvurulduğunda da H.U.M.K.nın 428. maddesi uyarınca Yargıtay incelemesi sırasında ancak bu gerekçe sayesinde kararın usul ve yasaya uygun olup olmadığı saptanabilecektir. Diğer bir anlatımla, Yargıtay denetimi ancak bir kararın gerekçe taşıması halinde mümkün olabilir. Açıklanmaya çalışıldığı üzere, mahkemece, tarafların tüm delillerinin açıkça değerlendirilerek davanın hangi gerekçeyle reddedildiğinin karara yansıtılması gerekirken, yetersiz gerekçeyle hüküm kurulması, Anayasa'nın 2. maddesinde düzenlenen hukuk devleti ilkesini, H.M.K.nın 27. maddesinde düzenlenen hukuki dinlenilme hakkını ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 6. maddesinde düzenlenen adil yargılanma hakkını ihlal edecektir.” Yargıtay 23. HD., E. 2014/121, K. 2014/313, T. 21.1.2014; Yargıtay 23. HD., E. 2013/983, K. 2013/1290, T. 06.03.2013 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 01.01.2022. Benzer yönde bkz. İstanbul BAM 13. HD., E. 2018/1328, K. 2018/1067, T. 7.11.2018; İstanbul BAM 44. HD., E. 2021/230, K. 2021/282, T. 11.3.2021 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 01.01.2022.

¹⁹⁶⁶ Aynı yönde bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 349. Aksi yönde bkz. Önen, s. 276. Yazar kararın inşai etkiye sahip olduğu görüşündedir.

¹⁹⁶⁷ Bununla birlikte ihtiyati haciz talebinin kabulü yönünde karar aleyhine itiraz yoluna başvurmadan kararın doğrudan istinaf edilmesi mümkün değildir. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 258.

¹⁹⁶⁸ 4949 sayılı Kanun'un 63. maddesi çerçevesinde İİK'nın 265. maddesine yapılan eklemelerden önce itiraz üzerine verilen karar aleyhine kanun yoluna başvurulup başvurulmayacağı hususu tartışmalıydı. Akyazan, Berkin ve Çetingil, bu kararlar aleyhine kanun yoluna başvurulabileceği görüşündeydi. Akyazan, s. 41; Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 65; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 135. Buna karşılık Özkes, bu kararlar aleyhine kanun yoluna başvurulamayacağı kanaatindeydi. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 352. Ayrıca bkz. Önen, s. 275. İİK'nın 265. maddesinde 5311 sayılı Kanun'un 17. madde çerçevesinde yapılan değişikliklerle temyiz yolu, istinaf olarak değiştirilmiştir.

Karar aleyhine istinaf yoluna başvurulabilmesi için para alacaklarında ihtiyati hacze konu edilen alacak tutarının istinaf sınırını geçmesi gerektiği yönünde bkz. Artüz, s. 88, 89.

temyiz yoluna başvurulabilmesi mümkün değildir. İstinaf yoluna başvuru, ihtiyati haciz kararının icrasını durdurmaz (İİK m. 265/5).

7251 sayılı Kanun ile İİK'nın 258. maddesinin son fıkrasında 2020 yılında yapılan değişikten önce, ihtiyati haciz kararı verilirken dinlenmeyen borçluya itiraz imkânı tanınmış ve itiraz üzerine verilen karara karşı istinaf yoluna başvurulması öngörölmüş olmasına rağmen, ihtiyati haciz kararı verilirken dinlenen borçlunun, ihtiyati haciz kararı aleyhine kanun yoluna başvurma imkânı olduğuna ilişkin özel bir düzenlemeye yer verilmemişti. Bu nedenle bu husus doktrinde eleştirilmekte, ister karar verilirken dinlenip itiraz imkânı tanınsın, isterse daha sonra süresinde itiraz etmiş olsun, her iki halde de bir itiraz söz konusu olduğundan kanun yolunun her iki halde kullanılabilmesine imkân tanınması gerektiği belirtilmekteydi¹⁹⁶⁹.

22.07.2020 tarihli 7251 sayılı Kanun'un 50. maddesi çerçevesinde İİK m. 258/3, c. 2 hükmünde yapılan değişiklikle, yüzüne karşı aleyhinde ihtiyati haciz kararı verilen tarafın da istinaf yoluna başvurabileceği açıkça hükme bağlanmıştır¹⁹⁷⁰. İhtiyati haciz kararına karşı kanun yolu denetimi açık olduğuna göre, ihtiyati haciz kararı verilirken dinlenmeyen kişiyi, dinlenene göre daha avantajlı bir duruma getirmek için haklı bir sebep olmadığından, yapılan bu değişiklik isabetli olmuştur. Böylelikle yüzüne karşı aleyhine ihtiyati haciz kararı verilen taraf da kanun yolunda meramını anlatabilme hakkını elde etmiştir. TTK m. 1351 hükmüyle uygulama alanı bulan İİK m. 258/3, c. 2 çerçevesinde, gemilerin ihtiyati haczi bakımından da borçlunun dinlenmesi üzerine verilen ihtiyati haciz kararı aleyhine borçlunun kanun yoluna başvurabilmesi mümkündür.

Son olarak belirtelim ki, ihtiyati haciz kararının mahkeme tarafından kaldırılmış olması, icra takibinin de iptalini gerektirmez. Borçlu ödeme emrinin iptalini istemekteyse, buna yönelik şikâyetlerini icra mahkemesine bildirmesi gerekir. Aksi

¹⁹⁶⁹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 531. Düzenlemenin haksız ve çelişik olduğu yönünde bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1052.

¹⁹⁷⁰ Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 349; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 552, dn. 7; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 499. Bu konuda ayrıca bkz. Artüz, s. 8.

takdirde, ihtiyati haciz kararı kaldırılmış olsa dahi, bu durum, ödeme emrine itiraz edilmemiş olması nedeniyle kesinleşen takip üzerinde etki doğurmaz¹⁹⁷¹.

C. Durum ve Şartların Değişmesi Sebebiyle İhtiyati Haczin Kaldırılması

1. Genel Olarak

İhtiyati haciz kararına borçlu ve menfaat sahibi üçüncü kişilerin kanunda öngörülen süre içerisinde itiraz edebileceği, bu itiraz sonrasında mahkemece ihtiyati haciz kararının gözden geçirileceği yukarıda incelendi¹⁹⁷². Böylelikle kendisi dinlenilmeden verilen karar aleyhine itiraz imkânı tanınarak borçlunun ve menfaat sahibi üçüncü kişilerin menfaatleri korunmuş olmaktadır. Ancak bu imkân, kural olarak ihtiyati hacze itiraz için öngörülen yedi günlük süre içerisinde yapılan itirazlar bakımından tanınmaktadır. Bu sürenin geçmesinden sonra karara karşı itiraz edilebilmesi mümkün değildir.

Ne var ki itiraz süresi geçtikten sonra durum ve şartlarda meydana gelen bazı değişiklikler, alacaklının ihtiyati haciz korumasından elde edeceği menfaatin ortadan kalkması sonucunu doğurabilir. Bu halde yine de söz konusu karara karşı başvuru imkânının olmadığı söylenebilir mi?

Genel ihtiyati hacizde, ihtiyati tedbirlerde olduğu şekilde (HMK m. 396), durum ve koşulların değiştiği gerekçesiyle ihtiyati haciz kararının değiştirilmesine veya kaldırılmasına yönelik açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle konu doktrinde tartışmalıdır. *Berkin*, ihtiyati haciz şartlarının sonradan ortadan kalkması ve ihtiyati haczin bu suretle haksız hale gelmesi halinde dahi, karar anı itibariyle ihtiyati haciz haklı olduğu için, ihtiyati haciz ile sağlanan korumanın yine de geçerliliğini sürdüreceği görüşündedir¹⁹⁷³.

¹⁹⁷¹ Yargıtay 12. HD, E. 1989/6949, K. 1989/7505 ve T. 21.10.1989; Yargıtay 12. HD, E. 1980/4610, K. 1980/4693, T. 05.06.1980 (Kararlar için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 216, dn. 475, 476).

¹⁹⁷² Üçüncü Bölüm, V, B.

¹⁹⁷³ *Berkin*, **İhtiyati Haciz**, s. 67.

Buna karşılık *Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes*'e göre, ihtiyati haciz kararına esas teşkil eden durum ve şartlarda bir değişiklik olması halinde, bu durumda mahkemeye başvuru üzerine ihtiyati haciz kaldırılmalı veya değiştirilmelidir. Artık amacı ortadan kalkmış, hukuki bir yararı bulunmayan bir ihtiyati haczi ayakta tutmak, genel anlamda hukuki korumanın, özelde de geçici hukuki korumanın amacı ve niteliği ile bağdaşmaz¹⁹⁷⁴. Benzer şekilde 6100 sayılı HMK'dan önce konuyu değerlendiren *Kuru*, ihtiyati haciz bakımından da durum ve şartların değişmesi gerekçesiyle ihtiyati haciz kararına karşı konulabileceği görüşündedir¹⁹⁷⁵. Bunun gibi *Özekes* de, ihtiyati haciz kararı verilmesine imkân tanıyan şartların değişmesi halinde, bu hususun itiraz sebebi yapılabileceği ve bu nedenle kararın kaldırılabilmesi kanaatindedir¹⁹⁷⁶. Zira bu halde alacaklının hukuken korunmasını gerektirecek menfaat ortadan kalkmıştır.

Kanaatimizce de ihtiyati haciz koruması ancak bunda alacaklının hukuken meşru bir koruma ihtiyacı olması halinde ve şartlarını sürdürdüğü sürece ayakta kalmalıdır. Aksi halde *Yazarlar*'ın da belirttiği gibi ihtiyati haczi ayakta tutmak, ölçülülük ilkesi ve menfaatler dengesi bakımından geçici hukuki korumanın amacı¹⁹⁷⁷ ve niteliğine aykırılık teşkil eder. Bu haksız sonuç, ihtiyati haczin konusu olan ve çok kere borçlunun yegâne malvarlığı olan gemi üzerinde ihtiyati hacizde daha belirgindir. Sözgelimi, ihtiyati hacze esas teşkil eden deniz alacağı borçlu tarafından ödendiğinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı bakımından alacaklının hukuken korunması gereken bir menfaati kalmayacaktır. Buna rağmen itiraz süresi geçtiği için ihtiyati hacze karşı konulamayacağı sonucuna ulaşılması, borçlunun ticari faaliyetinin devamına, reddedilmesi muhakkak olan asıl alacağın esasına ilişkin davanın sonuçlanmasına kadar haksız yere engel olunması anlamına gelecektir. Bu sonucun borçlunun malvarlığı değerlerine hukuka aykırı ve ölçüsüz müdahale oluşturacağı açıktır. Bu nedenle özellikle gemilerin ihtiyati haczinde, durum ve şartların değişmesi

¹⁹⁷⁴ Özekes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 527. Aynı yönde bkz. Erişir *İhtiyati Tedbir*, 236; Artüz, s. 76.

¹⁹⁷⁵ Kuru, *C. 3*, s. 2530; Kuru, *El Kitabı*, s. 1056.

¹⁹⁷⁶ Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 330.

¹⁹⁷⁷ Zira ihtiyati haczin amacı, borçluyu baskı altında tutmak değil, alacağın tahsiline giden yolu güvence altına almaktır. Durum ve şartların değişmesi, bu amacı ortadan kaldırmışsa, ihtiyati haczin ayakta tutulmasında alacaklının hukuken korunması meşru bir yararı yok demektir. İhtiyati haczin baskı aracı olarak kullanılamayacağı yönünde bkz. Özekes / Erişir, s. 1251, 1252.

halinde, borçlu ve menfaat sahibi üçüncü kişilerin ihtiyati haciz kararına karşı koyabilmesinin zorunlu olduğu açıktır.

2. Gemilerin İhtiyati Haczi Bakımından Yasal Durum

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından sadece TTK m. 1358/2 hükmünde ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi bakımından yetkili mahkemeye ilişkin düzenleme yapılmıştır. Bu durumda durum ve şartların değişmesi nedeniyle ihtiyati hacze karşı konulmasına ilişkin izlenecek usul bakımından nasıl hareket edeceği üzerinde ayrıca durulması gerekir.

Genel ihtiyati haciz bakımından *Kuru*, durum ve şartlarda değişiklik halinde ihtiyati hacizler bakımından da ihtiyati tedbirlere ilişkin HUMK m. 111 (HMK m. 396) hükmünün¹⁹⁷⁸ uygulanacağı görüşündedir¹⁹⁷⁹. Bunun gibi *Özekes* de, bu halde HUMK m. 111 (HMK m. 396) hükmünün ihtiyati haciz bakımından uygulanması gerektiği kanaatindedir¹⁹⁸⁰. *Yazar*'a göre durum ve şartlar değişmişse, özellikle ihtiyati haciz şartları ortadan kalkmışsa, bu durumda ihtiyati hacze itiraz edilebilmeli ve haciz kaldırılmalıdır¹⁹⁸¹.

Konuyu gemilerin ihtiyati haczi açısından değerlendiren *Türkel*, bu konuda yasal boşluk olduğundan bahisle, bu boşluğun HMK m. 396 hükmü ile kıyasen doldurulması gerektiği düşüncesindedir¹⁹⁸².

Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu konuda sadece yetkiye ilişkin düzenleme yapıldığından (TTK m. 1358/2), diğer bir deyişle, değişen durum ve

¹⁹⁷⁸ Hüküm hakkında bkz. Yılmaz, *Tedbirler C. I*, s. 976 vd.

¹⁹⁷⁹ *Kuru*, **C. 3**, s. 2530.

¹⁹⁸⁰ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 330.

¹⁹⁸¹ *Özekes*, **İhtiyati Haciz**, s. 331. Aksi yönde bkz. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 67.

¹⁹⁸² *Türkel*, s. 423. *Yazar* bu konudaki görüşünü şu şekilde açıklamıştır: “Kanaatimizce –borçlunun korunması açısından yerinde olduğu konusunda şüphe olmayan- [HMK m. 396 hükmünün gemilerin ihtiyati haczinde uygulanabileceğine ilişkin] ikinci yorum, borçlunun temel hakları ve geçici hukuki korumanın genel ilkelerinin bir sonucu olduğu kabul edilerek benimsenmelidir. Sadece olması gereken hukuk açısından değil, olan hukuka göre de gemilerin ihtiyati haczinde borçluya değişen şartlar karşısında menfaatlerini koruma imkânının tanınması zorunludur. Aksi hâlde, devamı haksız duruma gelen ihtiyati haciz kararı sebebiyle temel haklar ile temin edilen borçlunun malvarlığı ve kişi varlığı değerleri gereksiz ve dolayısıyla ölçüsüz biçimde sınırlandırılmış olur; ölçülülük ilkesine aykırı bu sınırlama borçlunun temel haklarının ihlal edildiği anlamına gelir. Dolayısıyla temel haklara göre yorum yapıldığında HMK m. 396 kıyasen uygulanmasının gerektiği sonucu ortaya çıkar.” *Türkel*, s. 423, 424.

şartlarda ihtiyati hacze karşı koyulmasına ilişkin usul konusunda özel düzenlemeye yer verilmediğinden, ihtiyati tedbirlere ilişkin HMK m. 396 hükmünün niteliğine uygun düştüğü ölçüde gemilerin ihtiyati haczi bakımından da uygulanmasında bir engel yoktur. Dolayısıyla burada da HMK m. 396 hükmü çerçevesinde ihtiyati hacze karşı konulacaktır.

3. Niteliği ve Şartları

Durum ve şartların değişmesi nedeniyle ihtiyati hacze karşı konulmasına ilişkin başvurunun hukuki niteliği konusunda açıklık bulunmamaktadır. *Özekes*, bu başvurunun itiraz niteliğinde olduğunu, İİK m. 265 hükmünün buradaki durumu da kapsadığını, genel itiraz sebeplerinden farklı olarak burada sürenin dikkate alınmayacağını belirtmektedir¹⁹⁸³. Buna karşılık *Türkel*, HMK m. 396 kapsamında yapılacak başvurunun hukuki nitelik itibarıyla itiraz olmadığı, itiraza benzer özel bir hukuki çare olduğu düşüncesindedir¹⁹⁸⁴. *Yazar* bu görüşünü, HMK m. 396/2 hükmü çerçevesinde HMK'nın 394. maddesinin 3. ve 4. fıkralarının kıyasen uygulanması düşüncesine dayandırmaktadır. Bu düşünceye göre, buradaki kıyasen uygulama, kaldırma ve değiştirme talebinin itiraz niteliğinde olmadığını, ancak ona benzeyen bir kurum olduğunu doğrulamaktadır¹⁹⁸⁵.

Kanaatimizce ihtiyati hacze itirazın da niteliği itibarıyla hukuki çare olduğu dikkate alındığında, buradaki başvurunun itirazdan ayrı bir hukuki çare olarak nitelendirilmesine ihtiyaç olmadığı gibi bu durumun kavram kargaşasına yol açması da muhtemeldir. Dolayısıyla bizce buradaki başvurunun da İİK m. 265 hükmündeki gibi bir hukuki çare (itiraz) olarak nitelendirilmesi uygun olacaktır¹⁹⁸⁶.

Değişen durum ve şartlardan ne anlaşılması gerektiği konusunda HMK m. 396 hükmünde bir açıklık bulunmamaktadır. Buradaki değişen durum ve şartlar kavramını, ihtiyati haczin devamını haksız hale getiren vakıalar olarak anlamak gerekir¹⁹⁸⁷. Bir

¹⁹⁸³ Özekes, *İhtiyati Haciz*, s. 333.

¹⁹⁸⁴ Türkel, s. 429.

¹⁹⁸⁵ Türkel, s. 430.

¹⁹⁸⁶ Nitekim HMK m. 396 hükmü çerçevesinde yapılan başvuru, ihtiyati tedbirler bakımından da itiraz olarak kabul edilmektedir. Bkz. Özekes ve diğer., *Pekcanıtez Usul C.II*, s. 2536 vd.

¹⁹⁸⁷ Türkel, s. 425.

vakıanın ihtiyati haczin devamını haksız hale getirebilmesi için, ihtiyati haciz kararı verilirken var olan şartlarda esaslı değişiklik meydana gelmesi gerekir. Bu değişiklik ile ihtiyati haciz için aranan şartlar ortadan kalkmış olur¹⁹⁸⁸. Hangi vakıaların bu sonucu doğuracağı, dosya önüne gelen hâkim tarafından somut olayın özellikleri dikkate alınarak takdir edecektir. Dolayısıyla bu konuda sınırlı sayım yapılamaz.

Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi bakımından en sık karşılaşılabilecek durum, şüphesiz borçlu tarafından borcun ödenmesi, deniz alacaklısının borçluyu ibra etmesi, alacağın takas ve diğer sebeplerle sona ermesidir¹⁹⁸⁹. Bunun gibi borcun ertelenmesi de muaccel bir deniz alacağını müaccel hale getireceği için bu kapsamda değerlendirilebilir¹⁹⁹⁰.

Burada özellikle üzerinde durulması gereken husus, TTK m. 1369/1(a) ve (b) hükmünde öngörülen şartların sonradan ortadan kalkması halinde ihtiyati haczin kaldırılıp kaldırılmayacağıdır. Şüphesiz TTK m. 1369/1(a) ve (b) hükmü bakımından tartışılacak şart, ihtiyati haciz kararından ve hatta kararın icrasından sonra geminin mülkiyetinin devridir¹⁹⁹¹. Nitekim zilyetliğin devredilmeden mülkiyetin intikal edebildiği hallerde¹⁹⁹² ya da geminin sicilinin bulunduğu yabancı hukuk çerçevesinde mülkiyetin devri hallerinde, ihtiyaten haczedilmiş geminin mülkiyetinin üçüncü

¹⁹⁸⁸ Doktrinde bu duruma ilişkin “karar temelinin çökmesi” ifadesine yer verilmektedir. Bu konuda bkz. Türkel, s. 425.

¹⁹⁸⁹ Hal böyle olmakla birlikte borç kısmen ödenmişse, ödenmeyen deniz alacağı bakımından gemi üzerinde ihtiyati haciz devam eder. Doktrinde her ne kadar *Türkel*, müdahale edilen malvarlığı (gemi) ile alacak miktarı arasında büyük bir fark olması halinde ihtiyati haczin kaldırılması gerektiğinden söz etmekte (Türkel, s. 427) ise de, bu görüşe katılmamız mümkün değildir. Zira deniz alacağı ne kadar az ya da kısmen ödeme sonucunda azalmış olursa olsun, ödenmeyen alacak açısından alacaklının gemiyi ihtiyaten haczettirmek konusunda hukuken korunan menfaati bulunmaktadır. Aksi halde alacak miktarının çok az olduğu hallerde gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmeyeceği gibi kanuna aykırı ek şart türetilmiş olur. Kaldı ki alacak miktarı ile geminin değeri arasındaki ölçünün ihtiyati haciz bakımından esas alınması tümüyle subjektif olup, her mahkemenin bu konuda farklı uygulamasına yol açar.

¹⁹⁹⁰ Türkel, s. 425. Bununla birlikte, muaccel olmayan bir alacak için İİK m. 257/2’de şartların gerçekleştiğinden (mesela borçlunun ikametgahının olmadığından) bahisle ihtiyati haciz kararı verilmesinden sonra, İİK m. 257/2’deki şartların ortadan kalkması halinde, durum ve şartlar değiştiği gerekçesiyle ihtiyati haczin kaldırılması talep edilemez. Zira ihtiyati haciz kararı ile, birlikte muaccel olmayan borç, borçlu bakımından muaccel hale gelmiştir. Borç muaccel hale geldikten sonra da artık ihtiyati hacze karar verilmesi gereken şartın ortadan kalkmasından bahisle, tekrar eski durumuna dönülmez. Bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 333.

¹⁹⁹¹ Zira TTK m. 1369 hükmünde öngörülen “[d]eniz alacağı doğduğunda geminin maliki” veya “kiracısı” olma şartının sonradan değişmesi ya da ortadan kalkması mümkün olmaz. Bunun gibi TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) öngörülen hallerin de sonradan değişmesine olanak yoktur.

¹⁹⁹² Bu haller hakkında detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 213 vd.

kişilere devri sağlanabilir. Bu ihtimalde ihtiyati haciz gemi üzerinde devam etmekle birlikte, geminin mülkiyeti üçüncü kişilere geçmiş olur. Tüm bu hallerde durum ve şartlarda değişiklik olduğu gerekçesiyle ihtiyati haczin kaldırılmasının talep edililmeyeceği konusunda bir açıklık yoktur.

Kanaatimizce burada genel icra hukukundaki esaslar ile sicile güven ilkesi (TTK m. 983) dikkate alınarak sonuca gidilmelidir. Buna göre ihtiyaten haczedilen gemi üzerinde borçlunun tasarruf yetkisi kısıtlanır (İİK m. 261/2, 86, 91)¹⁹⁹³. Borçlunun tasarruf yetkisi olmaması nedeniyle yaptığı işlemler çerçevesinde üçüncü kişinin aynı hak kazanabilmesi kural olarak mümkün değildir. Ne var ki kanun koyucu bazı hallerde borçlunun tasarruf yetkisi olmamasına rağmen iyiniyetli üçüncü kişilerin kazanımlarını korumaktadır^{1994, 1995}. Esasen gemilerin ihtiyati haczinde geminin ihtiyaten haczedildiği sicile bildirildiği ve sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin tasarruf yetkisi kaldırıldığı için iyiniyetli kazanım ihtimali sık rastlanacak bir durum olmasa da şartları gerçekleşmişse, üçüncü kişinin geminin maliki olduğu iddiasını ileri sürebilmesi mümkündür^{1996, 1997}.

Her ne kadar TTK m. 1369 hükmünde malik olma şartı, “ihtiyati haczin icrası sırasında” aranmışsa da, hükümde öngörülen şartın ihtiyati haczin devamı sırasında

¹⁹⁹³ Kuru, **El Kitabı**, s. 1060; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 56.

¹⁹⁹⁴ Bu yaklaşımın temelinde aynı haklar bakımından söz konusu olan aleniyet ilkesi yer alır. Bu ilke taşınırlarda zilyetlik, taşınmazlarda ise tapu sicili ile sağlanır. Oğuzman / Seliçi / Oktay-Özdemir, **Eşya Hukuku**, s. 92, 93; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **Eşya Hukuku**, s. 101, 165 vd; Serozan, **Eşya Hukuku**, s. 65; Nomer / Ergüne, **Eşya Hukuku**, s. 80 vd. Gemiler bakımından bkz. Sözer, **C. I**, s. 83 vd., 89; Yetiş Şamlı, **Mülkiyet**, s. 247 vd.

¹⁹⁹⁵ İyiniyetle kazanım bakımından uygulanacak hükümlerin tespitinde, sicile kayıtlı olan gemilerle sicile kayıtlı olmayan gemiler arasında farklılık bulunmaktadır. Buna göre Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı aynı haklara, Türk Medeni Kanunu’nun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır (TTK m. 997/1). Sicile kayıtlı gemilerde mülkiyetin iyiniyetle kazanılması ise, TTK’nın 983. maddesi uygulanmaktadır. Yabancı bayraklı gemiler bakımından ise MÖHUK m. 22 hükmü çerçevesinde sicil yeri hukukunun düzenlemeleri esas alınır.

¹⁹⁹⁶ Aynı yönde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 56, 58, 181, dn. 8. Gemi siciline şerh verildikten sonra, gemi veya gemi ipoteği üzerinde yapılacak tasarrufların şerhin koruma altına aldığı hakları ihlal edemeyeceği, şerhin iyiniyetle kazanıma engel olacağı yönünde bkz. Sözer, **C. I**, s. 89; Yazıcıoğlu, s. 109 vd.

¹⁹⁹⁷ Bununla birlikte ihtiyati hacze ilişkin şerhin gemi siciline kaydından sonra tesis edilen aynı haklar, bunların sahipleri haczi gerçekten bilmiş olsun veya olmasın, haciz sahibi deniz alacaklısına karşı ileri sürülemeyip, alacaklı hacizli geminin daha sonraki aynı haktan âri olarak satışını isteyebilir ve bu suretle cebri icrayı gerçekleştirebilir. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 57.

ortadan kalkması halinde, iyiniyetli üçüncü kişiye karşı geminin ihtiyaten haczine devam edilebilmesi mümkün olmamalıdır.

4. Yargılama Usulü

Değişen durum ve şartlara bağlı olarak ihtiyati haczin kaldırılması talebi teknik anlamda itiraz olduğu için kural olarak itiraza ilişkin usul burada da geçerli olacaktır. Değişen durum ve şartlara dayanan borçlu ya da menfaat sahibi üçüncü kişinin TTK m. 1358 hükmünde öngörülen mahkemeye sunacağı dilekçe ile, ihtiyati haczin değiştirilmesini veya kaldırılmasını talep etmesi gerekir (kıyasen HMK m. 396/2 hükmünün atfıyla HMK m. 394/4). İtiraz eden kişinin itiraz talebinde değişen durum ve şartların neler olduğunu somut delilleri ile birlikte ortaya koyması gerekmektedir. Bununla birlikte, itiraza ilişkin yedi günlük süre burada uygulanmaz¹⁹⁹⁸. Süre bakımından HMK m. 396/2 hükmünün atfıyla HMK m. 394/3 hükmü kıyas yoluyla uygulanmalıdır. Buna göre değişen durum ve şartlara bağlı olarak itiraz eden borçlu ya da menfaat sahibi üçüncü kişinin, itirazını, bu durum ve şartların değiştiğini öğrenme tarihinden itibaren bir hafta içerisinde ileri sürmesini aramak uygun olur. HMK m. 394/3 hükmü her ne kadar sadece üçüncü kişilerin itiraz süresini düzenlemişse de, borçlu açısından da bir haftalık sürenin kabul edilmemesi için herhangi bir neden yoktur.

İhtiyati haczin değiştirilmesi ya da kaldırılması talebi üzerine yetkili mahkeme, tarafları dinlemek için duruşma açar ve duruşmaya tarafları usulüne uygun bir şekilde davet eder. Taraflar gelmese dahi dosya üzerinden gerekli kararı verir¹⁹⁹⁹.

Değişen durum ve şartlar nedeniyle ihtiyati haczin değiştirilmesi veya kaldırılması talep edildiğinde, itiraz edenin durum ve şartların değiştiğini, bu sebeple ihtiyati haczin değiştirilmesi ya da kaldırılması gerektiğini (yani bu ikisi arasında

¹⁹⁹⁸ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 333; Artüz, s. 112.

¹⁹⁹⁹ Artüz, s. 113. İhtiyati tedbirler bakımından konuyu değerlendiren Özekes'e göre, durum ve şartların değişmesi nedeniyle yapılan başvurularda mahkemenin her seferinde duruşma açarak karar vermesine gerek yoktur. Tarafların tedbire itirazda duruşmaya davet edilmelerinin sebebi, tedbire karar verilirken karşı tarafın dinlenmemiş olmasıdır; şartların değişmesinde ise iki taraf da durumdan haberdardır. Öte yandan taraflar bu yola çok sık başvurabilir ve her defasında duruşma açılması işin niteliğine uygun değildir. Hâkim gerekli görürse diğer tarafın yazılı cevabını alabilir ya da duruşma açabilir, ancak bu bir zorunluluk değildir. Bkz. Özekes, Muhammet ve diğer., **Pekcanitez Usul Hukuku**, C. III, s. 2538.

illiyet bağı) somut delillerle birlikte ispat etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla burada ispat yükü, itiraz eden (durum ve şartların değiştiğini ileri süren) üzerindedir. HMK m. 396 hükmünde durum ve koşulların değiştiğinin sabit olmasından söz edildiği için, itiraz edenin durum ve şartların değiştiğini yaklaşık olarak ispat etmesi yeterli değildir. Diğer bir deyişle burada tam ispat aranmaktadır²⁰⁰⁰.

Talep üzerine mahkeme tarafları dinlendikten sonra (taraflar usulüne uygun olarak davet edilmiş olmasına rağmen duruşmaya gelmemişse dosya üzerinden) gerekli kararı verir. Bu karar, değişen durum ve şartların ihtiyati haciz üzerindeki etkisine göre, itirazın reddi ya da itirazın kabulü ile ihtiyati haczin değiştirilmesi veya kaldırılması yönünde olacaktır.

Kanaatimizce HMK m. 396 hükmünde istinafa ilişkin HMK m. 394/5 hükmüne atıf yapılmamışsa da, istinafa ilişkin hükümlerin de burada uygulanması uygun olur²⁰⁰¹. Aksi halde itiraz üzerine verilen karara karşı alacaklının kanun yoluna başvurma imkânı elinden alınmış olur. Bu durum da geçici hukuki koruma tedbirlerine egemen olan menfaatler dengesi ilkesi ile hukuki dinlenilme hakkının ihlali anlamına gelir. Kaldı ki itiraz üzerine verilen kararlara karşı istinaf yolu açılmışken, durum ve şartların değişmesi nedeniyle verilen kararlara karşı istinaf yoluna başvurulamaması çelişki yaratacaktır.

D. Teminat Karşılığı Geminin Serbest Bırakılması

1. Genel Olarak

Gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararı sonrasında, deniz alacaklısının ihtiyati haciz kararının icrasına yönelik talebi üzerine icra dairesi gemiyi seferden men eder (TTK m. 1366/1). Geminin seferden meni sonrasında, çok defa borçlunun tek malvarlığı olan ve ticari faaliyetini yürüttüğü gemi, hareket kabiliyetinden yoksun kalır. Deniz alacağının esasına ilişkin yargılama sürecinin uzunluğu dikkate

²⁰⁰⁰ Aksi yönde bkz. Türkel, s. 430, 431.

²⁰⁰¹ Aksi yönde bkz. Artüz, s. 117.

alındığında, belki de yıllar boyunca gemi deniz ticaretinde kullanılamayacak, bu durum borçlunun ekonomik hayatı üzerinde ağır bir sonuç doğuracaktır²⁰⁰².

Öte yandan muhafazasının zor ve masraflı olması nedeniyle, geminin, deniz alacağının esasına ilişkin yargılama boyunca muhafaza edilmesi, alacaklı açısından da sorun oluşturmaktadır. Bunun gibi âtil kalmış her gemi çürümeye mahkûm olduğundan²⁰⁰³, bu durum, deniz alacağının güvencesini teşkil eden geminin değerinin düşmesine yol açmaktadır. Ayrıca deniz alacağının esası hakkında yargılama, alacaklının lehine sonuçlanmış olsa dahi, geminin cebri icra yoluyla paraya çevrilmesi oldukça uzun ve masraflı bir süreç sonucunda gerçekleşecektir²⁰⁰⁴. Oysaki teminat karşılığı ihtiyati haczin kaldırılması halinde yargılama lehine sonuçlanan alacaklı geminin cebri satışı ile uğraşmadan doğrudan teminata başvurabilecektir. Dolayısıyla teminat karşılığı geminin serbest bırakılması borçlu yanında alacaklının da menfaatinedir²⁰⁰⁵. Bunun yanında teminat karşılığında serbest bırakılan gemi seferine devam edebileceği için, yük ilgilileri ve yolcular gibi, o seferin yapılması ile ilgili kişilerin de menfaatleri korunmuş olur²⁰⁰⁶.

İşte bu nedenlerle kanun koyucu hem alacaklı, hem borçlu, hem de ilgili üçüncü kişilerin menfaatlerini gözeterek TTK m. 1370 vd. hükümlerinde geminin teminat karşılığında serbest bırakılması imkânını öngörmüştür²⁰⁰⁷.

²⁰⁰² Kender / Çetingil, s. 245; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 136.

²⁰⁰³ Her ne kadar TTK m. 1368/2 hükmünde icra dairesinin, geminin idaresi ve işletilmesi için gerekli her türde önlemi alacağı düzenlenmişse de, icra dairelerinin geminin işletilmesi konusunda herhangi bir tecrübesi olmaması nedeniyle bu hükmün uygulamada işletilmediği açıktır.

²⁰⁰⁴ Gerçekten de TTK m. 1383 vd. hükümlerinde özellikle yabancı bayraklı gemiler bakımından geminin paraya çevirme süreci oldukça detaylı olarak düzenlenmiş, buna ilişkin kapsamlı bir prosedür öngörülmüştür. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 335 vd.

²⁰⁰⁵ Türkel, s. 376.

²⁰⁰⁶ Çağa / Kender, **C. III**, s. 150; Kender / Çetingil, s. 245; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 136, 137.

²⁰⁰⁷ Nitekim mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 4. maddesi çerçevesinde, borçlu tarafından yeterli teminat gösterilmesi halinde, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kaldırılarak gemi serbest bırakılacaktır. Bununla birlikte geminin Konvansiyon'un 1. maddesinin (s) ve (t) bentlerinde sayılan deniz alacaklarından herhangi biri sebebiyle ihtiyaten haczedildiği hallerde teminat ile geminin serbest bırakılması zorunluluğundan söz edilemez. Bu hallerde mahkeme, geminin zilyedi olan kişinin yeterli teminat vermesi kaydıyla, geminin işletilmeye devam etmesine veya ihtiyati haciz süresince geminin başka şekilde kullanılmasına izin verebilir. Bkz. Algantürk Light, **Cenevre Konvansiyonu**, s. 44. Bu konuda ayrıca bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

Kanun koyucu geminin teminat üzerine serbest bırakılmasını iki ihtimalde düzenlemiştir²⁰⁰⁸. Bunlardan birincisi, gemi değerinin depo edilmesi yoluyla geminin serbest bırakılmasıdır (TTK m. 1370). Esasen burada gemi üzerindeki ihtiyati haciz teknik anlamda kaldırılmamakta, gemi değeri üzerinden yatırılan teminat dikkate alınarak, gemi üzerinde ihtiyati haciz devam etmesine rağmen (TTK m. 1370/2), gemi serbest bırakılmaktadır. İkincisi ise, teminat karşılığında gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırılmasıdır (TTK m. 1371). Bu ihtimalde teminat karşılığında gemi üzerindeki geçici hukuki koruma tümüyle sona ermekte, ihtiyati haczin teminat üzerine konulmasına karar verilmektedir.

TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde gemi değerinin depo edilmesi yoluyla geminin serbest bırakılması teknik anlamda ihtiyati haczin kaldırılması olmasa da, konu bütünlüğü bakımından her iki durum da bu başlık altında ele alınacaktır.

Belirtelim ki bu başlık altında geminin serbest bırakılması için teminat verilmesi, sorumluluğun kabulü veya herhangi bir itiraz ve def'iden ya da sorumluluğun sınırlandırılması hakkından vazgeçilmesi şeklinde yorumlanamaz (TTK m. 1373)²⁰⁰⁹. Dolayısıyla teminat veren kişi, ister TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde gemi değerini depo etmiş olsun, ister TTK m. 1371 kapsamında deniz alacağı, faiz ve giderleri karşılamak için teminat sunmuş olsun, isterse de TTK m. 1328 vd. hükümleri çerçevesinde fon tesis etmiş olsun, bu durum, deniz alacağının esasına ilişkin sorumluluğun kabulü anlamına gelmez. Nitekim 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 4/3. maddesine göre de teminat karşılığı geminin serbest bırakılması talebi, sorumluluğun kabulü veya herhangi bir savunmadan veya sorumluluğu sınırlama hakkından feragat olarak yorumlanmayacaktır²⁰¹⁰.

²⁰⁰⁸ Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 258 vd.; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 567 vd.; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

²⁰⁰⁹ 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından değerlendirmeler için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 180.

²⁰¹⁰ Berlingieri, **C. II**, s. 116, 117.

2. Gemi Değerinin Depo Edilmesi Yoluyla Geminin Serbest Bırakılması

a. Yasal Düzenleme

Genel ihtiyati hacizde, icra hukukundaki genel hükümlere istisna olarak, İİK m. 263 hükmü çerçevesinde ihtiyaten haczedilen malvarlığının teminat karşılığında borçlu veya üçüncü kişiye bırakılması düzenlenmiştir²⁰¹¹. Bu düzenlemeden hareketle, gemilerin ihtiyati haczinde de TTK m. 1370 hükmü ile, gemi değerinin nakden veya buna denk teminatın depo edilmesi üzerine borçlunun veya menfaat sahibi üçüncü kişilerin geminin serbest bırakılmasını talep edebilmesine imkân tanınmıştır²⁰¹². TTK m. 1370/1 hükmü, büyük oranda İİK m. 263'in dili sadeleştirilerek aynen aktarılmış şeklidir²⁰¹³.

TTK m. 1370'in ikinci fıkrasında ilgili birimlere bildirim imkânı, üçüncü fıkrasında hacze iştirak durumu²⁰¹⁴, dördüncü fıkrasında deniz alacağının TTK m. 1352/1(t) ve (u) bentlerine dayanması halinde zilyedin durumu ve son fıkrasında ise borçlunun fon tesis etmesi ihtimali düzenlenmiştir.

b. Gemi Değerini Karşıl原因 Teminatın Depo Edilmesi

Borçlu, TTK m. 1370/1 hükmünde öngörülen teminatları gösterirse, gemi borçluya bırakılabilir. Bu hüküm kapsamında gösterilecek teminatlar bakımından iki ihtimal gündeme gelebilir²⁰¹⁵. Birincisi, geminin tam değerinin nakit olarak depo

²⁰¹¹ Akyazan, s. 37, 38; Üstündağ, *İcra*, s. 412; Kuru, *El Kitabı*, s. 1051; Kender / Çetingil, s. 245; Çetingil, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 137; Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 135 vd.; Özkes, *İhtiyati Haciz*, s. 294 vd.

²⁰¹² “İhtiyaten haczedilen geminin teminat karşılığı serbest bırakılması hususunda, 2004 sayılı Kanunun sistemine uygun olarak, Tasarıda da iki ihtimal öngörülmüştür. Birinci ihtimalde, güvence geminin yerine kaim olmak üzere verilmektedir; bu ihtimal Tasarının 1370 inci maddesinde düzenlenmiştir (diğer ihtimal 1371 inci maddede açıklanmıştır). Birinci fıkra, 2004 sayılı Kanunun bu ihtimali düzenleyen 263 üncü maddesinden uyarlanarak alınmıştır.” TTK m. 1370 Hükümet Gerekçesi. Mevaz 1999 Cenevre Konvansiyonu gereği mahkemenin teminat karşılığında gemiyi serbest bırakmaya zorlanamayacağı hakkında bkz. Algantürk Light, *Cenevre Konvansiyonu*, s. 45.

²⁰¹³ Nitekim İİK m. 263 hükmü ile, ihtiyati haciz kararı uygulanırken ihtiyaten haczedilen mal veya malların borçlu veya üçüncü kişi elinde bırakılması (muhafaza altına alınmaması) amaçlanmaktadır. Bu konuda bkz. Uyar / Uyar / Uyar, *İhtiyati Haciz*, s. 224.

²⁰¹⁴ Bu hususa ilişkin değerlendirmeler için bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, III, D.

²⁰¹⁵ Atamer, *C. IV*, s. 259.

edilmesidir. İhtiyaten haczedilen geminin tam değerinin depo edilmesi halinde, icra müdürü gemiyi derhal serbest bırakır²⁰¹⁶. Geminin değerinin takdir edilmesi konusunda yetkili makam, TTK m. 1370/1 hükmünde açık bir şekilde düzenlenmemiştir. Bununla birlikte genel ihtiyati hacizde olduğu şekilde bu değer takdir edilmesi konusunda yetki, icra dairesine ait değildir²⁰¹⁷. Burada TTK m. 1366/2 hükmünün dikkate alınması gerekir²⁰¹⁸. Buna göre, taraflardan birinin talebi üzerine, geminin değeri icra mahkemesince saptanır; bu saptamaya dosyadan anlaşılan ilgililer çağırılır. TTK m. 1370/1 hükmü çerçevesinde yatıracak teminat bakımından da mahkemece belirlenen bu değer esas alınacaktır.

İlgili hüküm çerçevesinde borçlunun sahip olduğu ikinci imkân, geminin tam değerini depo etmek yerine, icra müdürü tarafından kabul edilecek taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya itibarlı bir banka kefaleti göstermektir²⁰¹⁹. Bu teminat çerçevesinde geminin serbest bırakılması için teminatın icra müdürü tarafından kabul edilmesi gereklidir (TTK m. 1370/1)²⁰²⁰. Doktrinde P&I Kulüpleri tarafından temin edilen teminat mektuplarının da ("*Letter of Undertaking*") hükmün kapsamına alınması önerilmişse de, *Atamer* tarafından da belirtildiği üzere, P&I Kulüplerinin yurt dışında yerleşik olması, icra müdürlerinin bu nedenle kulüplerin güvenilir olup olmadığını araştırmasının mümkün olmaması nedeniyle, kulüp teminat mektuplarının hükümde belirtilmemesi isabetli olmuştur²⁰²¹.

İcra müdürünün teminatı neye göre takdir edeceği konusunda kanunda bir açıklık bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle, burada gemi değerinin mi esas alınacağı yoksa alacağın mı dikkate alınacağı açık değildir²⁰²². Kanaatimizce TTK m. 1371 hükmü ile TTK m. 1370 hükmünün madde başlığı dikkate alındığında, gemi değerinin

²⁰¹⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 142.

²⁰¹⁷ Bu konuda bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1051; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 136. Zira geminin değerinin tespiti teknik bir konu olduğu için icra dairesinin geminin değerini tespit edebilmesi fiilen mümkün olamaz.

²⁰¹⁸ Bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, I, E, 2, d, bb.

²⁰¹⁹ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1051.

²⁰²⁰ *Atamer*, **C. IV**, s. 259.

²⁰²¹ *Atamer*, **C. IV**, s. 265. Buna karşılık 1999 Cenevre Konvansiyonu kapsamında, kulüp teminat mektupları bu konuda verilen en temel örneklerdendir. Bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 116; Gaskell / Shaw, s. 479.

²⁰²² Genel ihtiyati haciz açısından bu konuda tartışmalar için bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 354 vd.; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 230.

esas alınması gerektiği hususunda tereddüt etmemek gerekir²⁰²³. Hal böyle olmakla birlikte, yukarıda belirtildiği üzere icra müdürlüğünün geminin değerini takdir etmesi mümkün olmadığından, nakdi teminat depo edilmese dahi yine de öncelikle TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde geminin değerinin belirlenmesi, bunun üzerine gösterilen teminat türünün geçerli olup olmadığının icra müdürlüğü tarafından takdir edilmesi gerekir. Dolayısıyla bu hüküm çerçevesinde icra müdürlüğünün takdir yetkisi, gemi değerini karşılayacak bir teminatın kanunda sayılan teminat türleri içerisinde olup olmadığını tespit etmekle sınırlıdır. İcra dairesinin bu kararına karşı alacaklının veya borçlunun şikâyet yoluna başvurabilmesi mümkündür²⁰²⁴.

Bunun yanında TTK m. 1370/1 hükmü çerçevesinde, gemi, üçüncü kişi elinde iken ihtiyaten haczolunmuşsa, bir taahhüt senedi alınarak bu kişiye bırakılabilir. Ayrıca deniz alacağının borçlusu, geminin maliki değilse, üçüncü kişi konumundaki malik, bir taahhüt senedi vererek yedinde olan geminin kendisine bırakılmasını isteyebilir²⁰²⁵.

Deniz alacakları arasında yer alan geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar ile ortak malik uyuşmazlıkları teknik anlamda para alacağı olmadığı için 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 4/1, c. 2 hükmüne²⁰²⁶ paralel olarak TTK m. 1370/4 hükmünde özel düzenleme yapılmıştır. Buna göre bu deniz alacaklarının birinden dolayı ihtiyaten haczedilmiş olan gemi hakkında, zilyedi olan kişinin yeterli teminatı vermesi durumunda, gemi bu kişiye bırakılabilir. Hüküm lafzen değerlendirildiğinde bu konuda icra müdürlüğüne takdir hakkı tanındığı anlaşılmaktadır²⁰²⁷. Şartlar oluşmasına rağmen geminin bırakılmaması halinde müdürlük kararı aleyhine şikâyet yoluna başvurulabilir.

²⁰²³ Şayet alacak miktarı gemi değerinden az ise, borçlunun TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde hareket etmesi uygun olacaktır.

²⁰²⁴ Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 63; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 295.

²⁰²⁵ Atamer, **C. IV**, s. 259.

²⁰²⁶ Bu düzenleme konusundaki değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 112; Gaskell / Shaw, s. 486; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

²⁰²⁷ 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından aynı yönde bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 180, 181.

TTK m. 1370 hükmündeki düzenleme çerçevesinde geminin serbest bırakılması halinde, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kalkmış olmaz. Burada ihtiyati haciz kararı gemi üzerinde etkisini devam ettirir²⁰²⁸. Nitekim bu durum TTK m. 1370/2 hükmünde, “*Geminin, üzerindeki ihtiyati haciz devam etmek kaydıyla serbest bırakıldığı*” şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla gemi değerini karşılayan güvence veya taahhüt senedi karşılığı gemi serbest bırakılmış olsa da, ihtiyaten hacizli kalmaya devam eder. Burada depo edilen teminatın ya da verilen taahhüt senedinin önemi, TTK m. 1366/1 hükmünde öngörülen muhafaza tedbirlerinin ortadan kalkmasını sağlamasıdır.

Gemi üzerinde muhafaza tedbirleri kalkmış olsa da, ihtiyati haciz devam ettiği için, geminin istenildiği zaman icra dairesine bizzat teslim edilmesi için gerekli şartları sağlamak zorunluluğu ortadan kalkmamaktadır (TTK m. 1370/1). Her ne kadar genel ihtiyati hacze ilişkin İİK m. 263 hükmünde, “*istenildiği zaman para veya ayın olarak verilmek*” ifadesi ile ihtiyaten haczedilen malvarlığı yerine para verilebilmesine imkân tanınmışsa da²⁰²⁹, bu imkân TTK m. 1370/1 hükmünde bulunmamaktadır. Zira TTK m. 1370/1 hükmünde istenildiği zaman teslim edilmesi gereken malvarlığı olarak sadece gemiye yer verilmiştir. Dolayısıyla borçlunun gemi üzerinde tasarruf yetkisi bulunmamaktadır²⁰³⁰. Hükmün amacı ve teminatın veriliş sebebi dikkate alındığında, borçlunun gemiyi deniz ticaretinde kullanılabilmesi mümkün olmakla birlikte, ihtiyati haciz sahibi alacaklının haklarını ihlal edecek şekilde gemi üzerinde intifa veya rehin tesis edebilmesi ya da gemiyi satın mülkiyetini devredebilmesi mümkün değildir.

Nitekim bu hususu güvence altına alabilmek açısından TTK m. 1370/2 hükmünde bildirim yapılması düzenlenmiştir. Buna göre, geminin, üzerindeki ihtiyati haciz devam etmek kaydıyla serbest bırakıldığının, TTK m. 1366’da sayılan kurumlara bildirilmesi ve sicildeki ihtiyati hacze dair kaydın korunması gereklidir. Burada bildirim yapılacak merciler, geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığı veya emniyet teşkilatı, liman başkanlığı ve gümrük idaresi ile geminin

²⁰²⁸ Genel ihtiyati haciz bakımından aynı sonuç için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1051; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 296; Deynekli / Saldırım, s. 56; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 137.

²⁰²⁹ Bu konuda bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 296; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 137; Önen, s. 255.

²⁰³⁰ 6102 sayılı Kanundan önce de gemiler bakımından aynı sonuç benimsenmekteydi. Bu konuda bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 151; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 142, dn. 26.

kayıtlı olduğu sicil ve yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsoloslugu'dur. Türk bayraklı gemilerde bildirim alan gemi sicil müdürlüğü, gemi değerinin güvence olarak yatırılması üzerine geminin serbest kaldığını, bununla birlikte geminin ihtiyati haczinin devam ettiğini, TTK m. 977 hükmüne uygun olarak sicile şerh eder²⁰³¹. Yabancı bayraklı gemiler bakımından da gemi serbest kalmasına rağmen ihtiyati haczin devam ettiği konsolosluk tarafından gemi siciline bildirilmeli ve borçlunun gemi üzerinde tasarruf etmesini önleyebilmek açısından bu durum sicile işlenmelidir.

Borçlunun bu bildirimlere rağmen her nasılsa gemi üzerinde tasarruf etmesi durumunda, TCK m. 289 hükmü çerçevesinde sorumluluk gündeme gelmelidir. Zira anılan hüküm uyarınca gemi kensidine bırakılan kişi gemi üzerinde teslim amacı dışında tasarrufta bulunmuş olmaktadır. Böyle bir halde, istenildiğinde geminin teslim edilmemesi nedeniyle ayrıca eldeki teminatın paraya çevrilmesi yoluna da başvurulacaktır²⁰³².

c. Fon Tesisi

aa. Kavram

1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon (ve bu Konvansiyonu değiştiren 02.05.1996 tarihli Protokol)²⁰³³ ile, geminin işletilmesinden kaynaklanan belirli deniz alacakları için, 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili

²⁰³¹ Atamer, C. IV, s. 260.

²⁰³² Atamer, C. IV, s. 260.

²⁰³³ Bu konuda bkz. Bülent Sözer, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü’nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu’na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C. XXIX, 2016, s. 125 vd.; Sözer, C. I, s. 245; İsmail Demir, “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi”, **BATİDER**, C. 31, S. 1, s. 110 vd.; Barış Günay, “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, **BATİDER**, C. 27, S. 4, s. 51 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Managing Risks and Liabilities**, s. 739 vd.

Milletlerarası Konvansiyon²⁰³⁴ hükümleriyle de, Konvansiyonun 1'inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan “kirlenme zararı” bakımından, borçlu donatan ve bu konvansiyonlarda yer alan borçluların, sorumluluklarını belirli bir miktar ile sınırlandırabilmesi mümkündür²⁰³⁵. Gemi maliki sorumluluğunu sınırlama hakkını kullandığı takdirde, sorumluluk belirli bir miktarla sınırlandırılmış olur (sınırlı şahsi sorumluluk)²⁰³⁶. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin konvansiyonlar kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması bakımından borçluya fon tesis edebilme imkânı tanınmıştır (sınırlı aynî sorumluluk)²⁰³⁷. Söz konusu fon, nakit veya teminatlardan oluşan ve bu konvansiyonlar kapsamında yer alan belirli alacakların tahsili için konvansiyona taraf devletlerin mahkemeleri veya bu konuda yetkili kılınan diğer mercileri nezdinde tutulan özel bir malvarlığı bütünüdür²⁰³⁸.

bb. Fon Tesisi Suretiyle Geminin Serbest Bırakılması

Milletlerarası konvansiyonlar kapsamında fon tesis edilmesi üzerine borçluların sorumluluğu tesis edilen bu fon ile sınırlı olur. Sınırlı sorumluluğu kaldıracak (pervasızca hareket gibi) bir sebep olmadıkça fon dışında borçlunun diğer malvarlığına başvurulamaz (1976 Konvansiyonu, m. 13/1; 1992 Konvansiyonu m. VI/1(a))²⁰³⁹. Dolayısıyla bu halde borçlunun fon dışında malvarlığı bakımından cebri icra muafiyeti

²⁰³⁴ Sözleşme Türkiye açısından 4507 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG. T. 27.01.2000, S. 4507) ile 29.01.2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

²⁰³⁵ Çağa / Kender, **C. III**, s. 149. Bu husus ayrıca TTK m. 1328-1349 hükümleri arasında da düzenlenmiştir. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Gülfer Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, 1. Bası, İstanbul 2017, s. 275 vd.

²⁰³⁶ Çağa / Kender, **C. III**, s. 149.

²⁰³⁷ Fon tesisi ile birlikte sorumluluğun niteliğinin değişeceği ve sınırlı şahsî sorumluluğun sınırlı aynî sorumluluğa dönüşeceği hakkında bkz. Sözer, **C. I**, s. 297.

²⁰³⁸ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 542. Türk hukuku bakımından kurulacak fonlarda yetkili ve görevli mahkeme TTK m. 1348 hükmünde düzenlenmiştir: “(1) 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir.(2) 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi yetkilidir.”

²⁰³⁹ Sözer, **C. I**, s. 298; Mandaraka-Sheppard, **Jurisdiction and Risks**, s. 158.

söz konusu olur. Bu nedenle alacaklı, fondan yararlanan kimsenin diğer malvarlığı için ihtiyati veya kesin haciz isteyemez²⁰⁴⁰.

Borçlunun fon kurulması suretiyle sorumluluğunu sınırlandırma hakkının olduğu durumlarda, geminin tam değeri üzerinden teminat yatırmasını beklemek, Türkiye'nin de taraf olduğu bu milletlerarası konvansiyonlarda kabul edilen sınırlı sorumluluk esası ile ters düşmektedir. Bu nedenle kanun koyucu, TTK m. 1370/5 hükmünde, TTK'nın Deniz Ticaretine ilişkin Beşinci Kitabının Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazminine ilişkin Yedinci Kısım uyarınca uygulanması gereken milletlerarası konvansiyonların hükümlerini saklı tutmuştur. Dolayısıyla bu hüküm karşısında, sorumluluğun sınırlandırıldığı hallerde, borçlunun gemi değeri kadar teminat yatırması zorunlu değildir. Burada sınırlı sorumluluğun tavanını oluşturan tutarın yatırılması yeterlidir²⁰⁴¹. Sınırlı sorumlulukta fon tesisi ile birlikte borçlunun diğer malvarlığı bakımından cebri icra muafiyeti söz konusu olduğu için, bu halde TTK m. 1370/2 hükmünden farklı olarak, gemi üzerindeki ihtiyati haciz de sona erecektir²⁰⁴². Mahkemenin ya da icra dairesinin gemi üzerinde ihtiyati haczin kalktığına ilişkin ayrıca bir karar vermesine gerek yoktur. Buna rağmen ihtiyati haciz kaldırılmazsa, icra dairesinin işlemine karşı İİK m. 16 hükmü çerçevesinde süresiz şikâyet yoluna başvurulabilir²⁰⁴³.

3. Teminat Karşılığı İhtiyati Haczin Kaldırılması

a. Yasal Düzenleme

Deniz alacağının güvence altına alınmasını sağlayan geminin değerinin alacak miktarından yüksek olduğu durumlarda, borçludan geminin değerini depo etmesini beklemek, ihtiyati haczin amacına uygun olmayacağı gibi alacaklıya korunması gerekenden fazla menfaat sağlanması sonucunu doğuracaktır. Bu gerçekten hareketle

²⁰⁴⁰ Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 543; Sözer, *C. I*, s. 298.

²⁰⁴¹ Atamer, *C. IV*, s. 262.

²⁰⁴² Atamer, *C. IV*, s. 262.

²⁰⁴³ Özkes ve diğer., *İcra ve İflas Hukuku*, s. 571; Atamer, *C. IV*, s. 262.

TTK m. 1371 hükmünde İİK m. 266'ya paralel bir düzenlemeye yer verilmiştir²⁰⁴⁴. TTK'daki özel düzenleme çerçevesinde genel ihtiyati hacizde olduğu şekilde gemi değerinin depo edilmesi şartı aranmadan, alacak miktarı dikkate alınarak depo edilecek teminatla ihtiyati haczin kaldırılması imkânı getirilmiştir.

b. Deniz Alacağını Karşılamanın Teminatın Depo Edilmesi

Geminin maliki veya borçlu, geminin değerini geçmemek kaydıyla, deniz alacağının tamamı, faizi ve giderler için yeterli teminat göstererek, ihtiyati haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilir (TTK m. 1371/1)²⁰⁴⁵. Zira bu halde ihtiyati haczin gemi üzerinde devam etmesinde deniz alacaklısının hukuken korunan bir menfaati kalmaz. Alacaklı, alacak ve ferilerini karşılayacak miktarda sunulan teminat ile deniz alacağını güvence altına almış olur²⁰⁴⁶.

Gösterilecek teminatın türü bakımından TTK m. 1371 hükmünde bir açıklık bulunmamaktadır. Kanaatimizce burada da TTK m. 1370/1 hükmünün esas alınabilmesi mümkündür. Buna göre deniz alacağının tamamı, faizi ve giderlerinin doğrudan depo edilmesi yerine aynı miktarda alacağı karşılayacak taşınmaz rehin, gemi ipoteği veya itibarlı bir banka kefaleti teminat olarak sunulabilir. Nitekim örnek alınan İİK m. 266 hükmü uyarınca, “*rehin veya esham yahut tahvilât depo etmek veya taşınmaz rehin yahut muteber bir banka kefaleti*” teminat olarak kabul

²⁰⁴⁴ İİK m. 266 hükmü ile, ihtiyati haciz kararı uygulandıktan sonra ihtiyaten haczedilen mal veya malların serbest kalması, üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılması amaçlanmaktadır. Bu konuda bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 224.

²⁰⁴⁵ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 570; Atamer, **C. IV**, s. 263; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, **C. 3**, s. 4029. 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

²⁰⁴⁶ Çağa / Kender, **C. III**, s. 150 vd.; Kender / Çetingil, s. 245, 246. Genel ihtiyati hacizde gösterilecek teminat bakımından, ihtiyaten haczedilen malvarlığının değerinin mi yoksa alacağın değerinin mi esas alınacağı hususu tartışmalıdır. Hacizli malların yaklaşık değerinin esas alınması gerektiği yönünde bkz. Kuru, **C. 3**, s. 2538; Deynekli / Saldırım, s. 125. Alacak miktarının esas alınması gerektiği yönünde bkz. Berkin, **İhtiyati Haciz**, s. 72; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 354, 355. “*İİK'nun 266. maddesi uyarınca ihtiyati hacizlerin kaldırılması için ihtiyati haciz kararında belirtilen borç miktarı kadar, şayet güncel dosya borcu miktarı daha az ise dosya borcunun tamamı tutarında teminat alınması yeterli iken ihtiyati haciz konusu malların değeri tutarında teminatın karşılanması suretiyle ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verilmesi isabetsizdir.*” Yargıtay 12. HD., E. 2018/9707 K. 2018/5600 T. 31.5.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.03.2022. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1371 hükümleri çerçevesinde böyle bir tartışmaya yer yoktur.

edilebilmektedir²⁰⁴⁷. Para dışındaki teminatların kabul edilip edilmeyeceği konusunda takdir mahkemeye aittir²⁰⁴⁸.

İhtiyati haczin kaldırılması konusunda teminat sunabilecek kişiler, TTK m. 1371/1 hükmünde gemi maliki veya borçlu olarak sayılmıştır. Dolayısıyla teminat karşılığı ihtiyati haczin kaldırılmasını talep hakkı sadece gemi maliki veya borçluya aittir. Bu kişiler dışında gemi elinde bulunan üçüncü kişiler TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde talepte bulunamaz.

İhtiyati haczin kaldırılmasını isteyen gemi maliki ya da borçlu, bu talebini içeren bir dilekçe ile mahkemeye başvurmalıdır. İhtiyati haczin teminat karşılığı kaldırılmasına karar verecek mahkeme, deniz alacağının takibinin geldiği aşamaya göre değişiklik gösterir. Deniz alacağının esası hakkında takibe başlamadan önce bu konuda yetkili mahkeme, TTK m. 1358/1 hükmü çerçevesinde belirlenen mahkemedir²⁰⁴⁹. Bununla birlikte icra takibine başlanmışsa, bu konuda karar verme yetkisi icra mahkemesine geçer (TTK m. 1371/1, c. 2)²⁰⁵⁰.

İhtiyati haczin teminat karşılığı kaldırılmasını talep konusunda kanunda herhangi bir süre öngörülmemiştir. Gemi üzerinde ihtiyati haciz devam ettikçe, borçlu veya gemi maliki her aşamada teminat karşılığı gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırılmasını talep edebilir.

Kanunda duruşma açılması öngörülmediği için mahkeme talebi duruşma açmadan inceler²⁰⁵¹. Talep üzerine mahkeme, deniz alacağının miktarı ile teminatın cinsi dikkate alınmak suretiyle sınırlı inceleme yapar²⁰⁵². Teminatın miktarı TTK m. 1371/1'de öngörüldüğü şekilde deniz alacağının tamamı, faizi ve giderleri karşılıyorsa

²⁰⁴⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1059.

²⁰⁴⁸ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1233.

²⁰⁴⁹ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 570.

²⁰⁵⁰ Kuru, **El Kitabı**, s. 1059; Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 136; Yargıtay 12. HD., E. 2019/9636 K. 2020/3248 T. 20.5.2020; Yargıtay 12. HD., E. 2018/5788 K. 2019/2953 T. 26.2.2019 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.03.2022.

²⁰⁵¹ Kanaatimizce gecikmesinde sakınca bulunmayan hallerde duruşma açılıp taraflar dinlendikten sonra karar verilmesi uygun olur. İİK m. 266 hükmü bakımından aynı yönde değerlendirmeler için bkz. Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 354.

²⁰⁵² Bununla birlikte geminin değeri daha önce belirlenmemişse, mahkeme geminin değerini takdir ederken TTK m. 1366/2 hükmü çerçevesinde dosyadan anlaşılan ilgililerin davet edilmesi gerekir.

ve teminatın cinsi TTK m. 1370/1 hükmüne uygunsa, teminat karşılığında gemi üzerinde ihtiyati haciz kaldırılır²⁰⁵³.

Mahkemece verilecek karara karşı kanun yoluna başvurulup başvurulamayacağı konusunda açıklık yoktur. Kanaatimizce mahkemenin bu konudaki incelemesi kanundaki şartların gerçekleştiğini tespit ile sınırlı olduğu için bu karara karşı kanun yoluna başvurulabilmesi mümkün olmamalıdır²⁰⁵⁴. Nitekim Yargıtay'ın uygulaması da bu yöndedir²⁰⁵⁵.

Mahkemece gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verildiğinde, bu durum, yani gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırıldığı, TTK m. 1366'da sayılan kurumlara bildirilir. Kararla birlikte gemi üzerindeki ihtiyati haciz kaldırıldığı için, bildirim üzerine ihtiyati hacze dair sicildeki kaydın silinmesi gereklidir (TTK m. 1371/2).

Gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırılması için sunulan teminat, ihtiyati hacze konu deniz alacağını temin etmek üzere verildiği için TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde sunulan teminattan farklı olarak bu teminat üzerindeki ihtiyati hacze başka alacaklıların iştirak etmesi mümkün değildir²⁰⁵⁶. Nitekim TTK m. 1371/3'de ihtiyati haczin devamı için açılan davanın sonunda, teminatın alacaklıya ödenmesine karar verilmesi durumunda, bu teminat üzerine diğer deniz alacaklılarının haciz koyduramayacağı hükme bağlanmıştır. Bununla birlikte deniz alacağının esasına ilişkin yargılama sonucunda alacaklının talebi kısmen veya tamamen reddedilirse, reddedilen kısma karşılık gelen teminat üzerine diğer alacaklıların haciz koyması ve

²⁰⁵³ Uyar / Uyar / Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 136.

²⁰⁵⁴ Bu kararlara karşı istinaf yolunun kapalı olduğu yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 263. İİK m. 266 hükmü çerçevesinde verilen karara karşı kanun yolunun İİK m. 363/2 hükmü gereğince açık olduğu yönünde bkz. Deynekli / Saldırım, s. 126; Uyar/Uyar/Uyar, **İhtiyati Haciz**, s. 232; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1239, 1240. Bu konuda değerlendirmeler için ayrıca bkz. Aktüz, s. 103 vd.

²⁰⁵⁵ Yargıtay 11. HD., E. 2017/1071 K. 2017/2068 T. 12.4.2017; Yargıtay 11. HD., E. 2016/11678 K. 2016/8368 T. 24.10.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2016/10874 K. 2016/8197 T. 17.10.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2016/10875 K. 2016/8144 T. 17.10.2016; Yargıtay 11. HD., E. 2016/7450 K. 2016/7959 T. 10.10.2016 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 26.03.2022.

²⁰⁵⁶ Atamer, **C. IV**, s. 264.

bu kısım bakımından diğer alacaklılara ödenmesi mümkündür. Zira bu durumda reddedilen kısma ilişkin teminat serbest kalmıştır²⁰⁵⁷.

Son olarak belirtelim ki, geminin TTK'nın 1352 nci maddenin (t) ve (u) bentlerinde sayılan deniz alacaklarının birinden dolayı ihtiyaten haczedilmiş olması halinde, bu gemiler üzerindeki ihtiyati haczin, TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde teminat gösterilerek kaldırılması mümkün olmamalıdır. Zira 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 4. maddesinin 1. fıkrası²⁰⁵⁸ esas alınmak suretiyle getirilen TTK m. 1370/4 hükmünün amacı, geminin ileride davacıya teslimini mümkün kılabilme²⁰⁵⁹. Diğer bir deyişle, bu taleplerin konusu para alacağı olmadığı için, parasal değer yatırılması suretiyle ihtiyati haczin kaldırılmasından da söz edilemez. Hal böyle olunca da bu deniz alacakları esas alınmak suretiyle haczedilen gemiler bakımından ihtiyati haczin kaldırılmasına imkân tanınmamalıdır²⁰⁶⁰.

4. Teminatın Miktarı ve Belirlenmesi

Teminatın miktarı TTK m. 1370 ve 1371 hükmünde geminin ve alacağın değeri dikkate alınarak farklı şekilde düzenlenmiştir²⁰⁶¹. Bununla birlikte yatırılacak

²⁰⁵⁷ Atamer, C. IV, s. 264.

²⁰⁵⁸ “A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, **save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, paragraphs 1 (s) and (t).** In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.” (Vurgu bize aittir).

²⁰⁵⁹ 1952 Brüksel Konvansiyonu kapsamında değerlendirmeler için bkz. Kalpsüz, **Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı**, s. 69. 1999 Cenevre Konvansiyonu kapsamında değerlendirmeler için bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14.

²⁰⁶⁰ 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından aynı sonuç için bkz. Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 180.

²⁰⁶¹ Bu hüküm arasındaki bir diğer farklılık, yukarıda açıklandığı üzere, TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde gemi değerinin depo edilmesi halinde gemi üzerinde ihtiyati haciz varlığını ve geçerliliğini sürdürmekte iken, TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde teminat yatırıldığında gemi üzerindeki ihtiyati haciz tümüyle kalkmaktadır. Bu nedenledir ki, TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde teminatın depo edilmesi sonrasında gemi üzerinde ihtiyati haciz kalktığı için borçlu gemiye ilişkin tasarruf yetkisini dilediği gibi kullanabilir.

Bu iki hüküm arasındaki bir başka farklılık gemi üçüncü kişi elinde hacz olunmuşsa, TTK m. 1370 hükmü çerçevesinde menfaat sahibi bu üçüncü kişi taahhüt senedi vererek geminin kendisine bırakılmasını sağlayabilir. Buna karşılık TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde üçüncü kişiye böyle bir imkân tanınmamış, sadece borçlu veya gemi malikinin teminat sunabileceği düzenlenmiştir.

İki hüküm arasındaki dördüncü farklılık da, TTK m. 1370 çerçevesinde geminin serbest bırakılması icra dairesinden talep edilmekteyken, TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde ihtiyati haczin kaldırılması mahkemeden talep edilmektedir.

teminatın miktarı herhalde geminin değerini geçemez²⁰⁶². Nitekim mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 4/2. maddesinde mahkemenin “geminin değerini geçmemek kaydıyla” teminatı belirleyeceğinden söz edilmiştir²⁰⁶³. Dolayısıyla teminatın üst sınırını geminin değeri oluşturur. Bununla birlikte deniz alacağının tamamı, faizi ve giderler geminin değerinden az ise, TTK m. 1371/1 hükmü çerçevesinde yatırılacak teminat da şüphesiz bu kalemlerle sınırlı olacaktır. Bu durumda borçlunun ayrıca gemi değeri kadar teminat yatırması beklenemez²⁰⁶⁴.

Her halde bu sınırlamalara bağlı kalınarak teminatın türü ve miktarı konusunda başvurunun yapılacağı makamın takdir hakkı bulunmaktadır²⁰⁶⁵. Bununla birlikte teminatın miktarı ve cinsi konusunda tarafların anlaşması da mümkündür²⁰⁶⁶. TTK m. 1372, gerek TTK m. 1370 gerekse de TTK m. 1371 hükmü çerçevesinde yatırılacak teminatın tür ve miktarının taraflarca belirlenmesine imkân tanımıştır. Taraflarca teminat konusunda bir anlaşma yapılmışsa, belirlenen güvencenin yatırılması üzerine gerekli kararın verilmesi zorunludur. Dolayısıyla bu konuda takdir hakkı bulunmamaktadır²⁰⁶⁷.

Öte yandan hükümde teminat konusunda anlaşma yapacak taraflar da ayrıca belirtilmiştir. Buna göre deniz alacağının borçlusu, gemi malikinden farklı kişiye, gemisinin ihtiyati hacizden kurtarılması için yatırılacak teminatın belirlenmesinde doğrudan malikin iradesine üstünlük tanınmıştır. Gemi donatanı malikten başka bir kişiye, alacaklıyla teminat konusunda anlaşma yetkisi bu kişiye ait olacaktır²⁰⁶⁸. Bununla birlikte uygulamada genellikle gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi sonrasında, kuvertür kapsamında olan sorumluluk açısından geminin sorumluluk

²⁰⁶² Berlingieri, **C. II**, s. 114; Kender / Çetingil, s. 246; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 141; Atamer, **C. IV**, s. 263.

²⁰⁶³ “*In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.*” (Vurgu bize aittir).

²⁰⁶⁴ Berlingieri, **C. II**, s. 114; Gaskell / Shaw, s. 479.

²⁰⁶⁵ İngiliz hukuku bakımından bkz. “The Sovereign Explorer” [2001] 1 Lloyd’s Rep 60; “The Moschanthy” [1971] 1 Lloyd’s Rep 37; “The Tribels” [1985] 1 Lloyd’s Rep 128. 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından ayrıca bkz. Gaskell / Shaw, s. 479.

²⁰⁶⁶ Berlingieri, **C. II**, s. 114. 1952 Brüksel Konvansiyonu bakımından değerlendirmeler için bkz. Tetley, **Liens and Claims**, s. 960, 961; Kender / Çetingil, s. 246; Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 140.

²⁰⁶⁷ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 140, 141.

²⁰⁶⁸ Atamer, **C. IV**, s. 264, 265.

sigortacısı (P&I Kulübü) devreye girerek garanti mektubu (“*letter of undertaking*”) düzenlemekte, alacaklı tarafından garanti mektubu çerçevesinde gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasına muvafakat edilmektedir²⁰⁶⁹. Genel uygulama bu yönde olmakla birlikte, tarafların yapacağı anlaşma ile, yukarıda da belirtildiği üzere teminatın türü ve miktarını serbestçe tayin edebilmesi mümkündür²⁰⁷⁰. Kanunda bu konuda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir.

5. Teminatın Değiştirilmesi

TTK m. 1370 ilâ 1372 hükümleri çerçevesinde teminat verilmesi sonrasında durum ve koşullarda meydana gelen değişiklik, teminatın değiştirilmesi ya da iptalini gerektirebilir. Benzer şekilde deniz alacağına ilişkin yargılama sırasında (deniz alacağının dayandığı senedin sahte olması gibi) tespit edilen hususlar da teminatın iadesini zorunlu kılabilir²⁰⁷¹.

Bu nedenlerle mehz 1999 Cenevre Konvansiyonu’nun 4/6. maddesi²⁰⁷²nden alınan TTK m. 1374 hükmü, durum ve şartların değişmesine bağlı olarak teminatın değiştirilmesi veya iptaline imkân tanımaktadır. Anılan madde uyarınca, TTK m. 1370 ilâ 1372 hükümleri kapsamında teminat veren kişi²⁰⁷³, bu teminatın miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman mahkemeye başvurabilir. Bu konuda yetkili mahkeme, TTK m. 1358/1 hükmünde belirtilen mahkemedir (TTK m. 1358/2).

Tarafların teminat konusunda anlaşmaları halinde de teminatın değiştirilmesi veya iptali talep edilebilir. Diğer bir deyişle, taraflar arasında teminat konusunda

²⁰⁶⁹ Gaskell / Shaw, s. 479; Fernández, s. 117.

²⁰⁷⁰ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 140.

²⁰⁷¹ Berlingieri, **C. II**, s. 116.

²⁰⁷² “Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.” = “Bu maddenin 1. paragrafı uyarınca teminat sağlanmışsa, bu teminatı veren kişi, her zaman teminatın azaltılması, değiştirilmesi veya iptal edilmesi için Mahkemeye başvurabilir”. Bu konuda ayrıca bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 116.

²⁰⁷³ Teminat değişikliğini talep edebilecek kişi, “teminat veren kişi” = “the person providing security” olarak belirtildiği için, teminatı geminin maliki dışında biri sunmuşsa, bu durumda geminin malikinin teminatın değiştirilmesini talep hakkı bulunmamaktadır. Berlingieri, **C. II**, s. 116.

anlaşma olması, TTK m. 1374 hükmünün uygulanmasına engel değildir. Nitekim anılan hükümde 1372 hükmüne atıf yapılması, bunu doğrulamaktadır²⁰⁷⁴.

TTK m. 1374 hükmünde herhangi bir süre sınırı olmadan mahkemeye başvuru yapılabileceği öngörülmüştür. Nitekim bu husus hükümde “her zaman” şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla burada teminatın değiştirilmesi ya da iptali için yapılacak başvuru bakımından İİK m. 265 hükmündeki yedi günlük süre dikkate alınmayacaktır²⁰⁷⁵.

VI. İHTİYATİ HACZİ TAMAMLAYAN İŞLEMLER

A. Genel Olarak

Gemilerin yüksek değerli malvarlığı olması ve genellikle borçlunun yegâne gelir kaynağının gemi olması nedenleriyle, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi, borçlunun ticari hayatına ağır bir müdahale teşkil eder²⁰⁷⁶. Gerçekten de gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilip gemi seferden men edildiğinde borçlu, gelir getiren temel bir kaynaktan mahrum bırakılmış olur.

Her ne kadar ihtiyati haciz kararı verilirken alacaklı ilk aşamada haklı görülmüşse de, bu karar, dava sonucu verilmiş bir karar değildir ve kararın hatalı olma ihtimali bulunmaktadır. Bu nedenle borçlu üzerinde ağır sonuçları olan bu kararın kısa süre içerisinde denetime tabi kılınması gerekir. Kanun koyucu bu düşünceyle, geçici durumun açıklığa kavuşması ve bunun mümkün olan en kısa süre içerisinde yapılması için alacaklıya harekete geçme yükümlülüğü yüklemiştir²⁰⁷⁷. Özellikle ihtiyati haciz dava açılmadan ya da takip yapılmadan önce verilmiş bir karara dayanmakta ise, deniz alacaklısının kanunda öngörülen süreler içerisinde ihtiyati haczi tamamlayıcı işlemleri yapması gerekmektedir.

²⁰⁷⁴ 1999 Cenevre Konvansiyonu açısından benzer değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **C. II**, s. 116.

²⁰⁷⁵ Atamer, **C. IV**, s. 266.

²⁰⁷⁶ Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, D.

²⁰⁷⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Üstündağ, **İcra**, s. 417; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 361; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1168. İhtiyati haczin amacının icrai hacze dönüşmek olduğu yönünde bkz. Akyazan, s. 5.

İhtiyati haciz kararının tamamlanmasında, ihtiyati haciz kararının verildiği aşamaya göre farklı ihtimaller gündeme gelir. Bu ihtimaller, dava ve takipten önce, sonra ve ilamlı icra aşamasında ihtiyati haciz kararı verilmesine göre ayrı başlıklar altında ele alınmıştır.

B. Dava ve Takipten Önce Konulan İhtiyati Haczin Tamamlanması

1. Genel Olarak

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, deniz alacaklısının, öncesinde dava açması ya da takip yapması zorunluluğu yoktur. Alacaklı gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi için doğrudan yetkili mahkemeye başvurabilir. Esasen gemilerin ihtiyati haczinde, hemen daima, geminin yüzergezer niteliğine bağlı olarak ve her zaman Türk karasularında bulunmaması (taşınmaz gibi sabit olmaması) göz önünde bulundurularak, geminin Türk karasularına geldiğinin tespit edilmesi üzerine, derhal ihtiyati haciz kararı alınarak deniz alacağının takibinin güvence altına alınması yolu izlenir²⁰⁷⁸. Gerçekten de dünyanın çeşitli ülkelerinde ya da açık denizde sefer halinde bulunan geminin Türk karasularına girmesi her zaman çok sık rastlanan bir durum olmayabilir²⁰⁷⁹. Alacaklının TTK m. 1354 vd. hükümleri çerçevesinde ihtiyati haciz kararı için yetkili mahkemeye başvurabilmesi, ancak geminin Türk karasularında olduğu bir durumda söz konusu olabilir²⁰⁸⁰. Bu nedenle gemilerin ihtiyati haczinde genel yaklaşım, öncelikle, gemi Türk karasularına gelmişken ihtiyati haciz kararı alınıp, alacağın takibini güvence altına almak; akabinde esas hakkında takip ya da dava açmak yönündedir. Bu yaklaşımdan hareketle “deniz hukukunda cebri icra, gemilerin ihtiyati haczi ile başlar” denilebilir²⁰⁸¹. Nitekim gemilerin kesin haczine

²⁰⁷⁸ Atamer, C. IV, s. 168.

²⁰⁷⁹ Şüphesiz genel durum bu olmakla birlikte her somut olayın özelliği farklılık arz edebilir. Sözgelimi Türk limanları arasında sefer yapan küçük gemiler açısından bu durum geçerli değildir.

²⁰⁸⁰ Dava açıldıktan sonra TTK m. 1357 hükmü çerçevesinde davayı gören mahkeme ihtiyati haciz kararı vermek konusunda yetkili olsa da, gemi Türk karasularında olmadığı müddetçe kararın icra edilip geminin fiilen alıkonulabilmesi mümkün olamaz.

²⁰⁸¹ Atamer eserinde bu yaklaşıma ilişkin olarak şu açıklamalara yer vermiştir: “İİK m. 42 f.1 uyarınca “cebrî icra, takip talebi ile başlar”; ihtiyati haciz ise, takibe veya davaya geçilmeden önce başvurulacak bir olanak teşkil etmektedir. Bu temel anlayış, TTK [2011]’de gemiler bakımından

ilişkin hükümler bakımından TTK m. 1382/1’de ihtiyati hacze atıf yapılması da, kesin haciz işlemlerinde dahi ihtiyati hacze ilişkin hükümlerin dikkate alınacağını göstermektedir²⁰⁸². Dolayısıyla deniz icra hukukunda cebri icraya ilişkin hükümler, büyük oranda ihtiyati haciz merkezinde sevk edilmiştir²⁰⁸³.

Esasen bu yaklaşımın Türk usul hukuku bakımından sağladığı bir diğer avantaj, aşağıda görüleceği üzere ihtiyati haciz kararı ile yetkili mahkemenin tesisidir. Gerçekten de TTK m. 1359 hükmü uyarınca, deniz alacakları hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olan mahkeme, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında ve ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi de icra takibi hakkında yetkilidir (“*forum arresti*”)²⁰⁸⁴. Dolayısıyla yetki ya da tahkim anlaşmasının olmadığı durumlarda ihtiyati haciz kararı, alacağın esasına ilişkin yetki tesisi bakımında da sonuç doğurmaktadır.

Bu şekilde dava ya da takipten önce ihtiyati haciz kararı alınmaması halinde, deniz alacaklısının yetkili mahkemede alacak davası açıp, karar aldıktan sonra, kararı tenfiz etme yoluna başvurması ve bu sırada gemiyi takip etmesi gerekmektedir. Deniz alacağının esasına ilişkin yargılama sürecinde aradan geçen zaman içerisinde geminin sefer sırasında üçüncü kişilerin tazminat yükümlülüğü doğmaksızın batması, parçalanması, rüçhanlı alacakların ortaya çıkması gibi riskler nedeniyle deniz alacağının gemiden tahsil edilememe riskleri de gündeme gelebilecektir. Dolayısıyla bu uzun ve riskli yola başvurmak yerine, öncesinde ihtiyati haciz kararı alıp, akabinde ihtiyati haczi tamamlamak, gemilerin ihtiyati haczi bakımından genel uygulama haline gelmiştir. Aşağıda öncelikle bu ihtimal ele alınacak, akabinde de dava veya takip sırasında ya da sonrasında ihtiyati haciz kararı verilmesi ihtimalinde izlenmesi gereken

değiştirilmiştir. *Deniz Ticareti uygulamasında, esas hakkındaki işlemler, genellikle, geminin ihtiyati haczini takip etmektedir.*” Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 168.

²⁰⁸² Muşul, **C. I**, s. 568.

²⁰⁸³ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 584; Atamer, **C. IV**, s. 334. Genel icra hukuku bakımından da alacaklı, borçlusunun borcunu zamanda ödeyeceğinden emin değilse, ilk önce borçlunun mallarına ihtiyati haciz koydurur; ondan sonra davasını açar veya ilamsız icra takibini yapar. Alacaklı açtığı davayı kazanır veya yaptığı ilamsız icra takibi kesinleşirse, artık borçlunun mallarını haczetmekle uğraşmaz. Bu konuda bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1033.

²⁰⁸⁴ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55, 60 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 395. Ayrıca bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, III, C.

süreç irdelenecektir. Bu başlık altında ele alınacak takip türü ilamsız icra takibidir. İlamlı icra takipleri aşağıda ayrı başlık altında değerlendirilecektir.

2. Takip Yapılması

a. Yetki

Gemilerin ihtiyati haczinde, deniz alacakları bakımından her bir alacak için öngörülmüş olan genel ve özel yetki kuralları, ihtiyati haczi tamamlayıcı işlemler bakımından uygulama alanı bulur²⁰⁸⁵. Dolayısıyla genel icra ve iflas hukukundaki yetkiye ilişkin esaslar, gemilerin ihtiyati haczinde tamamlayıcı işlemler bakımından da geçerlidir. Bu çerçevede İİK m. 50/1, c.1 hükmü kapsamında HMK m. 6 ilâ 18 hükümlerindeki genel yetki kuralları, buradaki takipte de göz önünde bulundurulur.

Buna göre, ilamsız icrada genel yetkili icra dairesi, kural olarak borçlunun yerleşim yerindeki icra dairesidir (İİK m. 50; HMK m. 6)²⁰⁸⁶. Bu genel yetki kuralı dışında, İİK m. 50/1, c.1 hükmünün göndermesiyle HMK m. 8 ilâ 16'daki yetkiye ilişkin hükümler, bünyesine uygun olduğu ölçüde gemilerin ihtiyati haczi bakımından da uygulanır. Bununla birlikte sözleşmeden doğan deniz alacaklarında, HMK m. 10 hükmü çerçevesinde, sözleşmenin ifade edileceği yer yanında sözleşmenin yapıldığı yer icra dairesi de yetkilidir (İİK m. 50/1, c.2).

Sözleşmeden doğan deniz alacakları ile ilgili olarak sık karşılaşılmaması nedeniyle üzerinde durulması gereken durum, şüphesiz, yetki sözleşmelerdir²⁰⁸⁷. Deniz icra hukukunda yetki sözleşmelerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmaması nedeniyle, gemilerin ihtiyati haczini tamamlayıcı icra takiplerinde yetkili icra dairesinin sözleşme

²⁰⁸⁵ Atamer, C. IV, s. 268. 6267 sayılı Kanun döneminde bkz. Kender / Çetingil, s. 226, 227.

²⁰⁸⁶ Takip borçlusu olarak birden fazla kişinin gösterilmesi gereken hallerde (rehinli deniz alacağının kişisel borçlusu ile gemi malikinin farklı kişiler olduğu hallerde durum böyledir), icra takibi borçlulardan birinin yerleşim yerindeki icra dairesinde yapılabilir (HMK m. 7/1).

²⁰⁸⁷ Taraflar yetki sözleşmesi ile mahkemeyi yetkili kılmış, ancak icra takibinde yetkili icra dairesinden söz etmemişse, bu yetki sözleşmesinin icra dairelerini de kapsayıp kapsamadığı tartışmalıdır. Bu sözleşmenin icra dairesinin yetkisini kapsadığı yönünde bkz. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 97. Aksi yönde bkz. Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 102, 103. *Yazarlar'a göre, yetki sözleşmesi şekli hukukta istisnai bir kurum olduğundan, icra ve iflas hukuku alanında sözleşme özgürlüğüne ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaz. Takip hukukunda yetki sözleşmesinin geniş yorumlanması, takip hukukunun şekli karakterine uygun bir yaklaşım değildir. Atalı / Ermenek / Erdoğan, İcra ve İflâs Hukuku, s. 102, 103.*

ile belirlenmesi bakımından da HMK m. 17 vd. hükümleri uygulanacaktır²⁰⁸⁸. Buna göre tacirler veya kamu tüzel kişileri, aralarında doğmuş veya doğabilecek bir uyuşmazlık hakkında, bir veya birden fazla mahkemeyi (veya icra dairesini) sözleşmeyle yetkili kılabilirler²⁰⁸⁹. Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, dava veya icra takibi, sadece sözleşmeyle belirlenen bu mahkemelerde veya icra müdürlüklerinde açılır (HMK m. 17/1). Tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri konular ile kesin yetki hâllerinde, yetki sözleşmesi yapılamaz. Yetki sözleşmesinin geçerli olabilmesi için yazılı olarak yapılması, uyuşmazlığın kaynaklandığı hukuki ilişkinin belirli veya belirlenebilir olması ve yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin ya da icra dairelerinin gösterilmesi şarttır (HMK m. 18).

Bunun gibi tarafların esasa ilişkin uyuşmazlığın hakemde çözülmesi için tahkim sözleşmesi yapmasına da engel yoktur. Bu halde tarafların esasa ilişkin dava açmadan önce ihtiyati haczi tamamlayan işlemler zımnında ilamsız icra takibi yapması mümkündür (HMK m. 412; MTK m. 4)²⁰⁹⁰. Böyle bir durumda itiraz üzerine alacaklı tarafından yetkili hakem heyetinde itirazın iptali davası açılabilecektir²⁰⁹¹.

Yukarıda da belirtildiği üzere, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin TTK m. 1359 hükmü uyarınca yetkili olan icra dairesinde de takip yapılabilir. Gerçekten de TTK'nın 1354 ve 1355 inci maddeleri uyarınca deniz alacakları hakkında verilen ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi, ihtiyati haczi tamamlayan işlem olarak başlatılan icra takibi hakkında yetkilidir.

TTK'daki bu hüküm, davanın esası hakkında yetkili mahkemeyi belirleyen 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 7/1. maddesinden alınmıştır²⁰⁹². Anılan Konvansiyon'a göre, ihtiyati haczin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın

²⁰⁸⁸ Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 288.

²⁰⁸⁹ Türk hukukuna göre tacirler ve kamu tüzel kişileri dışındakiler, kendi aralarında yetki sözleşmesi yapamazlar. Bundan başka, tacirler veya kamu tüzel kişileri ile bu nitelikte olmayan kişiler de yetki sözleşmesi yapamazlar. Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 180. Dolayısıyla sözgelimi donatanla gemi adamı arasında yapılan hizmet sözleşmesi bakımından yetkili icra dairesinin sözleşme ile kararlaştırılması mümkün değildir (HMK m. 17/1; MÖHUK m. 47/2).

²⁰⁹⁰ Kuru, **El Kitabı**, s. 193, 194.

²⁰⁹¹ Bununla birlikte aşağıda açıklanacağı üzere itirazın kaldırılması hakemden istenemez. Bu konuda bkz. aşa. Üçüncü bölüm, VI, B, 2, c, bb.

²⁰⁹² 1999 Cenevre Konvansiyonu bakımından ayrıca bkz. Gaskell / Shaw, s. 481, 482; Berlingieri, **C. II**, s. 81.

verildiği Devletin Mahkemeleri davanın esası hakkında karar vermeye yetkilidir; meğerki taraflar, uyuşmazlığın, yargı yetkisini kabul eden başka bir Devletin Mahkemesinde veya tahkimde görülmesini geçerli bir şekilde kararlaştıracak veya kararlaştırmış olsun²⁰⁹³. İlgili düzenleme her ne kadar mahkemenin yetkisine ilişkin olsa da, Konvansiyon’da açıkça düzenlenmeyen hususlar bakımından “*lex fori*” esas alınacağından, ihtiyati haczi tamamlamak için başlatılan icra takiplerinde yetkili icra dairesinin de düzenlenmesi uygun görülmüştür²⁰⁹⁴.

TTK m. 1359 hükmünde öngörülen yetki kuralı “seçimlik yetki” niteliğindedir²⁰⁹⁵. Dolayısıyla deniz alacaklarının takibi için öngörülen genel yetki kuralları, TTK m. 1359 hükmünde belirlenen yetki kuralından etkilenmez²⁰⁹⁶. Diğer bir deyişle, alacaklının ihtiyati haciz kararını icra eden icra dairesi dışında genel yetkili icra dairelerine başvurabilmesine herhangi bir engel bulunmamaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczini tamamlayıcı işlemler zımında borçlu aleyhine iflas yoluyla takibe başvurulması halinde yetkili icra dairesi, borçlunun muamele merkezinin bulunduğu yerdeki icra dairesidir (İİK m. 154/1). Bu yetki kuralı kamu düzenine ilişkin değildir²⁰⁹⁷. Bu nedenle alacaklı ve borçlu, bir yetki sözleşmesi ile, başka bir icra dairesini iflas takibi bakımından yetkili kılabilir (İİK m. 154/3, c.1).

Deniz alacağının esasına ilişkin takip sonrasında yetkili yabancı mahkeme veya hakem heyetinde dava açıldıktan sonra, bu kararın Türkiye’de infaz edilmesi

²⁰⁹³ “The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration”. Tercüme için bkz. Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 743.

²⁰⁹⁴ Atamer, **C. IV**, s. 269; Değirmenci, **Gemi**, s. 87.

²⁰⁹⁵ “Bu madde, ihtiyati haczi tamamlamak üzere 2004 sayılı Kanunun 264 üncü maddesi uyarınca yapılacak takip veya açılacak dava bakımından seçimlik bir yetki kuralı koymaktadır. Bu kural, 1999 tarihli Sözleşmenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasından alınmış ve icra takibine ilişkin bir eklemeye tamamlanmıştır. Bir geminin ihtiyati haczinden sonra açılacak dava veya yapılacak takip hakkında, ilgili kanunların genel kuralları geçerlidir. Bu kurallara göre yetkili olan mahkemelerin yanına, Sözleşmenin 7 nci maddesinin birinci fıkrası doğrultusunda, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme eklenmiştir. Bu yetki kuralı, alacağın esası hakkında bir yetki sözleşmesinin veya tahkim anlaşmasının bulunduğu hallerde uygulanamayacaktır.” TTK m. 1359 Hükümet gerekçesi.

²⁰⁹⁶ Atamer, **C. IV**, s. 269.

²⁰⁹⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1106; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 405, 406. Bu nedenle icra dairesi, iflas takibinde de yetkisiz olduğunu kendiliğinden gözetemez.

istendiğinde yetkili mahkemeden hükmün tenfizine ilişkin karar alınması gerekir. TTK m. 1360 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde, tenfiz konusunda yetkili mahkeme, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı veren mahkemedir. Hükme göre, bir deniz alacağı için ihtiyati haciz kararı vermiş olan Türk mahkemesi, o deniz alacağının esas hakkında verilmiş bir yabancı mahkeme veya yabancı hakem kararının tenfizinde; (a) tenfiz isteminin yapıldığı tarihte geminin o Türk mahkemesinin yargı çevresinde bulunması veya (b) geminin serbest bırakılması için TTK'nın 1370 ilâ 1372 nci maddeleri uyarınca yatırılmış teminatın, tenfiz isteminin yapıldığı tarihte mahkeme kasasında bulunması şartıyla yetkilidir (TTK m. 1360)²⁰⁹⁸.

b. Süre

aa. Yasal Düzenleme

Genel icra hukuku bakımından icra takibine başlanmadan önce ihtiyati haciz kararı almış olan alacaklının, ihtiyati haczi tamamlayan işlem zımında takip yapması süresi, haczin uygulanmasından, haciz yokluğunda yapılmışsa haciz tutanağının kendisine tebliğinden itibaren yedi gündür (İİK m. 264/1)²⁰⁹⁹. Başlatılan takibe borçlu tarafından itiraz edilmişse, alacaklı itirazın tebliği tarihinden itibaren yine aynı yedi günlük süre içinde icra mahkemesinden itirazın kaldırılmasını istemeye veya yetkili mahkemede ya da hakem heyetinde itirazın iptali davası açmaya mecburdur (İİK m. 264/2).

Genel icra hukuku bakımından öngörülen bu süre deniz icra hukuku bakımından yeterli görülmemiş, bu konuya ilişkin olarak TTK m. 1376 hükmü ile özel düzenleme yapılarak, İİK m. 264/1 ve 2'de öngörülen süreler, gemilerin ihtiyati haczinde bir ay olarak belirlenmiştir²¹⁰⁰.

²⁰⁹⁸Atamer, **C. IV**, s. 273. Hükümde, MÖHUK m. 51/2'nin aksine, yetki sebeplerinin daraltıldığı yönünde bkz. Ekşi, **Cebri İcra**, s. 124.

²⁰⁹⁹Akyazan, s. 3, 44, 45; Üstündağ, **İcra**, s. 413, 418; Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1169; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4032.

²¹⁰⁰ 6102 sayılı Kanun döneminden önce gemiler hakkındaki tamamlayıcı işlemler bakımından da yedi günlük süre esas alınmaktaydı. Çağa / Kender, **C. III**, s. 158.

Hükmün gerekçesinde gemilerin ihtiyati haczinde sürenin uzatılması bakımından şu açıklamalara yer verilmiştir: “2004 sayılı Kanunun 264 üncü maddesinin ilk iki fıkrasında öngörülen süreler, iki gerekçeyle uzatılmıştır: uyuşmazlıkların çoğunda, ihtiyati haciz kararını takiben taraflar sulh olmakta, dolayısıyla dava açılmasına gerek kalmamaktadır; diğer yandan, deniz alacağının esası hakkında yapılacak yargılama için, Tasarının 1357 nci maddesinin ikinci fıkrasında ve 1358 inci maddesinde öngörülen şekilde, yurtdışında mahkemeye veya tahkime gidilecekse, 2004 sayılı Kanunun ilk iki fıkrasında öngörülen yedi günlük süreler kısa kalmaktadır”²¹⁰¹.

Kanaatimizce de gemilerin ihtiyati haczinde tamamlayıcı merasim bakımından sürenin uzatılması isabetli olmuştur. Zira deniz ticareti hukuku uyuşmazlıklarının hemen daima yabancılık unsuru taşıması nedeniyle, farklı yargı çevreleri gündeme gelmektedir²¹⁰². Atamer’in de isabetli olarak işaret ettiği gibi, davanın açılacağı mahkemenin yargı çevresinde avukat seçimi, dava dilekçesinin ve eklerinin hazırlanması, harç ve diğer masrafların aktarılması gibi hazırlıklar ülkeler arası işlemlerde oldukça zaman alabilmekte, genel icra hukukundaki yedi günlük süre çok defa yeterli olamamaktadır²¹⁰³. Benzer durum tarafların uyuşmazlığın esası bakımından tahkim yargılaması seçmesi halinde de söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla süreye ilişkin yapılan özel düzenlemenin yerinde olduğu düşüncesindeyiz.

bb. Sürenin Uygulanması

TTK m. 1376’da, tamamlayıcı işlemler bakımından sürenin bir ay olacağı hükme bağlanmış olmakla birlikte²¹⁰⁴, bir aylık sürenin başlangıcı bakımından özel düzenleme yapılmamış, bu konuda İİK m. 264/1 ve 2 hükmüne gönderme yapılmıştır. Dolayısıyla sürenin başlangıcı bakımından İİK m. 264 hükmü, gemilerin ihtiyati haczinin tamamlanmasında da uygulanacaktır (TTK m. 1351).

²¹⁰¹ Bkz. TTK m. 1376 Hükümet gerekçesi. Aynı yönde açıklamalar için ayrıca bkz. Atamer, C. IV, s. 270.

²¹⁰² Ruiz Abou –Nigm, s. 21.

²¹⁰³ Atamer, C. IV, s. 270.

²¹⁰⁴ Yıldırım / Yıldırım, s. 397.

Buna göre, ihtiyati haczin icrası sırasında alacaklı hazır bulunmuşsa, TTK m. 1376 hükmünde öngörülen bir aylık süre ihtiyati haczin icrasından itibaren başlar; ihtiyati haciz alacaklının yokluğunda icra edilmişse bu durumda süre, TTK m. 1366/2 hükmünde öngörülen tutanağın alacaklıya tebliğinden itibaren başlar²¹⁰⁵. Sürenin başlangıcı bakımından tebligat zorunludur. Alacaklının haczin uygulandığını başka yollardan öğrenmesi sürenin başlangıcı açısından yeterli değildir. Bununla birlikte, alacaklının sürenin başlangıcından önce takip yapmasına herhangi bir engel yoktur²¹⁰⁶.

Deniz alacaklısı tarafından başlatılan takibe borçlu tarafından itiraz edilmesi üzerine, söz konusu itirazın bertaraf edilmesi amacıyla itirazın kaldırılması yoluna başvurulması veya esas hakkında dava açılması ya da tahkim sürecinin başlatılması için öngörülen bir aylık süre, itirazın alacaklıya tebliğinden itibaren başlar (İİK m. 264/2, c.2; TTK m. 1376).

c. Başlatılabilecek Takip Türleri

aa. Genel Olarak

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi üzerine alacaklı, ihtiyati haczi tamamlamak üzere konusu para ile ölçülebilen deniz alacakları ile teminat alacakları bakımından²¹⁰⁷ deniz alacağının borçlusu aleyhine ilamsız icra takibi başlatabilir. Başlatılabilecek takip türleri konusunda İİK m. 264/1’de haciz veya iflas takiplerinden söz edilmiştir²¹⁰⁸. Dolayısıyla anılan hükümde, rehinli alacaklar için ihtiyati haciz kararı verilemeyeceğine ilişkin genel ihtiyati haciz kuralı ile uyumlu olarak rehlin paraya çevrilmesi yoluyla takip sayılmamıştır. Bununla birlikte TTK m. 1353/2 hükmü

²¹⁰⁵ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C.3**, s. 4032.

²¹⁰⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 725; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C.3**, s. 4032.

²¹⁰⁷ Konusu para ile ölçülemeyen (geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar gibi) deniz alacakları bakımından doğrudan ilamsız icra takibi yapılamaz. Bu alacakların cebri icra yoluyla takip edilebilmesi için, ilk önce mahkemede ya da hakemde dava açıp, ilam alınması ve ondan sonra ilamlı icra takibi yapılması gerekir. Genel icra hukuku bakımından bkz. Akyazan, s. 3; Kuru, **El Kitabı**, s. 175; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 114; Üstündağ, **İcra**, s. 403; Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 92; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 165; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 107; Muşul, **C. I**, s. 260.

²¹⁰⁸ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189.

çerçevesinde gemiler bakımından böyle bir sınırlama söz konusu olmadığından, alacağın rehinli olması halinde dahi gemi üzerinde ihtiyati haciz mümkündür.

Bu çerçevede gemilerin ihtiyati haczini tamamlayıcı merasim olarak, dava yerine doğrudan ilamsız takip yolunun seçilmesi halinde başlatılabilecek takip türleri, genel haciz yoluyla takip (İİK m. 74-144/a), rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip (İİK m. 145-153/a)²¹⁰⁹, iflas yoluyla takip (İİK m. 154-166) ve kambyo senetlerine mahsus haciz veya iflas yoluyla takip (İİK m. 167-176/b) olarak sıralanabilir²¹¹⁰.

bb. Genel Haciz Yoluyla Takip

Gemi üzerinde verilen ihtiyati haczi tamamlamak üzere deniz alacaklısı, para ve teminat alacağı için genel haciz yoluyla takip yapabilir. Genel haciz yoluyla takip deniz alacaklısının takip talebi ile başlar²¹¹¹. Bu talep üzerine icra dairesi, borçluya bir ödeme emri gönderir²¹¹². Bu borçlu çok kere geminin maliki olacaktır. Bu tebligat, TTK m. 1104 hükmü çerçevesinde geminin kaptanına da yapılabilir²¹¹³.

²¹⁰⁹ Gemi ipoteği bakımından bkz. Sözer, C. I, s. 151; Muşul, C. I, s. 568.

²¹¹⁰ Kender / Çetingil, s. 248. Kiralanan taşınmazların tahliyesine ilişkin hükümlerin gemiler bakımından uygulanıp uygulanmayacağı düşünülebilir. Gerçekten de gemi kira sözleşmesinden doğan talepler TTK m. 1352 hükmü kapsamında deniz alacağı niteliğinde olduğundan bu talepler bakımından ihtiyati haciz imkânı söz konusudur. Bu kapsamda ödenmemiş kira bedeli için kiracının mülkiyetindeki bir gemi veya kira konusu geminin iadesi için kiralanan gemi ihtiyaten haczedildiğinde, bu ihtiyati haczi tamamlayıcı işlemler zımında kiralanan taşınmazların tahliyesi yoluna başvurulup başvurulamayacağı sorusu ortaya çıkabilir. Kanaatimizce, *Atamer*'in de isabetle belirttiği üzere, TTK m. 936 hükmü çerçevesinde geminin niteliği itibarıyla taşınır olması, TTK m. 937/1 ile İİK m. 23/2, c.1 hükmü çerçevesinde gemilere aksi belirtilmedikçe İİK'nın taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağı dikkate alındığında, sadece taşınmazlara uygulanan kira alacaklarının takibi ve kiralanan taşınmazların tahliyesine ilişkin İİK'nın 269-276 hükümleri, ayrıca açık bir hüküm olmadıkça gemiler bakımından uygulanmaz. Bu konuda detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, C. IV, s. 295, 296. Deniz icra hukuku bakımından bu hükümler arasında yer alan İİK m. 270 ve 271 hükümlerine, hapis hakkı defterinin tutulması ve kaçırılan eşyayı takip amacıyla başvurulabilir.

²¹¹¹ Takip talebinde nelerin yer alacağı, İİK m. 58, İİK Yönetmeliği m. 20/3, 21 ve Ekinde yer alan Örnek No: 1'de gösterilmiştir. Buna göre formun birinci bendinde deniz alacaklısına, ikinci bendinde deniz alacağından sorumlu kişiye (borçluya), dördüncü bentte deniz alacağına, sekizinci bentte alacağın dayanağına ilişkin belgelere, dokuzuncu bentte seçilen takip yoluna ilişkin bilgilere (takip yolunun genel haciz yoluyla takip olduğuna) yer verilir. Söz konusu talep alacaklı veya vekili tarafından imzalanır.

²¹¹² İlamsız takibe ilişkin ödeme emrinde nelerin yer alacağı, İİK m. 60, İİK Yönetmeliği m. 29 ve Ekinde yer alan Örnek No: 7'de gösterilmiştir. Buna göre ödeme emri, deniz alacaklısına, borçluya, takibe konu deniz alacağına ilişkin bilgilerle borcun ödenmesine ilişkin ihtarı ile ödeme emrine karşı konulmasına ilişkin yolları içerir.

²¹¹³ Çağa / Kender, C. I, s. 192 vd.; Yazıcıoğlu, s. 308 vd.; Kaner, C. I-II, s. 115; *Atamer*, C. I, s. 791 vd.; Sözer, C. I, s. 320.

Ödeme emrinin borçluya tebliği üzerine borçlu ödeme emrine itiraz etmezse, takip kesinleşir. Bu durumda gemi üzerinde ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür (İİK m. 264/5)²¹¹⁴. İhtiyati haczin kesin hacze dönüşmesi halinde, hacze bağlı sonuç ve etkiler bakımından artık ihtiyati haciz değil, kesin haciz dikkate alınır²¹¹⁵. Dolayısıyla bu aşamadan sonra ihtiyati hacze itiraz edilmesi ya da ihtiyati haczin kaldırılmasının talep edilebilmesi mümkün değildir. Zira ihtiyati haciz artık kesin haciz olarak dikkate alınacağından, sonuç doğurmayacağı açık olan böyle bir talepte bulunmakta da hukuki yarar yoktur²¹¹⁶. Bu halde ihtiyati haczi tamamlayan işlemler gerçekleşmiş olur ve geminin satışı talep edilebilir²¹¹⁷.

Alacaklı tarafından deniz alacağına dayalı olarak başlatılan takibe (deniz alacağına) borçlunun itiraz etmesi üzerine icra takibi durur (İİK m. 66)²¹¹⁸. Bu durumda deniz alacaklısının icra takibine devam edilebilmesi için borçlunun itirazının bertaraf edilmesi gerekir (İİK m. 264/3)²¹¹⁹. Borçlunun itirazının bertaraf edilmesi, itirazın (geçici veya kesin) kaldırılması yoluna başvurulması ya da itirazın iptali davası açılması ile mümkündür²¹²⁰.

Deniz alacaklısının itirazın iptali davasını nerede açacağı meselesi, bu konuda bir yetki ya da tahkim şartının kararlaştırılmış olup olmamasına göre farklılık gösterir. Taraflar, aralarındaki geçerli bir yetki sözleşmesi ile yetkili mahkemeyi kararlaştırmışlarsa, itirazın iptali davasının bu mahkemede açılması gerekir. Aksi

²¹¹⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 1066; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C.3**, s. 4036.

²¹¹⁵ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189.

²¹¹⁶ Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 375.

²¹¹⁷ Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189.

²¹¹⁸ Kuru, **El Kitabı**, s. 1066; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189.

²¹¹⁹ Yukarıda da belirtildiği gibi, borçlunun takibe itiraz etmesi, ihtiyati haczin icrasına engel olmadığı gibi konulmuş olan ihtiyati haczin de kaldırılmasını gerektirmez. Kuru, **El Kitabı**, s. 1067.

²¹²⁰ Kuru, **El Kitabı**, s. 1066, 1067; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1189, 1190; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C.3**, s. 4034. İtirazın iptali davasının takibin borçlu tarafına yöneltilmesi gerekir. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına konu olayda "itirazın iptali davaların icra takibine sıkıya bağlı olduğu, icra takibinde sadece M/V Tatarbunary gemisine izafeten kaptan Valeriy Nedoruba'nın taraf gösterildiği halde itirazın iptali davasının ayrıca donatan ve kiracı Bay View Services Ltd.'ye de husumet yöneltildiği, takipte borçlu gösterilmeyen dolayısıyla takibe bir itirazı olmayan kişilere karşı itirazın iptali davasının açılmayacağı, bu sebeple donatan ve kiracı Bay View Services Ltd. yönünden dava şartının bulunmadığı, HMK'nın 114/2 ve 115. maddeleri uyarınca Bay View Services Ltd. yönünden davanın usulden reddine karar verilmesine" hükmedilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. HD. E. 2018/5342 K. 2020/6036 T. 25.12.2020 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.12.2022.

halde yetkisizlik nedeniyle davanın reddine karar verilmesi gerekir. Benzer durum tahkim anlaşması için de söz konusudur. Geçerli bir tahkim anlaşmasının varlığı halinde deniz alacağının esasına ilişkin itirazın iptali davasının hakem heyeti önünde ileri sürülmesi gerekir²¹²¹. Hakem heyetince itirazın iptaline karar verilmesi üzerine bu karar ile itiraz bertaraf edildiği için takibe devam edilebilir²¹²².

İtirazın iptali davası açmak istemeyen deniz alacaklısı, itirazın iptali davasına göre daha basit ve kısa bir yol olan itirazın kaldırılması yoluna da başvurabilir²¹²³. Taraflar uyuşmazlığın esası bakımından tahkim anlaşması yapmış olsalar dahi, itirazın (geçici veya kesin) kaldırılması için icra mahkemesine başvurulabilmesi mümkündür²¹²⁴. Bununla birlikte itirazın kaldırılması talebinin hakem heyeti huzurunda ileri sürülebilmesi mümkün değildir.

²¹²¹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Ejder Yılmaz, “Tahkimde İtirazın İptali Davası ve Tahkime Elverişlilik Kuralı”, **DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 531-554 (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan**, s. 539 vd.; Ali Yeşilirmak, “Geçerli Bir Tahkim Anlaşmasının Varlığına Rağmen Genel Haciz Yoluyla Takip Yapılabilir Mi?” **TBB Dergisi 2011 (96)**, s. 214; Kuru, **El Kitabı**, s. 253. Bununla birlikte hakemlerin itirazın iptali davası sonucunda icra inkâr tazminatına hükmedemeyeceği kabul edilmektedir. Pekcanitez ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 202, 203. Buna karşılık Yargıtay’ın aksi yönde kararları da mevcuttur: “*Hakem Heyeti adli mercilerin üzerinde yetkili bir mercii olmadıkları gerekçesiyle itirazın iptali ve icra inkâr tazminatı istemleri bakımından karar verme yetkilerinin olmadığı belirtilerek, açılan davayı alacak olarak değerlendirmişler, bu şekilde karar oluşturmuşlardır. Dairemizin yerleşmiş uygulamasına göre hakemler açılan itirazın iptali davalarında karar vermeye ve bunun sonucu olarak icra inkâr tazminatı istemi konusunda da karar oluşturmaya yetkilidirler. Bu durum gözden kaçırılarak davanın alacak davası olarak kabul edilip, bu şekilde sonuçlandırılması da hatalı olmuştur.*” Yargıtay 15. HD., E. 2008/262 K. 2008/2138 T. 03.04.2008 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 10.04.2022. Aynı yönde bkz. Yeşilirmak, s. 221.

²¹²² Yabancı hakem kararının Türkiye’de icrai etki doğurması için kural olarak kararın tanınip tenfiz edilmesi gerekir (MÖHUK m. 60).

²¹²³ Deniz alacaklısı tarafından süresi içinde itirazın kaldırılması yoluna başvurulmaması halinde gemi üzerindeki ihtiyati haciz hükümsüz kalır (İİK m. 264/5). Belirtmek gerekir ki buradaki yaptırım, sadece gemi üzerindeki ihtiyati haczin hükümsüz kalmasıdır, bu durumun takip üzerinde herhangi bir etkisi yoktur. Akyazan, s. 356. Dolayısıyla deniz alacaklısı itirazı bertaraf etmek üzere, altı ay içerisinde itirazın kaldırılması yoluna başvurabilir ya da bir yıl içerisinde itirazın iptali davası açabilir. Ancak bu halde takip konusu deniz alacağının güvencesini teşkil edecek olan gemi üzerinde ihtiyati haciz kalkmış olur. Kuru, **El Kitabı**, s. 1067; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1191.

²¹²⁴ Kuru, **El Kitabı**, s. 193; Yeşilirmak, s. 223. “*Alacaklı ile borçlu arasında bir tahkim sözleşmesi bulunsada dahi, alacaklı hakemde dava açmadan icra takibinde bulunabilir. Borçlu, ‘alacaklının hakemde dava açması gerektiğinden’ bahisle itiraz edemez. İtirazın kaldırılması sırasında dahi tahkim iddiası ileri sürülemez. Çünkü itirazın kaldırılması bir dava değildir. Kaldı ki, olayda takip dayanağı bononun tahkim sözleşmesi ile bağlantısı saptanamamıştır. Bu hususlar göz önünde tutulmadan merci hakimliğinin tahkim itirazında tahkim itirazının kabulüne karar vermesi isabetsizdir.*” Yargıtay 12. HD, 27.2.1990, 8745/1848. Karar için bkz. Yeşilirmak, s. 224. Deniz icra hukuku bakımından aksi yönde değerlendirmeler için bkz. Atamer, **C. IV**, s. 314, 315. Yazar taraflarca tahkim anlaşması yapılması halinde itirazın kaldırılması yolunun tümten kapatılması gerektiği düşüncesindedir.

İcra mahkemesince itirazın geçici kaldırılması halinde, İİK m. 69/2 hükmü çerçevesinde genel mahkemede ya da kararlaştırılmışsa hakem mahkemesinde borçlu tarafından borçtan kurtulma davası açılabilir²¹²⁵.

Alacaklı tarafından açılan itirazın iptali davasının kabulü ya da itirazın kaldırılması (itirazın geçici kaldırılması ihtimalinde borçtan kurtulma davasının reddi) halinde, deniz alacaklısı tarafından takibe devam edilebilir. Bu durumda geminin üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür (İİK m. 264/son)²¹²⁶. Buna rağmen borçlu borcunu ödemezse, deniz alacaklısı hacze konu geminin satılmasını talep edebilir. Bu halde TTK m. 1383 vd. hükümleri çerçevesinde satılan geminin satışından elde edilen tutar ile alacaklının alacağı ödenir. Geminin satış bedeli alacağı karşılamazsa, bu durumda alacaklıya, alacağının tahsil edilemeyen kısmını gösteren bir aciz vesikası verilir.

cc. Rehnin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip

aaa. Genel Olarak

Genel ihtiyati hacizde kabul edilen rehinli alacaklar bakımından ihtiyati haciz yasağı, gemilerin ihtiyati haczinde söz konusu değildir²¹²⁷. Bu sebeple, gemilerin ihtiyati haczini tamamlayan işlemler arasında rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip de yer alır.

Gemiler niteliği itibarıyla taşınır olduğundan (TTK m. 936), deniz alacaklısı tarafından rehinli takip yapılmak istendiğinde başlatılacak takip, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip olacaktır²¹²⁸. Bununla birlikte gemi ipoteği ile tersane sahibinin kanunî ipoteği bakımından başvurulacak takip yolu, ipoteğin paraya

²¹²⁵ Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1068; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1202, 1203; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4035.

²¹²⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1067, 1068; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1199; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C.3**, s. 4035.

²¹²⁷ 6762 sayılı Kanun dönemi için bkz. Kender / Çetingil, s. 225, 226.

²¹²⁸ İstisnalar bakımından bkz. TTK m. 1378, 1379. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Sözer, **C. I**, s. 183.

çevrilmesi yoluyla takiptir (İİK m. 153/a/2; TTK m. 1381/1, c.1). Aşağıda her iki yol da ele alınmıştır.

bbb. Taşınır Rehninin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip

Bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bir gemi üzerindeki hapis hakkı ile gemi alacağının verdiği rehin hakkının paraya çevrilmesinde, taşınır rehninin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler uygulanır (İİK m. 153/a/1; TTK m. 1380/1, c.1)²¹²⁹.

Kanunî rehin türü olarak gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin rehin hakları, tescile veya geminin teslimine ihtiyaç olmaksızın kanundan doğmaktadır. Bu rehin hakkı sahipleri, ihtiyati haczin tamamlanması için kanunda öngörülen bir aylık süre içerisinde taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler²¹³⁰. Bunun gibi hapis hakkı sahipleri de, bu hakkın paraya çevrilmesinde, TMK m. 953/1 hükmü

²¹²⁹ “Kanundan doğan rehin haklarıyla temin edilmiş alacaklar için hangi takip yolunun seçileceği, tereddütler yaratmıştır. Tasarının 1320 nci maddesinde sayılan gemi alacaklılarının 1321 inci madde uyarınca gemi üzerinde haiz oldukları kanuni rehin hakkı ile genel hükümlere göre iktisap edilen hapis hakkı tescil edilmediklerinden, 2004 sayılı Kanunun 148 inci maddesi uyarınca alacaklı bir “ipotek belgesinin akit tablosunu” ibraz edemeyecektir. Dolayısıyla, Tasarının 936 ncı maddesindeki genel kurala uygun olarak, anılan taşınır rehinlerinin paraya çevrilmesi için 2004 sayılı Kanunun 145 ilâ 147 nci maddeleri uyarınca takip yapılacaktır. Alacaklı genel hükümlere göre gemi üzerinde hapis hakkını iktisap etmişse (örneğin tersaneci, Türkiye’de bir sicile kayıtlı olmayan bir Türk veya yabancı gemiye tamir hizmeti vermişse ve zilyetliği devam ediyorsa), 2004 sayılı Kanunun 270 ilâ 271 inci maddeleri uyarınca defter tutma yoluna müracaat edip ardından yine 270 inci maddenin üçüncü fıkrasında öngörülen şekilde aynı Kanunun 145 inci maddesine göre takip yapabilecektir”. TTK m. 1380 Hükümet gerekçesi.

6762 sayılı Kanun döneminde taşınır rehninin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler, sicile kayıtlı olmayan gemiler ile yabancı sicile kayıtlı gemiler üzerindeki gemi alacaklısı hakları bakımından uygulanmaktaydı. Bu yola yük alacaklıları, gemi alacaklıları, eTK m. 876/1 gereğince bayrak şahadetnamesine şerh verilmek suretiyle tesis edilen ipotekle temin edilmiş bulunan alacaklar, donatma iştirakinde iştirak payı üzerinde tesis edilen rehin hakkı ile temin edilen alacaklar, alacakları sicile kayıtlı gemiler üzerindeki gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmiş olup da (geminin değil) yalnız navlun ile gemi ve navluna ilişkin surrogatların paraya çevrilmesi yoluyla talepte bulunan alacaklılara ait alacaklar için başvurulabilmekteydi. Burada taşınır rehnine ilişkin İİK hükümleri (İİK m. 145-147) uygulanmakla birlikte, gemi alacaklısı hakları alacakla birlikte kendiliğinden mevcudiyet kazandığı için ve bunların bilinmesine imkân olmadığından, takipte bulunan gemi alacaklısının, rehinli gemi üzerinde sonra gelen rehin hakkı sahiplerini bildirme yükümlülüğü aranmamaktaydı. Bu konuda bkz. Çağa / Kender, C. III, s. 113 vd.; Kender / Çetingil, s. 228.

²¹³⁰ Genel ihtiyati hacizde rehnin karşılamadığı alacak miktarı için, borçlunun mallarının ihtiyaten haczedildiği durumda, ihtiyati haczi tamamlamak için hangi takip yoluna başvurulacağı konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre burada genel haciz yoluyla takip başlatılması gerekirken ağırlıklı olan diğer bir görüşe göre ise, burada rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başvurulması gerekir. Tartışmalar için bkz. Uyar / Uyar / Uyar, İİK Şerhi, C. 3, s. 4043.

çerçevesinde taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip yapabilirler²¹³¹. Gemi üzerinde kanunî bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar, haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre de takip yapabilirler; bu takdirde kanunî rehin hakkından feragat etmiş olurlar (TTK m. 1379)²¹³². Diğer yandan alacaklının iflas yoluyla takip yapılmasına de engel bulunmamaktadır (TTK m. 1378)²¹³³.

Bunun yanında bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler ile diğer su araçları, TMK'nın taşınır rehni hükümlerine tabidir (TTK m. 997/1)²¹³⁴. Bu akdî rehnin paraya çevrilmesi bakımından da TTK m. 1376 hükmünde öngörülen bir aylık süre içerisinde taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılabilir (TMK m. 946/1). Bu takip türünde gemiler bakımından özel yetki kuralı getirilmediği için, yetkili icra dairesi bakımından İİK m. 50 hükmü dikkate alınacaktır.

Taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip bakımından da İİK m. 58 hükmüne uygun bir takip talebine ihtiyaç bulunmaktadır; ancak bu takip talebinde ayrıca akdî veya kanunî rehne ilişkin kayıtlara da yer verilir. Takip talebini alan icra dairesi, deniz alacağından sorumlu kişiye (bu kişinin geminin maliki olmaması halinde ayrıca geminin malikine) bir ödeme emri gönderir (İİK m. 146)²¹³⁵. Ödeme emrinde, takip talebinde yer alan kayıtlara ek olarak, ödeme süresinin onbeş gün, itiraz süresinin yedi gün olduğu, bu süreler içerisinde ödeme yapılmaz ya da itiraz edilmezse rehin konusu geminin satılacağı, borçlu tarafından rehin hakkına açıkça itiraz edilmemesi durumunda rehin hakkının kabul edilmiş sayılacağı, borçlu sadece rehin hakkına itiraz ederse, deniz alacaklısının, bu takipten vazgeçerek, haciz yoluyla takibe devam edilebileceği bildirilir.

²¹³¹ Atamer, **C. IV**, s. 298.

²¹³² Kender / Çetingil, s. 248.

²¹³³ Bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, VI, B, 2, c, dd.

²¹³⁴ Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 297; Yazıcıoğlu, s. 175.

²¹³⁵ Ayrıca gemi sicilinde kayıtlı olan ve sonradan gelen ipotek hakkı sahiplerine de, takibin başlatıldığına ilişkin bir ihbarname gönderilir (İİK m. 146). Bu ihbarnamenin gönderilmesindeki amaç, sonradan gelen rehin hakkı sahiplerini yapılan takipten haberdar ederek haklarını korumalarını sağlamaktır. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, s. 333.

Ödeme emrini alan borçlu (ile üçüncü kişi olması halinde gemi maliki), yedi gün olan itiraz süresi içinde deniz alacaklısının rehin hakkına ayrıca ve açıkça itiraz etmez ise, alacaklının bildirdiği rehin hakkını kabul etmiş sayılır ve rehin hakkı artık taraflar arasında tartışma konusu olamaz. Borçlu sadece rehin hakkına itiraz ederse, ödeme emrine konu deniz alacağını kabul etmiş sayılacağı için, deniz alacaklısı genel haciz yoluyla takibe devam edeceğini bildirdiği (İİK m. 147/1, b.2) anda gemi üzerindeki ihtiyati haciz kesin hacze dönüşür (İİK m. 264/5). Bu yolu seçmeyen deniz alacaklısı rehin hakkına yönelik itirazın iptalini ya da kaldırılmasını isteyebilir. Benzer durum borçlunun borca itirazı halinde de söz konusudur. Bu halde de deniz alacaklısı borca itirazın kaldırılması ya da iptali yoluna başvurabilir.

ccc. İpoteğin Paraya Çevrilmesi Yoluyla Takip

İpoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler, gemi ipoteğinin²¹³⁶ paraya çevrilmesinde ve tersane sahibinin kanunî ipoteğinin paraya çevrilmesinde uygulanır (İİK m. 153/a/2; TTK m. 1381/1, c.1)²¹³⁷. Dolayısıyla akdî veya kanunî gemi ipoteği alacaklıları, ipoteği paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilir. Bu kural, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere uygulanır (TTK m. 1381/1, c.2)²¹³⁸.

Gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi yoluyla ilâmsız takip yapılabilmesi için ipoteğin geçerli şekilde kurulması gerekir. Gemi ipoteğinin kurulması için geminin maliki ile alacaklının gemi üzerinde ipotek kurulması hususunda anlaşmaları ve ipoteğin gemi siciline tescil edilmesi şarttır. İpoteğin kurulmasına ilişkin sözleşmelerin yazılı şekilde yapılması ve imzalarının noterce onaylanması gerekir (TTK m. 1015/1,

²¹³⁶ TTK m. 1381/1, c.1 hükmünde her ne kadar gemi ipoteğinden söz etmişse de, TTK m. 1058 hükmü çerçevesinde inşa halindeki yapılar üzerinde kurulan ipotekler gemi ipotekleri ile aynı hükümlere tabi olduğundan, yapı halindeki gemilere özgü sicile tescil yoluyla kurulan yapı ipoteklerinin paraya çevrilmesinde de bu hükümler uygulanır. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 305.

²¹³⁷ Sözer, **C. I**, 151; Muşul, **C. I**, s. 568; Yıldırım / Yıldırım, s. 391; Kaner, **C. I-II**, s. 61. 6762 sayılı Kanun döneminde taşınmaz rehininin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler, sicile kayıtlı Türk gemileri hakkında gemi ipoteği ile temin edilmiş alacaklar ile gemi alacaklısı hakkı bakımından uygulanmaktaydı. Çağa / Kender, **C. III**, s. 117, 118; Kender / Çetingil, s. 229.

²¹³⁸ Belirtelim ki TTK m. 1378 hükmü çerçevesinde akdî ve kanunî rehin hakkı sahiplerinin iflas yoluyla takip yapılabilmesine de engel bulunmamaktadır. Sözer, **C. I**, s. 183; Yıldırım / Yıldırım, s. 397. Ayrıca bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, VI, B, 2, c, dd.

2)²¹³⁹. Alacaklı geçerli bir ipoteğe dayanarak ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilâmsız takip yapılabilir.

Tersane sahibinin kanunî ipoteğinin²¹⁴⁰ paraya çevrilmesinde de ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başvurulur. Belirtelim ki, tersane sahibinin kanunî ipoteğinin tescili gemi malikinin talebine dayanmamakta (tescil mahkeme kararına istinaden yapılmakta) ise, bu durumda alacaklı ilâmsız takip yerine ilamlı takip yapılabilir²¹⁴¹.

İpoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipte de İİK m. 58 hükmüne uygun olarak takip talebi hazırlanır (İİK m. 148). Takip talebini alan icra dairesi, borçlu ile farklı bir kişi ise gemi malikine ödeme emri gönderir²¹⁴². Ödeme emrine itiraz ve sonuçları genel haciz yoluyla takipteki gibidir (İİK m. 150/1, c.1). Ancak burada gemi ipoteğine itiraz imkânı bulunmamaktadır (İİK m. 150/1, c.2).

Son olarak belirtelim ki, gemi ipotekleri hakkında ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler uygulama alanı bulurken İİK m. 153/a/2, c.2 hükmü göz önünde bulundurulmalıdır. Buna göre, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip hükümlerinde (İİK m. 148-153) geçen “taşınmaz” terimi Türkiye’de veya yurt dışında sicile kayıtlı olan gemileri; “tapu sicili” terimi gemi sicilini ve “ipotek” terimi gemi ipoteklerini ifade eder²¹⁴³.

dd. İflas Yoluyla Takip

Deniz alacağı ister rehinle teminat altına alınmış isterse alınmamış olsun, gemi üzerinde verilen ihtiyati haczin tamamlanması için, deniz alacaklısı iflas yoluyla takip

²¹³⁹ İpoteğin kurulmasına ilişkin anlaşmanın gemi sicil memuru önünde yapılması halinde, rehin hakkı ilamlı takip konusu edilebilir (TTK m. 1377/2). Bu konuda bkz. Sözer, **C. I**, s. 183.

²¹⁴⁰ TTK’nın 1013. maddesi uyarınca tersane sahibi, geminin yapımı ve onarımından doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde, bir ipoteğinin tescilini isteme hakkına sahiptir. Gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak için, gemi veya yapı siciline şerh verilebilir. Geminin yapımı veya onarımı henüz tamamlanmamışsa, bedelin, tamamlanan işi karşılayan bir kısmı ve bedelin kapsamında olmayan giderler için bir teminat ipoteğinin kurulması istenebilir (TTK m. 1013/3). Bu ipoteğin kurulması hakkında Türk Medenî Kanununun 895 ilâ 897 nci maddeleri uygulanır (TTK m. 1013/2). Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 227 vd.; Atamer, **C. II**, s. 207; Yakşı, s. 69 vd.

²¹⁴¹ Bu takip yolu için bkz. aşağı. Üçüncü Bölüm, VI, D, 3, a, bb.

²¹⁴² Rehinin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipten farklı olarak burada ödeme emrinde ödeme süresi otuz gün olarak belirtilir.

²¹⁴³ Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 583; Atamer, **C. IV**, s. 307.

yapabilir²¹⁴⁴. Bu husus TTK m. 1378 hükmünde, “*Gemi üzerinde, akdî veya kanuni bir rehin hakkı bulunsa bile, alacaklı iflas yoluyla takip yapabilir*” şeklinde ifade edilmiştir²¹⁴⁵.

İhtiyati haczi tamamlayıcı işlem olarak iflas yoluyla takipte de, deniz alacaklısı tarafından yetkili icra dairesine yöneltilen bir iflas takip talebine ihtiyaç vardır²¹⁴⁶. Takip talebinin içeriği bakımından burada da İİK m. 58 hükmü (kıyasen) dikkate alınacaktır. İflas takip talebini alan icra dairesinin borçluya İİK m. 155’e uygun bir ödeme emri göndermesi gerekir.

Ödeme emrinin tebliği üzerine borçlu, takip konusu deniz alacağını ödeyebilir, iflas ödeme emrine itiraz edebilir ya da ödeme yapmaz ve aynı zamanda da iflas ödeme emrine itiraz etmeyebilir²¹⁴⁷. Borçlunun takip konusu borcu ödemesi halinde, iflas takibi son bulur. Borçlunun takibe itiraz etmesi halinde, iflas takibi durur. Alacaklı, tebliğ tarihinden itibaren yedi gün içinde ticaret mahkemesine başvurarak itirazın kaldırılmasıyla beraber borçlunun iflasına karar verilmesini istemeye mecburdur (İİK m. 267/2). Dikkat edilirse, burada ödeme emrine itiraz üzerine deniz alacaklısına tanınan süre, bir ay değil, yedi gündür. Zira TTK m. 1376 hükmü, İİK’nın 264 üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkralarında öngörülen süreler bakımından gemilerin ihtiyati haczine ilişkin değişiklik yapmıştır. Bununla birlikte ihtiyati haczin tamamlanması bakımından iflas yoluyla takip prosedürünün işletilmesi halinde, İİK

²¹⁴⁴ Kender / Çetingil, s. 248. Genel ihtiyati haciz bakımından ihtiyati hacizde iflas yoluyla takipte bulunulması konusunda İİK’da özel hükme (İİK m. 267 hükmüne) yer verilmiştir. Buna göre alacaklı iflasa tabi borçlusuna aleyhine İİK’nın 264’üncü maddesinin birinci fıkrası gereğince iflas yolu ile takipte bulunmuş veya iflas yolu ile takipte bulunduktan sonra borçlunun mallarını ihtiyaten haczettirmiş ise, İİK m. 267/2 vd. maddeleri uygulanır (İİK m. 267/1). Bu konuda bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1072; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1206, 1207; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4114 vd. Ayrıca bkz. Akyazan, s. 7, 8.

²¹⁴⁵ Rehinli alacaklının iflas yoluyla takibe başvurusu halinde, bu başvurunun rehne tanınmış önceliğin yitirilmesi anlamına gelmeyeceği yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 292.

6762 sayılı Kanun döneminde kanunî rehin hakkına sahip alacaklı, önce rehne başvurmak zorunda olmadan, sınırlı aynî sorumluluğa tabi olmayan borçlu aleyhine iflas yoluyla takip yapabilmekteydi. Alacaklının iflas yoluyla takibe başvurusu, rehin hakkından feragat ettiği anlamına gelmemekteydi. Bu kimse İİK m. 206/1 hükmü gereğince iflas masasına girecek olan geminin satış tutarı ile navlun ve surrogatlar üzerinde öncelik hakkına sahipti. Bununla birlikte akdî rehinlerde alacaklının iflas yoluyla takip yapılması mümkün değildi. Bkz. Kender / Çetingil, s. 224, 225.

²¹⁴⁶ Gemilerin ihtiyati haczini tamamlayıcı işlem olarak iflas takibi yapılabilmesi için de şüphesiz borçlunun iflasa tabi kişilerden (tacirler, TTK’ya göre tacir sayılanlar, tacir olmadıkları halde tacir gibi sorumlu olanlar veya tacir olmadıkları halde özel hükümlerle iflasa tabi kılınanlardan) olması gerekir.

²¹⁴⁷ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4115.

m. 264 değil, daha özel bir düzenleme olan İİK m. 267 hükmü uygulama alanı bulacaktır²¹⁴⁸. Dolayısıyla deniz alacaklısının itirazın kendisine tebliğinden itibaren yedi gün içerisinde borçlunun ticaret merkezinin bulunduğu yerdeki ticaret mahkemesine (İİK m. 154/3, c. son) başvurup, borçlunun itirazının kaldırılarak iflasına karar verilmesini talep etmesi gerekir (İİK m. 156/3)²¹⁴⁹. Aksi halde gemi üzerindeki ihtiyati haciz hükümsüz kalır (İİK m. 267/4)²¹⁵⁰.

Borçlunun borcu ödememesi ve iflas ödeme emrine itiraz da etmemesi halinde iflas takibi kesinleşir. İflas takibinin kesinleşmesi üzerine, deniz alacaklısının yedi gün içerisinde borçlunun ticaret merkezinin bulunduğu yerdeki ticaret mahkemesine müracaat ederek, borçlunun iflasına karar verilmesini talep etmesi gerekir (İİK m. 267/3)²¹⁵¹. İflas davası açılması halinde yargılama usulü ve sonraki usuli süreç bakımından deniz icra hukukunda da İİK m. 158 vd. hükümleri işletilecektir.

Son olarak belirtelim ki, İİK m. 177 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde deniz alacaklısının (veya borçlunun) talebi üzerine borçlunun doğrudan doğruya iflasına da karar verilebilir²¹⁵².

ee. Kambyo Senetlerine Mahsus Haciz veya İflas Yoluyla Takip

Deniz alacağının kambyo senedine dayanması halinde²¹⁵³, bu alacak esas alınmak suretiyle gemi üzerinde verilen ihtiyati haczin tamamlanması için, kambyo senedine mahsus haciz veya iflas yoluyla ilamsız icra takibi yapılabilir²¹⁵⁴. Kambyo

²¹⁴⁸ Kanaatimizce kanun koyucunun, TTK m. 1376 hükmünde İİK m. 264 hükmüne atıf yaparken İİK m. 267 hükmüne atıf yapmayı sehven unutmuş olması muhtemeldir. Zira iflas yoluyla takip bakımından gemilerin ihtiyati haczinde ayrı bir sürenin öngörülmesini gerektirecek haklı bir sebep bulunmamaktadır.

²¹⁴⁹ Kuru, *El Kitabı*, s. 1072; Üstündağ, *İcra*, s. 419; Yılmaz, *Tedbirler C. II*, s. 1207.

²¹⁵⁰ Belirtelim ki, alacaklı yedi gün içinde iflas davası açmayacak olursa, yalnızca gemi üzerindeki ihtiyati haciz düşer ve fakat alacaklı normal süre olan bir yıl içinde iflas davasını açabilir (İİK m. 156/4). Böyle bir durumda, iflas davasının süresinin geçirilmiş olması sebebiyle dava reddedilemez. Bkz. Yılmaz, *Tedbirler C. II*, s. 1207.

²¹⁵¹ Uyar / Uyar / Uyar, *İİK Şerhi, C. 3*, s. 4115.

²¹⁵² Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Özkes, *İhtiyati Haciz*, s. 368.

²¹⁵³ Kambyo senedine dayanan deniz alacaklarının ispatı bakımından bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 2, e.

²¹⁵⁴ Atamer, *C. IV*, s. 293. Kambyo senetlerine özgü takip yapılabilmesi için, deniz alacaklısının yetkili hamil ve borçlunun da kambyo senedi borçlusu olması gerekir. Pekcanitez / Atalay / Sungurtekin Özkan / Özkes, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, s. 277.

senedine mahsus haciz yoluyla takibin ihtiyati haczi tamamlayan takip olarak kabul edilebilmesi için, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesine esas teşkil eden deniz alacağı ile kambiyo senedine konu alacağın aynı alacak olması gerekir. Aksi halde ihtiyati haczin tamamlandığından söz edilemez. Sözgelimi gemi adamı tarafından ihtiyati hacze esas olarak ileri sürülen deniz alacağı, iş sözleşmesinin ilk iki ayına ilişkin iken kambiyo senedine konu alacak iş sözleşmesinin son iki ayına ilişkinse ya da donatanla başka bir ilişkiden kaynaklanmakta ise, deniz alacaklısının (kambiyo senedinde mündemiç) bu alacak için yaptığı kambiyo senetlerine mahsus takip, ihtiyati haczi tamamlayacak nitelikte değildir²¹⁵⁵.

Kambiyo senetlerine mahsus haciz yoluyla takipte de deniz alacaklısının İİK m. 58 hükmüne uygun olarak takip talebinde bulunması gerekir²¹⁵⁶. Burada ayrıca kambiyo senedinin aslı ile borçlu adedi kadar onaylı suretinin talebe eklenmesi zorunludur (İİK m. 167/2, 171/1). Talebi alan icra dairesi, senedin kambiyo senedi olduğuna, vadesinin geldiğine ve deniz alacaklısının yetkili hamil olduğuna kanaat getirdiğinde, borçluya bir ödeme emri gönderir²¹⁵⁷. Ödeme emrine karşı borçlunun tutumuna göre İİK m. 168 vd. ile 172 vd. hükümlerinde yer verilen prosedür işletilir²¹⁵⁸.

Deniz alacağı rehinle teminat altına alınmış olsa dahi, İİK m. 45/3 ve 167/1 hükümleri çerçevesinde kambiyo senedine mahsus takip yapılabilir. Bununla birlikte alacak, gemi üzerinde kanunî rehinle teminat altına alınmışsa, bu takip yoluna (daha genel deyişle rehnin paraya çevrilmesi dışında bir takip yoluna) başvurulması halinde,

²¹⁵⁵ Şüphesiz bunun tespiti için ihtiyati haciz kararında ileri sürülen deniz alacağı ile kambiyo senedine konu alacağın ilişkilendirilmesi gerekir.

²¹⁵⁶ Kuru, **El Kitabı**, s. 1069; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1204.

²¹⁵⁷ Acaba icra dairesi İİK m. 168 hükmü çerçevesinde senedin kambiyo senedi olup olmadığı, takipte bulunan alacaklının bu yola başvurma hakkının bulunup bulunmadığı ve senedin vadesinin gelip gelmediği hususları yanında, kambiyo senedine konu deniz alacağının ihtiyati haciz kararına esas alacak olup olmadığını re'sen inceleme yetkisine sahip midir? Kanaatimizce bu soruya olumsuz yanıt vermek gerekir. Zira ihtiyati haczin usulüne uygun tamamlanıp tamamlanmadığını değerlendirecek makam, icra dairesi değildir. Dolayısıyla kambiyo senedine konu deniz alacağının ihtiyati haciz kararına esas alacak olmadığı gerekçesiyle ödeme emrinin gönderilmesi talebinin reddi kararına karşı süresiz şikâyet yoluna başvurulabilmelidir.

²¹⁵⁸ Bu prosedür hakkında detaylı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 775 vd., 1136 vd.; Kuru / Aydın, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 253 vd., 389 vd.; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1204 vd.; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 452 vd., 599 vd.; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 376 vd., 546 vd.; Muşul, **C. II**, s. 1209 vd., 1497 vd.

kanunî rehin hakkından feragat edilmiş sayılır (TTK m. 1379)²¹⁵⁹. Hükümde açıkça kanunî rehinle teminat altına alınmış alacaklardan söz edildiği için, sözleşmesel rehin hakları hükmün kapsamına girmez²¹⁶⁰.

d. Takip Yapılmasının Sonuçları

İhtiyati haciz sonrası TTK m. 1376 hükmünde öngörülen süre içinde ihtiyati haczin tamamlanması (takip yapılması) halinde, bu durum ihtiyati haczin kendiliğinden hükümsüz kalmasına engel olur (İİK m. 264/4). Diğer bir deyişle, bu durumda ihtiyati haciz, varlığını korumaya devam eder. İhtiyati haczin ayakta kalmaya devam etmesi için deniz alacaklısı tarafından başlatılan takibe borçlunun itiraz etmesi üzerine, alacaklının itirazın bertaraf edilmesi amacıyla TTK m. 1376 hükmünde öngörülen süre içinde itirazın kaldırılması ya da itirazın iptali yoluna başvurusu gerekir²¹⁶¹. Borçlunun itirazı icra mahkemesince kesin olarak kaldırılır veya mahkemece iptal edilirse, ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür (İİK m. 264/son). Bunun için kararın kesinleşmesine gerek yoktur²¹⁶².

Deniz alacaklısı yukarıda belirtilen işlemleri yapmak bakımından TTK m. 1376 hükmünde öngörülen bir aylık süreyi geçirirse veya takip talebinden vazgeçerse ya da

²¹⁵⁹ “Tasarının 1378 inci maddesi uyarınca rehinli alacaklılar, 2004 sayılı Kanunun 45 inci maddesinin birinci fıkrasında öngörülen kuraldan farklı olarak iflâs yoluyla takip yapabilirler. Buna karşılık bu alacaklıların haciz yoluyla veya kambyo senetlerine mahsus yolla takip yapıp yapamayacakları hususunda, 6762 veya 2004 sayılı Kanunlarda açık bir hüküm yoktur; bu sebeple de bu yolların kapalı olduğu sonucuna varmak gerekmektedir. Sözleşmelerden doğan ve gemi siciline tescil yoluyla aleniyet kazanan rehinler bakımından bu çözüm isabetlidir. Ancak, gizli rehin niteliğindeki gemi alacaklılarına bahşedilen kanunî rehin bakımından haciz ve kambyo takibi yollarını kapatmak için bir gerekçe tespit etmek mümkün değildir. Önemli olan, alacaklının böyle bir takip yolunu tercih etmesi halinde, bunun kanunî rehinden feragat anlamına geleceğinin açıklanmasıdır. Madde, bu hususları açıkça düzenlemek amacıyla kaleme alınmıştır.” TTK m. 1379 Hükümet gerekçesi.

TTK m. 1379 hükmünün alacaklıyı koruduğu yönünde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 294. Hükümün kanunî rehin hakkı sahiplerinin aleyhine sonuç doğurduğu yönünde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 581.

²¹⁶⁰ Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 581.

²¹⁶¹ İflas takibi için bkz. İİK m. 267.

²¹⁶² Kuru, **El Kitabı**, s. 1068, dn. 142. Daha önce de belirttiğimiz gibi, gemilere ve bunlarla ilgili aynı haklara ilişkin kararların kesinleşmeden icra edilemeyeceğine ilişkin İİK m. 31/a/1 hükmünün, sadece aynı haklara ilişkin ilamlar bakımından uygulama alanı bulacağı kanaatindeyiz. Dolayısıyla gemilerin aynına ilişkin olmayan deniz alacakları bakımından takip yapılabileceği gibi, ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesi için takibe yönelik itirazın bertaraf edilmesine ilişkin kararın kesinleşmesine de ihtiyaç bulunmamaktadır. Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 325, 385. Aynı hak dışındaki haklar (mesela kira alacağı) bakımından verilen ilamın icraya konulabilmesi için de ilamın kesinleşmesi gerektiği yönünde bkz. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 575, 576.

takip talebi yasal sürenin geçmesiyle düşerse veya itirazın iptali davasında haksız çıkarsa²¹⁶³, gemi üzerindeki ihtiyati haciz hükümsüz kalır (İİK m. 264/4)²¹⁶⁴. Bunun gibi ihtiyaten haczedilen gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasında menfaat sahibi olan kişiler (mesela istihkak iddiasında bulunmuş olan üçüncü kişi) de alacaklının süresi içinde takip yapmamış olması nedeniyle ihtiyati haczin kaldırılmasını icra dairesinden isteyebilir²¹⁶⁵.

İhtiyati haczin hükümsüz kaldığının tespiti yetkisi icra dairesine aittir. İcra dairesi gemi üzerindeki ihtiyati haczin hükümsüz kaldığını tespit ederse, ilgililerin başvurusu üzerine, ihtiyati haczin hükümsüz kaldığını TTK m. 1366 hükmünde belirtilen makamlara bildirir (İİK m. 264/4). İcra dairesinin bu kararına karşı şikâyet yoluna başvurabilmek mümkündür (İİK m. 16/1)²¹⁶⁶.

3. Dava Açılması

a. Yetkili ve Görevli Mahkeme

İhtiyati haczin tamamlanmasını sağlayabilecek işlemlerden bir diğeri, ihtiyati hacizden sonra dava açılmasıdır. Gerçekten de takipten veya davadan önce gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı almış ve bu kararı icra etmiş olan deniz alacaklısı, ihtiyati haczin tamamlanması için dava yolunu seçebilir (İİK m. 264/1).

İhtiyati haciz sonrasında açılacak davalar bakımından genel yetki kuralları uygulama alanı bulur (HMK m. 5). Buna göre deniz alacağının esasına ilişkin (ihtiyati

²¹⁶³ Buna karşılık icra mahkemesi, alacaklının itirazın (kesin veya geçici) kaldırılması talebini reddederse, bununla gemi üzerindeki ihtiyati haciz hemen hükümsüz kalmaz. Alacaklı, icra mahkemesinin itirazın kaldırılması talebinin reddine ilişkin kararın kendisine tefhim veya tebliğinden itibaren bir ay içinde, genel mahkemede ya da yetkili hakem heyetinde borçluya karşı alacak davası açarsa, ihtiyati haciz bu alacak davasının sonuçlanmasına kadar devam eder (İİK m. 264/2, son). Bu bir aylık süre icra mahkemesi kararının kesinleşmesinden itibaren değil, icra mahkemesinin itirazın kaldırılması talebinin reddi kararının deniz alacaklısına tefhim veya tebliğinden itibaren işlemeye başlar. Kuru, **El Kitabı**, s. 1068; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 557.

²¹⁶⁴ Akyazan, s. 54; Üstündağ, **İcra**, s. 418, 419; Kuru, **El Kitabı**, s. 1066, 1069; Kuru / Aydın, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 353; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 535; Yıldırım / Yıldırım, s. 409; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 558; Muşul, **C. II**, s. 1344; Atalı / Ermenek / Erdoğan, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 496.

²¹⁶⁵ Kuru, **El Kitabı**, s. 1066.

²¹⁶⁶ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 65.

haczi tamamlayıcı) davalar bakımından da HMK'nın yetkiye ilişkin kurallarına başvurulur²¹⁶⁷. Bu kapsamda HMK m. 6 ilâ 18 hükümlerindeki genel yetki kuralları, buradaki davada da göz önünde bulundurulur. Uyuşmazlık yabancılık unsuru taşımakta ise, MÖHUK m. 40 vd. hükümleri dikkate alınır.

Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczinin tamamlanmasında mahkemenin yetkisi bakımından TTK m. 1359 hükmü de göz önünde bulundurulur. Buna göre, TTK m. 1354 ve 1355 hükümleri uyarınca deniz alacakları hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olan mahkeme, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında da yetkilidir ("*forum arresti*")²¹⁶⁸. Dolayısıyla taraflar arasında yetki veya tahkim sözleşmesinin olmadığı hallerde HMK'nın yetkiye ilişkin kuralları yanında, TTK m. 1359 hükmünde öngörülen mahkeme de deniz alacağının esasına ilişkin davada yetkilidir.

Deniz alacağının esasına ilişkin taraflar arasında yetki veya tahkim sözleşmesi bulunabilir. Nitekim deniz ticaretinde taraflar arasındaki ilişki (eşya taşıma, kurtarma vs. gibi) bir sözleşmeye dayanmakta ise, sözleşmede hemen daima uygulanacak hukuk ve yetkili mahkeme ya da tahkim klotuna yer verilir.

Deniz hukukunda yetki sözleşmelerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmaması nedeniyle gemilerin ihtiyati haczini tamamlayıcı davalarda yetkili mahkemenin sözleşme ile belirlenmesi bakımından da, Türk mahkemelerinin yetkili kılınmasında HMK m. 17 vd. hükümleri, yabancı mahkemelerin yetkili kılınmasında MÖHUK m. 47 hükmü uygulanacaktır.

Bunun gibi tarafların esasa ilişkin uyuşmazlığın hakemde çözülmesi için tahkim sözleşmesi yapması da mümkündür. Geçerli bir şekilde yapılan tahkim anlaşması ile, taraflar aralarındaki mevcut bir hukuki ilişkiden doğmuş veya doğabilecek uyuşmazlıkları çözmek konusunda hakemleri yetkilendirebilirler.

²¹⁶⁷ Atamer, C. IV, s. 312.

²¹⁶⁸ Çetingil, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 55, 60 vd.; Yıldırım / Yıldırım, s. 395. Bu konuda ayrıca bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, III, C.

Taraflarca geçerli bir yetki veya tahkim anlaşması yapılması halinde, aksi kararlaştırılmamışsa, deniz alacağının esasına ilişkin uyuşmazlık, sadece tarafların belirledikleri yerde görülür²¹⁶⁹. Dolayısıyla bu hallerde TTK m. 1359 ve diğer yetki kuralları dikkate alınmaz.

Deniz alacağının esasına ilişkin davalarda görevli mahkeme, TTK m. 5/2, c. 2 hükmü çerçevesinde belirlenir. Buna göre bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve TTK'nın 4 üncü maddesi hükmünce ticari sayılan davalarla özel hükümler uyarınca ticaret mahkemesinde görülecek diğer işlere asliye ticaret mahkemesinde bakılır. Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran TTK'dan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir²¹⁷⁰. TTK m. 5/2, c. 2 hükmünde “deniz ticaretine ilişkin” uyuşmazlıklardan söz edildiği için deniz alacağının esasına ilişkin uyuşmazlıklarda görevli mahkemenin belirlenmesi bakımından da bu hüküm dikkate alınacaktır²¹⁷¹.

Hal böyle olmakla birlikte, deniz iş hukukuna, tüketici hukukuna ilişkin uyuşmazlıklar ile gemi onarım ve inşa sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar bakımından görev konusu üzerinde ayrıca durulması gerekir.

Deniz iş hukukuna ilişkin uyuşmazlıklarda görevli mahkeme konusunda gerek yargı kararlarında gerekse de doktrin görüşlerinde farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklar esasen 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun (“DİK”) 46. maddesi ile TTK m. 5/2, c. 2'deki düzenlemenin farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Gerçekten de DİK m. 46 hükmü uyarınca, DİK kapsamına giren gemi adamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında DİK'ten veya hizmet aktinden doğan davalar hakkında, 5521

²¹⁶⁹ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C. 3, s. 4040.

²¹⁷⁰ Bu kapsamda örneğin İstanbul için İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, İzmir için İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi, deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıkları görmek üzere görevlendirilmiştir. Bu mahkemelerin yetki sınırları, 06.10.2021 tarih ve 730 sayılı Hakimler Savcılar Kurulu kararı düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, B.

²¹⁷¹ Atamer, C. I, s. 443, 449.

sayılı İş Mahkemeleri Kanunu²¹⁷² (“İMK”) hükümleri uygulanır²¹⁷³. Bu düzenleme çerçevesinde deniz iş hukukundan doğan uyuşmazlıklar İMK kapsamına alınmış ve bu uyuşmazlıkları görmeye iş mahkemeleri görevli kılınmıştır. Buna karşılık TTK m. 5/2, c. 2 hükmünde, TTK m. 1320/1(a), 1352/1(o) kapsamındaki gemi adamı alacakları ile TTK m. 1088 vd. hükümlerine dayanarak ileri sürülen talepler bakımından deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemenin uyuşmazlığı çözeceğine yönelik düzenlemeye yer verilmiştir. Dolayısıyla bu kapsamdaki talepler bakımından iki farklı kanunda iki farklı mahkeme görevli kılınmıştır. Bu nedenle Yargıtay’ın farklı yönde içtihatları bulunmaktadır²¹⁷⁴.

²¹⁷² RG. T. 25.10.2017, S. 30221.

²¹⁷³ Bununla birlikte DİK denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet sözleşmesi ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır. Dolayısıyla yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının taraf olduğu ihtilaflar bakımından DİK uygulanmamaktadır: “854 sayılı Deniz İş Kanununun 1. maddesine göre; “Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır” denilerek, Deniz İş Kanununun kapsamı belirlenmiştir. Gemiler aracılığı ile yapılan deniz taşıma işleri ayrı bir yasaya tâbi olduğundan, 4857 sayılı İş Kanununun kapsamı dışında bırakılmıştır. Gemi yabancı ülke bayrağı taşıyor veya gemi Türk bayraklı olsa bile yüz grostonilatoluk değil ise, bu gemide çalışanlar hakkında Deniz İş Kanunu uygulanmayacaktır. İş ilişkisine dayalı bir uyuşmazlıkta işçi deniz taşıma işinde çalışır, ancak çalıştığı gemi Deniz İş Kanunu kapsamında kalmaz ise, uyuşmazlığın Borçlar Kanunu hükümlerine göre genel mahkemede çözümleneceği açıktır.” Yargıtay 20. HD., E. 2015/12479 K. 2016/1879 T. 17.2.2016; Yargıtay 13. HD., E. 2016/10571 K. 2016/17380 T. 28.9.2016; Yargıtay 13. HD., E. 2015/27715 K. 2015/31175 T. 22.10.2015 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 20.04.2022. Bu konuda ayrıca bkz. Ayşe Köme Akpulat, **İş Mahkemelerinde Yargılama Özellikleri**, 1. Bası, İstanbul 2018, s. 108, 109.

²¹⁷⁴ “854 sayılı Deniz İş Kanunu’nun 2/B fıkrası uyarınca bir hizmet aktine dayanılarak gemide çalışan tayfaların gemi adamı olduğu belirlenmiş, aynı Yasanın 46. maddesinde de Deniz İş Kanunu’nun kapsamına giren gemi adamlarıyla işveren arasında bu kanundan veya hizmet aktinden doğan davalar hakkında 5521 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Bu durumda taraflar arasındaki uyuşmazlığa iş Mahkemesinin bakması gerekir.” Yargıtay 13. HD., E. 1994/7863 K. 1994/8919 T. 20.10.1994. “6762 sayılı Türk Ticaret Yasasında görev hususunu düzenleyen 4. maddesinde 20.04.2004 tarih 5136 Sayılı Yasa ile eklenen son fıkra “iş durumunun gerekli kaldığı yerlerde HSYK’nın olumlu görüşü ile Adalet Bakanlığı’nca bu yasanın dördüncü kitabında yer alan deniz hukukuna ilişkin ihtilaflara bakmak ve asliye derecesinde olmak üzere Denizcilik İhtisas Mahkemeleri kurulur. Bu mahkemelerin yargı çevresi HSYK tarafından belirlenir” hükmü yer almaktadır. TTY’nin eklenen metninden de anlatıldığı gibi TTY’nin 4. kitabında yer alan 816 ila 1263 maddeleri arasında düzenlenen uyuşmazlıkların deniz hukukuna ilişkin olup, kurulması halinde Denizcilik İhtisas Mahkemesinde görülmesi hususu tartışmasızdır. Somut olayda; davacıların talebi TTY’nin 1235/3. Maddesinden kaynaklandığı, gemideki çalışmaların karşılığının istendiği, aynı zamanda gemi üzerinde kanuni rehin hakkı da talep edildiği, uygulanması gereken maddenin TTY’nin 4. kitabında yer aldığı ve Deniz Hukuku ile ilgili olduğu anlaşılmakla, görevli mahkeme Denizcilik İhtisas Mahkemesidir.” Yargıtay 20. HD., E. 2006/7502 K. 2006/10675 T. 17.07.2006 (www.kazanci.com) Erişim tarihi: 20.04.2022. “...kaptan olarak çalışan davacının ücret alacağının tahsiline ilişkin işbu davada görevli mahkemenin tespit edilebilmesi için, geminin Türk mü yoksa yabancı bayraklı mı olduğunun, geminin ağırlığının yüz ve daha yukarı grostonilatoluktan daha fazla olup olmadığının, davalıya ait geminin yüz grostonilatoluktan aşağı olduğunun tespit edilmesi halinde

Benzer şekilde doktrinde de konuya ilişkin farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüş, geminin ticari gemi olup olmadığına bakılmaksızın gemi adamına ilişkin hizmet akdinden doğan uyuşmazlıkların çözümünde, iş mahkemesinin, ticaret mahkemesine göre özel bir uzmanlığa sahip olduğu yönündedir. Bu görüşe göre, TTK'da gemi adamının çalışması nedeniyle hak kazandığı ücret her ne kadar gemi alacağı olarak sayılmış ve bu alacağa ilişkin ihtiyati haciz ve rehin gibi hükümler sevk edilmişse de, bu alacakların temelde hizmet akdinden doğan alacaklar olması nedeniyle, buna ilişkin uyuşmazlıkların da iş mahkemelerinde görülmesi gerekir²¹⁷⁵. Bu konuda bir diğer görüşe göre, DİK'ten kaynaklanan tüm uyuşmazlıklarda, her davacıya görevli mahkemeler arasında tercih yapma hakkı tanınmalı, kaptan veya diğer bir gemi adamı, donatana (işverene) yönelteceği dava bakımından dilediği mahkemeyi seçmekte özgür sayılmalıdır; gemi adamı dilerse DİK uyarınca görevli olan iş mahkemesine, dilerse de asliye ticaret mahkemesine başvurabilmelidir²¹⁷⁶.

Kanaatimizce burada kaptan ile diğer gemi adamları arasında ayırım yapmak uygun olur. Nitekim TTK'nın Beşinci Kitabının Üçüncü Kısımında kaptana ilişkin özel

davalıya ait başka gemi bulunup bulunmadığının, bulunduğu tespit halinde bu gemilerin toplam ağırlığının yüz grostonilaton ve daha fazla olup olmadığı ve davalının çalıştırdığı gemi adamı sayısının beş veya daha fazla olup olmadığı hususlarının hiç bir şüpheye yer bırakmayacak şekilde tespit edilmesi gerekmektedir. Somut olayda mahkemece bu hususlar araştırılmadan görevsizlik kararı verildiği anlaşılmıştır. Öte yandan, kabule göre, 6102 sayılı Kanun'da, 6762 sayılı Kanun'un 1005 vd. maddelerinde yer verilen düzenlemeden farklı olarak kaptanın hizmet sözleşmesine ilişkin hükümlere yer verilmemiştir. Gemi adamlarının ücret alacaklarının gemi alacağı niteliğinde bulunması, davada rehin hakkı tesisi talebi bulunmadığı takdirde TTK'nın deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin uygulanmasını gerektirir nitelikte değildir. Diğer bir yandan, 6102 sayılı TTK'nın 5. maddesi ile birlikte 6762 sayılı Kanun'un 4/son maddesindeki düzenlemenin hilafına, müstakil deniz ihtisas mahkemeleri kuruluşundan vazgeçilmiş, 6103 sayılı Kanun'un 8. maddesi ile de yapılan bu değişiklik nedeniyle geçiş hükümleri getirilmiştir. Bu durumda, HSYK'nın 6762 sayılı Kanun'un 4/son maddesine dayalı olarak tesis ettiği 10.5.2005 tarih ve 188 sayılı ilke kararının, 6102 sayılı TTK'nın 5. maddesiyle getirilen düzenleme karşısında konumuz bakımından uygulanması mümkün bulunmadığından, asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yerlerde, deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davaları bakımından (1) nolu asliye hukuk mahkemesinin yetkilendirilmiş olduğundan da söz edilemez. Tüm bu açıklamalar uyarınca, mahkemece eksik araştırma ve yetersiz değerlendirme sonucu görevsizlik kararı verilmesi doğru görülmemiş, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davacı yararına bozulması gerekmektedir.” Yargıtay 11. HD., E. 2016/14874 K. 2018/5012 T. 9.7.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 20.04.2022.

²¹⁷⁵ Köme Akpulat, s. 112. Aynı yönde bkz. Nesibe Kurt Konca, “Yabancı Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinden Kaynaklanan Davalarda Görevli Mahkemenin Belirlenmesi”, **DEÜHFD 2015, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan**, Özel Sayı, C.XVI, s. 1315; Bektaş Kar, **Deniz İş Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Ankara 2021, s. 98, 99.

²¹⁷⁶ Kerim Atamer, “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu”, **İş Dünyası ve Hukuk Prof. Dr. Tankut Centel'e Armağan**, İstanbul 2011, s. 893; Atamer, **C. I**, s. 447, 448; Atamer / Süzel, **Kaynaklar**, s. 943, 944.

düzenlemelere yer verilmek suretiyle kaptanın durumu diğer gemi adamlarından ayrılmıştır. Bu Kısma ilişkin TTK'nın 1088 ilâ 1118. madde hükümlerinde kaptanın özen yükümlülüğü, sorumluluğu, görevleri, temsil yetkisi özel olarak düzenlenmiştir²¹⁷⁷. Dolayısıyla kaptanın işveren ile işveren vekilleri arasındaki ilişkisi de TTK'daki özel hükümler dikkate alınarak belirlenir. Nitekim DİK m. 3 hükmünde de, “*Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretinden bahseden dördüncü kitabındaki kaptan ile işveren arasındaki ilişkilere ait hükümler saklıdır.*” düzenlemesine yer verilmiştir. Yine aynı Kanun'un 46. maddesinde, “*gemiadamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında DİK'ten veya hizmet aktinden doğan davalar*” bakımından iş mahkemeleri görevlendirilmiştir. Bu hükmün, işveren vekili niteliğinde olan kaptanla işveren olan donatan arasındaki ilişki bakımından uygulanmasının mümkün olmadığı düşüncesindeyiz. Bu nedenlerle kaptana ilişkin ayrıntılı düzenlemeler çerçevesinde işveren ile kaptan arasındaki ilişkide deniz ticareti hukuku alanında uzmanlığın dikkate alınması uygun olacağından, bu konuda görevli mahkeme, TTK m.5/2, c.son'da öngörülen mahkeme olmalıdır. Kaptan dışındaki diğer gemi adamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında DİK'ten veya hizmet sözleşmesinden doğan davalar bakımından görevli mahkeme ise, iş mahkemeleri olmalıdır. Zira burada temelde hizmet sözleşmesi bulunmakta olup, bu hizmet sözleşmesinden doğan uyuşmazlığı özellikli kılacak ve kaptanla olan hukuki ilişkideki gibi deniz ticareti hukuku alanında uzmanlığı gerektirecek özel bir durum yoktur. Bununla birlikte görev konusunun kamu düzeninden olması nedeniyle bu konuda belirsizlik, yargılamanın uzun süre sürüncemede kalması sonucunu doğurabileceği gibi hak kayıplarına da yol açmaktadır. Bu nedenle, olması gereken hukuk açısından bu konuda gecikmeksizin bir düzenleme yapılması uygun olur²¹⁷⁸.

6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun²¹⁷⁹'un (“TKHK”) 73/1. maddesi uyarınca tüketici işlemleri²¹⁸⁰ ile tüketiciye yönelik uygulamalardan

²¹⁷⁷ Gerçekten de kaptanın statüsü diğer gemi adamlarına göre farklıdır. Kaptan, gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran ve bu yeterlilik derecesine sahip gemi adamı olup, gemide bulunan gemi adamları ile diğer kimseler de kaptanın emir ve talimatı altındadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa / Kender, C. I, s. 186, 187; Yazıcıoğlu, s. 302.

²¹⁷⁸ Aynı yönde bkz. Atamer, C. I, s. 448.

²¹⁷⁹ RG. T. 28.11.2013, S. 28835.

²¹⁸⁰ TKHK m. 3/1(l) hükmü çerçevesinde “tüketici işlemi”, mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına

doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemeleri görevlidir. Dolayısıyla TKHK m. 73/1, görev konusunda, TKHK'nın kapsamına giren işlemler ve tüketiciye yönelik uygulamalar bakımından TTK m. 5/2, c. 2 hükmünden farklı bir mahkeme öngörmüştür. Öte yandan TKHK'nın 83/2 hükmünde, taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile, ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve TKHK'nın görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemeyeceği kabul edilmektedir²¹⁸¹. Dolayısıyla sözgelimi yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında eşya hasarı meydana gelmişse, tüketici (TKHK m. 3/1(k)) konumunda olan yolcunun TTK m. 1352/1(h) kapsamında gemi üzerinde alacağı ihtiyati haczi tamamlayıcı işlem olarak tüketici mahkemesinde dava açması gerekir.

TTK m. 1352/1(m) hükmüne dayanan uyuşmazlığın çözümünde hangi mahkemelerin görevli olduğu konusunda da yargı kararlarında birlik bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle, deniz alacaklısı gemi üzerinde alınan ihtiyati haciz kararı sonrasında alacağın esasına ilişkin dava açmak istediğinde, bu davanın deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemede mi yoksa genel ticaret mahkemesinde mi açılacağı hususunda, yüksek mahkemenin farklı yönde içtihatları bulunmaktadır.

Yargıtay 11. ve 15. Hukuk Dairelerinin son dönemde verdikleri kararlarda²¹⁸² gemi onarım ve bakım sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar Türk Borçlar Kanunu kapsamında eser sözleşmesi olarak görülmekte ve bu uyuşmazlıkları görmek konusunda genel ticaret mahkemelerinin görevli olduğuna işaret edilmektedir. Buna karşılık Yargıtay 20. ve 23. Hukuk Daireleri, TTK m. 5/2, c.2'de TTK ve diğer

hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi ifade eder.

²¹⁸¹ Atamer, C. I, s. 448, 449.

²¹⁸² Yargıtay 15. HD., E. 2017/384, K. 2017/1787, T. 26.04.2017; Yargıtay 15. HD., E. 2016/2840, K. 2017/2126, T. 18.05.2017; Yargıtay 15. HD., E. 2014/3950, K. 2014/4609, T. 01.07.2014; Yargıtay 15. HD., E. 2013/5324, K. 2013/6244, T. 21.11.2013; Yargıtay 11. HD., E. 2015/12344, K. 2015/11444, 02.11.2015 Bu yönde çeşitli BAM kararları da bulunmaktadır. Örnek kabilinde bkz. İstanbul BAM, 15. HD., E. 2020/767, K. 2020/523, T. 02.06.2020; İstanbul BAM, 14. HD., E. 2020/1152, K. 2020/965, T. 24.09.2020; İstanbul BAM, 15. HD., E. 2021/186, K. 2021/229, T. 03.02.2021. (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.10.2021.

kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak konusunda uzman mahkemelerin görevlendirildiği, TTK m. 1352/1(m) bendinde öngörülen geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılmasından doğan alacakların deniz alacağı olduğu ve TTK'nın Beşinci Kitabında düzenlendiği gerekçesiyle bu tür uyuşmazlıkları görme konusunda görevli mahkemenin TTK m. 5/2, c. son'da öngörülen mahkemeler olduğunu içtihat etmektedir²¹⁸³.

Kanaatimizce gemi bakım ve onarım sözleşmesinin temelinde borçlar hukuku ilişkisi olması, uyuşmazlığın deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemede çözülmesi gerektiği gerçeğini değiştirmez. Zira deniz ticareti hukukunu ilgilendiren (gemide eşya ve yolcu taşıma, gemi yönetim sözleşmesi gibi) birçok sözleşmenin temelinde borçlar hukuku olup, bu ilişkilerden doğan uyuşmazlıkların çözümünün uzmanlık gerektirdiği açıktır. Bu sebeple yüksek mahkemelerin gemi bakım ve onarım sözleşmesinin temelinde eser sözleşmesinin yer almasından yola çıkarak genel ticaret mahkemelerinin görevli olduğu yönündeki içtihatlarından derhal dönmesi gerekir²¹⁸⁴.

b. Süre

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi sonrasında esas hakkında yetkili ve görevli mahkemede dava açılması ya da tahkim sürecine başlanması bakımından TTK m. 1376/1 hükmünde öngörülen bir aylık süre esas alınır.

Bu sürenin başlangıcı bakımından İİK m. 264 hükmü göz önünde bulundurulur (TTK m. 1376). Buna göre, geminin ihtiyati haczi sırasında alacaklı hazır bulunmuşsa, dava açmak için bir aylık süre, ihtiyati haczin icrasından itibaren başlar; ihtiyati haciz alacaklının yokluğunda icra edilmişse, bu durumda bir aylık dava süresi, TTK m. 1366/2 hükmünde öngörülen tutanağın alacaklıya tebliğinden itibaren başlar. Sürenin

²¹⁸³ Yargıtay 20.HD., E. 2016/5316, K. 2016/7481, T. 23.6.2016; Yargıtay 20. HD., E. 2015/13591, K. 2015/12907, T. 21.12; Yargıtay 23. HD., E. 2015/9125, K. 2018/2129, T. 12.03.2018; 2015. Bu yönde BAM kararları da bulunmaktadır. Örnek kabilinde bkz. İstanbul BAM 37. HD., E. 2018/865, K. 2018/1170, T. 05.07.2018 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 25.10.2021.

²¹⁸⁴ Aynı yönde bkz. Atamer, C. I, s. 449, 450. Bu konuda ayrıca bkz. Süzel, **Güncel Sorunlar**, s. 283, 285.

başlangıcı bakımından tebligat zorunludur. Alacaklının haczin uygulandığını başka yollardan öğrenmesi dava süresinin başlangıcı açısından yeterli değildir²¹⁸⁵.

Öte yandan 7155 sayılı Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun²¹⁸⁶, un 20. maddesi çerçevesinde TTK'ya eklenen 5/A maddesi, zorunlu arabuluculuk düzenlemesine yer vermiştir²¹⁸⁷. Buna göre TTK'nın 4'üncü maddesinde ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır. HUAK'a eklenen 18/A maddesinin 16. fıkrası uyarınca dava açılmadan önce ihtiyati haciz kararı verilmesi hâlinde, İİK'nın 264/1 hükmünde düzenlenen dava açma süresi, arabuluculuk bürosuna başvurulmasından son tutanağın düzenlendiği tarihe kadar işlemez. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde öngörülen bir aylık süre, arabuluculuğa tabi davalar bakımından arabuluculuk süresince işlemeyecektir.

Deniz alacaklısı kanunda belirtilen bir aylık süre içerisinde dava açmaz, davadan vazgeçer ya da HMK m. 150 hükmü çerçevesinde işlemiden kaldırılan dosyayı bir ay içerisinde yenilemezse veya davada haksız çıkarsa, ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz hale gelir (İİK m. 264/son)²¹⁸⁸.

c. İhtiyati Haczi Tamamlayan Dava

İhtiyati haczin tamamlanması için açılacak davalarda talep edilecek hukuki koruma, hangi deniz alacağına dayalı olarak ihtiyati haciz kararı verildiğine göre değişiklik gösterir. Deniz alacaklarının çok büyük bir bölümü, para alacağının ödenmesi talebini içermektedir. Bununla birlikte bazı deniz alacaklarının konusunu, zilyetliğin ya da mülkiyetin devri²¹⁸⁹, bir işin yapılması veya yapılmaması²¹⁹⁰ gibi

²¹⁸⁵ Şüphesiz alacaklı, sürenin başlangıcından önce de dava açabilir. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 362.

²¹⁸⁶ RG. T. 19.12.2018, S. 30630

²¹⁸⁷ Bu konuda ayrıca bkz. yuk. İkinci Bölüm, IV, D.

²¹⁸⁸ Genel icra hukuku bakımından bkz. Akyazan, s. 55; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4036.

²¹⁸⁹ TTK m. 1352/1(f) hükmüne dayalı olarak geminin kullanılmasına veya kirasına ilişkin uyuşmazlıklarda, tarafların zilyetliğin devrine yönelik talepleri, TTK m. 1352/1(t) hükmü kapsamında geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda ileri sürülen talepler bu kapsamda değerlendirilebilir.

²¹⁹⁰ TTK m. 1352/1(m) hükmü kapsamında geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması talepleri, TTK m. 1352/1(g) çerçevesinde yük veya

talepler oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu davaların konusu, genel ihtiyati hacizde olduğu şekilde sadece para alacaklarının tahsili talepleri ile sınırlı değildir²¹⁹¹.

Bununla birlikte ihtiyati haciz kararının dava ile tamamlandığından söz edilebilmesi için, davadaki talebin sadece tespit talebinden ibaret olmaması gerektiği kanaatindeyiz²¹⁹². Bu nedenle sözgelimi TTK m. 1352/1(y) kapsamında gemi üzerinde verilen ihtiyati hacizden sonra, geminin mülkiyetinin kime ait olduğu veya taraflar arasında geçerli bir gemi satış sözleşmesinin bulunup bulunmadığına yönelik açılan tespit davası ile ihtiyati haczin tamamlandığından söz edilemez.

Bunun gibi deniz alacağının bir kısmının dava konusu edilmesi halinde de, dava konusu edilmeyen alacak bakımından ihtiyati haczin tamamlandığından söz edilemez²¹⁹³. Bu durumda süresi içerisinde dava açılmaması nedeniyle dava konusu edilmeyen kısım bakımından ihtiyati haciz kalkmış sayılır (İİK m. 264/son). Gemi üzerindeki ihtiyati haciz, sadece dava konusu edilen kısım bakımından devam eder²¹⁹⁴.

İhtiyati haczin tamamlanması bakımından dava açılması ya da takip yapılması arandığı için, dava sayılmayan işlerle ihtiyati haciz tamamlanmaz. Buna göre deniz alacaklısının ihtiyati haciz kararından sonra delil tespiti (HMK m. 400 vd.), dispeççi tayini talebi (TTK m. 1380) gibi işlemlerle ihtiyati haciz tamamlanmış olmaz. Zira bu halde deniz alacağı için nihai hukuki koruma talep edilmemektedir.

yolcunun taşınması talepleri, TTK m. 1352/1(v) kapsamında gemi üzerinde aynî hak tesisi talepleri, TTK m. 1352/1(y) kapsamında satılan gemiye ilişkin ayıpların giderilmesi, TTK m. 1352/1(u) hükmü uyarınca geminin ortak malikleri arasında bir işin yapılmasına veya yapılmamasına ilişkin talepler bu kapsamda değerlendirilebilir.

²¹⁹¹ Gerçekten de genel ihtiyati hacizde, ihtiyati hacizden sonra açılacak davanın konusunu, belli bir para alacağının tahsili talebi oluşturur. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi C. 3**, s. 3940. Zira genel ihtiyati hacizde gemilerin ihtiyati haczinden farklı olarak para alacağı dışında başka alacaklar bakımından ihtiyati haciz yoluna başvurulamamaktadır. Bu nedenle de ihtiyati haczi tamamlayan işlemler olarak açılacak davada da sadece para alacağının ödenmesi talep edilebilmektedir. Bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 366.

²¹⁹² Buna karşılık *Çağa / Kender*, bu davanın tespit davası da olabileceği görüşündedir. *Çağa / Kender*, **C. III**, s. 158.

²¹⁹³ Açılacak davanın ihtiyati haczin konusu alacağa ilişkin olması gerektiği yönünde bkz. *Çağa / Kender*, **C. III**, s. 158.

²¹⁹⁴ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 367.

d. Dava Açılmasının Sonuçları

Deniz alacaklısı TTK m. 1376 hükmünde öngörülen süre içerisinde dava açtığında, gemi üzerindeki ihtiyati haciz bu davanın sonuna kadar devam eder (İİK m. 264/3). Alacaklı, esasa ilişkin yargılama sonucunda haksız çıkar ve davayı kaybederse, ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz kalır (İİK m. 264/4)²¹⁹⁵. Deniz alacağının esasına ilişkin davanın reddine karar verilmesi halinde ihtiyati haczin hükümsüz kalması için bu kararın kesinleşmesi zorunlu değildir²¹⁹⁶.

Takip edilmemesi nedeniyle HMK m. 150 hükmü çerçevesinde işlem den kaldırılan dava dosyası bir ay içerisinde yenilenmezse, ihtiyati haciz yine kendiliğinden hükümsüz hale gelir (İİK m. 264/4). Burada hükümsüz hale gelen gemi üzerindeki ihtiyati hacizdir. Deniz alacağının esasına ilişkin dava harç yatırılmak suretiyle yenilenebilir (HMK m. 150/4)²¹⁹⁷.

Alacaklı davayı kazanırsa, verilen karar aleyhine kanun yoluna başvurulmuş olsa dahi, gemi üzerindeki ihtiyati haciz devam eder. Bu durumda deniz alacaklısının hükmün kendisine tebliğinden itibaren bir ay içerisinde ilamlı takip talebinde bulunması gerekir. Aksi halde ihtiyati haciz hükümsüz kalır (İİK m. 264/4)²¹⁹⁸.

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildikten sonra deniz alacağının esasına ilişkin olarak yurt dışında yabancı mahkemede veya tahkimde dava açılması durumunda, bu kararın Türkiye’de uygulanabilmesi için gerekli olan tenfiz sürecinin de TTK m. 1376 hükmü çerçevesinde bir ay içerisinde başlatılması gerekir²¹⁹⁹. Bu sürenin başlangıcı bakımından yabancı mahkeme ya da hakem kararının kesinleşmesinin esas alınması gerekir.

²¹⁹⁵ Üstündağ, **İcra**, s. 420; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C. 3, s. 4040.

²¹⁹⁶ Akyazan, s. 55; Postacıoğlu, **İcra Hukuku**, s. 727, 728; Kuru, **El Kitabı**, s. 1073; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 369; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C.3, s. 4040.

²¹⁹⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1073; Özekes, **İhtiyati Haciz**, s. 370.

²¹⁹⁸ Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C. 3, s. 4040. Şüphesiz bu sonucun doğabilmesi için ilamın kesinleşmeden icra edilebiliyor olması gerekir.

²¹⁹⁹ Tenfiz davasının hangi süre içerisinde açılacağı İİK m. 264 hükmünde öngörülmemişse de, gemilerin ihtiyati haczi bakımından TTK m. 1376 uyarınca bir ay içerisinde dava açılması zorunludur. Bu konuda bkz. Atamer, **C. IV**, s. 272, 273, 320.

Deniz alacağının esasına ilişkin davanın kısmen kabul, kısmen reddine karar verilmesi halinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz, kabul edilen kısım bakımından devam eder.

C. Dava ve Takipten Sonra Konulan İhtiyati Haczin Tamamlanması

1. Genel Olarak

Gemilerin ihtiyati haczinde deniz alacaklısının genellikle, esasa ilişkin takip yapmadan ya da dava açmadan önce geminin ihtiyati haczi yoluna başvurmayı tercih ettiği yukarıda görüldü²²⁰⁰. Bununla birlikte deniz alacaklısının önce alacağın esasına ilişkin takip başlatıp ya da dava açıp, takip ve dava sürecinde gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesine de engel bulunmamaktadır²²⁰¹. Deniz alacağına ilişkin takip başlatılmasından ya da dava açılmasından sonra bu alacak için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınması sonrasında, aynı alacak için yeniden takip başlatılması ya da (icra takibinde itirazın bertaraf edilmesine ilişkin dava dışında) dava açılmasına gerek ve olanak yoktur.

Aşağıda takip talebinden sonra ihtiyati haciz ile, dava açılmasından sonra ihtiyati haciz seçenekleri ayrı başlıklar halinde ele alınmıştır.

2. Takip Talebinden Sonra İhtiyati Haciz Konulması

a. İcra Takibinden Sonra

Deniz alacağının esasına ilişkin icra takibi yapmış olan alacaklı, kendisine kesin haciz isteme yetkisi gelmeden önce²²⁰² gemi üzerinde ihtiyati haciz karar verilmesini TTK'nın 1354 ve 1355 inci maddelerine göre yetkili olan mahkemeden talep edebilir.

²²⁰⁰ Bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, VI, B, 1. Genel ihtiyati haciz bakımından aksi yönde uygulamanın çok sık olduğu konusunda bkz. Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi**, C. 3, s. 4040, 4041.

²²⁰¹ İngiliz hukuku bakımından aynı yönde bkz. Meeson / Kimbell, **Admiralty**, s. 156. Ayrıca bkz. The "Alletta" [1974] 1 Lloyd's Rep. 40.

²²⁰² Gemi üzerinde kesin haciz isteme yetkisinin gelmesinden sonra deniz alacaklısının gemi üzerinde ihtiyati haciz istemesinde hukuken korunan bir menfaati bulunmamaktadır.

Bu talep, genel haciz yoluyla takiplerde ileri sürülebileceği gibi rehnin paraya çevrilmesi ya da kambiyo senetlerine mahsus haciz yoluyla takiplerde de ileri sürülebilir.

Gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi sonrasında genel haciz yoluyla takipte borçlu ödeme emrine itiraz ederse, bu itiraz hemen alacaklıya tebliğ olunur²²⁰³. Alacaklı, itirazın kendisine tebliğinden itibaren bir ay içinde itirazın kaldırılmasını talep etmek ya da itirazın iptali davası açmak zorundadır. Alacaklı itirazın kaldırılması yoluna başvurur ve icra mahkemesi itirazın kaldırılması talebini reddederse, bu durumda alacaklının bu kararın kendisine tefhim veya tebliğinden itibaren bir ay içerisinde itirazın iptali davası açması gerekir²²⁰⁴. Bu işlemlerin süresinde yapılmaması halinde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 264/4).

Taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takipte ödeme emrini alan borçlu (veya üçüncü kişi olması halinde gemi maliki), yedi günlük itiraz süresi içinde deniz alacaklısının rehin hakkına ayrıca ve açıkça itiraz etmez ise, alacaklının bildirdiği rehin hakkını kabul etmiş sayılır ve rehin hakkı tartışma konusu olamaz. Borçlu sadece rehin hakkına itiraz ederse, ödeme emrine konu deniz alacağını kabul etmiş sayılacağı için, deniz alacaklısı genel haciz yoluyla takibe devam edeceğini bildirdiği (İİK m. 147/1, b.2) anda gemi üzerindeki ihtiyati haciz kesin hacze dönüşür (İİK m. 264/5). Bu yolu seçmeyen deniz alacaklısı rehin hakkına yönelik itirazın iptalini ya da kaldırılmasını isteyebilir. Benzer durum borçlunun borca itirazı halinde de söz konusudur. Bu halde deniz alacaklısının TTK m. 1376 hükmü çerçevesinde bir ay içerisinde borca itirazın kaldırılması ya da iptali yoluna başvurması gerekir. Aynı şekilde ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takipte de ödeme emrine borçlunun itirazı üzerine²²⁰⁵ alacaklının bir aylık süre içerisinde itirazın kaldırılması yoluna başvurması ya da itirazın iptali davası açması gerekir. Aksi halde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 264/4).

²²⁰³ Üstündağ, **İcra**, s. 418, 419; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4041.

²²⁰⁴ Genel icra hukuku bakımından bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1075; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 557; Muşul, **C. II**, s. 1339.

²²⁰⁵ Bununla birlikte bu takip türünde borçlunun ipotek hakkına itiraz edebilmesi mümkün değildir.

Kambiyo senetlerine mahsus haciz yoluyla takipte de deniz alacaklısının TTK'nın 1354 ve 1355 inci maddelerine göre yetkili olan mahkemeden, geminin ihtiyati haczine karar verilmesini talep edebilmesi mümkündür²²⁰⁶. Bu takip yolunda itirazın kaldırılması yolu ve itirazın iptali davası mevcut olmadığından İİK m. 264/2, c.1 ve 2 hükümlerinin uygulanmasına olanak ve gerek yoktur²²⁰⁷. Bununla birlikte, icra mahkemesi borçlunun itirazının kabulüne karar verirse, bu karar sonrasında ihtiyati haciz derhal kaldırılmamalı, bu kararın deniz alacaklısına tefhim veya tebliğinden itibaren bir ay içinde genel mahkemede alacak davası açılıp açılmayacağı beklenmelidir. İtirazın iptali davası açılması halinde gemi üzerindeki ihtiyati haciz, bu alacak davasının sonuçlanmasına kadar devam etmelidir (İİK m. 264/2, c.3 kıyasen)²²⁰⁸.

b. İflas Takibinden Sonra

Deniz alacaklısı, iflasa tabi borçlusuna karşı iflas takibi yaptıktan sonra gemi üzerinde ihtiyati haciz koydurmuşsa, artık yeni bir iflas takibi yapmasına gerek yoktur. Borçlunun iflas ödeme emrine itiraz etmesi üzerine, itirazın alacaklıya tebliğinden itibaren yedi gün içinde (TTK m. 1351 atfıyla İİK m. 267/2), alacaklının, borçlunun ticaret merkezinin bulunduğu yerdeki ticaret mahkemesine (İİK m. 154/3, c. son) başvurarak, borçlunun itirazının kaldırılarak iflasına karar verilmesini talep etmesi gerekir (İİK m. 156/3). Aksi halde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 267/son atfıyla İİK m. 264/4)²²⁰⁹.

Borçlu ödeme emrine itiraz etmezse, bu durum hemen alacaklıya tebliğ olunur. Alacaklı, tebliğ tarihinden itibaren yedi gün içinde ticaret mahkemesine başvurarak borçlunun iflasına karar verilmesini istemeye mecburdur (TTK m. 1351 atfıyla İİK m. 267/2). Aksi halde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 267/son atfıyla İİK m. 264/4).

²²⁰⁶ Borçlunun itirazının takibi durdurmayacağı gerekçesiyle genel icra hukukunda bu yola başvurulmasının pek yaygın olmadığı yönünde bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1209.

²²⁰⁷ Kuru, **El Kitabı**, s. 1074; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4041.

²²⁰⁸ Kuru, **El Kitabı**, s. 1074; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4041; Deynekli / Saldırım, s. 112.

²²⁰⁹ Kuru, **El Kitabı**, s. 1074; Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz / Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 559.

3. Dava Açıldıktan Sonra İhtiyati Haciz Konulması

Deniz alacağının esasına ilişkin yetkili mahkemede ya da hakemde dava açıldıktan sonra da kesin hüküm verilinceye kadar gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilir²²¹⁰. Davadan sonra yetkili mahkeme (TTK m. 1357) tarafından ihtiyati haciz kararı verildikten sonra, ihtiyati haczi tamamlamak amacıyla aynı alacak için yeni dava açılmasına ya da takip yapılmasına gerek ve imkân yoktur.

Nitekim Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin bir kararına²²¹¹ konu olayda, deniz alacağının esasına ilişkin olarak açılan davada ihtiyati haciz talep edilmiş, ihtiyati haciz kararının icrası üzerine borçlu tarafından TTK m. 1376 hükmü çerçevesinde bir ay içinde takip yapılmadığı gerekçesiyle gemi üzerindeki seferden menin kaldırılması istenmiştir. İcra dairesi tarafından talebin kabulü üzerine şikâyet yoluna başvurulmuş, icra mahkemesince şikâyetin reddi üzerine, karar temyiz edilmiştir. Temyiz talebi sonrasında dosya kendisine gelen Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, İİK'nın 264. maddesinin 1. ve 2. fıkralarının dava açılmadan veya icra takibine başlanmadan evvel ihtiyati haciz yapılmış olması hallerine ilişkin olduğu, somut olayda ihtiyati haciz kararının görülmekte olan alacak davası sırasında verilmiş olduğu, bu durumda İİK'nın 264/3. maddesi uyarınca alacaklının alacak davasındaki hükmün kendisine tebliğinden itibaren bir ay içerisinde takip talebinde bulunmaya mecbur olmadığı ve henüz mahkemece bir hüküm verilmemiş olduğu gerekçeleriyle yerel mahkemenin kararını isabetli olarak bozmuştur.

Deniz alacağının esasına ilişkin davanın reddine karar verilmesi halinde, gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 264/4)²²¹². Bu durumda

²²¹⁰ Bu halde yetkili mahkeme, davanın yurt içindeki bir mahkemede açılıp açılmadığına göre değişir. Bir deniz alacağı hakkında, yurt içinde mahkemede dava açıldıktan sonra, ihtiyati haciz kararı, sadece davayı gören mahkemeden istenebilir. Bir deniz alacağı hakkında, hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, kesin hüküm verilinceye kadar ihtiyati haciz kararı, sadece TTK 1354 ve 1355 inci maddelere göre yetkili olan mahkemeden istenebilir (TTK m. 1357). Bu konuda detaylı bilgi için bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, C.

²²¹¹ Yargıtay 12. HD., E. 2013/25051 K. 2013/35940 T. 14.11.2013 (www.lexpera.com) Erişim tarihi: 24.04.2022.

²²¹² Kuru, **El Kitabı**, s. 1075; Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1208, 1209; Uyar / Uyar / Uyar, **İİK Şerhi, C. 3**, s. 4042.

ilgililerin talebi üzerine ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi, gemi üzerindeki ihtiyati haczin kalktığını TTK m. 1366 hükmünde gösterilen birimlere bildirir.

Deniz alacağının esasına ilişkin davanın kabulüne karar verilmesi halinde, hükmün deniz alacaklısına tebliğinden itibaren bir ay içinde, alacaklı ilamlı icra takibinde bulunmaya mecburdur (İİK m. 264/3)²²¹³. Bununla birlikte deniz alacağının esasına ilişkin davada verilen hüküm kesinleşmeden icraya konulamıyorsa, bu durumda hükmün tebliğinden itibaren bir ay içerisinde takip yapılabilmesine imkân yoktur. Sözgelimi dava konusu edilen deniz alacağı TTK m. 1352/1(t) hükmü çerçevesinde geminin mülkiyetine ilişkinse, İİK m. 31/a/1 gereğince bu hüküm kesinleşmeden icraya konulamaz. Demek oluyor ki, İİK m. 264/3 hükmünü gemilerin ihtiyati haczi bakımından “esas hakkında verilecek hükmün mahkemece tebliğinden, kesinleşmeden icraya konulamaması halinde kesinleşmesinden itibaren” şeklinde anlamak uygun olur²²¹⁴. Zira gemilerin ihtiyati haczine konu olan alacak (deniz alacağı), genel ihtiyati hacizde olduğu gibi, sadece para alacakları ile sınırlı değildir.

TTK m. 1376 hükmünde belirtilen bir aylık süre içinde ilamlı icra takibi başlatılmaması halinde, ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz kalır (İİK m. 264/4).

D. İlamlı İcrada İhtiyati Haczin Tamamlanması

1. Yetki

İlamlı icra takibinde yetki, ilamsız icradakinden tamamen farklıdır. Alacaklı ilamlı icra takibi için, Türkiye’deki herhangi bir icra dairesine başvurabilir (İİK m. 34). Diğer bir deyişle, elinde deniz alacağının esasına ilişkin ilam olan alacaklı bu ilamı dilediği yerdeki icra dairesinde icraya koyabilir²²¹⁵. Bununla birlikte aşağıda açıklanacağı üzere rehinli deniz alacakları için de gemilerin ihtiyati haczi mümkün olduğundan alacaklının ihtiyati haczi tamamlayıcı işlemler zımında rehnin paraya

²²¹³ Genel ihtiyati haciz bakımından bkz. Yılmaz, **Tedbirler C. II**, s. 1185. Davanın kısmen kabulüne, kısmın reddine karar verilmesi halinde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kabul edilen kısım üzerinden devam eder.

²²¹⁴ Aynı yönde bkz. Atamer, **C. IV**, s. 273.

²²¹⁵ Alacaklı yerleşim yerini değiştirirse takibin yeni yerleşim yerini icra dairesine havalesini isteyebilir (İİK m. 34/1, c.2).

çevrilmesi yoluna başvurulabilmesine engel bulunmamaktadır. İİK m. 153/a/2, c. son hükmü çerçevesinde gemi ipoteklerinin paraya çevrilmesinde, geminin ihtiyaten haczedildiği²²¹⁶ veya geminin sicile kayıtlı olduğu yer icra dairesi yetkilidir. Yabancı bayraklı gemiler bakımından yalnızca geminin ihtiyati haczi kararını uygulayan icra dairesi yetkilidir. Dolayısıyla bu hallerde İİK m. 34 hükmü uygulanmaz²²¹⁷.

2. Süre

Deniz alacağının esasına ilişkin dava açılmadan önce ya da dava sırasında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmişse, o dava sonucunda verilecek kararın icrası bakımından İİK m. 264/3 hükmündeki bir aylık süreye uyulması zorunludur²²¹⁸. Bu sürenin başlangıcı bakımından ilamın kesinleşmeden icra edilebilip edilemeyeceğine göre ayırım yapılması gerekir. İlamın kesinleşmeden icrası mümkün değilse²²¹⁹, bu durumda sürenin başlangıcı bakımından ilamın kesinleşme tarihini esas almak gerekir²²²⁰. İlamın kesinleşmeden icrası mümkünse, bu durumda ilamın deniz alacaklısına tebliği tarihi dikkate alınarak süre başlayacaktır. İİK m. 264/3 hükmünde öngörülen bu bir aylık süre içerisinde ilâmlı icra takibi yapılmaması halinde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden kalkar (İİK m. 264/4).

²²¹⁶ Hükümde her ne kadar “*geminin ihtiyaten haczedildiği... yer icra dairesi*” denmişse de, bunu TTK m. 1359 hükmüne uygun olarak “*gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararını uygulayan icra dairesi*” olarak anlamak gerekir.

²²¹⁷ Atamer, **C. IV**, s. 323.

²²¹⁸ Atamer, **C. IV**, s. 273.

²²¹⁹ Gemilere ve bunlarla ilgili aynı haklara ilişkin icramların düzenleyen İİK m. 31/a/1 hükmü uyarınca “*Bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemilere ve bunlarla ilgili aynı haklara ilişkin kararlar, kesinleşmedikçe icra edilemez*”. Söz konusu hükmün başarılı bir şekilde kaleme alındığını söylemek güçtür. Nitekim hükmün lafzından dolayı doktrinde görüş ayrılıkları oluşmuştur. Özkes’e göre, İİK m. 31/a/1 hükmü sadece aynı hakka özgülenmemiş olup, aynı hak dışındaki haklar (mesela kira alacağı) bakımından verilen ilamın da icraya konulabilmesi için kesinleşmesi gerekmektedir. Bkz. Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 575, 576. Buna karşılık Atamer, bu hükmün gemilerin aynına ve gemiler üzerindeki aynı haklara ilişkin olduğu görüşündedir. Yazar’a göre, gemiyle ilgili alacak haklarını konu alan ilamlar, bu hükmün kapsamına girmez. Bkz. Atamer, **C. IV**, s. 325, 385. Kanaatimizce de, bu hüküm sadece aynı haklara ilişkin olup, aynı haklar dışındaki diğer hak ve alacaklar bakımından ilamın icra edilmesi için kesinleşmesinin aranması gerekmez.

Gemilerin aynı haklarına ilişkin ilamlar bakımından 6762 sayılı Kanun dönemindeki değerlendirme için bkz. Çağa / Kender, **C. III**, s. 104, dn. 1.

²²²⁰ Atamer, **C. IV**, s. 386.

3. Takip Türleri

a. Rehnin Paraya Çevrilmesi Yoluyla İlamlı Takip

aa. Gemi İpoteğinin Paraya Çevrilmesi

İİK'daki ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümler, gemi ipoteğinin paraya çevrilmesinde de uygulanır (İİK m. 153/a/2, c.1). Bununla birlikte gemi ipoteğinin ilamlı takip konusu yapılabilmesi için, hem alacağın hem de rehin hakkının, ilam veya ilam niteliğindeki belgelerde veya gemi sicil müdürlüğünde düzenlenmiş gemi ipoteği sözleşmesinde tespit edilmiş olması şarttır (TTK m. 1377/2)²²²¹.

Deniz alacağı ve bu alacağı güvence altına alan rehin hakkı, ilam veya ilam niteliğindeki belgelerde tespit edilmişse, bu alacağın takibini güvenceye alan ihtiyati haciz sonrasında deniz alacaklısının bir ay içerisinde ilamlı icra takibi yapması gerekir.

TTK m. 1015/2, c. 2 ve 1055/1, c. 3 hükümlerine uygun olarak gemi sicil müdürlüğünde düzenlenmiş gemi ipoteğinin olduğu hallerde, deniz alacaklısı gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı almışsa, TTK m. 1376 hükmü çerçevesinde öngörülen

²²²¹ “Uygulamada, gemi üzerinde doğmuş olan rehin haklarının alacaktan bağımsız olarak yargı veya icra yoluyla ileri sürülmesinin mümkün olup olmadığı tereddüt ve tartışmalara sebep olmuştur. Maddenin birinci fıkrası bu tereddütleri gidermek üzere sevk edilmiştir; 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun sistemine uygun olarak, bu Kanunun ayrılmaz bir parçası olan Tasarıya da “bütün rehin haklarının alacağa bağlı ve alacağın fer’i oldukları” ilkesi hakimdir. Dolayısıyla rehin hakkının tek başına yargıya intikal etmesi mümkün değildir. Tasarının 1380 ilâ 1381 inci maddeleri uyarınca yapılacak rehin takiplerinde, borçlu yalnızca rehne itiraz ederse borç kesinleşecek, ancak rehnin bahsettiği önceliğin elde edilmesi için “rehne itirazın iptali” için dava açılacaktır. Ancak, bu hallerde borç kesinleşmiş olduğu için, 1377 nci maddenin birinci fıkrasında açıklanan ilke korunmuş olmaktadır. Uygulamada, alacak hakkında kesinleşmiş bir ilam veya 2004 sayılı Kanunun 38 inci maddesi uyarınca ilam mahiyetini haiz belge istihsal edilmeden, kanunî veya akdî rehin haklarının paraya çevrilmesinin mümkün olup olmadığı hususu da tereddütleri mucip olmuştur. Birinci fıkrada bildirilen genel kural çerçevesinde bu konuda bir tereddütün kalmayacağı açıksa da, alacak kesinleşmeden önce rehnin takip konusu yapılamayacağı kuralının ikinci fıkrada ayrıca tasrih edilmesi uygun görülmüştür.” TTK m. 1377 Hükümet gerekçesi. Hükümün getiriliş amacı açısından ayrıca bkz. Atamer, C. IV, s. 43; Özkes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 578 vd. Buna karşılık Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, rehin ve hapis haklarının alacaktan bağımsız olarak yargılama konusu yapılamaması kuralının isabetsiz olduğu, alacak ihtilaflı olmadığı, sadece rehin hakkı veya hapis hakkının çekişmeli olduğu durumlarda yalnızca bu hakların yargılama konusu yapılmasının normal olduğu görüşündedir. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, s. 286. Bu konuda ayrıca bkz. yuk. Birinci Bölüm, II, D. Hüküm bu haliyle İİK m. 150/h hükmünün istisnasını teşkil etmektedir (İİK m. 153/a/3, b. 2).

bir aylık süre içerisinde ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip yapmak²²²² zorundadır (TTK m. 1381)²²²³. Yabancı bayraklı gemiler üzerinde kurulmuş gemi ipoteklerinde, sözleşme için burada aranan resmi şekil şartına uyulmuşsa, aynı kurallar geçerlidir (TTK m. 1381/1, c. 2)²²²⁴.

Gemi ipoteği, cari hesap veya kısa, orta, uzun vadeli kredi şeklinde işleyen nakdî veya gayrinakdî bir krediye dayanmakta ise, deniz alacaklısı kredi kuruluşu, İİK m. 150/1 hükmünde öngörülen noterden tasdikli sureti ibraz ederek ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı icra takibi yapabilir (İİK m. 153/a/3)²²²⁵. Deniz alacağının ödenmemesi nedeniyle kredi kuruluşu ilamlı icra takibi sürecini başlatmadan önce gemi üzerinde TTK m. 1352/1(v) hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararı verilmişse, alacaklının İİK m. 150/1 hükmü çerçevesinde bir aylık süre içinde ilamlı icra takibi yapması gerekir.

bb. Tersane Sahibinin Kanunî İpoteğinin Paraya Çevrilmesi

Tersane sahibi, geminin yapımı ve onarımından doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde ipotek tescil edilmesini isteme hakkına sahiptir (TTK m. 1013/1, c.1)²²²⁶. Bu ipoteğin kurulması hakkında TMK m. 895 ilâ 897 hükümleri uygulanır (TTK m. 1013/2). İpoteğin tescilinin gemi maliki tarafından kabul edilmemesi halinde, kanunî ipotek mahkeme kararı ile tescil edilir (TMK m. 895/3). Mahkeme kararına bağlanan bu ipotek çerçevesinde tersane sahibi, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı icra takibi yoluna başvurabilir. Tersane alacağının ödenmemesi nedeniyle ilamlı

²²²² Bunun için gemi ipotek sözleşmesinde kayıtsız şartsız bir para borcu ikrarı bulunmalıdır. Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 580.

²²²³ Bunun yanında TTK m. 1030/2 hükmünde de gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip bakımından özel bir düzenlemeye yer verilmiştir. Gerçekten de malikin gemiyi işletme tarzı sonucu olarak, ipoteğin sağladığı teminatı tehlikeye düşürecek şekilde gemi veya tesisatının kötüleşmesinden veya ipotekli alacaklının haklarının başkaca tehlikeye girmesinden kaygı duyulur ya da üçüncü kişiler tarafından yapılacak bu gibi müdahaleye ve tahribata karşı malik gerekli önlemleri almazsa, alacaklının istemi üzerine mahkeme; (a) 1353 üncü madde uyarınca geminin ihtiyaten haczine, (b) Gerekli görürse geminin, kaptandan başka bir yediemine bırakılmasına ve (c) Malikin ihtiyati haczin uygulanmasından başlayarak bir aylık süre içinde gerekli önlemleri almasına karar verir. Bu sürenin sonunda önlemlerin henüz alınmadığı veya alınan önlemlerin yetersiz kaldığı anlaşılırsa mahkeme, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip başlatmak üzere alacaklıya bir aylık süre verir. Bu konuda ayrıca bkz. Atamer, **Gemi ve Uçak İpoteği**, s. 420 vd.

²²²⁴ Atamer, **C. IV**, s. 321.

²²²⁵ Atamer, **C. IV**, s. 321, 322; Özekes ve diğer., **İcra ve İflas Hukuku**, s. 583.

²²²⁶ Bu konuda bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B, 3, b, bb.

icra takibi sürecini başlatmadan önce gemi üzerinde TTK m. 1352/1(m) hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz kararı verilmişse, alacaklının bir aylık süre içinde ilamlı icra takibi yapması gerekir. Aksi halde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz hale gelir (İİK m. 264/4).

cc. Hapis Hakkının Paraya Çevrilmesi

Hapis hakkına konu alacağın rehinle birlikte mahkeme ilamına bağlanması halinde, alacaklının taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip yapılabilmesi mümkündür (TTK m. 1377/2, İİK m. 153/a/1)²²²⁷.

Hapis hakkına sahip olan alacaklının geminin ihtiyati haczini talep etmek konusunda hukuken korunan bir menfaat bulunmadığı görüşünde olduğumuzu yukarıda belirtmiştik²²²⁸. Aksi görüşün²²²⁹ kabul edilmesi halinde ise, hapis hakkına konu alacağa dayanarak gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi ile birlikte, bu ihtiyati haczi tamamlayıcı işlem olan ilamlı takip bakımından TTK m. 1376 hükmündeki yasal sürenin dikkate alınması gerekir.

b. Adi Deniz Alacaklarına İlişkin İlamlı Takip

aa. Konusu Para Olan Adi Deniz Alacakları Bakımından

Rehinli olmayan alacaklardan ilamlı takibe konu olabilecek deniz alacakları, konusu para olan deniz alacakları olabileceği gibi konusu para olmayan deniz alacakları da olabilir. Konusu para olan adi deniz alacakları bakımından ilamlı takip yapılabilmesi için alacağın kesinleşmesi şart değildir. Bu alacaklar bakımından ilamlı takipten önce gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, alacaklının kararın kendisine tebliğinden itibaren bir ay içerisinde ilamı icra dairesine vererek takip talebinde bulunması gerekir.

²²²⁷ Gemi üzerinde sahip olunan hapis hakkına dayanarak taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip yapılabilmesi için ilamın kesinleşmesi gerekir (İİK m. 31/a).

²²²⁸ Bkz. yuk Birinci Bölüm, III, B, 3, b, cc. Aynı yönde Atamer, **C. IV**, 158.

²²²⁹ Bkz. Türkel, s. 99.

Takibe konu olan karar, yurt dışındaki bir mahkeme ya da hakem tarafından verildi ise, kararın Türkiye’de ilamlı icraya konu edilebilmesi için tenfiz edilmesi gerekir (MÖHUK m. 50, 60). Yabancı mahkeme ya da hakem kararının tenfizine ilişkin kararlar kesinleşmedikçe icra edilemez (MÖHUK m. 57/2, c.2, 61/2)²²³⁰. Dolayısıyla bu kararlar bakımından ilamlı icra takibi ancak tenfiz kararının kesinleşmesi sonrasında başlatılabilecektir. İlamlı icra takibi başlatılması için kararın kesinleşmesi arandığından, arada geçen sürede gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, ihtiyati haczin hükümsüz kalmasını engelleyecek İİK m. 264/3’te öngörülen sürenin başlangıcı da tenfiz kararının kesinleşme tarihi olmalıdır.

bb. Konusu Para Olmayan Adi Deniz Alacakları Bakımından

Konusu para olmayan deniz alacakları bakımından ilamlı icra takibi yapılabilmesi için kararın kesinleşmesi şarttır. Takibe konu olan karar, yurt dışındaki bir mahkeme ya da hakem tarafından verildi ise, bu kararın Türkiye’de ilamlı icraya konu edilebilmesi için de tenfiz edilmesi gerekir (MÖHUK m. 50, 60). Tenfiz konusunda, konusu para olan ilamlar bakımından geçerli olan esaslar burada da geçerlidir.

Türkiye’de icra edilebilen ilamın kesinleşmesi üzerine deniz alacaklısının ilamda yer alan (geminin teslimi, gemi üzerinde sınırlı aynî hak tesisi, bir işin yapılması ya da yapılmaması gibi) hüküm fıkrasına uygun olarak talepte bulunması gerekir. İİK m. 264/3 hükmüne uygun hareket edilmiş sayılması bakımından bu talebin bir aylık süre içerisinde ileri sürülmesi yeterlidir. Sürenin başlangıcı bakımından ilamın veya tenfiz kararının kesinleşme tarihi esas alınmalıdır.

²²³⁰ Benzer şekilde MTK’ya tabi bir tahkim yargılaması sonucunda verilen hakem kararına karşı iptal davası açılması halinde de kararın icra edilebilmesi için iptal davasının sonuçlanması gerekir (MTK m. 15/A/4, c. son). Buna karşılık HMK’ya tabi tahkim yargılaması sonucunda verilen hakem kararına karşı iptal davasının açılması, kararın icrasına engel olmaz (HMK m. 439/4, c. 3).

SONUÇ

Kökeni itibariyle orta çağa kadar uzanan gemilerin ihtiyati haczi kurumunun, deniz hukukunun tarihi geçmişine paralel olarak, kanunlaşma öncesi örf ve adet hukuku, kanunlaşma hareketleri ve nihayet milletlerarası konvansiyonların ortaya çıkış aşaması olmak üzere 3 evreden geçtiğini söylemek yanlış olmaz. Kıta Avrupası hukuku ile Ortak hukuk, tarihi süreç içerisinde ilk iki evrede ayrı gelişim göstermiş olsa da, milletlerarası konvansiyonlar çerçevesinde bu alanda yeknesak bir düzen sağlanması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonu ile gemilerin ihtiyati haczi hususunda kapsamlı düzenlemeler yapılmıştır.

6102 sayılı Kanun ile “Cebrî İcra İlişkin Özel Hükümler”i düzenleyen TTK’nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında yer alan gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler, büyük oranda, 1999 Cenevre Konvansiyonu düzenlemeleri esas alınmak suretiyle kabul edilmiştir. Bu çerçevede TTK m. 1352/1 hükmünde zikredilen ve deniz alacakları (“*maritime claims*”) olarak ifade edilen belli alacak grupları bakımından geminin ihtiyati haczine imkân tanınmış, TTK m. 1353/2 hükmünde de deniz alacakları için geminin ihtiyati haczinden başka, gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka surette geminin seferden menedilmesinin istenemeyeceği ifade edilmiştir. Geminin ihtiyati haczine temel teşkil eden deniz alacakları incelendiğinde, geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık gibi, para alacakları dışındaki talepler bakımından da ihtiyati haciz imkânı tanındığı görülmektedir. Esasen bu tür talepler bakımından Türk hukukunda ihtiyati tedbir yolu açık iken, bu şekilde düzenlemenin Türk hukuku ile bağdaştırılmasının zorluğu bir yana, yerindeliği de ciddi tartışma götürür. Zira geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda davacı tarafından talep konusu edilen şey, bir miktar paranın ödenmesi olmayıp, geminin mülkiyeti ya da zilyetliğinin kendisine verilmesidir. Bu çerçevede davacının talebinin haklı bulunması halinde bir miktar paranın ödenmesine değil, talep çerçevesinde geminin mülkiyetinin ya da zilyetliğinin tesisine, müdahalenin önlenmesine veya sicilin düzeltilmesine karar verilecektir. Bu talebin güvence altına alınması için ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde borçlu tarafından

teminat yatırılarak geminin sefere müsaadesi sağlanabilecek, esas hakkındaki yargılama neticesinde mahkemece davacı lehine karar verildiğinde, kararın aynen icrası mümkün olamayacaktır. Bu durumda alacaklı davayı kazanmasına rağmen talebe uygun bir karar elde edilememiş olacaktır. Bu nedenle bu tarz talepler bakımından ihtiyati haciz yerine ihtiyati tedbir yolunun açılması gerekmektedir. Öte yandan konusu para alacağı olmayan talepler bakımından ihtiyati tedbir yolunun açılması, 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun sistemine aykırılık teşkil etmez. Zira Konvansiyon'un 10. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendinde geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda çekince konulmasına imkân tanınmıştır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından merkez kavram olan deniz alacaklarının temel özelliği bir gemiye ilişkin olmasıdır. Bir alacağın gemi ile ilişkili olmasından anlaşılması gereken, bu alacağın ya doğrudan geminin işletilmesinden kaynaklanması ya da gemiyi konu alan talep hakkını içermesidir. Diğer bir özelliği de sınırlı sayıda alacak grubu için bu nitelendirmenin yapılabilmesidir. Böylelikle Kıta Avrupası sistemindeki her alacak için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi sisteminden uzaklaşmış, Ortak hukukta benimsenen denizcilikle ilgili belli alacaklar bakımından gemiye ilişkin ihtiyati haciz sistemi esas alınmıştır. Bununla birlikte gemi alacaklarında olduğu şekilde alacak grubu aşırı şekilde sınırlandırılmamış, daha geniş bir alacak yelpazesi benimsenmiştir. Buna karşılık bu alacaklara gemi alacaklısı hakkında olduğu şekilde kanunî rehin hakkı tanınmayarak bir denge mekanizması oluşturulmaya çalışılmıştır.

Deniz alacaklarının vasıflandırılmasında hangi hukukun esas alınacağı konusunda TTK'da özel bir hükme yer verilmemiştir. Kanaatimizce geçici hukuki koruma niteliğine sahip olan gemilerin ihtiyati haczi bakımından incelemenin basit ve çabuk yapılabilmesi için, alacaklı tarafından ileri sürülen ihtiyati haciz sebebin (deniz alacağının) TTK m. 1352 hükmünde öngörülen alacaklardan birine girip girmediği konusundaki incelemede "*lex fori*" esas alınmalıdır.

Deniz alacaklarının ispatında ispat konusu olarak TTK m. 1362 hükmü çerçevesinde, alacağın TTK'nın 1352. maddesinde sayılan deniz alacaklarından olduğunun ve bu alacağın parasal değerinin ispatı aranmıştır. Söz konusu hüküm

lafzen değerlendirildiğinde, ileri sürülen alacağın deniz alacakları kategorisine girdiğinin ispatının yeterli olduğu izlenimi doğmaktadır. Bununla birlikte alacaklının, alacağın niteliğini ispat etmesinin, ispat faaliyetinin yerine getirilmesi bakımından yeterli görülmesi Türk hukuku ile bağdaşmaz. Zira ispatın konusu, vakıaların niteliği değil, bizzat kanunda öngörülen koşul vakıayı oluşturan somut vakıaların kendisidir (HMK m. 187). İspat hukukunda kural olarak *lex fori* prensibi hâkimdir. Dolayısıyla alacaklının ihtiyati haciz sebebinin ve şartlarının somut olayda gerçekleştiğini, ihtiyati hacze konu olan gemi ile borçlu arasındaki maddi hukuk bağlantısını yaklaşık olarak ortaya koymalıdır. Aksi halde alacaklı ile borçlu arasındaki menfaat dengesi ihlal edilmiş, sırf borçluya baskı yapmak amacıyla ileri sürülen asılsız deniz alacağı iddiaları ile gemilerin seyri sefer serbestliği ölçüsüz bir şekilde engellenmiş olur. Deniz alacaklarında ispat ölçüsü bakımından her ne kadar TTK m. 1362 hükmünde, “Alacaklının, ... mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir.” ifadesine yer verilmişse de, burada yaklaşık ispatın yeterli görüldüğü konusunda tereddüt etmemek gerekir. Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczinde yaklaşık ispat konusunda hareket noktası olarak, “ihtiyati hacze esas teşkil eden vakıanın gerçekleşme ihtimalinin gerçekleşmeme ihtimalinden ağır basması” esas alınmalıdır. Burada mevcut delil sisteminde sapılmasını haklı kılan bir sebep yoksa da, kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczinde kesin delille ve senetle ispat kuralı mutlak bir şekilde uygulanmamalı, kesin delil sunulamamasına rağmen iddia edilen vakıanın gerçekleştiği konusunda hâkimde kanaat oluşması halinde, yine de ihtiyati haciz kararı verilebilmelidir.

Genel ihtiyati hacizden farklı olarak TTK m. 1353/2 hükmü çerçevesinde, akdî veya kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından da gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir. Bu kapsamda alacaklının alacağı gemi alacaklısı hakkı gibi kanunî ya da sözleşmesel rehinle teminat altına alınmış olsa dahi, ihtiyati haciz talep edebilmesinde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bununla birlikte, kanaatimizce hapis hakkı sahibi alacaklının bu hakkı uygulanması için geminin zilyetliğine sahip olması gerektiği için, bu alacaklının ayrıca gemi üzerinde bir de ihtiyati haciz talep etmesinde hukuki menfaati bulunmamaktadır. Zira alacaklı, hapis hakkı ile birlikte zaten geminin seferine devam edebilmesini engellemiş

olmaktadır. Bununla birlikte hapis hakkını kullanmak istemeyen deniz alacaklısının gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilmesine engel bulunmadığı kanaatindeyiz.

Gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz sebepleri bakımından genel icra hukukundaki esaslar benimsenir. Buna göre deniz alacağının vadesi gelmiş ve alacak borçlu tarafından ifa edilmemişse, başkaca hiçbir sebep aranmaksızın gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilebilir. Vadesi gelmemiş deniz alacakları bakımından ise, TTK m. 1353/5 çerçevesinde İİK m. 257/2 hükmündeki şartların gerçekleşmesi halinde ihtiyati haciz talep edilebilmesine imkân tanınmıştır. Kanaatimizce TTK m. 1351 hükmünün göndermesiyle, gemilerin ihtiyati haczi bakımından da vadesi gelmemiş bir alacak için kanuni şartlar çerçevesinde ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde, alacağın ihtiyati haciz alacaklısı bakımından muaccel hale geldiğinin kabul edilmesi gerekir.

Esas hakkında takip ya da dava açılmadan önce gemilerin ihtiyati haczi, TTK m. 5/2, c. 2 hükmü çerçevesinde belirlenen deniz ticareti ile deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemeden talep edilmelidir. Esas hakkında dava açıldıktan sonra geminin ihtiyati haczi ise, ihtiyati haciz bakımından hangi mahkemenin görevli olduğuna bakılmaksızın davayı gören mahkemeden talep edilebilir (TTK m. 1357). Esas hakkında icra takibi yapılması sonrasında ihtiyati haciz, takibe itiraz sonrasında ve fakat itirazın iptali davası açılmasından önce TTK m. 5/2, c.2’de öngörülen mahkemeden, bu davadan sonra davanın görüldüğü mahkemeden talep edilebilir. İtirazın kaldırılması dava olmadığından alacaklı tarafından itirazın kaldırılması yoluna başvurulmuş olsa dahi, görevli mahkeme, TTK m. 5/2, c.2 hükmüne göre belirlenmelidir. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından yetkili mahkeme, geminin bayrağı göz önünde bulundurularak TTK m. 1354 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Söz konusu hükümlerde münhasır yetki kuralı öngörüldüğü ve bu yetki kuralı kesin olduğu için, taraflar arasında ihtiyati haciz konusunda karar vermek üzere yetkili mahkemeye veya tahkime ilişkin anlaşma yapılabilmesi mümkün değildir. Yine aynı sebeple kanunda öngörülen yerler dışında başka bir mahkemeden ihtiyati haciz talep edilmişse, mahkemece bu durum re’sen dikkate alınmalı ve mahkeme yetkili değilse, ihtiyati haciz talebi sırf bu sebepten reddedilmelidir. Bununla birlikte TTK m. 1356 hükmünde esasa ilişkin bir anlaşma yapılması halinde dahi,

TTK'nın 1354 ve 1355 inci maddelere göre yetkili olan mahkemeler, bir deniz alacağı için teminat elde edilmesini sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir. TTK m. 1356 başlığında, “esasa uygulanacak hukuka ilişkin bir anlaşmanın varlığı”, içeriğinde de “deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulansa bile” ifadelerine yer verilmiş ise de, hükümde uygulanacak hukuk değil, yetki anlaşması düzenlenmektedir.

Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türk mahkemelerinin yargı yetkisine sahip olup olmadığı hususu, deniz hukuku yanında milletlerarası hukuku da ilgilendiren bir konudur. Bu kapsamda kıyı devletinin yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisi, uluslararası alanda 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (“*Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*”) ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (“*United Nations Convention on the Law of the Sea*”) ile düzenlenmiştir. 1958 Sözleşmesi m. 20/2 ile 1982 Sözleşmesi m. 28/2 hükümleri çerçevesinde kıyı devletinin belli istisnalar dışında, karasularından geçiş yapan yabancı ticaret gemileri üzerinde icrai veya ihtiyati haciz yetkisi bulunmamaktadır. Bununla birlikte Türkiye her iki sözleşmeye taraf olmadığı gibi sözleşmede öngörülen rejimlere ısrarlı muhalefetini bildirmiştir. Dolayısıyla Sözleşmelerde öngörülen geçiş rejimlerinin Türkiye açısından milletlerarası örf ve adet kuralı haline geldiğini kabul etmek ve bu rejimlerin Türkiye bakımından bağlayıcı olduğunu söylemek güçtür. Esasen Türk Boğazları'nın hukuki statüsü konusunda Türkiye'nin taraf olduğu temel sözleşme, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Ne var ki anılan sözleşmede Türk boğazlarından geçiş rejimi ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiş olmakla birlikte, boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi konusunda herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Bu nedenle bu hususun, boğazlarda mutlak egemenlik sahibi Türkiye'nin iç hukuktaki düzenlemeleri dikkate alınarak belirlenmesi gerektiği kanaatindeyiz. Bu çerçevede Türk Mahkemelerinin yabancı gemiler üzerindeki ihtiyati haciz yetkisinin olup olmadığı konusu, yetkiye ilişkin TTK m. 1354 vd. hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir.

Bu şekilde görevli ve yetkili olduğu tespit edilen mahkemede yapılacak ihtiyati haciz yargılamasının taraflarını, geminin ihtiyati haczinde menfaati olan alacaklı ile

aleyhine gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edilen borçlu oluşturmaktadır. Deniz hukuku sözleşmeleri çok kapsamlı hukuki ilişkileri bünyesinde barındırması nedeniyle çok kere birçok tarafı ilgilendirdiği için, yargılamada gerek alacaklı tarafta gerekse de borçlu tarafta birçok aktör taraf olabilmektedir. İşte geminin kullanılmasına ilişkin bu çeşitlilik, ister istemez deniz alacağından sorumlu olan kişilerin de genişlemesine yol açmaktadır. Gemilerin ihtiyati haczinin icrası bakımından TTK m. 1369 hükmünde getirilen sınırlama borçlu ile gemi arasındaki hukuki ilişkinin tespitini zorunlu kılmaktadır. TTK m. 1369/1(a)'ya göre, deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise veya deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup, geminin maliki ise, hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczinin mümkün olacağı kabul edilmiştir. Dolayısıyla hüküm çerçevesinde gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesi sırasında hâkimin icra aşamasını öngörerek bu aşamada borçlunun geminin maliki olup olmadığını tespit etmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Ancak böyle bir durum fiilen mümkün olamayacağından ilgili hükümde geçen “hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi” ifadesinin “hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi kararının icrası” şeklinde anlaşılması gerekmektedir. Öte yandan hükümde mehzaz 1999 Cenevre Konvansiyonu'ndan farklı olarak, kiracının borcu için malike ait geminin cebri icra yoluyla satılamayacağı gerekçesiyle, ihtiyati haczin icrası sırasında geminin kiracısı olan kişinin borçları için ihtiyati haciz kararının icrası yolu kapatılmıştır. Dolayısıyla TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) bendinde öngörülen haller dışında kiracı, ihtiyati haczin icrası sırasında geminin maliki olmadıkça, kiracının borcu için gemi üzerinde verilen ihtiyati haciz kararının icrası mümkün değildir. Bununla birlikte deniz ticareti uygulamasında filo sahibi büyük şirketler, filo dâhilinde işlettikleri çok sayıda gemiyi kendi şirketi bünyesinde tutmak yerine her gemi için ayrı şirket kurarak aslında kendisine ait olan bu gemileri bu şirketlerin mülkiyetine geçirmektedir. Dolayısıyla bu uygulama ile, geminin sicile kayıtlı maliki (“*registered owner*”) ile ekonomik maliki (“*beneficial owner*”) farklı kişiler olmaktadır. İşte bu durumlarda çok kere geminin ekonomik malik olan kiracının borcu için geminin ihtiyaten haczi, aynı şirketler grubuna ait olmasına rağmen, tüzel kişiliklerin farklı olması nedeniyle TTK m. 1369/1(b) hükmü kapsamında engellenmiş

olmaktadır. Tüzel kişiliğin, sözleşmeden veya kanundan doğan her türlü yükümler ile borçlardan ve kaynağı ne olursa olsun sorumluluklardan kurtulmak için bir araç olarak (kötüye) kullanılmasının, bu amaçla bu kişiliğin arkasına sığınılmasının adil olmayacağı dikkate alınarak çeşitli hukuki mekanizmalar geliştirilmiştir. Bu mekanizmaların başında gelen tüzel kişilik perdesinin aralanması (“*piercing the corporate veil*”) ile, bu kişiliğin arkasına saklanarak yasal sorumluluktan kaçmaya çalışılması, tüzel kişiliklerin kötüye kullanılması halinde, tüzel kişilik yokmuş gibi hareket edilmekte ve ayrı bir tüzel kişilik savunmasından yararlanmak isteyenlere izin verilmemektedir. Teorinin hangi hukuki temele dayandığı konusunda çeşitli görüşler ileri sürülmekle birlikte, kanaatimizce hangi görüş benimsenirse benimsensin, tüzel kişilik perdesinin aralanması bakımından ileri sürülen görüşlerin temelinde, MK m. 2 hükmü çerçevesinde hakkın kötüye kullanılmasının engellenmesi, yani dürüstlük kuralına uygun davranma zorunluluğu yatmaktadır. Zira her türlü hakta olduğu gibi tüzel kişiliğin sağladığı hakların da kötüye kullanılmasına hukuk düzeni müsaade etmez. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi bakımından, kiracı hukuken farklı tüzel kişiliğe olsa da gemi maliki ile aynı iktisadi birlik içerisinde yer alıyorsa, diğer bir deyişle, tüzel kişiliğe sahip olan kiracının paylarına gemi maliki ya da gemi malikini kontrol eden başka bir tüzel ya da gerçek kişi sahipse ve bu yapı tüzel kişilik perdesini kötüye kullanmakta ise, bu durumda kiracı ile gemi malikinin farklı tüzel kişilik olduğu yönündeki savunma çerçevesinde geminin ihtiyaten haczi engellenmemelidir. Bununla birlikte tüzel kişilik perdesinin aralanması için sorumluların alacaklıya zarar verme kastı ya da aldatma ile hareket etmesi aranmalıdır. Diğer bir deyişle, hukuk düzeni “bir gemi bir şirket” uygulamasını yasaklamadığından, sırf böyle bir hukuki ilişki yaratılması, başlı başına hukuka aykırılık teşkil etmez. Nitekim ülke hukuklarına bakıldığında genel olarak tüzel kişilik perdesinin aralanması yoluna mesafeli yaklaşıldığı görülmektedir.

Gemilerin ihtiyati haczi yargılamasında devletin borçlu sıfatını kazanıp kazanmayacağı, diğer bir deyişle devlet gemilerinin ihtiyaten haczedilip haczedilemeyeceği hususu TTK’da açık bir şekilde düzenlenmiş değildir. Türk devlet gemilerinde, her ne kadar İİK m. 82 hükmünde devlet mallarının haczedilmesinin mümkün olmadığı belirtilmişse de, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından

özel hüküm niteliğinde olan TTK m. 931/2, 935, 1321/4 hükümleri karşısında, devlet gemilerinin ihtiyaten haczedileceğini kabul etmek gerekir. Bununla birlikte Türkiye 02.03.2017 tarihli 6904 sayılı Kanun’la 12 Mart 1999 tarihli “Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”ye beyanla katılmayı uygun bulduğu için, esasen bu tarihten sonra yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarla ilgili gerek deniz alacakları gerekse de gemi alacakları bakımından Konvansiyon hükümleri esas alınmalıdır. Buna göre, Konvansiyon, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya “mülkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemiler”e uygulanmaz. Dolayısıyla Türkiye Konvansiyona taraf olduğu için, Konvansiyon’un 8/2 maddesi kapsamı dışında kalan tüm devlet gemilerine Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Bununla birlikte bu konudaki belirsizliklerin önüne geçilebilmesi bakımından özellikle kamu hizmetine tahsis edilmeyen devlet gemileri için, “de lege ferenda” yorum ile, İİK m. 82 hükmünün değiştirilmesi gerektiği açıktır. Yabancı devlete ait gemilerin ihtiyati haczi bakımından, MÖHUK m. 49 ve 1999 Cenevre Konvansiyonu m. 8/2 hükmü çerçevesinde ihtiyati haciz imkânı söz konusudur.

Gemilerin ihtiyati haczi kararı, her ne kadar dava sürecinin bir ürünü olmasa da, belli bir yargısal süreç izlenerek verilmektedir. Buna göre ihtiyati haciz yargılaması alacaklının bu yönde talebi üzerine başlar. Bu talep üzerine maddi hukuka ve usul hukukuna ilişkin birtakım sonuçlar doğmaktadır. Gemilerin ihtiyati hazine esas teşkil eden alacak grubu arasında (TTK m. 1352) şahıs varlığına ilişkin haklar yer almadığı için, gemilerin ihtiyati haczinde şahıs varlığına ilişkin hakların malvarlığına dönüştüğünden söz edilemez. Öte yandan ihtiyati haciz kararı çok defa borçlu dinlenmeden verildiğinden, başvuru tarihinde ve hatta karar ile birlikte iyiniyetin kötü niyete dönüşmesi de mümkün değildir. Bunun gibi çok kere kararın kendisine tebliğinden önce borçlu ihtiyati haczin varlığından dahi haberdar olmadığı için borçlunun temerrüde düşmesinden de bahsedilemez. Buna karşılık TTK m. 1326 hükmünde gemi alacaklısı hakkı bakımından hak düşürücü sürelerin korunmasına ilişkin ihtiyati hacze sonuç bağlayacak şekilde özel düzenleme yapılmıştır. Buna göre, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren bir yıllık sürenin geçmesinden evvel gemi

ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebrî icra yolu ile satılmış olursa, rehin hakkı bakımından bir yıllık hak düşürücü süre korunmuş olur.

İhtiyati haciz başvurusunun maddi hukuk yanında usul hukuku bakımından da birtakım sonuçları bulunmaktadır. Buna göre ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte, kendisine başvuru yapılan mahkemenin talebi inceleme zorunluluğu doğar. Yine davada olduğu şekilde ihtiyati hacizde de ihtiyati haciz şartlarının mevcut olup olmadığı, ihtiyati haciz başvurusu yapıldığı anda araştırılır. Bununla birlikte davanın davalının rızası olmadıkça geri alınamaması (HMK m. 123) kuralının ihtiyati hacizde aynen uygulanması mümkün değildir. Benzer bir durum ihtiyati haciz talebinin genişletilmesi ve değiştirilmesi bakımından da söz konusudur. Aynı şekilde mevcut bir ihtiyati haciz talebi varken, tarafları, konusu ve sebebi aynı olan ikinci bir ihtiyati haciz talebinde bulunulmasının derdestlik için öngörülen amaçlara aykırılık teşkil edeceği açıktır. İhtiyati haciz yargılaması dava niteliği taşımadığından bu yargılama bakımından ticari davalar için TTK m. 5/A hükmünde öngörülen arabuluculuk yoluna başvurulması zorunlu değildir.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından özel düzenleme yapan TTK'nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında, özel bir yargılama usulü öngörülmemiştir. Bu nedenle kanaatimizce, gemilerin ihtiyati haczi bakımından, TTK'da ihtiyati haciz yargılamasına ilişkin özel şartlar varsa bunlar dikkate alınmalı, bu konuda özel düzenleme olmayan hallerde, sırasıyla İİK'nın ihtiyati hacze ilişkin yargılama usulü hükümleri (TTK m. 1351), niteliğine uygun düştüğü ölçüde HMK'nın basit yargılamaya ilişkin hükümleri ile nihayet HMK'nın yazılı yargılamaya ilişkin hükümleri göz önünde bulundurulmalıdır. Genel yargılama usulünden farklı olarak gemilerin ihtiyati haczinde mahkemenin talep hakkında değerlendirme yapabilmesi için, alacaklının TTK m. 1363 hükmü çerçevesinde 10.000 ÖÇH tutarında teminat yatırması zorunludur. Mahkemece teminatın yatırıldığına tespit edilmesi üzerine ihtiyati haciz talebi incelenmeye başlanacaktır. Bu incelemede öncelik, görev ve yetkiye ilişkin usule ilişkin şartlara verilmeli, bu şartların gerçekleştiğinin tespiti halinde yargılamaya devam edilmelidir. Mahkemece usule ilişkin şartların gerçekleştiğine kanaat getirilmesi halinde, alacaklının sunduğu ihtiyati haciz talep

dilekçesi ile eklerinin borçluya tebliğ edilip edilmeyeceğine ve duruşma yapıp yapılmayacağına karar verilecektir. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde HMK m. 27 hükmünde öngörülen hukuki dinlenilme hakkı, davaya göre farklılık göstermektedir. Bununla birlikte hukuki dinlenilme hakkının ihtiyati hacizde esnetilmesi, bu haktan tümüyle vazgeçildiği anlamına gelmemektedir. Nitekim burada hukuki dinlenilme hakkı, ihtiyati haciz talebinin incelenebilmesi için teminat yatırılması, borçlunun karar sonrasında dinlenmesi ve karara karşı itiraz imkânı tanınması şeklinde düzenlemelerle dengelenmeye çalışılmaktadır. Ancak özellikle gemilerin ihtiyati haczinde, ihtiyati haczin karşı tarafın ticari faaliyeti üzerindeki ağır etkisi nedeniyle, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmeden borçlunun açıklama ve delil sunma hakkı son derece önemlidir. Nitekim özellikle Alman hukukunda “önleyici koruma tedbiri” olarak ifade edilebilecek bir yolla, kendisine karşı ihtiyati haciz kararı alınacağını düşünen bir kimse, henüz kendisine karşı ihtiyati haciz talebinde bulunulmadan, ihtiyati haciz için yetkili olan mahkemeye başvurarak, sunacağı belgeler ve yapacağı açıklamalarla ihtiyati hacze engel olabilmektedir. Benzer şekilde İngiliz hukuku başta olmak üzere Ortak hukuk sistemini benimsemiş ülkelerde de, davalar bakımından, “*anti-suit injunctions*” olarak bilinen dava açmama tedbiri ile de, dava açmaktan men eden tedbir kararları alınabilmektedir. HMK m. 391 hükmünde, verilebilecek tedbir kararları konusunda hâkimi sınırlayıcı bir hüküm sevk edilmemiştir. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini açısından, aleyhine ihtiyati haciz istenebilecek kişi tarafından yapılan başvuru ile, HMK m. 391 hükmü çerçevesinde, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini engelleyici eda amaçlı ihtiyati tedbir kararı verilebilmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır.

İhtiyati haciz yargılaması neticesinde, talebin kısmen veya tamamen kabulü ya da reddi yönünde karar verilir. İhtiyati haciz talebinin kabulü kararının verildiği yargılamada borçlu dinlenmemişse, borçlunun karara karşı itiraz imkânı olduğundan, mahkeme dosyadan el çekmiş olmaz. Buna karşılık ihtiyati haciz talebinin reddi ile ihtiyati haciz talebinin kabulüne itiraz üzerine verilen karar ile mahkeme dosyayı (o taleple sınırlı olarak) nihai şekilde karara bağlamış olur. Genel ihtiyati hacizde olduğu gibi gemilerin ihtiyati haczinde de karar yaklaşık ispatla yetinilerek ve çok defa borçlu

da dinlenmeksizin geçici olarak karar verilmesi nedeniyle ihtiyati haciz kararının esasa ilişkin davada verilen karar gibi kesin hüküm etkisi doğurduğundan söz edilemez. Bununla birlikte, ihtiyati haciz talebi reddedildikten sonra aynı deniz alacağına dayanarak, aynı vakıalarla tekrar ihtiyati haciz talep edilmesi halinde, bu talep bakımından önceki kararın kesin bir etki doğurduğu kabul edilmelidir.

İhtiyati haciz kararının içeriği, genel icra hukukundaki düzenlemeler göz önünde bulundurulmak suretiyle belirlenmekte ise de, burada hangi gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verildiğinin açık bir şekilde belirtilmesi gerekir. Zira gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati hacze konu tek bir malvarlığı (gemi) vardır. Bunun dışında deniz alacağına dayanarak borçlunun gemisi yanında başka malvarlığının ihtiyati hacze konu edilmesi mümkün değildir. Diğer yandan uyuşmazlık geminin mülkiyet ya da zilyetliğine ilişkinse veya alacak, gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynî yükümlülük ile teminat altına alınmışsa ya da alacak gemi alacaklısı hakkı vermekte ise, yani TTK m. 1369/1(c), (d) ve (e) hükmünde belirtilen durumlar varsa, bu hususun da kararda belirtilmesi uygun olur.

Kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 6/1. maddesinde, ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin, alacaklının teminat göstermesini şart koşabileceği belirtilmiş, bu konuda hâkime takdir hakkı bırakılmıştır. Buna karşılık gemilerin ihtiyati haczinde teminat konusunu düzenleyen TTK m. 1363/1 hükmünde, kaynak 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 6/1. maddesinden farklı olarak, teminatın hükmedilip hükmedilmeyeceği konusunda hâkime takdir hakkı tanınmamış, ihtiyati haciz başvurusu bakımından 10.000 ÖÇH tutarında maktu bir teminat verilmesi şartı getirilmiştir. Dolayısıyla TTK m. 1363/1 hükmünün, bu yönüyle 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun 6/1. maddesine uygun olmadığı kanaatindeyiz. Böyle bir durumda hâkime mutlak takdir hakkı tanıyan Konvansiyon ile TTK m. 1363/1 hükmünden hangisine üstünlük tanınacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Ne var ki bu halde dahi, hâkimin takdir yetkisini TMK m. 4 hükmü çerçevesinde hukuka ve hakkaniyete uygun kullanma zorunluluğu, çok kere hiçbir teminat alınmadan geminin ihtiyati haczine karar verilmesine engel teşkil eder. Ayrıca alacağın miktarından bağımsız olarak maktu bir teminat öngörülmesi, ihtiyati hacze konu gemilerin niteliği ve büyüklükleri

arasındaki farklılıklar nedeniyle her bir başvuru için aynı teminatın alınması adil olmayan sonuçlara yol açabilmektedir. Bu nedenle tıpkı Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin 6. maddesinde olduğu gibi, alınacak teminatın miktarı, geminin tonajına göre belirlenebilir ya da geminin tonajı dikkate alınarak teminat miktarı konusunda belli aralıklar öngörülebilirdi.

TTK'da belli alacaklıların teminat göstermekten muaf olduğuna ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir. Bu hallerin başında TTK m. 1320/1(a) hükmü kapsamında gemi alacaklısı hakkı gelmektedir. Diğer yandan TTK m. 1363 hükmünde gemilerin ihtiyati haczi bakımından alacaklının dayandığı belgenin niteliğine bakılmaksızın kural olarak teminat yatırılması gerekmektedir. Bu yönüyle TTK m. 1363 hükmünde, ispat ölçüsü ile teminat arasında herhangi bir bağlantıya yer verilmemiştir. Kanaatimizce alacaklının elinde ilam ya da ilam niteliğindeki belgenin olduğu hallerde, somut olayın özellikleri çerçevesinde hâkime takdir hakkı tanınarak gerekmediği hallerde teminata hükmedilmemesi uygun olurdu. Ne var ki mevcut yasal düzenleme çerçevesinde deniz alacağı ilam ya da ilam niteliğinde belgeye dayansa da, gemi üzerinde ihtiyati haciz karar verilebilmesi için teminat verilmesi zorunludur. Teminatın yatırılacağı aşama bakımından TTK m. 1363 hükmünde açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bununla birlikte uygulamada, kanaatimizce isabetli bir şekilde, ihtiyati haciz başvurusundan sonra mahkeme bir ara karar oluşturmakta, ara kararda yatırılacak teminatın miktarı gösterilmekte, teminat yatırılması halinde talep incelenmektedir. Karşı taraf, aynı mahkemeden her aşamada teminat miktarının artırılmasını isteyebilir. Bu talep değerlendirilirken, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca, gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar dikkate alınır. Alacaklı da aynı mahkemeden teminat miktarının azaltılmasını isteyebilir. Teminatın iadesi konusunda açık bir düzenleme yer almadığından bu konuda HMK m. 392/2 hükmünün kıyasen uygulanması gerekir.

Gemilerin ihtiyati haczi kararının icrası, kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içerisinde, “kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesi” ve

“geminin bulunduğu yer icra dairesi”nden istenebilir (TTK m. 1364). İcra dairesi TTK m. 1365 hükmü çerçevesinde talep üzerine ihtiyati haczi “derhal” uygulamakla yükümlüdür. Kanaatimizce, mevcut uygulama kapsamında mesai saatleri dışında ihtiyati haczin icrası mümkün olmadığından icranın derhal uygulanmasını teminen acilen gerekli düzenlemenin yapılması uygun olur.

Seferden men, ihtiyati haczin icrası bakımından bir muhafaza önlemi olmakla birlikte, alacaklının ihtiyati haciz kararına dayanarak geminin seferden menini talep etmesi, TTK m. 1366/1 hükmü çerçevesinde kararın infaz edilmesini talep olarak değerlendirilmelidir. İhtiyati haczin icrası bakımından icra dairesinin TTK m. 1366 hükmü çerçevesinde ilgili makamlara bildirimde bulunması ve haciz tutanağı düzenlemesi gerekir. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından ihtiyati haciz tutanağının tebliğ edilip edilmeyeceği konusunda TTK m. 1366/2 hükmünde açıklık bulunmamakla birlikte, ihtiyati haczi tamamlayan işlemler ile borçlunun yokluğunda yapılan ihtiyati hacze itiraz süresinin başlaması bakımından haciz tutanağının tebliği zorunludur.

Gemilerin ihtiyati haczinde geminin muhafaza masraflarından kimin sorumlu olduğu konusunda TTK’da özel düzenleme bulunmamaktadır. Kanaatimizce geminin muhafazasına ilişkin masraflarda İİK m. 88/2 hükmü dikkate alınmalıdır. Öte yandan TTK m. 1368/2 icra dairesinin, geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alacağı belirtilmiş olsa da, icra dairelerinin bu konuda uzmanlığı bulunmadığından bizce, uzman kişileri bünyesinde barındıran kurumsal ve denetlenebilir bir sistem yaratılması, ikincil mevzuatla bu sistemin ayrıntılarının düzenlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haczin kapsamına gemi, geminin eklentileri ve bütünleyici parçaları ile geminin işletilmesinden elde edilen gelir ve menfaatler girmektedir. Geminin haciz sonrasında muhafazası süresince icra dairesi tarafından işletilmesi sonucu elde edilen gelirlerin de haczin kapsamında olduğunu kabul etmek gerekir.

TTK m. 1369/2 hükmü çerçevesinde ihtiyati haczin kardeş gemi üzerinde icrası mümkündür. Bunun için kardeş geminin maliki olan kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı veya tahsis olunanı ya da taşıtanı olması ve ayrıca deniz alacağından sorumlu kişinin, ihtiyati haczin icrası sırasında kardeş geminin maliki olması gerekir. Bununla birlikte deniz ticareti uygulamasında her gemi için bir şirket kurulması (“*one ship one company*”) ve bu şekilde şirketlerin sorumluluklarının gemiyle sınırlandırılması oldukça yaygındır. Bu uygulama hukuka aykırı olmamakla birlikte kanaatimizce, tüzel kişiliğin sırf alacaklıya zarar vermek ve ihtiyati hacze engel olmak amacıyla kullanması halinde, mahkemece tüzel kişilik perdesinin aralanmasına karar verebilmelidir. Bununla birlikte hiçbir durumda mülkiyet ya da zilyetlikten doğan uyumsuzluklar bakımından kardeş gemilerin ihtiyati haczi mümkün değildir. Ancak deniz alacağının gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynî yükümlülük ile teminat altına alınmış olması durumunda, kardeş gemilerin ihtiyati haczine karar verilmesine engel olmadığı düşüncesindeyiz.

İhtiyati haciz kararının hükmü; geçici olarak gemiye el konulması, alacağın muaccel hale gelmesi ve deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere yapılacak işlemlerde yargı makamlarının yetki kazanmasıdır. Bununla birlikte, ihtiyati haciz geminin satışına imkân vermez. Aynı şekilde ihtiyati hacizde, tıpkı kesin hacizde olduğu gibi, alacaklının kural olarak bir rüçhan hakkı bulunmamaktadır. Öte yandan gemilerin cebri satışlarında paylaşırma kuralları ile oluşturulacak sıra cetveli bakımından, İİK m. 206’ya atıf yapan İİK m. 140/2 ve 3 hükümlerini yerine, İİK m. 144/a/1’e göre TTK’nın 1389 ilâ 1397 hükümleri uygulanır. Bu sebeple İİK m. 100 ve 101’deki hacze iştirak usulü, gemiler bakımından uygulama alanı bulmaz. Bu kapsamda TTK m. 1370/3 hükmünde hacze iştirak bakımından özel düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre, ihtiyati haczin devamı için açılan davanın sonunda, teminatın alacaklıya ödenmesine karar verilse bile, teminat olarak yatırılan para icra veznesinden çekilene kadar diğer deniz alacaklıları, TTK’nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısım hükümlerine göre hacze katılabilir. Bununla birlikte, alacaklı tarafından teminat yatırılmaması halinde hacze iştirak bakımından nasıl bir yol izleneceği hükme

bağlanmamıştır. Kanaatimizce her ne kadar hüküm lafzen değerlendirildiğinde, hükmün uygulama alanının sadece gemi değerinin nakden depo edilmesi ile sınırlı olduğu anlaşılmakta ise de, gemi haczine iştirak bakımından bütünlük sağlanması açısından, hükmü, gemilerin hacze konu edildiği (geminin cebri icra yoluyla satılması hali de dâhil) tüm haller bakımından uygulamak uygun olur.

Deniz alacağının takibinin güvence altına alındığı, alacaklının yeterli teminat elde ettiği durumlarda, kural olarak, üzerinde deniz alacağı doğan geminin ya da kardeş geminin ihtiyaten haczi mümkün değildir. Bununla birlikte TTK m. 1375 hükmünde toplam teminat miktarının, geminin değerini aşmaması şartıyla, ilk teminatın tür veya miktarı yetersiz olması ya da ilk teminatı vermiş olan kişinin, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmez veya yerine getirmekten âciz olması veya ihtiyaten haczedilen gemi veya ilk teminatın; makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla yahut alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest bırakılmış olması hallerinde, üzerinde deniz alacağı doğan geminin yeniden ihtiyati haczi mümkün kılınmıştır. Bunun gibi, aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi, daha önce verilmiş olan teminatın tür veya miktarı yetersizse veya TTK m. 1375/1(a) veya (c) bentleri uygulama alanı buluyorsa ihtiyaten haczedilebilir. Öte yandan geminin hukuka aykırı yollarla serbest bırakılması halinde, yeniden ihtiyati haczi yoluna başvurulabilmesine engel yoktur. Kanaatimizce kulüp teminat mektubu alacaklı tarafından kabul edilmedikçe TTK m. 1375 anlamında teminat teşkil etmez. Zira Türkiye’de borçlu aleyhine karar verilse dahi tek başına bu karar ile, banka teminat mektuplarında olduğu şekilde, P&I Kulübü deniz alacağını ödemeye zorlanamaz.

Borçlunun hukuki dinlenilme hakkının temini için, verilen ihtiyati haciz kararına karşı itiraz; durum ve şartların değişmesi ihtiyati haczin icrasının devamını haksız hale getiriyorsa, borçlu ile menfaati ihlal edilen üçüncü kişilerin ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi veya kaldırılmasını talep edebilmesi ve nihayet teminat karşılığı geminin serbest bırakılması gibi ihtiyati hacze karşı koyma yolları kabul edilmektedir.

İhtiyati hacze itiraz yolu kanunda düzenlenmiş olmakla birlikte, bunun hukuki niteliği açıkça ortaya konulmamıştır. Kanaatimizce itiraz bir dava olmayıp, icra hukukuna özgü bir hukuki çare, başvuru yoludur.

Gemilerin ihtiyati haczinde yetki, kesin yetki olarak düzenlendiği için, borçlu ve menfaati ihlal edilen üçüncü kişi mahkemenin yetkisine itiraz edebilir. Bizce İİK m. 265 hükmündeki “ihtiyatî haczin dayandığı sebeplere” yönelik itirazı, “ihtiyati haczin şartlarına” itiraz olarak anlamak gerekir. Zira ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için ihtiyati haciz sebepleri yanında, bu sebepleri de bünyesinde barındıran ihtiyati hacze ilişkin şartların gerçekleşmesi gerekir. Bu kapsamda TTK m. 1369 hükmündeki şartların gerçekleşmediği hususu da itiraz sebebi olarak ileri sürülebilir. Tarafların itirazı üzerine mahkemece takdir edilecek (artırılan, azaltılan, türü değiştirilen veya iptal edilen) teminata karşı itiraz mümkündür. Bu konuda karar vermeye yetkili mahkemeye ilişkin TTK m. 1363/2 ve 4 hükmü ile TTK m. 1358/2’nin çatıştığı görülmektedir. Kanaatimizce burada TTK m. 1358/2 hükmüne üstünlük tanınması gerekir. Öte yandan kanaatimizce borçlu ya da üçüncü kişilerin istihkak iddiasını, itiraz şeklinde doğrudan TTK m. 1358/2 hükmü çerçevesinde yetkili mahkemeye ileri sürmeleri gerekmektedir. Nitekim gemiye ilişkin istihkak iddiaları, uygulamada hemen daima ihtiyati hacze itiraz şeklinde ileri sürülmektedir. Yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye, esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme, esas hakkında Türkiye’de dava açılmışsa, bu mahkeme, esas hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme yetkilidir. Gemilerin ihtiyati haczinde itiraz süresi, usulü ve itirazın incelenmesi bakımından İİK m. 265 hükmü uygulama alanı bulur. Bununla birlikte TTK m. 1363/2 ve 4 hükmü çerçevesinde teminata her zaman itiraz edilebilir. Yine burada ihtiyati haciz şartlarının ne zaman mevcut olması gerektiği konusunda TTK m. 1369 hükmü esas alınmalıdır.

Her ne kadar kanunda açıklık olmasa da, durum ve şartların değişikliği nedeniyle de ihtiyati hacze itiraz imkânı tanınmalıdır. Zira ihtiyati haciz koruması, ancak bunda alacaklının hukuken meşru bir koruma ihtiyacı olması halinde ve şartlarını sürdürdüğü

süre ayakta kalmalıdır. Nitekim TTK m. 1358/2 hükmünde bu konuda yetkili mahkemeye ilişkin düzenleme yapılarak bunun önü kısmen de olsa açılmıştır. Kanaatimizce gemilerin ihtiyati haczi bakımından bu konuda sadece yetkiye ilişkin düzenleme yapıldığından, ihtiyati tedbirlere ilişkin HMK m. 396 hükmünün, niteliğine uygun düştüğü ölçüde, durum ve şartların değiştiği gerekçesiyle ileri sürülen taleplere ilişkin yargılama bakımından da uygulanmasında bir engel yoktur. Buradaki değişen durum ve şartlar kavramını, gemiyi konu alan ihtiyati haczin devamını haksız hale getiren vakıalar olarak anlamak gerekir. Her ne kadar TTK m. 1369 hükmünde malik olma şartı, “ihtiyati haczin icrası sırasında” aranmışsa da, hükümde öngörülen şartın, ihtiyati haczin devamı sırasında ortadan kalkması halinde, iyiniyetli üçüncü kişiye karşı geminin ihtiyaten haczine devam edilebilmesi mümkün olmamalıdır.

Diğer yandan teminat karşılığı geminin serbest bırakılması da mümkündür. Kanun koyucu geminin teminat üzerine serbest bırakılmasını iki ihtimalde düzenlemiştir. Bunlardan birincisi, gemi değerinin depo edilmesi yoluyla geminin serbest bırakılmasıdır (TTK m. 1370). Esasen burada gemi üzerindeki ihtiyati haciz teknik anlamda kaldırılmamakta, gemi değeri üzerinden yatırılan teminat dikkate alınarak, gemi üzerinde ihtiyati haciz devam etmesine rağmen (TTK m. 1370/2), gemi serbest bırakılmaktadır. İkincisi ise, teminat karşılığında gemi üzerinde ihtiyati haczin kaldırılmasıdır (TTK m. 1371). Bu ihtimalde gemi üzerindeki geçici hukuki koruma tümüyle sona ermekte, ihtiyati haczin teminat üzerine konulmasına karar verilmektedir.

Gemilerin ihtiyati haczinde de genel ihtiyati hacze paralel olarak verilen ihtiyati haciz kararının kısa süre içerisinde tamamlanması öngörülmüştür. İhtiyati haciz kararının tamamlanmasında, ihtiyati haciz kararının verildiği aşamaya göre farklı ihtimaller gündeme gelir. Bu ihtimallerin, dava ve takipten önce, sonra ve ilamlı icra aşamasında ihtiyati haciz kararı verilmesine göre ayrı başlıklar altında ele alınması mümkündür. Gemilerin ihtiyati haczinde genel yaklaşım, gemi Türk karasularına gelmişken öncelikle ihtiyati haciz kararı alınıp, alacağın takibini güvence altına almak; akabinde esas hakkında takip ya da dava açmak yönündedir. Bu yaklaşımdan hareketle “deniz hukukunda cebri icra, gemilerin ihtiyati haczi ile başlar” denilebilir. Burada da

genel ihtiyati haciz hukukuna ilişkin esaslar uygulanacaksa da, TTK 1354 ve 1355 inci maddeleri uyarınca deniz alacakları hakkında verilen ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi, ihtiyati haczi tamamlayan işlem olarak başlatılan icra takibi hakkında yetkilidir. Aynı husus ihtiyati haciz kararı veren mahkeme bakımından da geçerlidir. Ancak bunun için taraflar arasında, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yapılmamış olması gerekir. Burada öngörülen yetki kuralı, seçimlik yetki kuralıdır.

Öte yandan TTK m. 1376 hükmü ile özel düzenleme yapılarak, İİK m. 264/1 ve 2’de öngörülen süreler, gemilerin ihtiyati haczinde bir ay olarak belirlenmiştir. Alacaklı bu süre içerisinde deniz alacağının niteliğine bağlı olarak genel haciz yoluyla takip, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip, iflas yoluyla takip ya da kambiyo senetlerine mahsus haciz veya iflas yoluyla takip yoluyla takip yapabilir. Dolayısıyla genel haciz yolundan farklı olarak alacaklının rehinli takip ile ihtiyati haczi tamamlayabilmesine herhangi bir engel bulunmamaktadır (İİK m. 153/a; TTK m. 1381). Ancak alacaklı haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapması halinde kanunî rehin hakkından feragat etmiş olur (TTK m. 1379). Gemiler niteliği itibariyle taşınır olduğundan (TTK m. 936), deniz alacaklısı tarafından rehinli takip yapılmak istendiğinde başlatılacak takip, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip olacaktır. Bununla birlikte, gemi ipoteği ile tersane sahibinin kanunî ipoteği bakımından başvurulacak takip yolu, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takiptir.

İhtiyati haczin dava yoluyla tamamlanması halinde, görevli mahkeme kural olarak TTK m. 5/2, c. 2’de öngörülen mahkemedir. Bununla birlikte, kanaatimizce kaptan dışındaki diğer gemi adamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında DİK’ten veya hizmet sözleşmesinden doğan davalar bakımından görevli mahkeme iş mahkemeleri olmalıdır. Bunun gibi, TKHK’nın 83/2 hükmü çerçevesinde taraflardan birinin tüketici olduğu hallerde açılacak davalar bakımından tüketici mahkemeleri görevli olmalıdır.

Deniz alacağına ilişkin takip başlatılmasından ya da dava açılmasından sonra bu alacak için gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı alınması sonrasında, aynı alacak için

yeniden takip başlatılması ya da (icra takibinde itirazın bertaraf edilmesine ilişkin dava dışında) dava açılmasına gerek ve olanak yoktur.

Deniz alacağının esasına ilişkin dava açılmadan önce ya da dava sırasında gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmişse, o dava sonucunda verilecek kararın icrası bakımından İİK m. 264/3 hükmündeki bir aylık süreye uyulması zorunludur. Deniz alacağı ve bu alacağı güvence altına alan rehin hakkı, ilam veya ilam niteliğindeki belgelerde tespit edilmişse ya da hapis hakkına konu alacağın rehinle birlikte mahkeme ilamına bağlanması halinde, bu alacağın takibini güvenceye alan ihtiyati haciz sonrasında deniz alacaklısının bir ay içerisinde ilamlı icra takibi yapması gerekir.

KAYNAKÇA

Acar, Serdar

Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity, 1. Bası, İstanbul 2008

Ademuni-Odeke

Bareboat Charter Registration, Kluwer Law International 1998

Akçura Karaman, Tuba

“Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with Reference to Turkish Swiss German and US Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, 42, (2011), s. 125 – 158

Akçura Karaman, Tuba

Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği), 1. Bası, İstanbul 2019

Akın, Güler / Akın, Mustafa

“İhtiyati Haciz Nedeniyle Alınan Teminatın İadesi”, **İBD**, C. 90, S. 5, Eylül Ekim 2016, s. 45 – 60

Akıncı, Sami

“Gemi Mülkiyeti”, **İÜHF**, 1958, C. 23, S. 3-4, s. 291-368

Akıncı, Sami

Türk Hukukunda Gemi İpoteği, 1. Bası, Ankara 1958

- Akil, Cenk “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Çekişmeli Yargıya İlişkin Kesin Yetki Halleri”, **MİHDER**, 2012/2, S. 22, s. 105 - 160
- Akipek, Jale / Akıntürk, Turgut / Ateş, Derya **Eşya Hukuku**, İstanbul 2018
- Akkan Mine “Güncel Yargıtay Kararları Işığında Mahkemelerin Görevi”, **Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2014/3, Medeni Usûl ve İcra-İflas Hukukçuları Toplantısı-XI, Özel Sayı, s. 39-88
- Akkan, Mine “Medeni Usul Hukukunda Etkin Hukuki Koruma”, **MİHDER**, S. 6, 2007/1, s. 29-68
- Akkaya, Tolga “Medeni Usûl Hukukunda İradi Taraf Değişikliği (HMK m. 124)”, **DEÜHFD, Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez’e Armağan**, C. I, İzmir 2015, s. 897-941
- Aksoy, Sami “Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki” **BATİDER**, 2018, C. XXXIV, S. 1, s. 95-133
- Aksoy, Sami “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir

Eleştiri”, **BATİDER**, C. XXXIV, S.3, Haziran 2018, s. 315-321

Akyazan, Sıtkı

İhtiyati Hacizler ve Hacze İştirak Dereceleri, Kurtuluş Matbaası, İstanbul 1958

Alangoya, Yavuz

“Bir Karar Dolayısıyla HUMK m. 9/I deki Mahkemenin Yetkisi Hakkında”, **İBD** 1999/7-8-9, s. 641-646

Albayrak, Hakan

Medeni Usul ve İcra İflas Hukukunda Yaklaşık İspat, 1. Bası, Ankara 2013

Algantürk Light, Didem

“1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **DHD Y. 9, S. 1-4**, Şubat 2008, s. 35-48

Algantürk, Didem

Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity Insurance, 2. Bası, İstanbul 2006

Algantürk, Didem

“1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme”, **AÜHFD**, C. VI, S. 1-4 (2002), s. 391 – 399

Alp Tahir

“Üst Mahkemelerin Kuruluş ve Yargılama Usûlleri Hakkında Bir Öneri”, **Ankara Barosu Dergisi** 1992/1, s. 26-39

Andrews, N. H.

“Mareva Relief Cannot Stand Alone: Further Judicial Reflections upon the Siskina Doctrine”, **The Cambridge Law Journal** , Mar., 1996, Vol. 55, No. 1 (Mar., 1996), s. 12-14

Ansay, Sabri Şakir

Hukuk İcra ve İflas Usulleri, 5. Bası, Ankara 1960

Antalya, Gökhan

“Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması” **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, E: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 143 - 152

Arda Biczaz, Fatma

Türk İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, 1. Bası, İstanbul 2017

Arıkoğlu, Enver

“Montrö Konvansiyonu Uyarınca Pek Yakın Savaş Tehlikesi Durumunda Türkiye’nin Yetkileri”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2017, C. 37, S. 1, s. 185-201

Arkan, Sabih

Ticari İşletme Hukuku, 28. Bası, Ankara 2022

Arslan, Ramazan / Yılmaz, Ejder / **Medeni Usul Hukuku**, 7. Bası, Ankara
Taşpınar Ayvaz, Sema / Hanağası, 2021
Emel

Arslan, Ramazan / Yılmaz, Ejder / **İcra ve İflâs Hukuku**, Güncellenmiş 8.
Taşpınar Ayvaz, Sema / Hanağası, Baskı, Ankara 2022
Emel

Aşık, İbrahim “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre
Yetki Sözleşmeleri”, **TBB Dergisi**, 2011
(97), s.11-48

Atalay, Oğuz “Delil Kavramı Üzerine”, **Halûk
Konuralp’e Armağan**, C. I, Ankara 2009,
s. 129-138

Atalay, Oğuz **Medeni Usul Hukukunda Menfi
Vakıaların İspatı**, İzmir 2001

Atalay, Oğuz **Anonim Şirketlerin İflası**, 1. Bası, İzmir
1996

Atalı, Murat / Ermenek, İbrahim / **Medeni Usul Hukuku**, 5. Bası, Ankara
Erdoğan, Ersin 2022

Atalı, Murat / Ermenek, İbrahim / **İcra ve İflâs Hukuku**, 6. Baskı, Ankara
Erdoğan, Ersin 2022

Atamer, Kerim

“Gemilerin İhtiyati Haczinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23 f.4 ve m. 92’nin tarihsel kökleriyle Deniz Takip Hukuku’ndaki anlamları üstüne)”, **İÜHFM**, C. LV, S. 3, 1997, s. 279 – 340

Atamer, Kerim

Deniz Ticareti Hukuku C. IV, Deniz İcra Hukuku, 2. Bası, İstanbul 2019

Atamer, Kerim

“Gemilerin İhtiyati Haczinde Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar”, **DHD**, Y.2, S. 1, 1997, s.79-85

Atamer, Kerim

Deniz Ticareti Hukuku, C. I, 1. Bası, İstanbul 2017

Atamer, Kerim

“Şirketler Topluluğu Hükümlerinin, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku’na Yansımaları”, **Karşılaştırmalı Şirketler Topluluğu Hukuku** - 80. Yaş Gününde Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Saygı Konferansı, İstanbul 8/2018, s. 151-169

Atamer, Kerim

Deniz Ticareti Hukuku, C. II, Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Bası, İstanbul 2018

Atamer, Kerim

“Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra”, **XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay**

Kararları Sempozyumu, Ankara 1997, s. 205-254

Atamer, Kerim

Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006

Atamer, Kerim

“Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”ye Yanıt”, **BATİDER**, C. XXXIV, S. 3, Eylül 2018, s. 315-321

Atamer, Kerim

“1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, İstanbul 2007, s 807-890

Atamer, Kerim

Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, 1. Bası, İstanbul 2012

Atamer, Kerim

“Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 6 Mayıs 1998 Tarihli Kararı Hakkında Düşünceler, **DHD**, 1998, Y. 3, S. 1-2, s. 89 – 93

Atamer, Kerim

“Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu”, **İş Dünyası ve Hukuk Prof. Dr. Tankut Centel’e Armağan**, İstanbul 2011, s. 405-485

- Atamer, Kerim “Sources of Roman Maritime Law in the Digest”, **BATİDER** 2010, C. XXVI, S. 4, s. 63-132.
- Atamer, Kerim / Damar, Duygu “The CMI/IACS Initiative to Unify Rules on the Liability of Classification Societies”, **Uğur Alacakaptan’a Armağan**, Cilt: 2, İstanbul 2008, s. 71-85
- Atamer, Kerim /Süzel, Cüneyt **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, Cilt I, 1. Bası, İstanbul 2013
- Aybay, Atilla /Aybay, Aydın / Aybay, Gündüz /Aybay, Rona **Deniz Hukuku-Hukuka Giriş Borçlar Hukuku Deniz Ticaret Hukuku Uluslararası Deniz Hukuku Deniz İş Hukuku**, Editör Gündüz Aybay, İstanbul 1998
- Aybay, Gündüz **Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul 2000
- Aybay, Gündüz **Türk Boğazları, Yapılan Yanlışlıklar Tüzük (Türkçe – İngilizce), Uygulama Esasları**, İstanbul 2000
- Aybay, Gündüz **Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme, Montrö Sözleşmesi, Türk**

Boğazları Tüzüğü (Yeni) Metinleri,
İstanbul 1998

Aybay, Rona

“Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar”, Prof. Dr. Durmuş Tezcan’a Armağan, **DEÜHFD**, C.21, Özel S., 2019, s. 2729-2742

Aydoğan, Özman

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1984

Baatz Yvonne

Maritime Law, 5. Bası, Informa 2020

Bahadır, Uğur

Türk Milletlerarası Usul Hukukunda Gemi Haczi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007

Barlas Duyar, Nuray

“Yola Hazır Gemilerin İhtiyatı Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi”, **İBD** 61(1987) 4-5, s. 328-339

Basedow, Jürgen / Wurmnest, Wolfgang

Third-Party Liability of Classification Societies, A Comparative Perspective, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer 2005

Başar, Cemal

“Kamu İcra Hukukunun Anayasal Temelleri”, **DEÜHFD**, C. 16, Prof. Dr.

Hakan Pekcanıtez'e Armağan Özel Sayı
2014, (Basım Yılı: 2015), s.4567-4611

Başoğlu, Gizem

İcra ve İflas Hukukunda Tatil ve Talik Halleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013

Başözen, Ahmet

İlk görünüş İspatı, 1. Bası, Ankara 2010

Başözen, Ahmet

“Güncel Yargıtay Kararları Işığında İhtiyati Tedbirlerde “Yaklaşık İspat” ve “İhtimal” Kavramı”, **DEÜHFD**, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 653-694 (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez'e Armağan, s. 653-694

Battal, Ahmet

“Şirketler Topluluğunda Güvenden Doğan Sorumluluk”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012, s. 245-254

Baughen, Simon

Shipping Law, Informa 2019

Baykal, F. Hakan

“İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. V, No. 1-4, 2000, s. 601-714

- Beckwith, S. “Res Judicata and Foreign Judgments: The Indian Grace”, **International and Comparative Law Quarterly**, 43(1), 1994, s. 185-193
- Bektaşoğlu, Dilek “Türk Boğazları’ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?”, **DHD**, C. V, No: 1-4, 2000, s. 199-214
- Belgesay, Mustafa Reşit **Teorik ve Pratik Adliye Hukuku, C. II**, 1. Bası, İstanbul 1945
- Berkin, Necmettin **İhtiyati Haciz**, İstanbul 1962
- Berkin, Necmettin “Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunun Vazife Hükümleri ve Tatbikatı” **İUHFM**, 1952, C. XVIII, S. 1-2, s. 188-214
- Berkin, Necmettin **Tatbikatçılara İflas Hukuku Rehberi**, 1. Bası, İstanbul 1980
- Berkin, Necmettin **İcra Hukuku Dersleri**, 2. Bası, İstanbul 1969
- Berlingieri, Francesco **Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. I, A Commentary on the 1952 Arrest Convention**, 6. Bası, Londra 2017

Berlingieri, Francesco

The Travaux Préparatoires of the International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision Between Vessels 23 September 1910 And of The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 10 May 1952, Comité Maritime International (<https://comitemaritime.org/publications-documents/travaux-preparatoires/>)

Berlingieri, Francesco

Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. II, A Commentary on the 1999 Arrest Convention, 6. BasI, Londra 2017

Berlingieri, Francesco

“The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 - An Analysis of its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires,” **CMI Yearbook 1996**, I (Antwerp)

Berlingieri, Francesco

“The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages”, **LMCLQ**, London 1995, s. 57-76

Berlingieri, Francesco

Berlingieri on Arrest of Ships, 5. BasI, Londra 2011

- Berlingieri, Francesco **International Maritime Conventions Volume II: Navigation, Securities, Limitation of Liability**, Londra 2014
- Berlingieri, Francesco **International Maritime Conventions (C. II): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction (Maritime and Transport Law Library)**, Informa Law from Routledge; 1. Basım (13 Ekim 2014)
- Berlingieri, Francesco “Essays on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships: Unification of Substantive Law on Maritime Liens: the 1926 and 1967 Brussels Conventions”, **International Maritime Committee**, 1984, s. 15-23
- Berlingieri, Giorgio “Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir mi?”, **İBM**, 1938
- Bolayır, Nur “Yeni HMK’ya Göre Yetki Sözleşmeleri”, **İBD**, Yıl 2011, Cilt 85, Sayı:5, s.134-162
- Bouchez, Leo J. “The Nature and Scope of State Immunity from Jurisdiction and Execution” **Netherlands Yearbook of International Law**, X 1979, s. 3-33
- Bozkurt, Bahar **Asliye Ticaret Mahkemelerinin Görev Alanı**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal

- Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış
Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2019
- Börü, Levent **Dava Konusunun Devri**, 1. Bası, Ankara
2012
- Börü, Levent “Tarafta (İradi) Değişim (HMK m. 124)”,
Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi,
Prof. Dr. Ejder Yılmaz’a Armağan, C. I,
Ankara 2014, s. 587-629
- Brandon, Michael “Sovereign Immunity of Government –
Owned Corporations and Ships” **Cornell
Law Quarterly** 39, no.3 (1953-1954), s.
425-462
- Bundock, Michael **Shipping Law Handbook**, 6. Bası, Londra
2018
- Burucuoğlu, Göktuğ **Kulüp Sigortası (P&I) Çerçevesinde
Eşyanın Zıyaı veya Hasarı Halinde
Teminat Kapsamı**, 1. Bası, İstanbul 2021
- Cansel, Erol **Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı**,
Ankara 1961
- Chistopher, Hill **Arrest of Ships in England and Wales**,
Edt. Christopher Hill/Kay Soehring /
Tameyuki Hosoi / Christie Helmer, LLPL
1985

Christodoulou, Dimitrios

The Single Ship Company the Legal Consequences From its Use and the Protection of its Creditors, Athens 2000

Çağ, Tahir

“Ticaret Kanunu’muzun 822. Maddesinin 2. Fıkrasının 2. Bendi Mülga Mıdır?”, **VI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, 1989, s. 287-330

Çağ, Tahir / Kender, Rayegan

Deniz Ticareti Hukuku C. I, 15. Baskı
İstanbul 2009

Çağ, Tahir / Kender, Rayegan

Deniz Ticareti Hukuku C. III, 4. Bası,
İstanbul 2005

Çakalır, Yalçın

Römorkaj Sözleşmesi, Banka ve Ticaret
Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1985

Çakalır, Yalçın

“Harp Gemilerinin Durumu”, Ticaret
Hukuku ve Yargıtay Kararları
Sempozyumu, **Banka ve Ticaret Hukuku
Araştırma Enstitüsü**, Ağustos 1987, s. 31-
86

Çelik, F. Edip

Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap,
İstanbul 1987

Çelik, Hüseyin Nail

Yargıtay Örnek Kararları ile Açıklamalı Hukuk Davalarında Görev ve Yetki Sorunu, 1. Bası, Ankara 2005

Çelikel, Aysel / Erdem, Bahadır

Milletlerarası Özel Hukuk, 17. Bası, İstanbul 2021

Çetiner, Bilgehan

Hapis Hakkı, 1. Bası, İstanbul 2010

Çetingil, Ergon

Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi, 1. Bası, İstanbul 1972

Çetingil, Ergon

“Deniz Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Dayanan Takiplerle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, **DHD**, 1996/3-4, s. 47-49

Çetingil, Ergon / Kender, Rayegan / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine

“TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **DHD**, Özel Sayı, 2006, s. 259-302

Damar, Duygu

Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi

Değirmenci, N. Kula

"Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama

Alanı: Türkiye'nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Public and Private International Law Bulletin**, C. 41, S. 1, Haziran 2021, s. 63-97

Değirmenci, Nil Kula

Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu, 1. Bası, İzmir 2015

Demir, İsmail

"Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı" **BATİDER**, Eylül 2017, C. 33, S. 3, s. 41-98

Demir, İsmail

1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, 1. Bası, Ankara 2010

Demir, İsmail

"Montrö Sözleşmesinin Feshi", **TBB Dergisi** 2018, s. 327-358

Demir, İsmail

"Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi", **BATİDER**, C. 31, S. 1, s. 109-160

Demirkıran, Murat

"Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E:

- 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı”,
Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 446-467
- Deren Yıldırım, Nevhis “Medeni Usul Hukuku’nun Evrenselleşmesi Yolunda İhtiyati Tedbir Alanında Yabancı Hukukun Etkisi”, Çev. Hamide Özden Özkaya, **Prof. Dr. Ergun Önen’e Armağan**, İstanbul 2003, s. 305-317
- Deynekli, Adnan “Sıra Cetveli İle İlgili Sorunlar”, **Bankacılar Dergisi**, Sayı 67, 2008, s. 28 – 69
- Deynekli, Adnan / Saldırım, Mustafa **Öğreti ve Uygulamada İhtiyati Haciz**, 6098 Sayılı TBK ve 6100 Sayılı HMK İşlenmiş 3. Bası, Ankara 2011
- Dişel, Buse **Dava Takip Yetkisi**, 1. Bası, İzmir 2020
- Dockray, Martin **Anton Piller Orders**, 1. Bası, Londra 1992
- Doğan, Vahit “Türk Hukukunda Yabancı Derdestliğin Nazara Alınması”, **Ergin Nomer’e Armağan**, C. 22, 2002/2, s. 121-147
- Doğru, Sami “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş” **DEÜHFD**, C. 15, S. 2, 2013 (Basım Yılı: 2014), s.123-169

Doğrucu, Muhittin

Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997

Dural, Mustafa / Öğüz, Tufan

Türk Özel Hukuku C. II Kişiler Hukuku, 22. Baskı, İstanbul 2021

Duran, Osman

Medeni Usul Hukukunda Taleple Bağlılık İlkesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2020

Duyar, Nuray

Türk Hukuk Sisteminde Gemilerin İhtiyati Haczinin Sınırlandırılması, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1984

Dyoulgerov, Milen

“Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community” **The International Journal of Marine and Coastal Law**, C. 14 No.1, Kluwer Law International, 1999, s. 57-100

Ekmekçi, Ömer / Özekes, Muhammet / Atalı, Murat / Seven, Vural

Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk, s. 2. Baskı, İstanbul 2019

Ekşi, Nuray

Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, 2. Bası, İstanbul 2004

Ekşi, Nuray

“Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin

Yedinci Kısımının Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, **Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan**, İstanbul 2006, s. 125-184

Ekşi, Nuray

“Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 201-210

Ekşi, Nuray

“Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2017, C. 37, S. 1, s. 125-184

Ekşi, Nuray

Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, 2. Bası, İstanbul 2000

Ekşi, Nuray

Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi, 1. Bası, İstanbul 2006

Erbaş Açikel, Aslıhan

Gemi İnşa Sözleşmesi, 1. Bası, İstanbul 2013

Erdönmez Güray

“Muamele Merkezinin Değiştirilmesinin İflâsın Ertelenmesi Talebini İnceleyen Mahkemenin Yetkisine Etkisi”, **Prof. Dr. Ejder Yılmaz’a Armağan**, Ankara 2014, C. I, s. 867-886

Erdönmez, Güray

“Hukuk Muhakemeleri Kanuna Göre Delillerin Gösterilmesi ve İbrazı”, **İBD**, C. 87, S. 2013/5, s. 15-53

Erdönmez, Güray

“Adi ve Resmi Senette Sahtelik İddiasının Hukuk Davalarına ve İcra Takiplerine Etkisi”, **TBB Dergisi**, 2016/123, s. 147-208

Eren, Fikret

Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 27. Bası, Ankara 2022

Erensoy, Nebil

“6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında ve Yargıtay İçtihatları Doğrultusunda İhtiyati Haciz ve Gemilerin Seferden Men Edilmesi”, **SeaNews Dergisi**, 2019, s. 50-51

Eriş, Gönen

“Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında “Rehin Tesisi ve İlamlı İcra” Uygulamasına Dair”, **DHD**, 1197, Y. 2, S. 4, s. 15-19

Erişir, Evrim

Geçici Hukuki Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri, İstanbul 2013

Erkan, Ahmet Bahadır

“Tahkim Lehine Hükmedilen Dava Açmama Emirleri (Anti-Suit Injunctions)”, **Tahkim Yargılaması Birinci Bölüm, Tahkim Okulu Panelleri Serisi C. II**, s. 281-314.

Ersözlü, Cent Murat

Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu, İstanbul 2000

Ertan, Kerem

“Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Bazı Maddeleri Hakkında Yazılı Görüş”, **DHD**, Özel Sayı, 2006, s. 409-415

Ertan, Şükran Seçil

1976 LLMC Hükümlerine göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010

Esen, Emre

“Türk Hukukunda Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Münhasır Yetki Kavramı”, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni** 2002/2, s. 183-206

- Fernández, Jonatan Echebarria **Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts for the Carriage of Goods by Sea Limitations on Party Autonomy**, Informa 2021
- Frawley, Nigel H. “A Brief History”, **The CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations**
(<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawleye.pdf>)
- Gaskell N. / Shaw R. “The Arrest Convention 1999” [1999] **LMCLQ**, s. 470 – 490
- Gee, Steven **Mareva Injunctions and Anton Piller Relief**, 2. Bası, London 1990
- Gee, Steven **Commercial Injunctions**, 5. Bası, London 2004
- George, Mary “Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention”, **Ocean Development & International Law**, 33:189–205, 2002
- Giray, Faruk Kerem “Forum Shopping - Forum Non Conveniens Kavramları ile Anti-Suit Injunction Kararlarının Türk Milletlerarası Usul

Hukukundaki Görünümleri”, **Adaletle Yönelmiş Bir Toplumsal Düzen Olarak Hukuk: Prof. Dr. Yasemin Işıқтаç Armağanı**, İstanbul 2020, s. 869 - 890

Gölcüklü, İlyas

Milletlerarası Tahkimde Dava Açma Yasakları, İstanbul 2018

Görgün, L. Şanal / Börü, Levent / **Medeni Usul Hukuku**, 9. Bası, Ankara Toraman, Barış / Kodakoğlu, 2020 Mehmet

Grant Gilmore / Charles L. Black, Jr. **The Law of Admiralty**, Foundation Press, 1975

Günay, Barış “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, **BATİDER**, C. 27, S. 4 Aralık 2011, s. 51-68

Gündüz, Aslan

Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, İstanbul 1998

Gündüz, Aslan

Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk, 1. Bası, İstanbul 1984

- Gündüz, Aslan “Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün Müdür?”, **MHB**, C. 4, S. 1, 1984, s. 1-21
- Günel, Cahit **Taşınmaz Rehninin Kapsamı Çerçevesinde Eklentinin Hukuki Durumu**, İstanbul 2013
- Gürdoğan, Burhan **Medeni Usul Hukukunda Kesin Hüküm İtirazı**, Ankara 1960
- Hartley, Trevor “Comity and the Use of Antisuit Injunctions in International Litigation”, **The American Journal of Comparative Law**, C. 35, No. 3, s. 487-511
- Hasırcı, Hakan **İflasın Takiplere Etkisi**, 1. Bası, Ankara 2021
- Hatemi, Hüseyin / Serozan, Rona / Arpacı, Abdülkadir **Eşya Hukuku**, İstanbul 1991
- Hazelwood, Steven / Semark, David **P&I Clubs Law and Practice**, 4. Bası, Informa Law From Routledge, 2010
- Hızır, Serdar “Gemi Alacaklısı Hakkının Bahsettiği Bir İmkan Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü”, **BATİDER**, Aralık 2006, C. 23 S. 4, s. 357-403

- Hill, Christopher **Maritime Law, Lloyd's Practical Shipping Guides**, 6. Bası, London Hong Kong 2003
- Hoyle, S. W. Mark **Freezing and Search Orders**, 4. Bası, London 2006
- Hoyle, S. W. Mark **The Mareva Injunction and Related Orders**, 3. Bası, London Hong Kong 1997
- Isikova, Nadiya **The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999 International and Ukrainian Perspectives**, Ukraine 2012
- İzveren, Adil / Franko, Nisim / Çalık, Ahmet **Deniz Ticaret Hukuku**, 3. Bası, Ankara 1994
- Jackson, David C. **Enforcement of Maritime Claim**, 4. Bası 2005
- Jackson, David, C. "International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993" **LMCLQ** 1994, s. 12-15
- Jeffrey, Alexander Gordon **The Nature of Actio in Rem**, Durban 1986
- Kaçak, Nazif **Açıklamalı - İctihatlı Son Değişikliklerle İhtiyati Haciz**, İstanbul 2005

Kahraman, Ayfer

Geminin Haczi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ekim 2019

Kalpsüz, Turgut

Deniz Ticareti Hukuku C. I, Ankara 1971

Kalpsüz, Turgut

“Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Ankara 2006, s. 59-104

Kalpsüz, Turgut

“Türk Loydu”, **Gemi Mecmuası** 1965, S. 19, s. 13-28

Kaner, İnci

“Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 2012, C. 18, S. 2, s. 487-490

Kaner, İnci

Deniz Ticareti Hukuku I-II, 4. Baskı, İstanbul 2021

Kapancı, Berk

“Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkının Yapı Alacaklısı İpoteği ve Hapis Hakkı ile İlişkisi”, **2020 Sonrasında Deniz Ticareti Hukuku ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar**, İstanbul 2021, s. 353-428

- Kar, Bektaş **Deniz İş Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Ankara 2021
- Karademir Aydemir, Dilek **Medeni Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisi**, 2. Bası, İstanbul 2019
- Karaman, Mahmut / Bektaşoğlu Sanlı, Dilek / Ünsal Aksakal, Serra /Demir, Ercan / Kurt, Fatma “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler”, **DHD**, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 369-384
- Karan, Hakan “Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Perdesinin Kaldırılması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, XXIII, 2009, s. 121-231
- Kaya, Arslan **Türk Ticaret Kanunu Şerhi – Ticari İşletme, Acentelik**, Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul 2016
- Kayıhan, Şaban **Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)**, “Onbeş Adet Çözümlü Olaylar Eki ile”, 1. Bası, İstanbul 2020
- Kazmaz, Büşra “Karar İncelemesi - Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun 10. Maddesi Uyarınca Sözleşmenin İfa Yerinin Tespiti”,

- DEÜHFD** 2014, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan, C. II, s. 1935-1950
- Kender, Rayegan **Denizde Kurtarma Yardım**, 1. Bası, İstanbul 1962
- Kender, Rayegan "Çatma Hukukunda Harp Gemileri", **BATİDER** 1986, XIII/3-4, s. 111-142
- Kender, Rayegan "Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalara İlişkin Hukuk Davalarında Görev ve Yargı Yetkisi", **V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, 1988, s. 141-157
- Kender, Rayegân / Çetingil, Ergon **Deniz Ticareti Hukuku (Takip ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler**, Gözden Geçirilmiş 12. Bası, İstanbul 2010
- Kıyak, Emre **Türk Hukuk Muhakemesinde Davanın Açılmasının Usul Hukukuna İlişkin Sonuçları**, Erzincan 2013
- Koh, Tommy T. B. "The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits And Archipelagoes Under The 1982 Convention On The Law Of The Sea" **Malaya Law Review** , December 1987, Vol. 29, No. 2 (December 1987), s. 163-199

- Konuralp, Cengiz Serhat “6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre İhtiyati Tedbirler”, **İÜHF** C. LXXI, S. 2, 2013, s. 225-274
- Koyuncu, Serdar **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, 1. Bası, İstanbul 2008
- Köme Akpulat, Ayşe **İş Mahkemelerinde Yargılama Özellikleri**, 1. Bası, İstanbul 2018
- Köprülü, Bülent /Kaneti, Selim **Sınırlı Aynî Haklar**, 2. Bası, İstanbul 1982-1983
- Kuran, Selami **Uluslararası Deniz Hukuku**, 8. Bası, İstanbul 2022
- Kuran, Selami “Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı”, **MHB**, C. 25, S. 1, 2005, s. 229-240
- Kurt Konca, Nesibe “Yabancı Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinden Kaynaklanan Davalarda Görevli Mahkemenin Belirlenmesi”, **DEÜHFD** 2015, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, Özel Sayı, C.XVI, s. 353-422

- Kuru, Baki **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku**, İstanbul 2016
- Kuru, Baki **İcra ve İflas Hukuku C. 3**, 3. Bası, Ankara 1993
- Kuru, Baki **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Ankara 2019
- Kuru, Baki **İcra ve İflas Hukuku El Kitabı**, 2. Bası, Ankara 2013, s. 1046
- Kuru, Baki **İcra ve İflas Hukuku C. 1**, Ankara 1993
- Kuru, Baki **Tespit Davaları**, 2. Bası, İstanbul 1988
- Kuru, Baki **Hukuk Muhakemeleri Usulü, C. I**, 6. Bası, İstanbul 2001
- Kuru, Baki / Aydın, Burak **Medeni Usul Hukuku El Kitabı, C.II**, 2. Baskı, Ankara 2021
- Kuru, Baki / Aydın, Burak **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 7. Baskı, Ankara 2022
- Kuru, Baki / Aydın, Burak **Medeni Usul Hukuku El Kitabı, C. I**, 2. Baskı, Ankara 2021

Kuru, Sevilay

“TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler”, **DHD**, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 385-408

Kuyucu Meriç, Gülfer

Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, 1. Bası, İstanbul 2017

Lee, Luke T.

“Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on The Law of the Sea”, **American Journal of International Law**, 1961, C. LV, No: 1, s. 77-96

Lynn, W. Robert

“A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships, 1999” **University of Miami Law Review**, Vol. 55 No. 3, Art. 15, s. 453-

Mandaraka-Sheppard, Aleka

Modern Maritime Law Volume 1: Jurisdiction and Risks, 3. Bası, Informa Law from Routledge 2013

Mandaraka-Sheppard, Aleka

Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities, 3. Bası, Informa Law from Routledge 2013

Mehmet Akif, Tutumlu

“İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz Yargılamasında Delil Toplanır mı?”,

- Terazi Hukuk Dergisi**, S. 20 Nisan/2008, s. 155-159
- Meeson, Nigel / Kimbell, John A **Admiralty Jurisdiction and Practice**, 5. Bası, 2017
- Misili, Sinan **Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları**, 1. Bası, İstanbul 2016
- Muşul, Timuçin **İcra ve İflas Hukuku, C. I**, 6. Bası, Ankara 2013
- Muşul, Timuçin **İcra ve İflas Hukuku, C. II**, 6. Bası, Ankara 2013
- Namlı, Mert **İcra Hukukunda Taşınmaz Malların Haczi ve Paraya Çevrilmesi**, 1. Bası, İstanbul 2019
- Necdet Can, Artüz **İhtiyati Haciz Kararına Karşı Borçluya Tanınan Hukuki Başvuru Yolları**, Bilgi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2022
- Nomer, Ergin “Devletler Hususi Hukukunda Milletlerarası Yetki Mefhumu”, **İÜHFM** 1974/XI/1-4, s. 393-426

- Nomer, Ergin **Devletler Hususi Hukuku**, Yenilenmiş 23. Bası, İstanbul 2021
- Nomer, Ergin **Milletlerarası Usul Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, İstanbul 2018
- Nomer, Ergin “Yetki Anlaşmaları ve Türk Uygulaması”, **Yargıtay Dergisi**, C. 24, S.3, Temmuz 1998, s. 258-265
- Nomer, Ergin “Devletlerin Kaza Muafiyeti”, **İUHFM** 1-4/1969, s. 471-495
- Nomer, Haluk Nami / Ergüne, Mehmet Serkan **Eşya Hukuku, Zilyetlik, Tapu Sicili, Mülkiyetin Genel Hükümleri, Taşınır Mülkiyeti, Rehin Hakları, Gözden Geçirilmiş, Genişletilmiş 8. Bası**, İstanbul 2020
- O’Connor, John G. **The Law Civil and Maritime: Quebec Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure**, Canada 2019
- Oğuzman, M. Kemal / Barlas, Nami **Medeni Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, 28. Bası, İstanbul 2022
- Oğuzman, M. Kemal / Öz, Turgut **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.I**, 20. Bası, İstanbul 2022

- Oğuzman, M. Kemal / Öz, Turgut **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. II,** 15. Bası, İstanbul 2020
- Oğuzman, M. Kemal / Seliçi, Özer / Oktay-Özdemir, Saibe **Kişiler Hukuku,** 19. Bası, İstanbul 2020
- Oğuzman, M. Kemal / Seliçi, Özer / Oktay-Özdemir, Saibe **Eşya Hukuku, Zilyetlik – Tapu Sicili, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat Mülkiyeti, Sınırlı Aynî Haklar,** Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 22. Baskı, İstanbul 2020
- Oğuzman, M. Kemal / Seliçi, Özer / Oktay – Özdemir, Saibe **Eşya Hukuku Kısaltılmış Ders Kitabı,** Mevzuata Uyarlanmış 2. Bası, İstanbul 2019
- Okay, Sami **Deniz Ticareti Hukuku I,** 3. Bası, İstanbul 1970
- Okutan Nilsson, Gül **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na Göre Şirketler Topluluğu Hukuku,** 1. Bası, İstanbul 2009
- Osborne, David / Bowtle, Graeme / Buss, Charles **Law of Ship Mortgages,** 2. Bası, Informa 2016
- Önen, Ergun “İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası”, **AÜHFD** 1980/1-4, s. 251-281

- Özçelik, Volkan “İhtiyati Haciz Talebinde Bulunan Alacaklının Teminat Gösterme Zorunluluğu”, **Uyuşmazlık Mahkemesi**, Yıl 6, Sayı 12, Aralık 2018, s. 563 - 584
- Özekes, Muhammet “Karar İncelemesi: Üzerinde İhtiyati Tedbir Bulunan Bir Gayrimenkulün Cebri İcra Yoluyla Satışı Sorunu”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Kemal Oğuzman’a Armağan, 2002/1, s. 527-539
- Özekes, Muhammet “İcra ve İflas Kanunu’nda İhtiyati Hacze İlişkin Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, **YÜHFD** 2004 I/2, s. 445-457
- Özekes, Muhammet “Zorunlu Arabuluculukta Geçici Hukuki Korumaların Durumu”, **İzmir Barosu Dergisi**, Ocak 2020, s. 253-284
- Özekes, Muhammet **Medeni Usul Hukukunda Hukuki Dinlenilme Hakkı**, 1. Bası, Ankara 2003
- Özekes, Muhammet / Erişir, Evrim “Konusu Para Alacağı Olan Geçici Hukuki Korumaların Karşılaştırılması ve Değerlendirilmesi”, **MİHDER**, 2006/3, S.5 s. 1235-1274

Özkurt, Ayşegül

Bankacılık Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, 2. Bası, İstanbul 2018

Öztan, Bilge

Kişiler Hukuku Gerçek Kişiler, 11. Bası, Ankara 2021

Öztekin, Selçuk / Memiş, Tekin

“Şirketler Hukuku ve İcra İflas Hukuku İlkeleri Karşısında Borçlu Şirket Alacaklılarının Hakim Ortağa Karşı Korunması”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, Erol: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 195-216

Pazarcı, Hüseyin

“Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri”, **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul 2004, s. 67-78

Pekcanıtez, Hakan

“Milletlerarası Tahkimde Geçici Hukuki Koruma Önlemleri”, **Milletlerarası Tahkim Semineri**, Ankara 2003, s. 115-152

Pekcanıtez, Hakan

“Medeni Usul Hukukunda Görev Kurallarının Zaman İtibariyle Uygulanması”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** 2005/2, s. 163-192

- Pekcanıtez, Hakan “Hukuki Dinlenilme Hakkı”, **Makaleler C. I**, 1. Bası, İstanbul 2016, s. 509-560
- Pekcanıtez, Hakan “Mukayeseli Hukukta Medeni Yargıda Verilen Kararlara Karşı Anayasa Şikayeti”, **Anayasa Yargısı -12**, C. XII, Ankara 1995, s. 257-287
- Pekcanıtez, Hakan “Medeni Yargıda Adil Yargılama”, **İzmir Barosu Dergisi** 1997/2, s. 35-55
- Pekcanıtez, Hakan **Yabancı Para Alacaklarının Tahsili**, Ankara 1998
- Pekcanıtez, Hakan / Atalay, Oğuz / Özkes, Muhammet **Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, 10. Bası, İstanbul 2022
- Pekcanıtez, Hakan / Atalay, Oğuz / Sungurtekin – Özkan, Meral / Özkes, Muhammet **İcra ve İflas Hukuku**, 11. Bası, Ankara 2013
- Pekcanıtez, Hakan / Atalay, Oğuz / Sungurtekin Özkan, Meral / Özkes, Muhammet **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 9. Bası, İstanbul 2022
- Pekcanıtez, Hakan / Özkes, Muhammet / Akkan, Mine / Taş Korkmaz, Hülya **Pekcanıtez Usul Hukuku C. III**, İstanbul 2017

- Pekcanitez, Hakan / Özekes, Muhammet / Akkan, Mine / Taş Korkmaz, Hülya **Pekcanitez Usul Hukuku, C. I**, 15. Bası, İstanbul 2017
- Peker, Barış **Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010
- Poroy, Reha / Tekinalp, Ünal / Çamoğlu, Ersin **Ortaklıklar Hukuku**, 1. Bası, İstanbul 1972
- Poroy, Reha / Yasaman, Hamdi **Ticari İşletme Hukuku**, Güncellenmiş 19. Baskı, İstanbul 2022
- Postacıoğlu, İlhan **İcra Hukuku Esasları**, 4. Bası, İstanbul 1982
- Postacıoğlu, İlhan “Dava Teorisi Üzerine Bazı Mülahazalar”, **Tahir Taner’e Armağan**, İstanbul 1956, s. 737-752
- Postacıoğlu, İlhan / Altay, Sümer **Medeni Usul Hukuku Dersleri**, Güncelleştirilmiş, Genişletilmiş 8. Bası, İstanbul 2020
- Prichard, M.J. / Yale, D.E.C. **Hale and Fleetwood on Admiralty Jurisdiction**, Selden Society, S. 108, London, 1992

- Raphael, Thomas “Do As You Would Be Done By? System-Transcendent Justification And Anti-Suit Injunctions”, **LMCLQ**, 2016, s. 256 – 275
- Ripert, Georges, (Çev. Bihterin Hotinli) “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları” **İÜHF**, Y. 1953, C. XIX, S. 1-2, s. 432-458
- Rogers, David N. “The Action in rem and “Mareva” Injunction: The Need for a Coherent Whole” **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 14, No. 4 Ekim 1983, s. 513-536
- Ruiz Abou –Nigm, Veronica **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford University Press, New York, 2011
- Sağlam, İpek “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bakış”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, Erol: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 153-162
- Saldırım, Mustafa “İhtiyati Haczin Kapsamına İlişkin Sorunlar”, **Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan**, Ankara 2010, s. 1885-1897

Samiotis, G. / Grekos, D. / “Legal Analysis of Government Ships’ Immunity in the Light of Sustainable Development and Environmental Security”, **Environmental Policy and Law** 50 (2020), s. 325-338

Sengir, Turgut

“Deniz Ticaret Hukukunda Gemi İhtiyati Haczi” **İBD** XL (1966) 11-12, s. 561-563

Serozan, Rona

Eşya Hukuku I, Eşya Hukukunun Temel Kavramları ve İlkeleri, Taşınır Eşyada: Zilyetlik-Mülkiyet-İntifa-Rehin-Uygulama Çalışmaları, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul 2014

Seven, Vural

“Alacağı Gemi İpoteği ile Teminat Altına Alınmış Olan Alacaklının İhtiyati Haciz Talep Edememesi Sorunu”, **DEÜHFD** 2005, C.7, S.1, s. 213-236

Seven, Vural

Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, 1. Bası, Ankara 2003

Seven, Vural / Göksoy, Can

“Ticaret Şirketlerinde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İBD**, C. 80, S. 6, 2006, s. 2455-2470

Sharpe, J. Robert

Injunction and Specific Performance, 1. Bası, Toronto Canada Law Book Limited 1983

Sirmen, Lale

Türk Özel Hukukunda Şart, 1. Bası, Ankara 1992

Soyer, Barış / Tettenborn, Andrew

Ship Building, Sale and Finance, Informa Law, 2015

Sözer, Bülent

Deniz Ticareti Hukuku – II Ders Kitabı, 1. Bası, İstanbul 2016

Sözer, Bülent

Deniz Ticareti Hukuku C. I, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Baskı, İstanbul 2022

Sözer, Bülent

“Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü'nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu'na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C. XXIX, 2016, s. 130-137

Sur, Melda

Uluslararası Hukukun Esasları, 15. Bası, İstanbul 2021

Süral, Ceyda

“Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisine Etkisi” **TBB Dergisi** 2012 (100), s. 167-216

Süzel Cüneyt

Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, 1. Bası, İstanbul 2012

Süzel, Cüneyt

“Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti”, **Deniz Hukuku Komisyonu İstanbul Barosu Yayınları**, 2018, s. 281-299

Süzel, Cüneyt

“Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, C. 2, İstanbul 2010, s. 1615-1644

Süzel, Cüneyt

Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul 2014

Şanlı, Cemal / Esen, Emre / Ataman
Fıganmeşe, İnci

Milletlerarası Özel Hukuk, 9. Bası, İstanbul 2021

Şeker – Öğüz, Zehra

Gemi Yönetim Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul 2013

- Şeker, Zehra **Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil,** Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994
- Şekerci, Ersin “Medeni Usûl Hukukunda ve İdari Yargılama Usûlünde Derdestlik I”, **Yargıtay Dergisi**, C.12, 1986/3, s. 207-226
- Tahiroğlu, Bülent / Erdoğan, Bülent **Roma Hukuku Dersleri, Tarihi Giriş, Hukuk Tarihi, Genel Kavramlar, Usul Hukuku**, 6. Bası, İstanbul 2010
- Tan, Cheng-Han / Wang, Jiangyu / Hofmann, Christian “Piercing the Corporate Veil: Historical, Theoretical & Comparative Perspectives”, **Berkeley Business Law Journal**, C. 16, S. 1, s. 140-204
- Tanrıver, Süha “Adliye Mahkemeleri İle Üst Mahkemelerin Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı İle İlgili Bazı Düşünceler”, **BATİDER** 1995/1-2, s. 151-156
- Tanrıver, Süha **Medeni Usûl Hukukunda Derdestlik İtirazı**, 2. Bası, Ankara 2007
- Tanrıver, Süha “Hukuk Yargısı (Medeni Yargı) Bağlamında Adil Yargılanma Hakkı”, **TBB Dergisi**, S. 53, 2004, s. 191-215

Tanrıver, Süha

İlamlı İcrada Takibin Dayanakları ve İcranın İadesi, 1. Bası, Ankara 1996

Tarhanlı, Turgut

“Montreux’un 57. Yılında Türk Boğazlarının Güncel Sorunları”, Sempozyum-Panel 9 Kasım 1993 İstanbul, **Deniz Ticaret Odası Yayın No: 33**, İstanbul 1994, s. 41

Taş Korkmaz, Hülya

“6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Görev, Yetki ve Yargı Yeri Belirlenmesine İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, Prof. Dr. Aydın Zevkliler’e Armağan Özel Sayı, C. II, **Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi** Vol. 8, Özel Sayı, İzmir 2013, s. 1753-1818

Tekil, Fahiman

Deniz Hukuku, 5. Bası, İstanbul 1998

Tekil, Fahiman

Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987

Tekil, Fahiman

Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001

Tekinalp, Gülören

Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, İstanbul 1967

Tekinalp, Gülören / Tekinalp, Ünal

“Perdeyi Kaldırma Teorisi”, **Reha Poroy’a Armağan**, İstanbul 1995, s. 387-404

- Tekinay, S. Sulhi **Menkul Mülkiyeti ve Sınırlı Aynî Haklar**, İstanbul 1994
- Tekinay, S. Sulhi **Medeni Hukuka Giriş Dersleri**, 4. Bası, İstanbul 1984
- Tekinay, S. Sulhi / Akman, Sermet / Burcuoğlu, Haluk / Altop, Atilla **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Bası, İstanbul 1993
- Tekinay, S. Sulhi / Akman, Sermet / Burcuoğlu, Halûk / Altop, Atillâ **Tekinay Eşya Hukuku Cilt I: Zilyedlik – Tapu Sicili, Mülkiyet**, Yeniden İncelenmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul 1989
- Tetley, William “Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures”, **Tulane Law Rev.** C. 73, 1985, 1898 (1999) s. 1895-1986
- Tetley, William **Maritime Liens and Claims**, 2. Bası, Canada 1998
- Thomas, Rhidian **Maritime Liens**, British Shipping Laws Vol. 14, London 1980
- Thommen, Thamarappallil Kochu **Legal Status of Government Merchant Ships in International Law**, Gravenhage 1962
- Toluner, Sevin **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından**

Çevresi ve Niteliği), 5. Tıpkı Bası, İstanbul 1996

Toluner, Sevin

“Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi”, Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri”, **İÜHF Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını**, İstanbul 1994, s. 10-38

Topsoy, Fevzi

“Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu”, **İÜHF**, C. LXXIV, S. 1, 2016, s. 397-421

Türkel, Doğu Taylan

Gemilerin İhtiyati Haczinde Borçlunun Korunması, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2017

Ufacık, Ayşe İrem

Medeni Usul Hukuku’nda Dava Açılmasının Maddi Hukuk Açısından Sonuçları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2010

Ulucan, Devrim

“İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İÜHF** Prof. Dr. Fevzi Şahlanan’a Armağan Özel Sayısı, C. LXXIV, S. 2, s. 753 – 760

- Ulukapı, Ömer **İcra ve İflâs Hukuku**, 7. Bası, Konya 2015
- Ulukapı, Ömer “Medeni Usul Hukukunda Derdestlik ve Sonuçları”, **Yargıtay Dergisi**, 1995/4, s. 400-402
- Ulukaya, Selda **Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri**, 1. Bası, İstanbul 2018
- Umar, Bilge **İcra ve İflas Hukukunun Tarihi Gelişmesi ve Genel Teorisi**, 1. Bası, İzmir 1973
- Umar, Bilge / Yılmaz, Ejder **İsbat Yükü**, Yeniden Yazılmış – Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul 1980
- Uyar, Talih “Hacze Âdi (Takipli) Katılma (İİK m. 100)”, **TBB Dergisi**, Sayı 66, 2006, s. 352 – 376
- Uyar, Talih “İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları”, **DEÜHFD**, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 2585-2631
- Uyar, Talih / Uyar, Alper / Uyar, Cüneyt **İcra ve İflas Kanunu Şerhi C. 3**, Genişletilmiş ve Yeniden Yazılmış 3. Baskı, Ankara 2014
- Uyar, Talih / Uyar, Alper / Uyar, Cüneyt **(İcra Hukukunda) İhtiyati Haciz**, 4. Bası, Ankara 2021

- Ülgen, Hüseyin / Helvacı, Mehmet / Kendigelen, Abuzer / Kaya, Arslan / **Kıymetli Evrak Hukuku**, 13. Bası, İstanbul 2021
- Ülgener, Fehmi “Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış” **DHD**, Y., 1998 S. 3-4, s. 7-16
- Ülgener, Fehmi **Çarter Sözleşmeleri II, Zaman Çarteri Sözleşmeleri**, 1. Bası, İstanbul 2016
- Ülgener, Fehmi “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **DHD** 2001-2002, Y. 6-7, S. 1-4, s. 9-26
- Ülgener, Fehmi “Gemi Yönetim Sözleşmesi”, **Gündüz Aybay Anısına Armağan**, İstanbul 2004, s. 137-162
- Üstündağ, Saim **Medeni Yargılama Hukuku, C. I-II**, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 7. Baskı, İstanbul 2000
- Üstündağ, Saim **İcra Hukukunun Esasları**, 8. Bası, İstanbul 2004
- Üstündağ, Saim **İhtiyati Tedbirler, [Geçici Hukuki himaye (koruma) önlemleri]**, İstanbul 1981

Verstrepen, P. Walter

“Arrest and Judicial Sale of Ships in Belgium”, **LMCLQ** 1995, s. 131-154

Wiswall, F. L.

The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800, Cambridge At The University Press, 1970

Yakşı, Gülşah

Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı, 1. Bası, İstanbul 2020

Yanlı, Veliye

Anonim Ortaklıklarda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması ve Pay Sahiplerinin Ortaklık Alacaklılarına Karşı Sorumlu Kılınması, 1. Bası, İstanbul 2000

Yardım, Orhan

“Rehin Hakkının Tanınması Kararlarının Uygulamada Yarattığı Sorunlar”, **İBD** 1994, s. 206-214

Yazıcıoğlu, Emine

Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Tıpkı Bası, İstanbul 2022

Yeşilırmak, Ali

“Geçerli Bir Tahkim Anlaşmasının Varlığına Rağmen Genel Haciz Yoluyla Takip Yapılabilir Mi?” **TBB Dergisi** 2011 (96), s. 205-228

Yetiş Şamlı, Kübra

**Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla
Kazanılması**, 1. Bası, İstanbul 2021

Yıldırım, Kamil

“İcra Hukukunun Anayasa ile İlişkisi ve
Ölçülülük İlkesi”, **Hukuk Araştırmaları
Dergisi**, 1989/1-3, s. 98-115

Yıldırım, Kamil

**Medeni Usul Hukukunda Delillerin
Değerlendirilmesi**, 1. Bası, İstanbul 1990

Yıldırım, Kamil / Deren Yıldırım,
Nevhis

İcra ve İflas Hukuku, 8. Baskı, İstanbul
2021

Yıldırım, Nevhis

“4949 Sayılı ve 17.7.2003 Tarihli Kanun İle
Yapılan Değişiklik Çerçevesinde İhtiyati
Haciz Kararlarının Hukuki Niteliği ve
Kontrolü”, **YÜHFD** 2004 I/2, s. 431-443

Yılmaz, Ejder

Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri C. I, 1.
Bası, Ankara 2001

Yılmaz, Ejder

Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri C. II, 1.
Bası, Ankara 2001

Yılmaz, Ejder

**Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi, C.
I**, 4. Baskı, Ankara 2021

Yılmaz, Ejder

**Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi, C.
II**, 4. Baskı, Ankara 2021

Yılmaz, Ejder

Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi C. III, 4. Baskı, Ankara 2021

Yılmaz, Ejder

Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi C. IV, 4. Baskı, Ankara 2021

Yılmaz, Ejder

“Tahkimde İtirazın İptali Davası ve Tahkime Elverişlilik Kuralı”, **DEÜHFD**, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 531-554 (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, s. 531-554

Yılmaz, Lerzan

“Anonim Şirketlerde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması Meselesi Hakkında İsviçre Federal Mahkemesi Kararları Işığında Düşünceler”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu** (Editör: Ulusoy, E: T Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sempozyum Kitabı, İstanbul, 2008, s. 233-259

Yılmaz, Orhan

“Denizcilik İhtisas Mahkemeleri”, **İBD** 2005, C. 79, S. 2 s. 415-427

ÖZGEÇMİŞ



TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite : T.C. GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Enstitü : SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Hazırlayanın Adı Soyadı : Onur Yılmaz
Tez Başlığı : Gemilerin İhtiyatı Haczi
Savunma Tarihi : 14/ 02/ 2023
Danışman : Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez

JÜRİ ÜYELERİ:

Unvan, Ad-Soyadı

İmza

Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez

Prof. Dr. Muhammet Özekes

Prof. Dr. Güray Erdönmez

Prof. Dr. Vural Seven

Prof. Dr. Faruk Kerem Giray

Prof. Dr. Ulun AKTURAN

Enstitü Müdürü