



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Sinan Can KONYALI

MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUKTA GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ

Özel Hukuk Anabilim Dalı
Doktora Tezi

Antalya, 2024



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Sinan Can KONYALI

MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUKTA GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ

Danışman

Prof. Dr. Necla ÖZTÜRK

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Antalya, 2024

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Sinan Can Konyalı'nın bu çalışması, jürimiz tarafından Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Bilgin Tiryakioğlu (İmza)

Üye (Danışman) : Prof. Dr. Necla Öztürk (İmza)

Üye : Prof. Dr. Nedim Meriç (İmza)

Üye : Prof. Dr. Mehmet Hanifi Bayram (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üy. Sinan Misili (İmza)

Tez Başlığı: Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 27/05/2024

Mezuniyet Tarihi :13/06/2024

AKADEMİK BEYAN

Doktora Tezi olarak sunduğum “Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerkere uygun bir biçimde tarafımca yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Sinan Can KONYALI





TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Sinan Can Konyalı
Öğrenci Numarası	
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Programı	Doktora
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Necla Öztürk
Doktora Tez Başlığı	Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	2368686997
Rapor Tarihi	07.06.2024
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %14 Alıntılar dahil: %14
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim. Danışman Öğretim Üyesi Prof. Dr. Necla Öztürk İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	ix
ÖZ	xii
ABSTRACT	xiii
GİRİŞ.....	1
I. Deniz Ticareti Hukuku ile Milletlerarası Özel Hukuk Arasındaki İlişki	1
II. Konunun Önemi	2
III. Konunun Özeti	4
IV. Konuya İlişkin Temel Kavramlar	8
V. Tarihçe	30

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK USUL ve MADDİ HUKUKU UYARINCA GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ

I. Gemilerin İhtiyati Haczinde TTK Öncesi Döneme Bir Bakış.....	47
1. Genel Olarak	47
2. Cumhuriyet Sonrası Dönem.....	48
A. 1929-1956 Arası Dönem.....	48
B. 1956-2012 Arası Dönem.....	49
a. Sicile Kayıtlı Gemilerin Taşınmaz, Sicile Kayıtlı Olmayan Gemilerin Taşınır Sayılması	50
b. Kanuni Rehin Tesisi	55
c. İhtiyati Hacze İlişkin Yetki Kuralları	57
d. Teminat.....	59
e. Rehinli Alacakların Durumu	61
II. 1999 Haciz Sözleşmesi, TTK ve İİK Hükümleri Uyarınca Gemilerin İhtiyati Haczi.....	62
1. TTK ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile Getirilen Sisteme Yönelik Kısa Bir Değerlendirme	62
A. Yeknesaklaştırma Çalışmaları	62
B. Menfaat Dengesinin Korunması	64
2. İİK'nın TTK Karşısındaki Durumu	65
3. TTK Hükümleri Uyarınca İhtiyati Haczin Şartları	66
A. İhtiyati Hacze Konu Gemilerin Nitelik, Konu ve Kişi Bakımından Değerlendirilmesi	66
a. Nitelik Bakımından	66
i. Genel Olarak.....	66
ii. TTK Hükümlerinin 1999 Haciz Sözleşmesi Bakımından Değerlendirilmesi	67
iii. Gemi Niteliğinin Başlangıcı ve Sona Ermesi	69

b. Konu Bakımından.....	72
i. Deniz Alacağıın Konusu Olan Gemi	72
ii. Kardeş Gemiler	74
c. Kişi Bakımından.....	75
B. Deniz Alacağı	79
a. Kavram	79
b. Özellikleri.....	80
i. Belirli Bir Gemiyle Olan İlişkisi.....	80
ii. Sınırlı Sayı İlkesi	81
iii. Gemi Alacakları ile İlişkisi	81
c. Deniz Alacağı Listesindeki Birtakım Alacak Çeşitleri	82
i. Geminin İşletilmesinden Doğan Zararlar	82
ii. Geminin İşletilmesiyle Doğrudan İlgisi Bulunan Kişiye Yönelik Zararlar.....	84
iii. Çevre Zararları.....	85
iv. Kullanma veya Kira Sözleşmesi	87
v. Eşya veya Yolcu Taşıma Sözleşmesi	91
vi. Gemi Adamı Alacakları	94
vii. Sigorta Primleri.....	98
viii. Geminin Mülkiyeti ve Zilyetliği	100
ix. Gemi Rehinlerine İlişkin İstemler	101
(a) Gemi Rehni	104
(b) İntifa Hakkı	105
(c) Diğer Rehinler	105
d. Muaccel-Müccel Deniz Alacakları	106
C. Teminat	108
a. Genel Düzenleme	108
b. Teminatın Yatırılma Zamanı	110
c. Teminat Miktarında Sonradan Meydana Gelebilecek Değişiklikler	112
d. Muafiyet	113
e. Teminatın İadesi	114
4. Görevli ve Yetkili İhtiyati Haciz Mahkemesi	115
A. Görevli Mahkeme	115
B. Yetkili Mahkeme	116
a. Dava Açılmadan Önce.....	117
i. Türk Bayraklı Gemiler.....	117
(a) Geminin Seyrüseferine Bağlı Yetki Kriteri.....	118
(b) Sicil Kaydı Kriteri	119

ii.	Yabancı Bayraklı Gemiler	120
b.	Dava Açıldıktan Sonra	121
i.	Türk Mahkemelerinde Dava Açılması.....	121
ii.	Hakem Önünde veya Yabancı Mahkemede Dava Açılması.....	121
c.	Yetki, Tahkim ve Esasa Uygulanacak Hukuka Dair Anlaşmaların Yetkili Mahkeme Üzerindeki Etkisi	122
5.	İhtiyati Haciz Yargılaması	122
A.	İspat Faaliyeti Kapsamındaki Hususlar	122
a.	Muaccel Alacaklar Bakımından	123
i.	Doktrindeki Görüşler	123
ii.	Görüşümüz.....	126
b.	Müeccel Alacaklar Bakımından	127
B.	İspat Derecesi.....	127
6.	İhtiyati Haciz Kararı ve Yargı Yolu.....	129
7.	İhtiyati Haciz Kararının İcrası.....	129
A.	Başvuru Süresi ve Yetki	129
B.	İcra Süresi	131
C.	Gemiye El Konulması ve Muhafaza Tedbirleri.....	131
a.	Geminin Seferden Men Edilmesi	131
b.	Geminin Sefere Çıkması Durumunda Uygulanacak Tedbirler	132
c.	Diğer Koruma Tedbirleri.....	133
8.	Geminin Teminat Karşılığında Serbest Bırakılması (Gemi Değerinin Depo Edilmesi) 134	
9.	İhtiyati Haczin Kaldırılması	135
A.	Teminat Karşılığında Kaldırılması	135
B.	İtiraz Üzerine Kaldırılması	137
a.	Yetkili Mahkeme	138
b.	İtiraz Sebepleri ve Süresi.....	139
i.	İhtiyati Haciz Sebebine İtiraz	139
ii.	Teminata İtiraz.....	140
iii.	Yetki İtirazı	140
iv.	İstihkak İddiaları	141
C.	Durum ve Şartların Değişmesi Sebebiyle Kaldırılması.....	141
10.	İhtiyati Haczi Tamamlayıcı Merasim.....	142
A.	Dava Açılması	143
a.	Genel Olarak.....	143
b.	Davanın Ardından İlamlı İcra Takibi Başlatılması	144
B.	Takip Başlatılması	144

C. Kararın Tenfizi.....	146
11. Yeniden veya Aynı Alacak İçin İhtiyati Haciz	146
A. Deniz Alacağının Konusu Olan Gemi	147
B. Borçluya Ait Diğer Gemiler (Çoklu İhtiyati Haciz)	148
C. Hukuka Aykırı Yollarla Serbest Kalan Gemiler.....	150
12. Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davası.....	150

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİN KANUNLAR İHTİLAFI HUKUKU BOYUTU

I. Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Birtakım Genel Problemler	152
1. MÖHUK'taki Yabancılık Unsuru Karşısında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin Uygulama Önceliği ve Sözleşme'nin Kapsamının Belirlenmesi.....	153
2. Vasıflandırma (<i>Classification</i>).....	156
A. Genel Olarak	156
B. Deniz Alacağının Vasıflandırılması	158
II. Kanunlar İhtilafı Hukuku Uyarınca.....	160
1. Usule İlişkin Konularda Uygulanacak Hukuk Olarak <i>Lex Fori</i> Prensibi	160
2. İhtiyati Haciz Kurumunun Kanunlar İhtilafı Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi	162
A. Geçici Koruma Tedbiri Olarak İhtiyati Haciz Bakımından <i>Lex Fori</i> Prensibi.....	162
B. İhtiyati Haciz Yargılamasında <i>Lex Fori</i> Prensibine Yönelik Tartışmalar	164
a. Deniz Alacağının Mevcudiyeti ve İhtiyati Haciz Sebebi Bakımından.....	164
b. Alacağın Muacceliyeti Bakımından	167
c. İspat Hukuku ve Deliller Bakımından.....	168
C. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılamasında Kanunlar İhtilafı Meseleleri	170
D. Deniz Alacağının Esasına İlişkin Davada Kanunlar İhtilafı Meseleleri.....	174
a. Sözleşmeye Dayalı Uyuşmazlıklar.....	175
i. İş Sözleşmesi ve İş İlişkileri	176
(a) Vasıflandırma ve Madde Kapsamının Belirlenmesi	176
(b) Uygulanacak Hukuk	178
(i) Subjektif Bağlama Noktası	178
(ii) Objektif Bağlama Noktaları	178
a. Mutad İşyeri Kavramı ve Bağlama Noktasının Gemi Adamı İstemleri Karşısındaki Durumu	179
b. MÖHUK'un 27/3. Maddesinin Gemi Adamları İstemleri Bakımından Uygulanamama Sorunu.....	180
c. Esas İşyeri Hukuku (MÖHUK md. 27/3) ve İşçiyi İşe Alan İşyeri (Roma I Tüzüğü md. 8/3) Bağlama Noktalarının Değerlendirilmesi.....	181
ç. İstisna Hükmü.....	182

(iii) MÖHUK'un 27. Maddesinde Yer Alan Subjektif ve Objektif Bağlama Noktalarının Gemi Adamlarının Talepleri Bakımından Değerlendirilmesi.....	183
a. Hukuk Seçimi Yapılması Durumunda Mutad İşyeri Tespit Edilemeyen Gemi Adamlarının Yararlanacağı Asgari Korumanın Belirlenmesi.....	183
b. Hukuk Seçiminin Yapılmadığı Durumlarda Uygulanacak Bağlama Noktası	185
c. Sonuç ve Önerilerimiz	188
ii. Eşya Taşıma Sözleşmesi.....	189
(a) Bağlama Konusunun Vasıflandırılması ve Maddenin Kapsamının Belirlenmesi	190
(b) Subjektif Bağlama Noktası.....	192
(c) Objektif Bağlama Noktaları	195
(i) Taşıyanın Esas İşyeri Ülkesi Hukuku	196
(ii) Taşıyanın Esas İşyeri Ülkesi Hukukunun (MÖHUK md. 29/2) Uygulanamaması Durumunda Uygulanacak Hukukun Tespiti.....	197
(iii) İstisna Hükmü	198
iii. MÖHUK'un 24. Maddesi Kapsamındaki Sözleşmeler	200
(a) Vasıflandırma ve Madde Kapsamının Belirlenmesi	200
(b) Karakteristik Edimin Belirlenmesi.....	201
(i) Yolcu Taşıma Sözleşmesi	201
(ii) Gemi Kira veya Kullanma Sözleşmesi	202
(iii) Gemi Yönetim Sözleşmesi.....	203
(iv) Diğer Sözleşmeler.....	204
(c) Uygulanacak Hukuk.....	204
(d) İstisna Hükmü	205
b. Haksız Fiile Dayalı Uyuşmazlıklar	205
i. Objektif Bağlama Noktaları (İka Yeri Hukuku-Zarar Yeri Hukuku).....	206
ii. Daha Sıkı İlişkili Hukuk	208
iii. Deniz Alacağı Teşkil Eden Birtakım Uyuşmazlık Türleri Bakımından MÖHUK'un 34. Maddesinin Uygulama Alanının Belirlenmesi.....	209
(a) Çatma	209
(b) Çevre Kirliliği	210
iv. Bağlama Noktalarının Haksız Fiile Dayanan Deniz Alacakları Bakımından Değerlendirilmesi.....	212
(a) İngiliz ve Amerikan Hukukunda Denizlerde Meydana Gelen Haksız Fiillere İlişkin Uygulamalar	213
(b) MÖHUK'un 34. Maddesinin Deniz Ticareti Uyuşmazlıkları Bakımından Değerlendirilmesi	215
(i) Çevre Kirliliğinden Doğan Masrafların ve Zararların Tazmininde Uygulanacak Hukuk	216

(ii) Çatma Sonucu Meydana Gelen Zararların Tazmininde Uygulanacak Hukuk	218
(iii) Gemi Adamlarının, Taşıtanların veya Yolcuların Gemi Malikine Karşı Haksız Fiilden Kaynaklanan Diğer Talepleri	222
c. Ayni Hak Uyuşmazlıkları.....	223
i. Vasıflandırma	225
ii. Uygulanacak Hukuk	226
E. Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davasında Kanunlar İhtilafı Meseleleri.....	227

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİN MİLLETLERARASI USUL HUKUKU BOYUTU

I. Gemilerde İhtiyati Haczin Sınırlandırılması	232
1. Yargı ve İcra Bağışıklığı Yönünden Sınırlama.....	232
2. Yola Hazır, Sefer Çıkmış ve Seferine Ara Vermeyen Gemilerin Durumu	234
A. Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Haczi.....	234
B. Sefer Çıkmış Gemilerin İhtiyati Haczi	235
C. Seferine Ara Vermeyen Gemilerin İhtiyati Haczi	237
a. Zararsız Geçiş, Transit Geçiş ve Uğraksız Geçiş Kavramları.....	237
b. Montrö Sözleşmesi'nin 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi Karşısındaki Durumu.....	240
i. Montrö Sözleşmesi'ndeki Açık Hüküm Yokluğu	240
ii. 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nin Niteliği.....	241
iii. 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 35-c. Maddesi	242
c. TTK'nın Yürürlüğe Girmesinden Sonraki Durum.....	242
i. Doktrindeki Tartışmalar.....	243
ii. Görüşümüz.....	244
II. TTK'daki Birtakım Yetki Kuralları	247
1. İhtiyati Haciz Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi	248
A. Esas Hakkında Dava Açılmadan Önce	248
a. Münhasır Yetki Kavramı, Münhasır Yetkinin Türk Hukukundaki Görünümü ve Sonuçları.....	249
b. TTK'daki Yetki Kurallarının Amaçsal Değerlendirmesi.....	251
c. İhtiyati Haczin Cebri İcra Hukukuna Ait Olması ve Kamusal Niteliğine İlişkin Değerlendirmeler.....	253
d. İhtiyati Hacizde Münhasır Yetki Niteliğinin MÖHUK'un 47. ve 50. Maddeleri Uyarınca Değerlendirilmesi.....	254
e. Sonuç.....	256
B. Esas Hakkında Dava Açıldıktan Sonra.....	256

C. Yetki ya da Tahkim Anlaşmasının İhtiyati Haciz Mahkemelerinin Yetkisine Etkisi	257
D. İhtiyati Haciz Mahkemesinin Yetkisinin <i>Forum Shopping</i> Temelinde Değerlendirilmesi.....	259
2. Haksız İhtiyati Haciz Sebebiyle Tazminat Davasında Milletlerarası Yetki.....	262
A. Tazminat Mahkemesinin İç Hukuk Bakımından Yetkisine Kısa Bir Bakış	262
B. Geminin Yabancı Bir Devlet Mahkemesi Tarafından Hacedilmesi Durumunda Tazminat Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi	263
C. Geminin Türk Mahkemesi Tarafından Hacedilmesi Durumunda Tazminat Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi.....	265
III. Milletlerarası Bekletici Mesele	265
1. Türk Usul Hukukunda Bekletici Mesele ve Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davasıyla Bağlantılı Diğer Davalar	265
A. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılaması.....	266
B. İstihkak Davası	267
C. Esas Hakkındaki Dava	269
2. Milletlerarası Bekletici Mesele Kurumunun ve Tazminat Davasıyla Bağlantılı Diğer Davaların Değerlendirilmesi	272
A. Genel Olarak	272
B. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılaması.....	274
C. İstihkak Davası	275
D. Esas Hakkındaki Dava	275
a. İtirazın İptali Davası.....	276
b. İflas Davası.....	277
i. Genel Olarak	278
ii. İflas Davasında Münhasır Yetkiye İlişkin Değerlendirmeler	279
IV. MÖHUK'un 48. Maddesi Uyarınca Teminat Yükümlülüğü.....	281
1. İhtiyati Haciz Talebi Esnasında Yatırılacak Teminat	282
2. Tamamlayıcı Merasim için Yatırılacak Teminat	283
3. Esas Dava Açıldıktan Sonra İhtiyati Haciz Talep Edilmesi Durumunda Teminat Yükümlülüğü.....	286
V. Tanıma-Tenfiz	286
1. İhtiyati Haciz (<i>Arrest</i>) Kararlarının İcrası Üzerine Bir Düşünce	287
2. TTK Uyarınca Tenfiz Mahkemesinin Yetkisi.....	292
A. TTK'nın 1360. Maddesiyle MÖHUK'un 51. Maddesi Arasındaki İlişki	292
B. Tenfiz Mahkemesinin Yetkisine İlişkin TTK'nın 1360. Maddesinin Değerlendirilmesi	294
3. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. Maddesinin MÖHUK'taki Asli Tenfiz Şartlarıyla İlişkisi.....	295
A. 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki Düzenleme.....	296
B. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin MÖHUK Karşısındaki Durumu	297

C. Değerlendirmelerimiz	297
4. İhtiyati Haciz Kararını Veren Mahkemenin Esas Dava Hakkındaki Yetkisi.....	300
SONUÇ	304
KAYNAKÇA.....	313
ÖZGEÇMİŞ	346



KISALTMALAR LİSTESİ

1910 Çatma Sözleşmesi	: 23.09.1910 tarihli Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1926 Rehin Sözleşmesi	: 10.04.1926 tarihli Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1952 Haciz Sözleşmesi	: 10.05.1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyatı Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme
1958 Cenevre Sözleşmesi	: Karasuları ve Bitişik Bölge Hakkında 1958 Cenevre Sözleşmesi
1967 Rehin Sözleşmesi	: 27.05.1967 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme
1976 Sınır Sözleşmesi	: 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına İlişkin Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1982 Deniz Sözleşmesi	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
1992 Petrol Sözleşmesi	: 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme
1993 Rehin Sözleşmesi	: 06.05.1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme
1999 Haciz Sözleşmesi	: 12.03.1999 tarihli Gemilerin İhtiyatı Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme
AB	: Avrupa Birliği
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BARECON	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konferansı Standart Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi (<i>The Baltic and International Maritime Conference Standart Bareboat Charter</i>)
BIMCO	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (<i>Baltic and International Maritime Council</i>)
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt

CMI	: Milletlerarası Denizcilik Komitesi (<i>Comité Maritime International</i>)
dpn.	: Dipnot
E.	: Esas
Ed.	: Editör
eMÖHUK	: 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
eTK	: 1440 sayılı Ticaret Kanunu
eTTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
HD.	: Hukuk Dairesi
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HSYK	: Hakimler ve Savcılar Yüksek Kurulu
HUMK	: 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü (<i>International Labour Organization</i>)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (<i>International Maritime Organization</i>)
İİK	: 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
JIGE	: Hükümetler Arası Uzmanlar Grubu (<i>The Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects</i>)
K.	: Karar
LRA	: Logus Regit Actum
M.Ö.	: Milattan önce
md.	: Madde
eİİK	: 1424 sayılı İcra ve İflas Kanunu
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No	: Numara
P&I	: Kulüp Sigortası
RG	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.	: Tarih

TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TYUK	: Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
vd.	: Ve devamı
vdi.	: Ve diğerleri
Y.	: Yargıtay
YİBHKGK	: Yargıtay İçtihadı Birleştirme Hukuk Genel Kurulu
yy.	: Yüzyıl



ÖZ

Türk Hukukunda gemilerin ihtiyati haczi, 2012 yılında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ve 2019 yılında 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte yeni bir düzenlemeye kavuşmuştur. Konuya ilişkin yeni düzenlemelerin deniz ticareti hukukunun ve icra-iflas hukukunun yanı sıra milletlerarası özel hukuk disiplini açısından ele alınması son derece önemlidir.

Çalışmamızın konusunu, ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesi sürecinde başta ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisinin niteliği olmak üzere sırasıyla ihtiyati haciz yargılamasının içeriği ve uygulaması, ihtiyati hacze itiraz yargılaması, deniz alacağının esası hakkındaki dava ve haksız ihtiyati haciz sebebiyle tazminat davası oluşturmaktadır. Bu yargılamaların her birinde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin yanı sıra uygulanacak hukuk sorunları gündeme gelmektedir. Bunlar dışında çalışmamızda teminat, milletlerarası bekletici mesele ve tanıma-tenfiz konularına ilişkin hem Kanunda hem Sözleşmede yer alan düzenlemeler karşılaştırmalı olarak incelenmektedir. Özellikle teminat ve tanıma-tenfiz konularında 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunda yer alan milletlerarası usul hukuku düzenlemelerinin yanı sıra Türk Ticaret Kanunu ve Sözleşme de belli başlı özel hükümler içermektedir.

Çalışmamız bir ya da birkaç soruna odaklanmaktan ziyade deniz alacağının doğumu ve ihtiyati haciz talebiyle başlayıp ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesi sürecini içerisine alan bütüncül bir yaklaşımın ürünüdür. Geminin yurtdışında satışı ve milletlerarası ticari tahkim konuları ise kapsam dışı bırakılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gemilerin İhtiyati Haczi, Deniz Alacağı, Milletlerarası Yetki, Uygulanacak Hukuk, Tanıma-Tenfiz

ABSTRACT
ARREST OF SHIPS IN PRIVATE INTERNATIONAL LAW

In Turkish Law, the arrest of ships has gained a new regulation with the entry into force of the Turkish Commercial Code No. 6102 in 2012 and the International Convention on the Arrest of Ships 1999 in 2019. It is of utmost importance that the new regulations on the subject are studied in the discipline of private international law as well as maritime law and execution and bankruptcy law.

The subject of our study covers many separate proceedings; -especially the nature of the jurisdiction of the arrest courts in the process until the arrest turns into a final attachment- including the content and implementation of the arrest proceedings, the objection proceedings to the arrest, the lawsuit on the merits of the maritime claim and the lawsuit for compensation due to wrongful arrest. In each of these proceedings, the international jurisdiction of Turkish courts as well as the applicable law issues come to the fore. Apart from these, our study comparatively analyses the provisions of both the Turkish Commercial Code and the Convention in relation to the issues of the international preliminary issue and recognition and enforcement. In addition to the international procedural law provisions in the Law No. 5718 on Private International Law and Procedural Law, the Turkish Commercial Code and the Convention also contain certain special provisions, especially on the issues of security and recognition and enforcement.

In this respect, rather than focusing on one or a few problems, our study is the product of a holistic approach that starts with the birth of the maritime claim and the request for arrest and includes the process until the conversion of the arrest into a final attachment. The sale of the ship abroad and international commercial arbitration are left out of the scope.

Keywords: Arrest of Ships, Maritime Claim, International Jurisdiction, Applicable Law, Recognition and Enforcement

GİRİŞ

I. Deniz Ticareti Hukuku ile Milletlerarası Özel Hukuk Arasındaki İlişki

Deniz ticareti hukuku kendisine özgü yapısı gereği milletlerarası alanda maddî ve usulî konularda yeknesak hukuk kurallarına en çok ihtiyaç duyan hukuk disiplinlerinden biridir. Nitekim deniz ticareti uyuşmazlıklarının büyük bir bölümü hem devlet mahkemelerinin milletlerarası yetkisi hem uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesi bakımından birden çok devleti (aynı zamanda hukuk düzenini) ilgilendiren bir niteliğe sahiptir. Bu niteliği sebebiyle deniz ticareti hukukunda hukukî güvenliğin ve öngörülebilirliğin sağlanması adına yıllardır süregelen yeknesaklaştırma çalışmaları mevcuttur. Zira deniz ticareti hukukunun sükûti olan donatanlar, muhtemel uyuşmazlıkların çözümünde hangi maddî hukuk kurallarının uygulanacağını önceden bilmek istemektedir. Aynı durum mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve uygulanacak usul kuralları bakımından da geçerlidir. Bu sebeptir ki deniz ticareti hukukunda maddî hukukun yanı sıra ortak bir usul hukuku düzeninin oluşturulması çabası da mevcuttur.

Bu bakımdan değerlendirildiğinde deniz ticareti hukuku kaynak bakımından millî hukuk kurallarının yanı sıra milletlerarası sözleşmelerle de düzenlenen bir disiplin olarak karşımıza çıkmaktadır.

Milletlerarası sözleşmelerin kanunlar ihtilafı kuralları karşısındaki uygulama önceliği nedeniyle milletlerarası özel hukuk ile deniz ticareti hukuku arasında paradoksal bir ilişki bulunmaktadır. Bir yanıyla deniz ticareti uyuşmazlıklarının büyük bir bölümünün yabancılik unsuru ihtiva etmesi sebebiyle aralarında çok sıkı bir ilişki mevcutken, öte yanıyla deniz ticareti hukukunun milletlerarası sözleşmeler aracılığıyla yeknesaklaştığı ölçüde kanunlar ihtilafı kurallarının uygulama alanı giderek daralmaktadır. Diğer bir deyişle, iki disiplin arasındaki sıkı ilişkiye rağmen deniz ticareti hukuku, yapısı gereği kanunlar ihtilafı hukukuna olan ihtiyacı hukukî öngörülebilirlik adına olabildiğince azaltmayı hedeflemektedir¹.

Deniz ticareti hukukundaki yeknesaklaştırma çabalarına rağmen iki disiplin arasındaki ilişki artarak devam etmektedir. Söz konusu ilişkinin artmasının temelinde millî hukukların giderek daha karmaşık bir yapıya bürünmesi, bunun sonucunda devletlerin giderek karmaşılaşan hukuk düzenlerinden kopmakta eskiye göre zorluk yaşaması yatmaktadır. Öte

¹ Bu suretle deniz ticareti hukukuna ilişkin kanunlar ihtilafı hukuku alanında “*lexforizm*” (*lexforism*) olarak adlandırılan anlayışın arzu edilmeyen bir durum teşkil ettiği ifade edilmektedir. Myburgh, Paul, “Conflict of Laws and the Arrest Convention”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Mairitime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 151.

yandan günümüz teknolojisinin deniz ticareti uyumsuzluklarını çok daha karmaşık bir yapıya büründürdüğü de göz ardı edilmemelidir. Nitekim eskisine nazaran çok daha hacimli, büyük ve denizdeki tehlikelere dayanıklı gemilerle gerçekleştirilen taşımalar neticesinde ulaşılan ülkelerin sayısı ve mesafeler artmakta; bu itibarla tek bir sefer, birçok hukuk düzenini - dolayısıyla milletlerarası özel hukuku- daha da ilgilendirir niteliğe bürünmektedir².

II. Konunun Önemi

Deniz ticareti hukukundaki yeknesak düzene uyum gözetilerek hazırlanan ve 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu³ (TTK) birçok milletlerarası sözleşme esas alınarak hazırlanmıştır. Türkiye, bir yandan milletlerarası sözleşmelere taraf olurken, diğer yandan bazı milletlerarası sözleşme hükümlerine TTK içerisinde yer vererek⁴ doğrudan iç hukuka iktibas etme yolunu seçmiştir. Bu suretle deniz ticareti hukukundaki yeknesaklığı sağlamak açısından TTK ile büyük bir adım atıldığı söylenebilir.

Gemilerin ihtiyati haczi konusu, başta deniz ticareti hukuku olmak üzere medeni usul ve icra-iflas hukuku ile milletlerarası özel hukuk alanlarını da ilgilendirmesi sebebiyle inter-disipliner bir konu olup teorik ve pratik anlamda ciddi zorluklar barındırmaktadır. Bu ortak alanın gelişimi farklı hukuk dallarının iş birliğini kaçınılmaz kılmaktadır. Söz konusu hukuk dallarından en önemlilerinden birisini de milletlerarası özel hukuk disiplini oluşturmaktadır. Ne var ki 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında genel itibariyle milletlerarası özel hukuk disiplinini ilgilendiren konulara ilişkin kayda değer herhangi bir tartışma yaşanmamış; yalnızca deniz ticareti düzenlemeleri, uygulamaları ve birtakım usulî sorunlar üzerinde durulmuştur. Bu itibarla milletlerarası özel hukuk bakımından Sözleşmede eksik hususlar olduğunu düşünmekteyiz⁵. Bu somut durum karşısında çalışmamızın temel gayesi, -özellikle TTK'nın yürürlüğe girmesinden sonraki süreçte Türk Hukuku bakımından-

² Benzer yönde bkz. **Myburgh**, s. 151.

³ RG: 14.02.2011-27846.

⁴ Örnek olarak çalışmamızın konusunu oluşturan gemilerin ihtiyati haczi düzenlemeleri, TTK'nın "*Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler*" başlıklı sekizinci kısmını oluşturan 1350 vd. maddelerinde yer almaktadır. Söz konusu düzenlemelerde genel itibariyle 12.03.1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme⁴ (1999 Haciz Sözleşmesi) düzenlemeleri esas alınmıştır. Ayrıca Sözleşme, 2012 yılında TTK'ya iktibasının ardından yaklaşık yedi yıllık bir aradan sonra 11.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Türk Hukukunun bir parçası haline gelmiştir. RG: 03.05.2019-30763. Sözleşme metni için bkz. <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004ce27>, (Erişim Tarihi: 02.10.2020). TTK'da bunun dışında müşterek avarya, yolcu taşıma sözleşmeleri ve taşıyanın sorumluluğu gibi konularda birçok milletlerarası düzenleme esas alınmıştır.

⁵ Söz konusu durum doktrinde milletlerarası özel hukuk alanının dışarıda bırakılması nedeniyle eski moda ve iki boyutlu bir yaklaşım olarak görülmekte; hâlbuki gemilerin ihtiyati haczinin milletlerarası özel hukuk sorunlarının da tartışıldığı ve çözümler arandığı üç boyutlu bir yapıya sahip olması gerektiği belirtilmektedir. **Myburgh**, s. 172-173. Benzer yönde Sözleşmede genel olarak usulî hükümlerin yer aldığı, maddî hukuka ilişkin konuların ise millî hukuklara bırakıldığı konusunda bkz. **Jessen, Henning/Theocharidis, George**, "National Translations of the Arrest Conventions: European Civil Law Jurisdictions", **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 241.

ihtiyaç duyulduğuna inandığımız iş birliğine milletlerarası özel hukuk disiplini açısından katkı sağlamaktır.

TTK'nın yürürlüğe girmesinden itibaren gemilerin ihtiyati haczi konusu, önceki dönemde yaşanan sıkıntılar ve hukukî boşluklar düşünüldüğünde adeta yeni bir kimliğe bürünmüştür. Nitekim terminolojik bakımdan Türkçe'ye her ne kadar 'ihtiyati haciz' olarak çevrilse de TTK'nın ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından gemiler hakkındaki yegâne geçici hukukî koruma türü “*arrest*” olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte gemiler üzerindeki geçici koruma türleri bakımından “*arrest*” bir üst kavram olup gemiye el konulmak suretiyle ‘seferden men edilmesi’ (*detention*) veya ‘uzaklaştırılmasının sınırlandırılması’ (*restriction on removal*) tedbirlerini de içine alacak şekilde yorumlanmalıdır.

TTK'dan önceki dönemde gemilerin ihtiyati haczi konusunda özel hükümler bulunmadığı için 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanunu'ndaki⁶ (İİK) ve TTK'daki birtakım düzenlemeler uygulanmaktaydı. Özellikle gemilerin taşınmaz mal olduğu kabul edilerek ihtiyati haciz kararlarının icrasında sicile şerh tedbiriyle yetinilmesi, ihtiyati haciz konusundaki yetki kurallarının yetersizliği, mahkemelerin birbirinden farklı yaklaşımları, hukuk boşluğu sebebiyle gelişen ve hukukî dayanaktan yoksun kanunî rehin tesisi uygulamaları ve teminatın türü/miktarı konusundaki belirsizlikler neticesinde hukuka aykırı ve öngörülemez kararlar ve uygulamalar ortaya çıkmaktaydı.

İç hukuk bakımından TTK'nın yürürlüğe girmesinden bu yana birçok tartışma yaşanmasına rağmen literatürde konu hakkında çok az eser bulunmaktadır. Buna ek olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 2019 yılında yürürlüğe girmesiyle birlikte gemilerin ihtiyati haczi konusunda TTK'nın yanı sıra Sözleşme hükümleri de Türk Hukukunun bir parçası haline gelmiştir. Özellikle Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinin ardından gemilerin ihtiyati haczi konusunda yapılacak bir çalışma, TTK'daki sorunların yanı sıra 1999 Haciz Sözleşmesi ve TTK hükümleri arasındaki benzerlikleri, tutarsızlıkları ya da çelişkileri de ortaya koyacak biçimde kaleme alınmalıdır. Zira diğer hukuk sistemleriyle Türk Hukuku arasındaki sistemsal farklılıklar sebebiyle TTK'da yer verilmeyen birçok hüküm Sözleşme ile hukukumuzda girmiş durumdadır.

TTK'nın ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonraki süreçle ilişkin olarak konuyu milletlerarası özel hukuk açısından ele alan monografik bir eser bulunmamaktadır. Bununla birlikte konunun net bir biçimde anlaşılabilmesi için TTK'dan önceki dönemde yaşanan hukukî sorunlara da değinilmelidir. Sonrasında ise 1999 Haciz

⁶ RG: 19.06.1932-2128.

Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından Sözleşme ve TTK arasındaki farklılıkların etraflıca ortaya koyulması gerekmektedir. Nitekim söz konusu sorunların ve farklılıkların milletlerarası özel hukuk bakımından pek çok önemli sonuçları bulunmaktadır.

III. Konunun Özeti

Üç bölümden oluşan çalışmamızın ilk bölümünde maddî ve usulî iç hukuk hükümleri ortaya konmakta ve birtakım sorunlar tartışılmakta, ikinci ve üçüncü bölümde ise iç hukuka ilişkin yaptığımız değerlendirmeler ışığında milletlerarası özel hukuk sorunları ele alınmaktadır. Bu suretle çalışmamızdaki belli başlı tartışma konularını şu şekilde özetleyebiliriz:

İlk olarak 'gemi' kavramının ne şekilde yorumlanacağı sorusu izaha muhtaçtır. Nitekim 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından gemilerin ihtiyati haczi konusunda hem Sözleşme hem de TTK yürürlükte. 1999 Haciz Sözleşmesi'nde herhangi bir gemi tanımı yer almamakla beraber TTK ticaret gemilerini yalnızca kendi uygulama alanına girecek şekilde tanımlamaktadır. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından gemilerin ihtiyati haczi konusunda Sözleşme'nin TTK'yı ilga edip etmediği, diğer bir deyişle Sözleşme'nin tek başına mı yoksa TTK ile birlikte mi uygulanacağı sorusuna yanıt verilmesi gerekmektedir. Vereceğimiz yanıtla göre 'gemi' kavramını ya TTK'dan bağımsız bir şekilde yorumlamamız gerekecek ya da kavram TTK hükümlerine tabi olacaktır.

İkinci olarak ihtiyati haciz tedbirinin kapsamı ortaya konmaktadır. Zira 1999 Haciz Sözleşmesi geminin seferden men edilmesi veya uzaklaştırılmasının sınırlandırılması suretiyle TTK'ya nazaran daha geniş bir geçici koruma tedbiri öngörmektedir.

Üçüncü olarak alacaklının ihtiyati haciz hakkının bulunup bulunmadığının tespiti bakımından deniz alacağı kavramının içeriği belirlenmektedir. Çalışmamızın ilk bölümünde yer vereceğimiz deniz alacaklarının içeriğinin belirlenmesi faaliyeti, ikinci bölümde ele alacağımız vasıflandırma metoduna ve uygulanacak hukuk sorunlarının çözümüne temel teşkil etmektedir.

Dördüncü olarak ihtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisinin niteliğini ortaya koymak için TTK'da yer alan yetki düzenlemeleri öncelikle iç hukuk bakımından değerlendirilmektedir. Bu suretle iç hukuk bakımından yetki kuralının niteliğine (kesin yetki-alternatif yetki) yönelik yapılacak değerlendirmeler üçüncü bölümde milletlerarası yetki konusunda da yol gösterici olacaktır.

Beşinci olarak iç hukuka ilişkin bir diğer sorun olarak ihtiyati haciz yargılamalarındaki ispat meseleleri incelenmektedir. İhtiyati haciz yargılamasında 1999 Haciz Sözleşmesi'nde ve TTK'da kabul edilen yeni sistem doktrinde tartışmalara neden olmuştur. Özellikle alacağın varlığının, muacceliyetinin ve ihtiyati haciz sebeplerinin ispatının gerekip gerekmediği konusunda görüş ayrılıkları bulunmaktadır. İlk bölümde bu konudaki tartışmalara yer verilerek görüşümüzü açıklanmakta; ikinci ve üçüncü bölümde söz konusu tartışmalarla birlikte yargılamaya ilişkin diğer hususların kanunlar ihtilafı ve milletlerarası usul hukuku bakımından sonuçları etrafıca ele alınmaktadır.

Altıncı olarak 'ihtiyati hacze itiraz' ile 'durum ve şartların değişmesi sebebiyle ihtiyati haczin kaldırılması' yargılamaları, ihtiyati haciz yargılamasıyla aralarındaki farklar da belirtilmek suretiyle özellikle itiraz sebepleri ve ispat faaliyeti bakımından ele alınmaktadır.

İlk bölümde tespit ettiğimiz iç hukuka ilişkin tartışmalar ikinci ve üçüncü bölümde, milletlerarası özel hukuktaki genel meseleler başta olmak üzere kanunlar ihtilafı hukuku ve milletlerarası usul hukuku açısından incelenmektedir. Bu doğrultuda çalışmamızın kanunlar ihtilafı hukukunun değerlendirildiği ikinci bölümünde genel itibariyle:

İlk olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin kapsamı ortaya konularak Sözleşme'nin uygulanmadığı hallerde ihtiyati haciz tedbirinin ne şekilde icra edileceği sorusu yanıtlanmaktadır.

İkinci olarak deniz alacağı kavramının vasıflandırılması konusu etrafıca açıklanmakta ve vasıflandırmanın türü ve kapsamı belirlenmektedir.

Üçüncü olarak 'usule *lex fori* uygulanır' ilkesi temelinde ve istisnaları da belirtilmek suretiyle sırasıyla ihtiyati haciz, ihtiyati hacze itiraz ve deniz alacağının esasına ilişkin davalarda kanunlar ihtilafı meseleleri tartışılmaktadır. Özellikle ilk iki yargılamada mahkemenin inceleme konuları, usule ya da esasa ilişkin olacak şekilde sınıflandırılmaktadır.

Dördüncü olarak deniz alacağının esasına ilişkin birtakım davalar, kanunlar ihtilafı perspektifiyle ele alınmaktadır. Zira çalışmamızda, ihtiyati haciz talebinden başlayarak ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesi süreci bir bütün olarak incelenmektedir. Buna karşın yapacağımız değerlendirmeler tamamlayıcı merasime konu olabilecek yirmi iki bent halinde sayılan deniz alacağı uyuşmazlıklarının tümünü ele alabilecek kapsamda değildir. Nitekim deniz alacağı teşkil eden tek bir uyuşmazlık dahi tek başına bir monografik esere konu olabilecek niteliktedir. Bu sebeple özellikle Türk doktrininde daha önce ele alınmayan ya da çok sınırlı bir biçimde değerlendirilen; buna karşın yabancı literatürde tartışma konusu olan bazı deniz ticareti uyuşmazlıklarını incelemenin uygun olacağı kanaatindeyiz.

Sözleşmeden kaynaklanan uyuşmazlıkların ilki özellikle iş görme ediminin büyük bir bölümünü açık denizde yerine getiren gemi adamlarının iş sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklarıdır. Özellikle tek gemi ortaklıkları ve elverişli bayrak ülkeleri de dikkate alındığında mutad işyeri belirlenemeyen gemi adamlarının iş sözleşmelerinde 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun⁷ (MÖHUK) 27. maddesi uyarınca asgari koruma standartlarının nasıl belirleneceği veya objektif bağlama kurallarının ne şekilde uygulanabileceği soruları yanıtlanmaktadır.

İş sözleşmelerinin ardından MÖHUK'un 29. maddesi kapsamında deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinin vasıflandırılması üzerinde önemle durulmaktadır. Keza deniz ticareti uygulamasında birçok sözleşme türü bulunmakla birlikte bu sözleşmelerin bazıları gemi kira sözleşmesi niteliğindeyken bazıları taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Dolayısıyla deniz taşımacılığındaki sözleşmelerin vasıflandırılması, MÖHUK'un 24. veya 29. maddesinin uygulama alanına girmesi bakımından çok büyük bir önem taşımaktadır. Bunun yanı sıra sübjektif bağlama kuralına ilişkin yapılacak açıklamalarda hukuk seçiminin sınırlarıyla geçerliliğine etki eden birtakım hususlara da değinilmekte, son olarak 'taşıyanın işyeri hukukunun tatbik edilememesi halinde hangi hukukun uygulanacağı' sorusuna yönelik görüşümüze yer verilmektedir.

Sözleşmeden kaynaklanan uyuşmazlıklarda son olarak MÖHUK'un 24. maddesi bakımından deniz alacağı teşkil eden bazı özel sözleşme türlerine yer verilmektedir. Bu sözleşmeler yolcu taşıma sözleşmeleri, gemi kira sözleşmeleri, gemi yönetim sözleşmeleriyle deniz ticareti hukukunda kullanılan diğer birtakım sözleşmelerdir. Konu bakımından özellikle karakteristik edimin borçlusunun kim olduğuna ilişkin kısa değerlendirmelerde bulunmaktadır.

Beşinci olarak MÖHUK'un 34. maddesi uyarınca haksız fiil teşkil eden deniz kirliliğinden ve çatmadan kaynaklanan uyuşmazlıklar ele alınmaktadır. Özellikle kirlenmenin veya çatmanın açık denizde vuku bulduğu ya da zararın açık denizde meydana geldiği durumlarda ortaya çıkan kanunlar ihtilafı problemlerine değinilmektedir.

Altıncı olarak gemiler üzerindeki mülkiyet hakkı ve diğer ayni haklara ilişkin uyuşmazlıklar da MÖHUK'un 22. maddesi temelinde, istisnaları da belirtilmek suretiyle aktarılmaktadır.

Yedinci olarak bir diğer dava türü haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davası incelenmektedir. Haksız fiil niteliğinde olmakle birlikte 1999 Haciz Sözleşmesi, alacaklının haksız ihtiyati konusundaki sorumluluğuna ilişkin özel bir bağlama kuralı

⁷ RG: 12.12.2007-26728.

getirmiştir. Söz konusu bağlama kuralının içeriği ve sonuçları ayrıntılı bir biçimde ortaya konmaktadır.

Çalışmamızın üçüncü bölümünü milletlerarası usul hukuku konuları oluşturmaktadır. İlk olarak gemilerde ihtiyati haczin sınırlandırılması başlığı altında yola hazır, sefere çıkmış ve uğraksız geçiş yapan gemilerin durumu değerlendirilmektedir. Özellikle TTK'da kabul edilen yetki kuralları ile boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilere yönelik bir yetki kısıtlaması getirilmiştir. Bunun bir sonucu olarak Montrö Sözleşmesi'nden beri süregelen yabancı ticaret gemileri üzerindeki ihtiyati haciz yetkisine ilişkin tartışmalar artmıştır. Bu bölümde TTK öncesi ve sonrası hukukî duruma, tartışmalara ve konuya ilişkin görüşlerimize yer verilmektedir.

İkinci olarak TTK'da ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisine ilişkin tespitlerimiz ve görüşlerimiz kapsamlı bir biçimde aktarılmaktadır. Doktrinde ihtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisinin genel anlamda münhasır yetki olduğu kabul edilmektedir. TTK'nın gerekçesinde de ihtiyati haciz taleplerini inceleyecek mahkemelerin münhasıran yetkili olduğundan bahsedilmektedir.

TTK'da geminin seferine ara verdiği yer mahkemesi kural olarak ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili kılınmıştır. Söz konusu yetki kuralı, alacaklıya gemiyi takip ederek istediği ülkede haczettirme imkânı sunması bakımından kural olarak *forum shopping*'e sebebiyet vermektedir. Bununla birlikte doktrinde deniz ticaretinde alacaklıya verilen bu imkânın menfaat dengesini borçlu aleyhine bozduğu belirtilmektedir. Üçüncü olarak bozulan menfaat dengesinin ne şekilde dengelenmeye çalışıldığı ve yeterliliği konusu da çalışmamızda ele alınmaktadır.

TTK ile Türk Hukukunda ilk defa milletlerarası bekletici mesele hali düzenlenmiştir. Buna göre haksız ihtiyati haciz hakkında tazminat davasının görüldüğü mahkeme, yabancı mahkemede ki ya da hakemler önündeki esasa ilişkin davayı bekletici mesele yapmakla yükümlü kılınmıştır. Ancak hangi davaların bekletici mesele yapılabileceği, hükümde yer alan hangi hususların tazminat davasına esas teşkil edeceği gibi hukukî durumlar izaha muhtaçtır. Özellikle hakemler ya da yabancı mahkeme önünde açılacak davanın itirazın iptali, istihkak ya da iflas davası olması durumu, milletlerarası usul hukuku meselelerini daha da karmaşıklaktadır. Dördüncü olarak milletlerarası bekletici mesele konusu, milletlerarası usul hukuku bağlamında değerlendirilmektedir.

Beşinci olarak tanıma-tenfiz konusunda ihtiyati haciz kararlarının milletlerarası alanda icrası üzerine düşüncelerimize yer verilmektedir. Bunun dışında TTK'nın 1360. maddesinde yer alan tenfiz mahkemesinin yetkisini düzenleyen yetki kuralının MÖHUK'un 51.

maddesiyle ilişkisi değerlendirilmekte; 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinde MÖHUK'un 54. maddesinden farklı bir biçimde düzenlenen esas davanın tenfiz şartları inceleme konusu yapılmaktadır. Keza MÖHUK'un 54. maddesinden farklı olarak Sözleşmede asli şartlar bakımından yalnızca kamu düzenine ve savunma haklarına ilişkin hükümler yer almaktadır. Son olarak ihtiyati haciz mahkemesini esas dava bakımından da yetkili gören TTK'nın 1359. maddesinin -deniz ticaretinin kendisine özgü yapısı da dikkate alınmak suretiyle- aşkın yetki kuralı olup olmadığı üzerinde durulmaktadır.

Görüldüğü üzere bu çalışmamız bir ya da birkaç temel sorundan ziyade gemilerin ihtiyati haczi konusuna ilişkin milletlerarası özel hukuk disiplini açısından ortaya çıkması muhtemel tüm sorunları ele alarak bütüncül bir değerlendirme yapmayı amaçlamaktadır.

Başlı başına bir çalışma konusu teşkil edeceğini düşündüğümüzden Türk bayraklı gemilerin yurtdışında satışı, satışa ilişkin süreçler ve özellikle milletlerarası ticari tahkim konuları çalışmamız kapsamı dışında tutulmuştur. Özellikle tahkim yargılaması, devlet yargılamasına nazaran kendine has dinamiklere sahip olan bir uyuşmazlık çözüm yöntemidir. Buna karşın gemilerin ihtiyati haczinde milletlerarası özel hukuk sorunlarına örnek teşkil etmesi açısından benzer meseleler hakkında milletlerarası ticari tahkim alanındaki görüşlere yeri geldikçe kısaca yer verilmektedir.

Çalışmamız boyunca iç hukuk ve milletlerarası özel hukuk bakımından yaptığımız değerlendirmeler ise sonuç bölümünde paragraflar halinde aktarılmaktadır.

IV. Konuya İlişkin Temel Kavramlar

Bu başlık altında gemilerin ihtiyati haczi dendiğinde ilk akla gelen 'gemi' ve 'ihtiyati haciz' kavramları ele alınacaktır. Bu doğrultuda öncelikle ihtiyati haczin öznesi konumunda olan gemiye ilişkin milletlerarası sözleşmelerdeki ve Türk Hukukundaki birtakım tanımlamalara yer verilecek ve geminin niteliğine ilişkin açıklamalarda bulunularak ihtiyati haczin konusunu hangi gemilerin oluşturduğu ortaya konacaktır.

İkinci olarak İİK'da yer alan ihtiyati haciz kavramının tanımı ve şartları hakkında kısaca bilgi verilecek; 10.05.1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme⁸ (1952 Haciz Sözleşmesi) ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nde

⁸ *International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships*. Türkiye Sözleşme'ye taraf değildir. Sözleşme metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>, (Erişim tarihi: 02.10.2020).

tanımlanan ihtiyati haciz (*arrest*) kavramıyla arasındaki benzerlikler ve farklılıklar ortaya konularak içeriği netleştirilmeye çalışılacaktır⁹.

Son olarak 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun¹⁰ (HMK) 389 vd. maddelerinde yer alan bir diğer temel kavram olan ihtiyati tedbirin, ihtiyati haciz karşısındaki durumu açıklanarak gemiler hakkında ihtiyati tedbir kararı verilmesinin mümkün olup olmadığı değerlendirilecektir.

1. Gemi

Deniz hukukunun en önemli unsuru gemi olup gemi, insan ve deniz unsurlarını birleştiren yegâne unsurdur. Çalışmamız bakımından üzerinde durulması gereken ilk konu, ihtiyati haczin kapsamına hangi gemilerin girdiğidir. TTK'nın 1350. maddesi vd. hükümleri her şeyden önce bir 'geminin' ihtiyaten haczinden bahsetmektedir. Maddede sözü geçen gemi kavramından ne anlaşılmalı; gemi kavramı ne şekilde yorumlanmalıdır? Bu doğrultuda öncelikle gemi tanımının yapılması, unsurlarının belirlenmesi ve benzer nitelikteki araçlardan farklarının ortaya konması gerekmektedir.

Sonraki kısımlarda ayrıntılı şekilde ele alınacağı üzere gemi bir araçtır. Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde araç: *"Bir iş yapmakta veya sonuçlandırmakta gücünden yararlanan nesne"*¹¹ olarak tanımlanmıştır. TTK tanımında da gemi bir araç olarak kabul edilmektedir. Araç niteliği doktrindeki çeşitli kullanımlarda da görülmektedir: *"Halk dilinde gemi sözcüğü, denizde yolcu ve/ya da yük taşıyan araçlar için kullanılır"*¹², *"Halk dilinde genellikle denizde insan veya eşya taşıma aracı olarak anlaşılan gemi..."*¹³, *"Gemi... ticaretin kendisi marifetiyle gerçekleştirildiği bir araçtır"*¹⁴. Bu çalışmada İngilizce "vessel" sözcüğünün karşılığı olarak "araç" kavramı kullanılacaktır.

Gemi öncelikle bir taşıma aracıdır; yük ve insan taşımada gücünden faydalanılabilir. Ancak geminin kullanım amacı yalnızca taşıma olgusuyla sınırlı değildir. Gemiler savaşmak,

⁹ 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi arasındaki farklılıklar ve açıklamalar hakkında değerlendirmeler için bkz. Ülgener, Fehmi M., "Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (International Convention on Arrest of Ships 1999)", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 3, S. 3-4, 1998, (Ülgener, İhtiyati Haciz), s. 7 vd.

¹⁰ RG: 04.02.2011-27836.

¹¹ <https://sozluk.gov.tr/>, (Erişim tarihi: 02.10.2020),

¹² Aybay, Gündüz/Aybay, Atilla/Aybay, Aydın/Aybay, Rona, **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, Aybay Yayıncılık, C. 1, İstanbul 1998, s. 481

¹³ İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Ahmet: **Deniz Ticareti Hukuku**, Adalet Matbaacılık, Üçüncü Baskı, Ankara, 1994, s. 19.

¹⁴ Demir, İsmail, **Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2023, (Demir, Deniz), s. 47.

bilimsel araştırma yapmak, su altı kaynaklarının çıkarılması vb. amaçlara da tahsis edilebilir¹⁵.

Araç niteliği dışında deniz hukukunda gemi kavramına ilişkin ortak bir tanım mevcut değildir. Gemi tanımındaki farklılıklar, millî ya da milletlerarası düzenlemelerin amacına ve uygulama alanına göre değişkenlik göstermektedir¹⁶. Dolayısıyla bu düzenlemeler, kendi uygulama alanını belirlemek üzere farklı bir gemi tanımı getirebilir ya da gemi dışında farklı kategoriler oluşturabilir¹⁷. Önemli olan aracın söz konusu düzenleme kapsamına girip girmediğinin tespit edilmesidir.

A. Milletlerarası Sözleşmelerde Gemi

Gemi kavramı, birçok milletlerarası sözleşmede farklı özellikleriyle ele alınmış ve tanımlaması da bu özelliklerden yola çıkılarak yapılmıştır. Bazı sözleşmeler gemi kavramını geniş yorumlarken, bazıları oldukça dar yorumlamaktadır. Bu bağlamda bazı milletlerarası sözleşmelerde ‘gemi’ şu şekillerde tanımlanmaktadır:

25.08.1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Konvansiyonu’nun¹⁸ (Lahey Kuralları) 1/d maddesinde “*denizde eşya taşıma amacıyla kullanılan herhangi bir araç*”,

Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi’nin¹⁹ (Atina Sözleşmesi) 1/3. maddesinde “*hava yastıklı araçlar hariç olmak üzere denizde hareket eden araç*”,

¹⁵ Sözer, Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku – I**, Vedat Kitapçılık, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul, 2019, (Sözer, Deniz T. 1), s. 20, dpn. 5.

¹⁶ Tetley, William, **International Maritime and Admiralty Law**, International Shipping Publications, C. 1, Canada, 2002, (Tetley, Maritime 1), s. 33; Atamer, Kerim, **Deniz Ticareti Hukuku I**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2017, (Atamer, Deniz T. 1), s. 637; Kara, Hacı, **Deniz Ticareti Hukuku**, On İli Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 45. Gemi kavramının kapsamına aldığı deniz araçları için bkz. Kuran, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta Basım, 7. Baskıdan Tıpkı 8. Baskı, 2022, s. 17.

¹⁷ Gemi tanımından hareketle çeşitli milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanlarına yönelik bkz. Kula Değirmenci, Nil, “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”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 41, S. 1, 2021, s. 63 vd.

¹⁸ *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading* RG: 22.02.1955-8937. Lahey Kuralları 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills, signed at Brussels on 25th August 1924*) (Lahey-Visby Kuralları) ile tadil edilmiş ancak Türkiye tarafından onaylanmamıştır.

¹⁹ *Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea*. RG: 03.04.2017-30027. Sözleşme 2002 yılında tadil edilmiştir. Türkiye tadil edilen Sözleşme’ye ilişkin 09.03.2017 tarih ve 6990 sayılı uygun bulma Kanunu’nu kabul etmiş; 18.09.2019 tarih ve 1580 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile katılma beyanında bulunmuş ve Sözleşme katılma beyanının depo makamına ulaştığı 16.09.2022 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. TTK’nın 1247-1271. maddeleri arasında yer alan deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinde de Atina Sözleşmesi ve Sözleşme’yi tadil eden 2002 Protokolü esas alınmıştır.

1978 Protokolü ile Değişik, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin²⁰ (Marpol Sözleşmesi) 2/4. maddesinde *“hidrofoil botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltılar, yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dâhil, deniz çevresinde faaliyette bulunan her türlü araç”*,

Gemilerin Tescil Şartları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin²¹ 2. maddesinde *“500 grostondan aşağı olmamak üzere uluslararası deniz eşya ve/veya yolcu taşımasında kullanılan, kendiliğinden hareket kabiliyetine sahip olan deniz aracı”* şeklinde tanımlanmıştır.

Bazı milletlerarası sözleşmelerde ise gemi kavramı yerine *“araç”* kavramı tercih edilmiş; böylece sözleşmenin uygulama alanı genişletilmiştir. Bahsi geçen sözleşmelerden bazılarında araç şu şekilde tanımlanmaktadır:

Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin²² 1/b maddesinde *“her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapı”*,

Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin²³ 3/a maddesinde ise *“Tekne sözcüğü: Su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dahil, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracını içine alır”* şeklinde ifade edilmiştir.

Milletlerarası sözleşmelerde, sözleşmenin uygulama alanının belirlenmesi ve hukuk sistemlerinde farklı şekillerde yer alan gemi kavramının yeknesaklaştırılması amacıyla bir tanımlamanın yapılması söz konusu olabileceği gibi, gemi tanımına yer verilmeyerek sözleşmenin uygulama alanının taraf devletlerin iç hukuklarına bırakılması amacı da güdülebilir. Bu durum sözleşmeyi hazırlayan kuruluşların, komisyonların ve taraf devletlerin görüşleriyle şekillenmektedir.

1952 Haciz Sözleşmesi'nde ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nde doğrudan bir gemi tanımına yer verilmemiştir. Türkiye 1952 Haciz Sözleşmesi'ne taraf değildir. 1999 Haciz Sözleşmesi hükümleri ise öncelikle TTK'ya iktibas edilerek Türk Hukuk sistemindeki yerini almıştır. Ardından 03.05.2019 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Sözleşme'ye katılmamız uygun bulunmuş, katılma beyanı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne

²⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and its 1978 Protocol. RG: 24.06.1990-20558; RG: 23.05.2014-29008. Marpol Sözleşmesi'nin birinci, ikinci ve beşinci ekleri Türkiye açısından 10.01.1991 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Üçüncü, dördüncü ve altıncı ekleri de 04.02.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <https://imo.uab.gov.tr/marpol-73-78>, (Erişim tarihi: 01.10.2020).

²¹ United Nation Convention on Conditions for Registration of Ships. Türkiye Sözleşme'ye taraf değildir.

²² International Convention on Salvage. RG: 24.05.2014-29009.

²³ International Regulations for Preventing Collisions at Sea, RG: 29.04.1987-16273.

11.09.2019 tarihinde tevdi edilmiş ve Sözleşme, 14/2. maddesi uyarınca katılım beyanının tevdi edildiği tarihi izleyen üçüncü ayda (11.12.2019) yürürlüğe girmiştir.

1952 Haciz Sözleşmesi'nin “*Uygulama Alanı*” başlıklı 8/1. maddesinde sözleşme hükümlerinin taraf devletin yetki alanı içinde bulunması koşuluyla taraf devletlerin bayrağını taşıyan herhangi bir araca (*vessel*) uygulanacağı hükmü yer almaktadır. Bir sonraki fıkrada ise taraf devlet bayrağını taşımayan gemilerin (*ship*) de sözleşme kapsamında ihtiyati hacze konu olabileceği düzenlenmektedir²⁴. Hükümde dikkat çeken ilk nokta birinci fıkrada Türk Hukuk literatüründe karşılığı araç ya da tekne anlamında kullanılan ‘*vessel*’ kelimesi kullanılmasına rağmen ikinci fıkrada gemi ‘*ship*’ kavramına yer verilmesidir. İngilizce metindeki bu farklılığın tutarsız olduğu dile getirilmekle birlikte; gemi (*ship*) ve araç (*vessel*) kavramlarının eş anlamlı kabul edilmesi gerektiği belirtilmektedir²⁵. Dikkat çeken ikinci nokta ise Sözleşme kapsamının belirlenmesinde geminin tâbiyetinden ziyade taraf devlet mahkemelerinin yargı yetkisine öncelik verilmesidir. Zira yetkili mahkemenin bulunması durumunda taraf devletin bayrağını taşıyan ya da taşıyan herhangi bir geminin ihtiyati haczi mümkündür²⁶.

Her ne kadar 1952 Haciz Sözleşmesi'nin başlığında “*Deniz Gemileri*” (*Seagoing Ships*) kavramı yer alsada bu kavramın yalnızca Sözleşme'nin başlığıyla sınırlı kaldığı, bunun dışında herhangi bir hükümde ‘deniz gemisi’ (*seagoing vessel*) – ‘içsu gemisi’ (*inland navigation vessel*) gibi bir ayrımın ya da gemilere ilişkin bundan başka herhangi bir sınıflandırmanın yapılmadığı, Sözleşme'nin uygulama alanının 8. maddedeki tüm gemileri kapsadığı ifade edilmektedir²⁷. Dolayısıyla 1952 Haciz Sözleşmesi, deniz gemisi-içsu gemisi/içsu aracı gibi bir ayrım yapılmadan 8. madde kapsamına giren bütün gemilere uygulanabilir niteliktedir. Ancak bütün bu açıklamalar ışığında Sözleşme başlığında neden “*Deniz Gemileri*” kavramının tercih edildiğine ilişkin tatminkâr bir yanıt verilebilmiş değildir.

²⁴ 1952 Haciz Sözleşmesi'nin kapsamının bayrak kriteri bakımından değerlendirilmesine ilişkin bkz. Berlingieri, Francesco, “The Scope of Application of the 1952 Brussels Convention on the Arrest of Ships”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 22, S. 3, 1991, (Berlingieri, Kapsam), s. 405 vd.

²⁵ Berlingieri, Francesco, **Arrest of Ships A Commentary on the 1952 Arrest Convention**, Informa Law, Sixth Edition, C. I, Londra, 2017, (Berlingieri, Haciz 1952), s. 34.

²⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, Kapsam, s. 407 vd.; Berlingieri, Haciz 1952, s. 39-51. Buna karşın 1952 Haciz Sözleşmesi'nde 1999 Haciz Sözleşmesi'nden farklı olarak mahkemelerin yetkisine ilişkin Sözleşme'nin kapsamını daraltan istisna hükümleri bulunmaktadır. Berlingieri, Kapsam, s. 412. TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte ihtiyati haczin uygulanması bakımından da geminin tâbiyetinin herhangi bir önemi kalmamıştır. Dolayısıyla TTK'nın gemi tanımını karşılayan ve ihtiyati haczin kapsamı içerisinde yer alan bütün gemiler Türk ya da yabancı tâbiyetli olup olmadığına bakılmaksızın ihtiyaten haczedilebilmektedir. TTK'dan önceki dönemde yabancı gemi kavramına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi, Nuray, **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, Beta Basım, 2. Bası, İstanbul, 2004, (Ekşi, İhtiyati Haciz), s. 9 vd.

²⁷ Berlingieri, Haciz 1952, s. 39. 1952 Haciz Sözleşmesi'nin içsu gemilerine uygulanamadığına yönelik bkz. Ülgener, İhtiyati Haciz, s. 13

B. Türk Hukukunda Gemi

Türk Hukukunda da gemi ve geminin unsurları, muhtelif kanunlarda ve yönetmeliklerde farklı şekillerde tanımlanmış²⁸; bunun yanı sıra gemi dışında deniz aracı, deniz vasıtaları, su aracı gibi araçlara da yer verilmiştir. Türk Deniz Ticareti Hukukunun temelini oluşturan TTK dışında Limanlar Kanunu²⁹, Kabotaj Kanunu³⁰, Çevre Kanunu³¹ gibi kanunların yanı sıra Limanlar Yönetmeliği³², Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği³³, Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği³⁴ gibi yönetmeliklerde de gemi tanımına ilişkin farklı ifadeler yer almaktadır³⁵.

Türk Hukukunda gemilerin ihtiyati haczi 1999 Haciz Sözleşmesi, TTK ve İİK hükümleri ile düzenlenmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin TTK'ya iktibasının ardından Sözleşme, yaklaşık yedi yıllık bir aradan sonra yürürlüğe girmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi hükümleri, orijinal metne bağlı kalınarak ve birkaç istisna dışında üzerinde hiçbir değişiklik yapılmadan TTK metnine dâhil edilmiştir. TTK'dan farklı olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde herhangi bir gemi tanımına yer verilmemektedir.

1999 Haciz Sözleşmesi'ne taraf olmamızla birlikte TTK'daki gemi tanımının 1999 Haciz Sözleşmesi bakımından uygulanabilir olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Nitekim TTK'nın 931. maddesinde geçen “...*bu Kanun bakımından gemi sayılır*” ifadesi, yalnızca TTK hükümlerinin uygulanması bakımından bir gemi tanımı getirmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Sözleşme; TTK hükümlerini ilga ederek

²⁸ Hollanda ve İngiliz Ticaret Kanunları ile diğer gemi tanımları için bkz. Çağa, Tahir/Kender, Rayegân, **Deniz Ticareti Hukuku I**, On İki Levha Yayıncılık, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul, 2010, (Çağa/Kender, Deniz T. 1), s. 45 vd. Geminin ayırt edici unsurları hakkında bkz. **Kuran**, s. 20 vd.

²⁹ RG: 20.04.1341-95.

³⁰ RG: 29.04.1926-359.

³¹ RG: 11.08.1983-18132.

³² RG: 31.10.2012-28453.

³³ RG: 25.09.2014-29130. Bağlam Kütüğü Yönetmeliği ile getirilen sisteme yönelik değerlendirmeler için bkz. Atamer, Kerim, “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 24, S. 3, 2009, (Atamer, Bağlama), s. 356 vd.; Algantürk Light, Didem, “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl 8, S. 16, 2009; Aksoy, Sami, “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, **Fırat Öztan’a Armağan**, Turhan Kitabevi, C. 1, Ankara, 2010, s. 63 vd.

³⁴ RG: 12.03.2009-27167.

³⁵ Türk Hukukunda yer alan gemi tanımları ve bu tanım farklılıklarına yönelik eleştiriler hakkında bkz. Süzel, Cüneyt, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, On İki Levha Yayıncılık, **Rona Serozan’a Armağan**, C. 2, İstanbul, 2010, ss. 1615-1644. Bunun yanı sıra deniz idare hukuku bakımından 4922 sayılı Kanunun 1-B. maddesinde “*Adı, tonalitosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı...*” şeklinde yer alan gemi tanımının çok sayıda tüzük ve yönetmelikte esas alındığı belirtilmektedir: Atamer, Kerim, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra**, Arıkan Basım Yayımları, İstanbul, 2006, (Atamer, İcra), s. 136. Gemi ile deniz aracı veya gemi ile diğer deniz vasıtaları ibareleri arasındaki farklılıklara ilişkin ayrıca bkz. Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine, **Deniz Ticareti Hukuku**, Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. Baskı, İstanbul 2020, s. 45, dpn. 70. Sözer gemi dışında kalan araçları, Türk mevzuatında yer alan hükümler çerçevesinde deniz aracı, su aracı ve içsu aracı olacak şekilde tasnife tâbi tutmaktadır: **Sözer**, Deniz T. 1, s. 21-23, dpn. 10.

tamamen özerk bir biçimde uygulanacaksa ‘gemi’ kavramına TTK’dan bağımsız bir kavram arayışı içine girilmelidir. Öte yandan TTK hükümleri, Sözleşme’yi tamamlayıcı şekilde değerlendirilecek olursa TTK’daki gemi kavramı, Sözleşme kapsamının belirlenmesinde de yol gösterici olacaktır. Dolayısıyla sonraki başlıklarda ‘gemi’ kavramından ne anlaşılması gerektiğine ilişkin ilk olarak TTK hükümleri, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu³⁶ (eTTK) hükümleriyle kıyaslamalı olarak değerlendirilecektir³⁷. TTK’nın 1999 Haciz Sözleşmesi karşısındaki durumu ise birinci bölümde ele alınacaktır³⁸.

a. TTK Hükümleri Uyarınca Gemi

TTK’nın 931/1. maddesinde gemi “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır*” şeklinde tanımlanmıştır.

eTTK’nın 816. maddesinde ise gemi “*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne...*” şeklinde ifade edilmiştir³⁹.

TTK bağlamında bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için suda hareket etme amacına özgülenmesi, yüzme özelliğinin bulunması ve pek küçük olmaması gerekmektedir. Aracın kendiliğinden hareket etme özelliğine sahip olmamasının ise bir önemi yoktur.

i. Suda Hareket Etme

TTK’da, eTTK’dan farklı olarak “deniz” yerine geçmek üzere “su” terimini kullanmıştır. 931. maddenin gerekçesinde “*denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaç*” şeklinde açıklanmıştır⁴⁰.

Deniz ticareti hukukunun uygulama alanı denizdir. Deniz ve su, birçok hukuk düzeninde birbirinden ayrılmakta ve farklı hukukî düzenlemelere tâbi tutulmaktadır. Türk Hukukunda da içsu düzenlemeleri ile deniz hukuku düzenlemelerinin ayrıldığı noktalar

³⁶ RG: 09.07.1956-9353.

³⁷ TTK ile gemi tanımında da değişiklikler meydana gelmiştir. Gemi kavramından ne anlaşılması gerektiği sorusuna tatminkâr bir yanıt verilebilmesi; eski ve yeni düzenlemeler arasındaki farklılıkların doktrindeki görüşler uyarınca ortaya konulmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Yapılacak mukayese kanun koyucunun amacının anlaşılması açısından da önem arz etmektedir.

³⁸ 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinin TTK karşısındaki durumu için bkz. Birinci Bölüm, Başlık II-3-A-a-ii.

³⁹ eTTK’da yer alan gemi tanımının tarihçesine ilişkin bkz. **Atamer**, İcra, s. 14.

⁴⁰ Madde metninin hazırlanması sırasındaki tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgiler için bkz. **Atamer**, İcra, s. 138; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 664-666. Madde metnine yönelik eleştiriler hakkında bkz. **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 46-47, dpn. 74; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 24-25.

bulunmakla birlikte deniz ticareti deyince ilk olarak ‘deniz’ akla gelmektedir. Ancak TTK bakımından bu ayrım büyük ölçüde ortadan kalkmış; maddede belirtilen diğer unsurların bulunması koşuluyla nehir, göl, ırmak gibi sularda hareket etme özelliğine sahip olan araçlar da gemi olarak kabul edilmiştir⁴¹.

Doktrinde bir görüş, suda hareket kavramını su üstünde veya altında, yatay veya dikey şekilde yapılabilen her türlü hareket şeklinde nitelendirmekte ve geniş yorumlamaktadır⁴². Dolayısıyla yüzer havuzlarının, sondaj ve inşaat amacıyla deniz üzerinde yer değiştirip sabitlenebilen sondaj işlemi gemilerinin suda hareket amacına özgülendiğini kabul etmektedir⁴³.

Başka bir görüş, suda hareket etme özelliğinin yalnızca su üzerinde durabilme ya da su üzerinde hareket edebilme anlamına gelmediğini; bu şartın suda seyrüsefer (*navigation*) yapabilmek- “*insanları ve/veya eşyayı (yükleri) denizyolu ile bir yerden bir başka yere, belli bir plân ve düzen içinde taşımak; geminin denizde yürütülmesi, yönlendirilmesi; niteliğine ve özelliğine uygun olarak işletilmesi için yapılması gereken bütün icraat*”- şeklinde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir⁴⁴.

Suda hareket etme bir aracın su üzerinde mesafe kat edebilmesi, bir yerden başka bir yere gidebilmesi, yer değiştirebilmesi gibi anlamlara gelebilmektedir. Tahsis amacı kavramıyla birlikte değerlendirildiğinde bu hareketin alade bir yer değiştirmeden ziyade bir işin yapılmasına ve/veya sonuçlandırılmasına veyahut bir amaca yönelmiş, planlı bir hareket olması gerekmektedir.

ii. Yüzme Özelliği

TTK’nın 931. maddesi uyarınca bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için yüzme özelliğine sahip olması gerekmektedir. Doktrinde belirtildiği üzere bir aracın suda hareket özelliğine sahip olması, o aracın aynı zamanda yüzme kabiliyetine de sahip olduğunu gösterir. Dolayısıyla söz konusu hüküm, bir önceki başlıkta incelenen suda hareket etme özelliği karşısında gereksiz bulunmaktadır⁴⁵. Doktrinde diğer bir görüş, söz konusu hükmün bir

⁴¹ **Sözer**, Deniz T. 1, s. 24; **Demir**, Deniz, s. 50. İç su kavramı, sınırları ve Türk içsularının hukukî tejjimi hakkında bkz. Pazarıcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, Doruk Kitabevi, Gözden Geçirilmiş Güncellenmiş 20. Bası, Ankara 2021, (**Pazarıcı**, Uluslararası), s. 272 vd.; **Kuran**, s. 37 vd.; Doğan, İlyas, **Devletler Hukuku**, Astana Yayınları, Genişletilmiş 3. Baskı, 2016, (**Doğan**, Devletler), s. 320; Sur, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta Basım, Tıpkı 15. Baskı, İstanbul 2021, s. 344 vd.; Shaw, N. Malcolm, **International Law**, Cambridge University Press, 6. Baskı, 2008, s. 556 vd.

⁴² **Atamer**, İcra, s. 138. Aynı yönde bkz. **Kara**, s. 47.

⁴³ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 666. Diğer örnekler için bkz. **Demir**, Deniz, s. 50; **Kara**, s.47-48.

⁴⁴ **Sözer**, Deniz T. 1, s. 25.

⁴⁵ **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 47; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 27; **Atamer**, İcra, s. 139; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 667.

cismin su üzerinde durup durmadığı şeklinde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir⁴⁶. Kanunun lafzı ve doktrindeki görüşler ışığında değerlendirildiğinde her ne kadar yüzme özelliğine sahip olsa da suda hareket etme özelliği bulunmayan bir araç gemi olarak nitelendirilememektedir.

iii. Tahsis Edildiği Amacın Suda Hareketi Gerektirmesi

TTK kapsamında bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için suda hareket amacına tahsis edilmiş olması gerekmektedir. Dolayısıyla suda hareket amacına özgülenmeyen, diğer bir deyişle kullanım amacını suda hareket etmeksizin gerçekleştirebilen cisimler TTK bakımından gemi sayılmamaktadır. Örneğin denizde yük ve/veya yolcu taşıma, kurtarma, römorkaj ve kılavuzluk gibi amaçlara özgülenmiş araçlar TTK bakımından gemi niteliğine sahiptir. Buna karşın deniz üstünde restoran veya otel olarak sürekli bir biçimde hizmet veren bir aracın tahsis amacı suda hareketi gerektirmemekte ve gemi niteliğine sahip bulunmamaktadır. Bununla birlikte suda hareket amacının tespitinin her zaman kolay olmadığı ifade edilmektedir. Örneğin su altından petrol ve doğalgaz gibi doğal kaynak çıkarılmasını sağlayan sondaj platformları ya da bir geminin kızağa çekilmesi amacına tahsis edilmiş yüzer havuzlar gibi araçların söz konusu TTK hükmü karşısındaki durumu tartışmalara yol açmaktadır⁴⁷.

Doktrindeki bir görüş her ne kadar su üzerinde yer değiştirmeleri ve farklı yerlerde kullanılmaları mümkün olsa da asıl kullanım amaçlarını suda hareket ederek gerçekleştiren nesneleri hüküm kapsamına almaktadır. Dolayısıyla asıl kullanım amacını suda sabit durarak gerçekleştiren dokları, şamandıraları, yüzer vinçleri, yüzer havuzları, tarak dubalarını, fener gemilerini vb. TTK bakımından gemi olarak kabul etmemektedir⁴⁸. Ancak bu şekilde bir sınıflandırmanın yerine her somut olayın kendi içinde değerlendirilerek bir karara varılması gerektiği de dile getirmektedir⁴⁹.

iv. Pek Küçük Olmama

eTTK'nın 816/1. maddesinde ve TTK'nın 931/1. maddesinde yer alan 'pek küçük olmama' kavramının her şeyden önce muğlak bir ifade olduğu açıktır. Suda hareket edebilen ve suda hareket amacına tahsis edilmiş bir aracın pek küçük olup olmadığının tespitinde hangi

⁴⁶ Sözer, Deniz T. 1, s. 27.

⁴⁷ Çeşitli yapıların, cisimlerin ve platformların niteliğine yönelik tartışmalar hakkında bkz. Tekil, Fahiman, **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, (Tekil, Deniz), s. 71 vd.

⁴⁸ Demir, Deniz, s. 50.

⁴⁹ Sözer, Deniz T. 1, s. 28-30. Aynı yönde bkz. İzveren/Franko/Çalık, s. 20. Örnekler için ayrıca bkz. Aybay vdi., s. 484-485.

kriterin göz önünde bulundurulacağı konusunda ne TTK'da ne diğer kanunlarda herhangi bir hüküm mevcuttur. Söz konusu hüküm doktrinde de bu yönüyle eleştirilmektedir.

Doktrinde bir görüş, çekincelerini belirtmekte⁵⁰ ve bu kriterin tespitinde Gemi Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi⁵¹, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik⁵² ve İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği⁵³ gibi düzenlemelerde yer alan ölçülerden faydalanılabileceği ifade etmekteyken⁵⁴ diğer görüş, pek küçük olmama kriterinin tespitinde denizcilik standartlarının ve uygulamalarının esas alınması gerektiğini belirtmektedir⁵⁵. Bir diğer görüş ise teknik bakımdan deniz tehlikelerine karşı koyabilen boyutlara sahip⁵⁶ ve kullanım amacı bakımından ise bu amaca elverişli bir hacimde olması koşullarını aramaktadır⁵⁷.

Kanımızca söz konusu kriterin tespitinde her somut olayın kendi içinde değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Bu doğrultuda ikinci ve üçüncü görüşlerin ortaya koyduğu soyut unsurların yanında ilk görüş tarafından dikkat çekilen düzenlemelerden yardımcı kaynak olarak yararlanılıp karara varılması isabetli bir yöntem olabilir.

v. Araç Olma

eTTK'nın 816/1. maddesinde geminin 'tekne' biçimine sahip olması aranmakta iken; TTK'nın 931/1. maddesi gemiyi bir 'araç' olarak kabul etmiştir.

Sözlük anlamı ile tekne: *“Bir tür küçük deniz taşıtı”; “geminin omurga, kaburga ve kaplamadan oluşan temel bölümü”* gibi anlamlara gelmektedir⁵⁸.

Birçok milletlerarası düzenlemede tekne kavramı gemiyi tanımlamak için kullanılmıştır. Tekne kelimesi günlük dilde de benzer bir kullanıma sahiptir (Kargo teknesi, balıkçı teknesi vb.). Bu bakımdan İngilizce 'vessel'⁵⁹ kelimesinin karşılığıdır.

Türkçe anlamı ile tekne İngilizce kullanımından farklı olarak bir yapıyı, bir formu ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır. Doktrinde farklı tanımlamalara yer verilmeyle birlikte

⁵⁰ **Atamer**, Bağlama, s. 208; **Atamer**, İcra, s. 139.

⁵¹ RG: 20.09.1978-16419.

⁵² RG: 10.11.2006-26342.

⁵³ RG: 31.10.2010-27745.

⁵⁴ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 662-664.

⁵⁵ **Çağa/Kender**, Deniz T. 1, s. 47; **İzveren/Franko/Çalık**, s. 21; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 47; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 31; **Demir**, Deniz, s. 52.

⁵⁶ **Tekil**, Deniz, s. 68.

⁵⁷ Kalpsüz, Turgut, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cild, Sevinç Matbaası, Ankara, 1971, (**Kalpsüz**, Deniz), s. 77; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 31.

⁵⁸ sozluk.gov.tr, (Erişim tarihi: 10.10.2020). Tekne sözcüğünün içinde boş bir oylum (hacim) bulunan bir nesneyi anlattığı, salların ise söz konusu oylumdan yoksun olduğu gerekçesiyle gemi sayılmayacağına ilişkin bkz. **Aybay vdi.**, s. 482.

⁵⁹ Vessel'in sözlük anlamı *“küçük olmayan bir bot ya da bir gemi”* şeklindedir. (*a large boat or a ship*) dictionary.cambridge.org, (Erişim tarihi: 10.10.2020).

“içi boş ve suda yüzmeye kabiliyetini haiz bir cisim”⁶⁰ ve “bir geminin teçhizatı umumiyesinden gayri olan, yani ana ve kuntura omurgalarla bodoslamalarından ve postaları ile kemereleri ve iç ve dış kaplamalarından ve güverteleri ile kasaralarından ibaret bulunan kısımdır”⁶¹ şeklinde tanımlar bulunmaktadır.

eTTK’nın lafzı ve söz konusu tanımlar değerlendirildiğinde tarif edilen forma uygun olmayan nesnelerin gemi sayılmayacağı gibi bir durum ortaya çıkmakta idi. Halbuki İngilizce kullanımında gemi (*ship*) ile tekne (*vessel*) çoğu zaman gemiyi tanımlamak için ya da gemiyle aynı anlamda kullanılmaktadır. İngilizce-Türkçe kullanım arasındaki söz konusu farklılık, Türk Hukukunda gemi kavramının dar yorumlanmasına; dolayısıyla tekne formunda olmayan cisimlerin gemi sayılmamasına yol açmakta idi. Halbuki TTK’da yer alan araç kavramı, tekne kavramından daha geniş ve günümüz teknolojisinde tekne formunda olmayan cisimleri de içerisine alan bir kavramdır. Bu açıdan bakıldığında TTK’da, eTTK’dan farklı olarak tekne yerine araç kavramının yer almasının yerinde bir değişiklik olduğu ifade edilebilir. Kaldı ki 931. maddenin gerekçesinde de gemi kavramının kapsamının mümkün olduğunca genişletilmeye ve Yargıtay kararlarında kavramın dar yorumlanmasının sakıncalı sonuçlarının bertaraf edilmeye çalışıldığı ifade edilmektedir⁶².

b. TTK Hükümleri Uyarınca Ticaret Gemisi – Ticaret Gemisi Olmayan Gemi

i. Ticaret Gemisi

TTK’nın 931/2. maddesinde gemi tanımının hemen ardından ikinci fıkrada ticaret gemisinin tanımını yapmıştır. Buna göre suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılacaktır⁶³.

TTK’nın 935. maddesi “*Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır*” şeklindedir. Dolayısıyla bir aracın TTK uyarınca ihtiyatı hacze konu olması için yalnızca Kanunun aradığı

⁶⁰ Kalpsüz, Deniz, s. 76. Benzer bir tanım için bkz. Tekil, Deniz, s. 67.

⁶¹ Sözer, Bülent, **Gemi, Geminin Müttemim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, Vedat Kitapçılık, Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul, 2009, (Sözer, Gemi), s. 21.

⁶² Aynı yönde bkz. Atamer, Bağlama, s. 309. TTK Tasarısı’nın hazırlık sürecinde Ticaret Kanunu Komisyonu’nun (Komisyon) bünyesinde faaliyet göstermek üzere kurulan Deniz Ticareti Alt Komisyonu’nun (Alt Komisyon) gemi tanımına ilişkin değerlendirmeleri hakkında bkz. Atamer, İcra, s. 140-141. Ticaret Kanunu Komisyonu’nun kuruluşu ve yapısı hakkında bkz. Atamer, İcra, s. 42 vd. Tasarının hazırlık süreci hakkında bkz. Atamer, İcra, s. 78 vd.

⁶³ Ticaret gemisi ve ticaret gemisi olmayan gemi kavramlarının milletlerarası hukuk bakımından değerlendirilmesine yönelik bkz. Kuran, s. 30 vd.

gemi niteliğine sahip olması yeterli değildir. Aracın aynı zamanda bir ticaret gemisi olması gerekmektedir.

TTK'nın 931/2. maddesinin eTTK'daki karşılığı 816/2. maddedir. eTTK'nın 816/2. maddesi uyarınca *“denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın”* ticaret gemisi sayılmaktadır.

TTK'nın 931/2. maddesinde eTTK'nın 816/2. maddesinden farklı olarak dikkat çeken ilk husus *deniz* yerine *su* kavramının kullanılmış olmasıdır ki; söz konusu değişiklik *deniz* ve içsu ayrımını kaldıran maddenin ilk fıkrası ile uyum halindedir. Bunun dışında *“kazanç elde etme”* yerine *“ekonomik menfaat sağlama”* tabiri tercih edilmiştir. Madde gerekçesinde bu husus *“kazanç sağlama unsurunun sadece malvarlığının aktifinde artış meydana getirmeye yönelik faaliyetleri ifade ettiği, ekonomik menfaat ibaresinin kullanılmasının ise menfi ve müspet kazancı içermesi bakımından uygun bulunduğu”* şeklinde dile getirilmiştir⁶⁴.

Madde metninden yola çıkarak TTK'nın 931/1. maddesindeki şartları sağlayan bir geminin ticaret gemisi sayılması için aranan esas unsur, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmesi veya fiilen böyle bir amaçla kullanılmasıdır.

Bir geminin suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsisinin, gemi malikinin iradesine bağlı olduğu ifade edilmektedir. Dolayısıyla malikinin suda kazanç elde etme amacıyla kullanmak arzusunda olduğu her gemi TTK bakımından ticaret gemisi sayılacaktır. Kazanç henüz elde edilmemiş olsa bile geminin söz konusu niteliği üzerinde herhangi bir etkisi olmamaktadır⁶⁵. Doktrinde tahsis unsurunun içerisinde devamlılık unsurunu da barındırdığı, dolayısıyla geminin söz konusu amaca tahsisinin geçici değil devamlı olması gerektiği de belirtilmektedir⁶⁶.

Bir geminin suda ekonomik menfaat sağlama amacıyla kullanılması ise aslen bu tip bir amaca tahsis edilmemiş bir geminin (eğitim ya da araştırma gemisi gibi) fiilen böyle bir amaç için kullanılması halini ifade etmektedir. Bu sebeple bir önceki paragrafta aranan devamlılık unsuru, söz konusu hüküm bakımından aranmamaktadır. Dolayısıyla kendisinden ekonomik menfaat sağlanan gemiler; fiilen bu amaç için kullanıldığı süre boyunca ticaret gemisi kabul edilmektedir⁶⁷.

Ticaret gemisi niteliğinde olmayan bir gemiden, malikinin iradesi veya rızası olmadan, tesadüfen bir kazanç elde edilmesi halinde söz konusu geminin ticaret gemisi sayılıp

⁶⁴ Gerekçenin hazırlanma sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 679-681. Madde gerekçesine yönelik eleştiriler için bkz. **Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu**, s. 50, dpn. 78; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 35.

⁶⁵ **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 49; **Demir**, Deniz, s. 64.

⁶⁶ **Sözer**, Deniz T. 1, s. 35.

⁶⁷ **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 50; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 36.

sayılmayacağı doktrinde tartışmalıdır⁶⁸. Ticaret gemisinin malikinin kim olduğunun ise bir önemi bulunmamaktadır. Ticaret gemisinin maliki ya da işleteni, özel hukuk tüzel kişilerinin yanı sıra devlet veya herhangi bir kamu tüzel kişisi de olabilir.

ii. Ticaret Gemisi Olmayan Gemi

TTK'nın 935/1. maddesi uyarınca Kanunun deniz ticaretiyle, dolayısıyla ihtiyati hacizle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanacaktır. Madde 935'e göre ticaret gemisi olmayan gemiler ise:

- Yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler (935/2-a),
- Münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileri (935/2-b),
- Donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilerdir (935/2-c)⁶⁹.

Kanunun ihtiyati haciz hükümlerinin de içerisinde bulunduğu “*Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler*” kısmı, niteliklerine uygun düştüğü ölçüde madde 935/2-a'da yer alan gemilere de uygulanacaktır. Dolayısıyla TTK uyarınca ihtiyati haczin konusu gemilerin TTK'nın getirdiği tanıma uygun olarak ‘ticaret gemisi’ olması ya da ticaret gemisi olmamakla birlikte 935/2-a'da yer verilen niteliklere sahip bulunması gerekmektedir.

2. İhtiyati Haciz

A. İhtiyati Haciz Kavramı, İhtiyati Haczin Amacı ve Şartları

İİK'da ihtiyati haczin tanımına yönelik herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte söz konusu kavrama ilişkin doktrinde çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır. Doktrinde ihtiyati haciz “*bir alacağın tahsilini veya bir teminatın alınmasını mümkün kılmak maksadile, alacaklının talebi üzerine borçlunun bazı mal ve alacaklarına salâhiyetli makam tarafından el konulması*”⁷⁰, “*alacaklının bir para alacağının zamanında ödenmesini garanti (güvence) altına almak için, mahkeme kararı ile, borçlunun mallarına (önceden) geçici olarak el konulması*”⁷¹, “*para alacaklarına ilişkin mevcut veya müstakbel takibin sonucunun güvence altına alınması için mahkeme kararı ile borçlunun malvarlığına el konulmasını*

⁶⁸ Tartışmalar için bkz. **Sözer**, Deniz T. 1, s. 36.

⁶⁹ Donanmaya bağlı harp gemileri ibaresinin Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağlı gemiler olarak yorumlanması gerektiği konusunda bkz. **Sözer**, Deniz T. 1, s. 37. Yardımcı geminin ise fiilen savaşmak için yapılan ve bu amaçla kullanılan gemiler olmadığı; eğitim, hastane gemileri gibi farklı hizmetlerde kullanılan gemileri ifade ettiği dile getirilmektedir: **Sözer**, Deniz T. 1, s. 37.

⁷⁰ Berkin, Necmettin M., **İflâs Hukuku**, Yeni Hamle Matbaası, İstanbul, 1970, (**Berkin**, İflas), s. 406.

⁷¹ Kuru, Baki, **İcra ve İflâs Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Üçüncü Baskı, C. 3, Ankara 1993, (**Kuru**, İcra 3), s. 2495; Kuru, Baki/Aydın, Burak, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 6. Baskı, Ankara, 2021, s. 355.

*sağlayan geçici bir hukukî koruma*⁷², *"alacaklının bir para alacağının zamanında ödenmesini garanti (güvence) altına almak için, mahkeme kararı ile, borçlunun borcuna yetecek kadar malına (önceden) geçici olarak hukukun el konulması"*⁷³, *"Rehinle temin edilmemiş ve vadesi gelmiş bir para alacağının zamanında ödenmesini güvence altına almak için mahkeme kararı ile borçlunun malvarlığına geçici olarak el konulması"*⁷⁴ gibi çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır⁷⁵.

Bahsedilen tanımlar ışığında ihtiyati haczin nihai değil geçici bir hukukî koruma olduğu, para alacaklarını kendisine konu edindiği⁷⁶ ve yalnızca bir mahkeme kararı ile mümkün olduğu sonuçlarına varılmaktadır⁷⁷.

İhtiyati haczin amacının ise kısaca, borçlunun borca yeter miktardaki malvarlığı değerlerine el konulması ve söz konusu malvarlığı üzerinde tasarruf etmesinin engellenmesi suretiyle alacaklı lehine geçici bir hukukî koruma sağlamak olduğu ifade edilebilir⁷⁸.

Geçici bir hukukî koruma türü olan ihtiyati haciz, mahkeme tarafından ihtiyati haciz kararına hükmedilmesinden başlayarak İİK'nın 264. maddesine uygun bir biçimde kesin hacze dönüşmesine kadarki süreci kapsamaktadır. Bu süre içerisinde borçlunun malvarlığı değerlerini elden çıkarmasına, eksiltmesine veya başka alacaklar yaratmak suretiyle

⁷² Özekes, Muhammet, **İcra ve İflas Hukukunda İhtiyati Haciz**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999, (Özekes, İhtiyati Haciz), s. 12; Pekcanitez, Hakan/Atalay, Oğuz/Sungurtekin Özkan, Meral/Özekes, Muhammet, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, On İki Levha Yayıncılık, 10. Bası, İstanbul, 2023, (Pekcanitez vdi., İcra 2), s. 350.

⁷³ Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel, **İcra ve İflas Hukuku**, Yetkin Hukuk Yayınları, 9. Baskı, Ankara, 2023, (Arslan vdi., İcra), s. 540.

⁷⁴ Atalı, Murat/Ermenek, İbrahim/Erdoğan, Ersin, **İcra ve İflas Hukuku**, Yetkin Yayınları, 5. Baskı, Ankara, 2022, s. 487.

⁷⁵ Doğrudan bir tanım vermemekle birlikte ihtiyati haciz kavramına ilişkin açıklamalar için bkz. Postacıoğlu, İlhan E., **İcra Hukuku Esasları**, Vedat Kitapçılık, 5. Bası, İstanbul, 2010, s. 860 vd.; Üstündağ, Saim, **İcra Hukukunun Esasları**, 7. Bası, İstanbul, 2000, s. 474 vd.; Yılmaz, Ejder, **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri**, Yetkin Yayınları, Cilt 2, Ankara, 2001, (Yılmaz, Himaye), s. 1077 vd. İhtiyati haczin bir koruma tedbiri olarak ortaya çıkışına ilişkin tarihsel süreç hakkında bkz. Türkel, Doğuş Taylan, **Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2017, s. 13-16. Türk Hukukunda ihtiyati haczin tarihi gelişimi hakkında bkz. Üstündağ, s. 475 vd.

⁷⁶ İhtiyati haczin konusuna yönelik bkz. Berkin, Necmeddin M., **İhtiyati Haciz**, Hamle Matbaası, İstanbul, 1962, (Berkin, İhtiyati Haciz), s. 17 vd.

⁷⁷ Özekes, İhtiyati Haciz, s. 12. İhtiyati haczin özelliklerine ilişkin bkz. Muşul, Timuçin, **İcra ve İflas Hukuku Esasları**, Adalet Yayınevi, 6. Baskı, Ankara, 2017, (Muşul, İcra), s. 682 vd.; Yıldırım, Mehmet Kâmil/Deren-Yıldırım, Nevhis, **İcra ve İflas Hukuku**, Beta Basım, 8. Baskı, İstanbul, 2021, s. 402. İhtiyati haczi karakterize eden özellikler hakkında bkz. Postacıoğlu, s. 861. İhtiyati haczin icra takip işlemi olup olmadığı konusundaki tartışmalar için bkz. Hasırcı, Hakan, **İflâsın Takiplere Etkisi**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 445 vd.

⁷⁸ "Bu müessese sayesinde, para alacaklısı olan şahıs, borçlunun bazı mallarını onun tasarruf selâhiyetinden çıkarmak suretile, bu malların borçlu tarafından cebri icranın dışına çıkarılmasına engel olabilmektedir... Başka bir deyişle cebri icranın başarılı şekilde sonuçlanabilmesini tehdit eden tehlikeler, ihtiyati haciz müessesesi yardımı ile bertaraf edilmiş olacaktır" Üstündağ, s. 474. "Borçlunun ihtiyaten haciz edilen malvarlığına dâhil alacak, taşınır ve taşınmaz mallar ve haklar üzerinde tasarrufta bulunması engellenir. Böylece alacaklının... haklı olduğu anlaşıldığında, hakkının kâğıt üzerinde kalmayıp, para alacağına fiilen kavuşabilmesi imkânı sağlanmış olur" Muşul, İcra, s. 682. İhtiyati haczin amacına yönelik ayrıca bkz. Berkin, İhtiyati Haciz, s. 9-10; Korkmaz, Ramazan, **Haksız İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davası**, On İki Levha Yayıncılık, 2020, s. 35 vd.

haczettirip sattırması gibi hileli davranışlarına karşı hak sahiplerinin korunması amaçlanmaktadır⁷⁹. Süresi içinde tamamlayıcı merasimin yerine getirilmesi halinde ihtiyati haciz tamamlanmaktadır⁸⁰. Süresi içinde dava açılmadığı veya takip yapılmadığı hallerde ise ihtiyati haciz kararı hükümsüz kalır ve bu tarihten itibaren borçlu ihtiyati hacze konu malvarlığı değeri üzerinde dilediği gibi tasarruf edebilir.

İhtiyati haciz şartları İİK'nın 257. maddesinin yorumu yoluyla belirlenmektedir⁸¹. Söz konusu madde uyarınca 'rehinle temin edilmemiş ve vadesi gelmiş bir para borcunun alacaklısının, borçlunun yedinde veya üçüncü şahısta olan taşınır ve taşınmaz mallarını ve alacaklarıyla diğer haklarını' ihtiyaten haczettirebileceği hüküm altına alınmıştır. Maddenin bir sonraki paragrafında vadesi gelmemiş bir borçtan dolayı ihtiyati haczin ancak borçlunun muayyen bir yerleşim yerinin olmaması veya taahhütlerinden kurtulmak maksadıyla birtakım hileli davranışlarda bulunması hallerinde istenebileceği belirtilmektedir⁸².

İhtiyati haczin mümkün olabilmesi için ilk koşul, hacze konu alacağın bir para alacağı olmasıdır. Borcun temelindeki ilişkinin niteliğinin bir önemi bulunmamaktadır. Borç yazılı ya da yazılı olmayan bir sözleşmeden, haksız fiilden veya sebepsiz zenginleşmeden doğabilir ya da borç yabancı para alacağı olabilir⁸³. Teminat alacakları hakkında Yargıtay İçtihadı Birleştirme Hukuk Genel Kurulu (YİBHKG) 2017 yılında ihtiyati haciz kararı verilemeyeceğine hükmetmiştir⁸⁴. Dolayısıyla teminat alacakları ihtiyati haczin kapsamı dışındadır.

İhtiyati haciz istenebilmesi için ikinci olarak alacağın rehinle teminat altına alınmamış olması gerekir. Rehin hakkı 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun⁸⁵ (TMK) 850 vd. maddelerinde düzenlenen, başlı başına alacağı teminat altına alan ve taşınır mallarda teslim, taşınmaz mallarda ise tescille sonuç doğuran bir hukukî işlemdir. İİK'nın 45. maddesinde bahsi geçen önce rehne başvuru zorunluluğu kuralına istinaden alacaklının, alacağın rehinle temin edilen kısmı için doğrudan rehmin paraya çevrilmesi istemiyle takip yapması gerekmektedir. Rehmin alacağının tümünü teminat altına almadığı durumlarda ise alacaklı,

⁷⁹ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 4.

⁸⁰ Doktrinde ihtiyati haczin tamamlanması ve ihtiyati haczin kesinleşmesi kavramlarının birbirleri yerine kullanıldığı görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 8.

⁸¹ Maddenin ihtiyati haczin şartları şeklinde değiştirilmesinin yerinde olduğuna yönelik bkz. **Özekes**, Muhammet, "İcra ve İflas Kanunu'nda İhtiyati Hacze İlişkin Değişikliklerin Değerlendirilmesi", **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 1, S. 2, 2005, (**Özekes**, Değişiklik), s. 446.

⁸² Maddenin ihtiyati hacizle ihtiyati tedbir arasındaki farkın belirginleştirilmesi bakımından yerinde bir düzenleme teşkil ettiği, ihtiyati haczin ihtiyati tedbirin bir türü olmayıp bağımsız bir geçici hukukî koruma yolu teşkil ettiğine ilişkin bkz. **Özekes**, Değişiklik, s. 447.

⁸³ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 109; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 352.

⁸⁴ YİBHKG, 27.12.2017 T., E. 2016/1, K. 2017/6, lexpera.com.tr, Erişim tarihi: (22.07.2022). Muşul, kararla aynı yıl çıkan eserinde teminat alacakları bakımından da ihtiyati haciz istenebileceği görüşündedir: **Muşul**, İcra, s. 682.

⁸⁵ RG: 08.12.2001-24607.

teminat dışında kalan miktara ilişkin ihtiyati haciz talebinde bulunabilir⁸⁶. Genel kural bu olmakla birlikte İİK’da veya diğer kanunlarda istisna hükümlerin kabul edilmesi durumunda rehne rağmen ihtiyati haciz istenebilmektedir⁸⁷.

Bu iki şartın yanı sıra ihtiyati haciz isteyen kişinin borcun alacaklısı sıfatına sahip olması ve alacağın muaccel olması; müccel alacaklar bakımından ise borçlunun belli bir ikametgâhının olmaması veya taahhütlerinden kurtulmak maksadıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya kendisinin kaçmaya hazırlanması ya da kaçır veyahut bu maksatla alacaklının haklarını ihlal eden hileli davranışlarda bulunması şartları da aranmaktadır⁸⁸.

B. 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi Uyarınca İhtiyati Haciz Kavramı ve Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi

a. 1952 Haciz Sözleşmesi Uyarınca İhtiyati Haciz

İhtiyati hacze ilişkin 1952 Haciz Sözleşmesi’nin ve 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 1/2. maddesinde genel olarak birbirine benzer tanımlara yer verilmektedir. 1952 Haciz Sözleşmesi’nin 1/2. maddesi uyarınca ihtiyati haciz, deniz alacağının teminat altına alınması için geminin alıkonulmasına yönelik hukukî bir süreç (*Arrest means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim*) şeklinde tanımlanmıştır. Maddenin ikinci cümlesinde mahkeme ilamının uygulanması veya yerine getirilmesi amacıyla gemiye el konulmasını gerektiren diğer haller ise ihtiyati haczin kapsamı dışında bırakılmıştır (...but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment).

1952 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık sürecinde ihtiyati haciz (*arrest*) konusunda ‘bir alacağın güvence altına alınması için başvurulacak hukukî bir yol’ şeklinde kısa bir tanıma yer verilmiştir. Bununla birlikte ihtiyati haczin kapsamının geçici hukukî koruma prosedürü ile sınırlandırıldığı; geçici koruma dışında kalan, diğer bir deyişle taraflar arasındaki uyuşmazlığı nihai olarak sona erdiren mahkeme kararlarının yerine getirilmesi gibi amaçlarla gemiye el konulmasını gerektiren diğer hallerin ise kapsam dışında tutulduğu belirtilmiştir⁸⁹. Söz

⁸⁶ **Berkin**, İhtiyati Haciz, s. 25; **Kuru**, İcra 3, s. 2501; **Postacıoğlu**, s. 866-867; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 117; **Muşul**, İcra, s. 684. Söz konusu durum sebebiyle maddenin “rehinle karşılanmamış... borç” şeklinde düzenlenmesinin daha isabetli olacağı konusunda bkz. **Özekes**, Değişiklik, s. 447-448.

⁸⁷ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 126; **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s. 353. İstisna hükümlere örnek olarak TTK’nın 1320. maddesinde yer alan gemi alacakları verilebilir. Diğer örnekler için bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2501-2502; **Yılmaz**, Himaye, s. 1081; **Muşul**, İcra, s.684.

⁸⁸ **Kuru**, İcra 3, s. 2499 vd.; **Üstündağ**, s. 484-485; **Yılmaz**, Himaye, s. 1081 vd.; **Muşul**, İcra, s. 686-687; **Kuru/Aydın**, s. 355; **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 488 vd; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 402-403. İhtiyati haczin şartları konusunda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Uyar, Talih, “İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Şeref Ertaş’a Armağan, C. 19, Özel Sayı, 2017, (**Uyar**, Koşul), s. 2585 vd.

⁸⁹ Bu yönüyle *arrest* kavramı, Türk Hukukundaki ihtiyati haciz kavramına benzer bir biçimde kesin hacze hizmet eden ancak kesin hacizden farklı olarak mal (gemi) üzerinde satış hakkı vermeyen bir hukukî yol olarak

konusu kapsam Türk Hukuku bakımından ihtiyati hacizle kesin haciz arasındaki ayrıma dayanmakla birlikte benzer şekilde Birleşik Krallık Hukukunda yer alan “*arrest*” ve “*attachment*” kavramları ile Fransız Hukukunda yer alan “*saisie conservatoire*” ve “*saisie execution*” kavramları arasındaki farkın⁹⁰ belirlenmesi bakımından da önem taşımaktadır. Yapılan görüşmeler neticesinde Sözleşme kapsamının ihtiyati hacizle (“*arrest*”, “*saisie conservatoire*”) sınırlı olmasına karar verilmiş ve gerekli değişiklikler yapılarak madde metni son halini almıştır. Bu doğrultuda madde metnine daha önce bahsettiğimiz şekilde ikinci cümle eklenmiştir⁹¹.

1952 Haciz Sözleşmesi’nin 4. maddesi uyarınca ihtiyati haciz için mahkemeler veya taraf devlet adına yargı yetkisini haiz benzer nitelikli otoriteler yetkili kılınmıştır. Bu noktada kanımızca söz konusu yetkinin kullanımında taraf devletin egemenlik ilkesine dayanarak yargısal yetkilerini mahkeme benzeri kurumlara devretmiş olup olmadığına bakılmalıdır. Böylesine bir yetki devri mevcutsa mahkeme dışında kalan ve yargısal faaliyetleri yerine getiren kurumlar da ihtiyati hacze yetkili kabul edilebilir. Örneğin İngiliz Hukukunda bir geminin ihtiyati haczi konusunda Amirallik Mahkemesi (*High Court of Admiralty*) yetkilidir. Ancak ihtiyati haciz korumasının süratli ve etkin bir biçimde yürütülebilmesi için ülkenin çeşitli yerlerinde Amirallik Mahkemesi’ne bağlı mahkeme kalemleri kurulmuş ve ihtiyati hacze ilişkin işlemlerin söz konusu kalemlerde yürütülebileceği hüküm altına alınmıştır. Buna rağmen ihtiyati haciz yetkisi nihai olarak Amirallik Mahkemesi’ne bırakılmıştır⁹². Bununla

görülmektedir: Thomas, Rhidian, “Ship Arrest – Issues of Availability, Fairness and Proportionality”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 13. İhtiyati haciz tanımı konusunda hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz, Onur, **Gemilerin İhtiyati Haczi**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, (Yılmaz, İhtiyati Haciz), s. 36 vd.

1952 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık sürecinde ihtiyati haczin tanımı ve niteliği konusunda özellikle Birleşik Krallık ve Fransız temsilciler arasında tartışmalar gündeme gelmiştir. Birleşik Krallık temsilcileri ihtiyati haciz kavramının kapsamının daha kesin ve net bir şekilde belirlenmesi gerektiğini öne sürerken Fransız temsilciler ise Fransız metinlerini gerekçe göstererek madde metninin bu şekilde kalmasında herhangi bir sıkıntı olmadığını; ancak herhangi bir değişiklik yapılması durumunda geçici hukukî koruma ile nihai koruma arasındaki farklılıklara dikkat edilmesi gerektiğini ifade etmiştir: **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 57-58.

⁹⁰ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 64.

⁹¹ Söz konusu değerlendirmeler ışığında ve Türk doktrininde de kabul edildiği üzere elinde ilam olan alacaklının dahi geminin ihtiyati haczini talep etmesinde hukukî menfaati bulunmakla beraber söz konusu durum 1999 Haciz Sözleşmesi’nin kapsamı dışında kalmaktadır: **Berlingieri**, Francesco, **Arrest of Ships A Commentary on the 1999 Arrest Convention**, Informa Law, Sixth Edition, C. 2, Londra, 2017, (Berlingieri, Haciz 1999), s. 76, s. 241; Atamer, Kerim, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2019, (Atamer, Deniz T. 4), s. 231; Yeşilova Aras, Ecehan, **1999 tarihli Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023, (Yeşilova Aras, İnfaz), s. 40; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 355 vd. İlam veya ilam niteliğinde belgeye dayanan ihtiyati haciz talepleri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 354 vd.

⁹² Ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, Christopher, **Maritime Law**, Lloyd’s Practical Shipping Guide, 6. Baskı, 2003, s. 114-115; Çetingil, Ergon Atilla, **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1972, (Çetingil, İhtiyati Haciz), s. 32. Amirallik Mahkemesi bu konuda yerel mahkemelere yetki tanıyabileceği gibi İngiliz Birleşik Krallık Sınır Ajansı’na da yetki verebildiği dile getirilmektedir. Söz konusu açıklamalar ve ihtiyati haczin yetki verilen kişiler/kurumlar tarafından yerine getirilmesine ilişkin örnek için bkz.

birlikte bazı millî hukuklarda gecikmesinde sakınca bulunan hallerde liman başkanının da gemiye el koyma yetkisi bulunmaktadır; ancak liman başkanının yetkisinin yargısal bir faaliyet olmadığından bahisle ihtiyati haciz yetkisinin Sözleşme dışında kaldığı ifade edilmektedir⁹³.

Herhangi bir tahkim anlaşmasına binaen hakemlerin ihtiyati hacze yetkili olup olmadığı sorusuna ise olumsuz yanıt verilmektedir. Hakemler her ne kadar yargısal bir faaliyet yürütse de yetkilerini devletin egemenliğinden değil tarafların iradesinden almaktadır. Dolayısıyla hakemlerin ihtiyati haciz yetkisi de Sözleşme bakımından mümkün görünmemektedir. Ancak tarafların ihtiyati haciz konusunda hakemlerin yetkisini kabul etmeleri ve buna cevaz veren düzenlemelerin uygulanacağını kararlaştırmaları halinde hakemlerin de ihtiyati haciz kararı verebileceği ifade edilmektedir. Ancak bu halde yetki, egemenlik yetkisinin bir uzantısı olarak görülmemekte ve sözleşme temelli olarak addedilmektedir⁹⁴. Bu noktada hakemler tarafından verilen ihtiyati haciz kararının uygulanmasında sorunlar gündeme gelebilmektedir⁹⁵.

Bir geminin ihtiyaten haczedilmesi için mahkeme ya da mahkeme benzeri yargı mercilerinin kararına ihtiyaç duyulmaktadır. Mahkeme hükmü dışında kalan herhangi bir borç senedi ya da noter tarafından onaylı borç ikrarı içeren bir belgeye dayanarak herhangi bir geminin ihtiyaten haczi mümkün değildir. Bu gibi haller Sözleşme kapsamı dışında tutulmuştur⁹⁶. Bununla birlikte Sözleşme özel hukuk ilişkilerine dayanan el koyma hallerini kapsamakla birlikte ceza hukuku kaynaklı gemiye el konulmasını gerektiren haller Sözleşme kapsamında değildir⁹⁷.

b. 1999 Haciz Sözleşmesi Hükümleri Uyarınca İhtiyati Haciz

1952 Haciz Sözleşmesi'nden farklı olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan ihtiyati haciz tanımında ilk dikkat çeken nokta geminin alıkonulması (*detention*) tedbirinin yanında

Meeson, Nigel/Kimbell, John A., **Admiralty Jurisdiction and Practice**, Lloyd's Shipping Law Library, 5. Baskı, 2018, s. 162-163. İngiliz Hukukunda Amirallik mahkemesinin yetkisine ilişkin için bkz. **Meeson/Kimbell**, s. 5 vd.; Jackson, David, **Enforcement of Maritime Claims**, Informa Law, 4. Baskı, Londra, 2005, s. 11 vd. Ayrıca bkz. Schoenbaum, Thomas J, **Admiralty and Maritime Law**, West Publishing, Dördüncü Baskı, 2004, s. 5 vd.

⁹³ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 61, dpn. 13.

⁹⁴ **Berlingieri**, Haciz 1952, s.161.

⁹⁵ Hakemlerin verdiği geçici koruma kararlarındaki problemler ve icrasındaki sıkıntılar konusunda bkz. Erten, Rifat, **Milletlerarası Ticari Tahkim Hukukunda Geçici Hukuki Koruma Önlemleri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s. 78 vd.

⁹⁶ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 59.

⁹⁷ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 60.

uzaklaşmasının sınırlandırılması (sınırlandırma/ *restriction on removal*)⁹⁸ tedbirine de yer verilmiş olmasıdır. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında iki tedbir arasındaki farka değinilmiştir. Geminin alıkonulması, gemiye fiziken müdahalede bulunularak malikin gemi üzerindeki tasarruf yetkisinin kısıtlanması ve geminin hareketine engel olunması anlamına gelmektedir. Sınırlandırma tedbiri ise -gemiye fiziken müdahale edilmeyip- mahkeme kararıyla gemi malikine verilen bir emir niteliğinde görülmektedir⁹⁹. Söz konusu karar neticesinde geminin zilyetliği malik üzerinde kalmaktadır. Bununla birlikte malik, gemisi üzerinde karara uygun bir biçimde davranmakla yükümlü kılınmaktadır. Sözleşmede yer verildiği haliyle geminin alıkonulmasından farklı olarak sınırlandırma tedbirinin Sözleşme kapsamında yer alıp almadığı konusunda tartışmalar yaşanmıştır. Tartışmalar sonucunda komite tarafından yapılan açıklamada 1952 Haciz Sözleşmesi'nden farklı olarak sınırlandırma tedbirine yer verilmesinin Sözleşme'nin kapsamının genişletilmesi amacını taşıdığı ancak söz konusu tedbirin uygulanabilmesi için geminin taraf devlet mahkemelerinin yetki alanı içerisinde olması gerektiği, benzer nitelikli İngiliz mahkeme emirlerinin aksine mahkemelerin yetki alanı dışında bulunan bir gemi hakkında sınırlandırma tedbirinin Sözleşme kapsamı dışında kaldığı ifade edilmiştir¹⁰⁰.

⁹⁸ Söz konusu tedbir türü doktrinde 'hareketinin engellenmesi', 'uzaklaştırılmanın yasaklanması', 'hareketlerinin kısıtlanması' ya da 'seferden men' gibi çeşitli şekillerde zikredilmektedir: **Ülgener**, İhtiyati Haciz, 12; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 199; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 9-10, s. 46, s. 121; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 40. Söz konusu tedbirin kavramsal değerlendirmeleri hakkında bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 40, dpn. 152.

⁹⁹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 23. Bu yönüyle uzaklaşmanın sınırlandırılması tedbiri İngiliz Hukukunda yer alan Mareva tedbiri (*mareva injunctions*) ya da dondurma emri (*freezing order*) isimleriyle anılan koruma tedbirlerine teminat amacı yönünden benzetilmektedir: **Thomas**, s. 14. Buna rağmen İngiliz Hukukunda her iki tedbir türünün de birbirinden bağımsız ve ayrı bir prosedür olduğu da belirtilmektedir. İki tedbir türü arasındaki farklılıklar için bkz. **Thomas**, s. 29-30; Tettenborn, Andrew, "The Arrest Conventions: An Update Needed", **Maritime Liabilities in a Global and Regional Context**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, Informa Law, Abingdon, 2019, s. 190. Söz konusu tedbir türüyle ihtiyati haciz tedbiri arasındaki farklar için bkz. Davies, Martin, "Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change-A Reply to Sir Bernard Eder", **Tulane Maritime Law Journal**, C. 38, S. 1, 2013, (Davies, Wrongful), s. 138 vd. İlk defa 1975 yılında İngiliz mahkemeleri önüne gelen ve davacısı Mareva Compania Naviera SA şirketinin ismiyle anılan davada mahkeme, davalının mahkemenin yetki alanı içinde kalan malvarlığının yurtdışına çıkarılmasının engellenmesi; yurtdışında bulunan malvarlığına ilişkin ise söz konusu mallar üzerinde davacının alacağını tehlikeye düşürecek işlemlerin veya hileli davranışların önüne geçilmesi amacıyla tedbir kararı vermiştir. Mareva kararında yabancı davalının mahkemenin yetki alanı dışında bulunan malları üzerinde bir tedbir uygulaması yönünden önem arz etmektedir. Söz konusu kararların milletlerarası icra edilebilirliğine ilişkin tartışmalar halen sürmektedir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Rogers, David N., "The Action in Rem and Mareva Injunction: The Need for a Coherent Whole", **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 14, S. 4, 1983, s. 522 vd.; Tajiti, Tibor/Iglikowski, Peter, **A Cross Border Study of Freezing Orders and Provisional Measures, Does Mareva Rule the Waves?**, Springer Briefs in Law, 2018; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 54, dpn. 260. Mareva tedbiriyle birlikte İngiliz Hukukundaki diğer tedbir türleri hakkında bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 47 vd. Sınırlandırma tedbirinin içeriği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 46 vd.

¹⁰⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 23-24.

c. 1999 Haciz Sözleşmesi Hükümlerinin Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi

Türk Hukuku bakımından değerlendirildiğinde seferden men kavramı TTK'nın 1366/1. maddesinde “*İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler... icra müdürü tarafından seferden mendilerek muhafaza altına alınır. Geminin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği...*” şeklinde ifade edilmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/2. maddesinde yer alan tanımla birlikte değerlendirildiğinde, seferden men tedbirinin ihtiyati hacizden ayrı bir geçici hukukî koruma olmadığı görülmektedir¹⁰¹. Bu bakımdan Sözleşmede yer alan el koyma (detention) kavramı, Türk Hukukundaki seferden men kavramının karşılığı olarak görülmektedir¹⁰².

Türk Hukuku bakımından ihtiyati haczin amacı da göz önünde bulundurulduğunda alacaklının korunması için en etkili yol geminin seferden men edilmesidir¹⁰³. Nitekim ileride ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere TTK'nın kabulünden önceki dönemde taşınmaz hükmündeki gemilere fiziken el konulamamakta; bu gemiler üzerinde ihtiyati haciz uygulaması da ancak sicile şerh tedbiriyle kısıtlı olarak uygulanmakta ve bu gibi durumlar da alacaklıların korunmasına yönelik yeterli bir koruma sağlayamamaktaydı. Dolayısıyla ihtiyati haciz kararlarının icrasının bir görünümü olan ‘seferden men’ tedbirinin alacaklının korunması bakımından en etkili yol olduğu söylenebilir.

Bununla birlikte seferden men, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/2. maddesinde yer alan bir diğer tedbir türü olan sınırlandırma (*restriction on removal*) tedbirini kapsamamaktadır. 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer verilen haliyle sınırlandırma tedbiri tek başına gemi malikinin hileli davranışlarının önüne geçemeyecek ve borçluyu korumada yetersiz kalabilecektir. Her ne kadar TTK'nın 1366. maddesinde “*İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler... icra müdürü tarafından seferden mendilerek muhafaza altına alınır*” ve 1353/1. maddesinde “... *geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir*” şeklinde yer alan hükümlere binaen deniz alacağının konusu gemi üzerinde seferden men tedbirinden başkaca bir tedbire başvurulamayacağı akla gelse de 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Sözleşmede yer alan sınırlandırma tedbirinin de Türk Hukuku bakımından bir diğer infaz

¹⁰¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 201.

¹⁰² Çalışmamızda geminin alıkonulması ve seferden men edilmesi kavramları biri diğerinin sonucu olmak üzere kullanılacaktır. Bu doğrultuda alıkoyma, ihtiyati haciz kararının yetkili haciz memuruyla birlikte fiilen yerine getirilmesi (muhafaza altına alınması) anlamında ele alınacaktır. Geminin seferden men edilmesi ise geminin alıkonulmasının bir sonucudur. Dolayısıyla bir geminin seferden men edilmesi o geminin alıkonulması suretiyle gerçekleşmektedir. Gemilerin ihtiyati haczinin Anayasal dayanakları ve niteliği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s.73 vd.

¹⁰³ Benzer yönde bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 2; **Jackson**, s. 393; Abou Nigm, Veronica Ruiz, **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford University Press, New York, 2011, s. 2; **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 3; **Türkel**, s. 7 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 69.

yöntemi olarak öngörüldüğü göz önünde bulundurulmalıdır. Söz konusu iki tedbir türünden hangisinin uygun olduğuna ise 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki ihtiyati haciz tanımından hareketle mahkemenin karar vereceği belirtilmektedir¹⁰⁴.

Son olarak ileride ayrıntılı bir biçimde açıklanacağı üzere Sözleşme kapsamında ihtiyati hacizden bahsedilebilmesi için alacağın, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1. ve TTK'nın 1352. maddesinde deniz alacağı olarak belirtilen birtakım özel alacak tipleri arasında yer alması gerekmektedir. TTK'nın 1353/3. maddesinde yer alan *“Deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilemez”* hükmü karşısında deniz alacağı niteliğinde olmayan alelade bir alacak için geminin ihtiyati haczi istenememektedir.

C. İhtiyati Tedbirin Gemiler Bakımından Uygulanabilirliği

TTK'nın kabulü ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte bir diğer geçici koruma tedbiri olan ihtiyati tedbirin ihtiyati haciz karşısındaki durumunun ve gemiler bakımından uygulanabilirliğinin incelenmesi gerekmektedir¹⁰⁵. Bu noktada ikili bir ayrıma gidilerek alacağın deniz alacağı olup olmamasına göre bir değerlendirme yapılacaktır.

Alacağın deniz alacağı niteliğinde olması durumunda; TTK'nın 1353/1. maddesinin açık hükmü karşısında geminin yalnızca ihtiyati haczine karar verilebilecek; bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden men edilmesi istenemeyecektir¹⁰⁶. Kaldı ki deniz alacaklarının birçoğu para alacağı niteliğindedir¹⁰⁷ ve para alacaklarında esas geçici koruma yöntemi de ihtiyati hacizdir.

Alacağın deniz alacağı niteliğinde olmaması durumunda ise 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki ihtiyati haciz (*arrest*) kavramının kapsamından hareket edilmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/2. maddesinde bir gemiye fiilen el konularak seferden men edilmesine yönelik her türlü (*any*) tedbir, ihtiyati haczin kapsamına alınmıştır. Dolayısıyla deniz alacağı niteliğinde olmayan bir alacak için mahkemeden alınacak ihtiyati tedbir kararına

¹⁰⁴ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 48. Benzer bir biçimde Sözleşme kapsamındaki ihtiyati haciz kararının millî hukuklardan bağımsız bir biçimde yorumlanması gerektiğine ilişkin bkz. Myburgh, s. 155.

¹⁰⁵ Diğer kanunlarda yer alan geçici hukukî koruma çeşitleri ise kapsam dışında bırakılmıştır. Nitekim gemiler bakımından karşılaştırılması muhtemel problemlerden birisi ihtiyati tedbirin gemiler üzerinde uygulanıp uygulanamayacağıdır. Geçici koruma kavramı ve temelleri konusunda bkz. Erişir, Evrim, **Geçici Hukukî Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 1 vd. İhtiyati hacizle ihtiyati tedbirin karşılaştırılmasına yönelik bkz. Kuru, İcra 3, s. 2495-2497; Üstündağ, s. 478 vd.; Tanrıver, Süha, **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, C. 2, Ankara, 2021, (Tanrıver, Usul 2), s. 224-225; Özkes, İhtiyati Haciz, s. 52 vd.; Arslan vdi., İcra, s. 540-541; Atalı/ Ermenek/Erdoğan, s. 501-502; Erişir, s. 225 vd.

¹⁰⁶ Hükmün hazırlık sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Deniz T. 4, s. 199-200.

¹⁰⁷ Para alacağı niteliğinde olmayan deniz alacakları TTK'nın 1352/1. maddesinin t bendinde yer alan geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarla v bendinde yer alan gemi rehni, gemi ipoteği ve aynı nitelikteki aynı yükümlülüklerle ilişkin uyuşmazlıklardır. Bunlar dışındaki deniz alacağı çeşitleri genellikle bir para borcunun ödenmesine ilişkindir.

istinaden geminin seferden men edilmesini emreden bir hükmün dahi 1999 Haciz Sözleşmesi bakımından ihtiyati haciz (*arrest*) sayılacağı ifade edilmektedir. TTK'nın 1353/3. maddesinde yer alan 'deniz alacaklarından başka alacaklar için ihtiyati haciz kararı verilemeyeceği' hükmüyle birlikte değerlendirildiğinde deniz alacağı olmayan alacaklar için gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilemeyeceği dile getirilmektedir¹⁰⁸. Buna karşın doktrinde ihtiyati tedbirin gemiyi seferden men etmeksizin sicile şerh verilmesi şeklinde uygulanmasına hukuken bir engel bulunmadığı belirtilmektedir¹⁰⁹. TTK'nın 978. maddesi de ihtiyati tedbir kararına binaen sicile şerh verilebileceği yönünde bir hüküm ihtiva etmektedir. Ancak bu noktada 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan sınırlandırma (*restriction on removal*) tedbirinin de bir diğer muhafaza tedbiri olarak kabul edildiğini vurgulamak gerekmektedir. Keza Sözleşmede yer alan muhafaza tedbiri TTK'nın aksine yalnızca geminin alıkonulması (*detention*) ile sınırlı değildir. Söz konusu tedbirde de ihtiyati tedbir kararına benzer bir biçimde gemiye fiilen el konulmamakta ve borçlunun tedbir kararına uygun davranması beklenmektedir¹¹⁰. Dolayısıyla kanımızca sicile şerh tedbiri dahi Sözleşme hükümleri doğrultusunda ihtiyati haciz kararının icrasının bir görünümü olan sınırlandırma tedbiri kapsamında değerlendirilmelidir. Bu sebeple deniz alacağı olmayan alacaklar için dahi sicile şerh verilmesi yoluyla ihtiyati tedbir kararı alınması mümkün görünmemektedir¹¹¹.

Gemiler bakımından değerlendirildiğinde para alacakları nezdinde alacaklıyı koruyan yegâne geçici himaye ihtiyati hacizle zaten sağlanmaktadır. İhtiyati tedbirin konusu ise para alacağı olmayan; taraflar arasında çekişme veya yargılama konusu şeydir. Ancak gerek 1999 Haciz Sözleşmesi'nde, gerek TTK'da para alacağı niteliğinde olmayan birtakım haklar açısından da ihtiyati haciz yoluna başvurulabileceği kabul edilmiştir. İleride ayrıntılı bir biçimde açıklanacak olmakla birlikte gemi üzerindeki mülkiyet, zilyetlik veya birtakım aynı haklara ilişkin uyuşmazlıklar bakımından da ihtiyati haciz yoluna başvurulabilmektedir¹¹².

¹⁰⁸ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 204.

¹⁰⁹ **Atamer**, İcra, s. 281-282; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 204-205; Çetingil, Ergon/Kender, Rayegan/Ünan, Samim/Yazıcıoğlu, Emine, "TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, 2006, s. 275; Kuru, Sevilay, "TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler", **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, 2006, (Kuru, Görüşler), s. 390; Aksoy, Mehmet Ali, "Gemilerin İhtiyati Haczi", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 123, 2016, (Aksoy, İhtiyati Haciz), s. 262.

¹¹⁰ Aynı yönde bkz. **Thomas**, s. 13.

¹¹¹ 1999 Haciz Sözleşmesi'nin amacından hareket ederek deniz alacakları dışındaki alacaklar için ihtiyati tedbirin uygulanmasının Sözleşme'nin sınırlarının dışına çıkılması anlamına geleceği ve Türkiye açısından bağlayıcı olan Sözleşme hükümlerine aykırılık teşkil edeceğine yönelik bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 86-87.

¹¹² TTK md. 1352/1-t; 1352/1-v.

V. Tarihçe

Bu başlık altında Antik Çağ'dan günümüze dünyadaki gemilerin ihtiyati haczinin gelişimi ortaya konulacaktır. TTK ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile Türk Hukukunda, Ortak Hukuk'un etkisi görülmeye başlandığından özellikle Ortak Hukuk'taki gelişim ayrıntılı bir biçimde ele alınacaktır. Bunun yanı sıra Kıta Avrupası Hukukunda ise gemilerin ihtiyati haczi, genel ihtiyati haciz uygulaması içinde geliştiğinden ilgili kısımlarda kısaca değinilecektir.

1. Antik Çağ

Deniz ticareti örf ve adetlerinden doğan kuralların (*lex maritima*)¹¹³ başlangıcının Antik Çağ'da Akdeniz'de denizcilik faaliyetinde bulunan Mısır, Fenike ve Yunan devletlerinin uygulamalarına kadar dayandığı ifade edilmektedir¹¹⁴. Bu devletlerle birlikte Rodos ve Roma devletlerinin Hindistan ve Arabistan ile; Hindistan ve Arabistan'ın ise Doğu Hindistan ve Çin ile yaptığı ticari faaliyetler sonucu denizcilik uygulamalarının M.Ö. 8 yüzyılda büyük bir gelişim gösterdiği dile getirilmekte; bu dönemde devletlerin açık deniz üzerinde herhangi bir egemenlik ya da yargı yetkisi iddiasının olmadığı ve deniz ticareti faaliyetlerinin özgür bir biçimde, hiçbir kısıtlamaya tâbi olmaksızın yürütüldüğü belirtilmektedir¹¹⁵.

Bu dönemki deniz ticareti hukuku kuralları *lex maritima*'ya bağlı olarak gelişmiş, buna karşın gemiler üzerinde seferden men uygulamalarına ilişkin herhangi bir kurala rastlanılmamıştır¹¹⁶.

Gemilerin ihtiyati haczine yönelik ilk örnekler Roma İmparatoru *Justinianus* tarafından 6. yy'da düzenlenen *Corpus Iuris Civilis*'te yer verildiği belirtilmekte; Roma Hukukunda gemilerin, teminat gösterilinceye kadar seferden alıkonulmasına ilişkin uygulamaların olduğu ifade edilmektedir. O dönemki Roma Deniz Hukuku kurallarının, esasında Rodos Deniz Hukuku kurallarının *Corpus Iuris Civilis*'in içerisine alınması ile

¹¹³ *Lex maritima* hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, William, "The General Maritime Law – The Lex Maritima", *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, C. 20, 1994, (Tetley, Lex Maritima), ss. 107-145; Tetley, William, "The Law of the Flag, Flag Shopping, and Choice of Law", *Tulane Maritime Law Journal*, C. 17, S. 2, 1993, (Tetley, Bayrak), s. 143 vd.

¹¹⁴ Gormley, Paul W., "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision", *Inter-American Law Review*, C. 3, S. 2, 1961, s. 321; Abou Nigm, s. 24. Okay da söz konusu milletlerin denizcilik bakımından zamanının ilerisinde olduğunu dile getirmektedir: Okay, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku I*, Kutulmuş Matbaası, 3. Bası, İstanbul, 1970, (Okay, Deniz), s. 15. Akdeniz'deki denizcilik uygulamaları hakkında bkz. Gilmore, Grant/Black Jr., Charles L, *The Law of Admiralty*, The Foundation Press, 1957, s. 2 vd.

¹¹⁵ Tetley, Maritime 1, s. 5-6. İlk çağlardaki bazı deniz hukuku metinleri için bkz. Kalpsüz, Deniz, s.33 vd.

¹¹⁶ Gilmore/Black Jr., s. 3; Abou Nigm, s. 24. Roma Hukukunda deniz hukukunun gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, Maritime 1, s. 10-11.

oluştugu; ancak önceki dönemde Rodos Deniz Hukukuna ilişkin herhangi bir yazılı metne ulaşılamadığından benzer bir uygulamanın Rodos Devleti'nde var olup olmadığına ilişkin herhangi bir tespitte bulunulamadığı dile getirilmektedir¹¹⁷.

2. Orta Çağ

Batı Roma İmparatorluğu'nun çöküşüyle birlikte ortaya çıkan siyasi otorite boşluğu neticesinde Avrupa'da derebeylik rejimi kuvvetlenmiş; yazılı hukuk kurallarının yetersizliği neticesinde ortaya çıkan hukuk düzeni varlığını, -ticaret hukuku alanında- uzun yıllar boyunca *lex mercatoria* ile devam ettirmiştir¹¹⁸. Avrupalı tacirlerin ticari örf ve âdet kurallarından oluşan bu hukuk düzeni, aynı zamanda o dönemki deniz ticareti üzerinde de etkisini göstermiştir¹¹⁹.

Bu dönemde yazılı olmayan hukuk kurallarının gelişiminin yanı sıra yazılı kaynaklara da rastlanılmaktadır. 12. yy'ın sonlarına doğru ortaya çıkan ve Kuzey ile Batı Avrupa kıyılarında deniz ticaretine yön veren *Rolls of Oleron*¹²⁰; ilk kopyası 1010 yılında yayınlanan, çeşitli tarihlerde farklı kopyalarına rastlanan ve Akdeniz deniz ticaretine yön veren *Consolario del Mare*¹²¹ ile *Rolls of Oleron* kuralları esas alınarak hazırlanan, 1400'lü yıllarda ortaya çıkan ve Baltık coğrafyasında deniz ticaretine yön veren *Laws of Wisbuy*¹²² metinleri hız kazanan kodifikasyon çalışmalarının en önemli örnekleri olarak görülmektedir. Söz konusu üç

¹¹⁷ **Gormley**, s. 321; **Abou Nigm**, s. 25. Rodoslular Deniz Hukukunun ilk kanunkoyucuları şeklinde adlandırılmaktadır: Benedict Robert D., "The Historian Position of the Rhodian Law", **The Yale law Journal**, C. 18, S. 4, 1909, s. 223. Rodoslular'ın deniz hukuku kurallarının Roma Hukukuna iktibası hakkında bkz. **Benedict**, s. 224 vd.; **Okay**, Deniz, s. 15-16. Rodos Deniz Hukuku uygulamalarının önemine ilişkin bkz. **Gormley**, s. 321-323. *Corpus Iuris Civilis*'teki deniz hukuku hükümleri hakkında bkz. Atamer, Kerim, "Sources of Roman Maritime Law in Digest", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 26, S. 4, 2010, (Atamer, Kaynak), s. 71 vd. Nehir teknesinin alacaklı tarafından alıkonulmasına ilişkin on üçüncü kitap hükmü için bkz. **Atamer**, Kaynak, s. 79.

¹¹⁸ *Lex mercatoria*'nın niteliği hakkında doktrinde farklı yaklaşımlar mevcut olmakla birlikte kısaca devlet hukuklarından bağımsız, uluslararası ticaretin örf ve adetlerinden doğan kurallar bütünü olarak tanımlanması mümkündür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şanlı, Cemal/Esen, Emre/Ataman-Figanmeşe, İnci, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Basım, 10. Bası, İstanbul, 2023, s. 14 vd.; Erdem, Ercüment, "*Lex Mercatoria ve Uluslararası Ticarete Örf ve Adetin Önemi*", Yıldırım, **Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria**, Ed. Ahmet Cemil/Eskiyörük Serhat, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 37 vd. *Lex mercatoria*'nın tarihi gelişimi, teoriler ve içeriği konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Ayoğlu, Tolga, **Uluslararası Ticarti Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller olarak Lex Mercatoria**, Vedat Kitapçılık, Birinci Basıdan İkinci Tıpkı Bası, İstanbul, 2011, s. 7 vd.

¹¹⁹ Kaldı ki o dönemde *lex mercatoria*, *lex maritima*'yı da içine alan daha kapsamlı bir kurallar bütünü olarak görülmektedir: **Tetley**, *Lex Maritima*, s. 109-110; **Abou-Nigm**, s. 25. Orta çağdan itibaren bir yandan deniz hukuku alanında milletlerarası nitelikli kuralların uygulanmasının yanı sıra öte yandan her devletin kendi deniz hukuku düzenini yaratmaya çalıştığı da belirtilmektedir: **Gormley**, s. 318.

¹²⁰ **Tetley**, *Lex Maritima*, s. 110; **Kalpsüz**, Deniz, s. 36; **Okay**, Deniz, s. 16; **İzveren/Franko/Çalık**, s. 7; Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, **Deniz Ticareti Hukuku III**, Arıkan Basım Yayım, 4. Baskı, İstanbul, 2005, (Çağa/Kender, Deniz T. 3), s. 9.

¹²¹ Söz konusu metin hakkında bkz. **Abou-Nigm**, s. 26, dpn. 32; **Kalpsüz**, Deniz, s. 36-37; **Okay**, Deniz, s. 17; **İzveren/Franko/Çalık**, s. 7; **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 9; **Türkel**, s. 16-17; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 9.

¹²² İngilizce metin için bkz. Travers Twiss, **The Black Book of Admiralty**, C. 4, 1876, s. 265-284; **Kalpsüz**, Deniz, s. 37; **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 10.

metnin de modern anlamda birer kanun metni olmadığı ve o dönemki tacir-yargıçların verdikleri kararların birer derlemesi niteliğinde olduğu ifade edilmektedir¹²³.

Orta Çağ Deniz Hukukunu konu edinen birçok metinde gemilerin ihtiyati hazine ilişkin doğrudan bir hükmün bulunmadığına işaret edilmektedir. Ne var ki *La Tabula de Amalfa*¹²⁴ metninde geminin, alacaklılar için bir teminat olarak kabul edildiğine ilişkin hükümlere rastlandığı ifade edilmektedir¹²⁵.

Gemilerin ihtiyati hazine ilişkin modern anlamda ilk hükme ise *Consolato del Mare*'nin 1494 yılında kaleme alınan kopyasının 42. maddesinde yer verilmiştir ve madde “*Seferden Alıkonulan Gemi Hakkında Teminat Talebi*” başlığını taşımaktadır. Madde metninde “*Konsül tarafından gemiye veya yüke el konulan her durumda...*” ifadesi geçmektedir. Ayrıca “*Hükmün İcrasını Temin Amaçlı Teminat Gösterilmesi*” başlıklı 30. madde hükmü uyarınca yabancı davalıya gönderilen davetiyede kendisinden teminat göstermesinin emredildiği durumlarda, davalının söz konusu teminatı göstermekle yükümlü olduğu belirtilmektedir. Aksi takdirde yabancının gemisinin seferden alıkonulabileceği anlaşılmaktadır. Geminin ihtiyati haczinin arkasında yatan söz konusu ‘teminat’ amacı, modern anlamda gemilerin ihtiyati hazine yönelik ilk örnek olarak kabul edilmektedir¹²⁶. Alacağın tahsilinin tehlikeye gireceği¹²⁷ durumlarda alacaklı, alacağını güvence altına almak için borçlunun gemisine el konulmasını isteyebilmektedir. Borçlu teminat göstermediği sürece ise el konulan gemisi üzerinde herhangi bir tasarrufta bulunamamaktadır. Gerçekten de söz konusu uygulama günümüz 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile kabul edilen sistemle benzer bir amaca hizmet etmektedir¹²⁸. Özellikle ihtiyati haciz işlemi için bir tehlike olgusunun aranması ve borçlunun teminat göstermek suretiyle gemisinin serbest bırakılmasını isteyebilmesi, o dönemde gemilerin ihtiyati haczinin bir koruma tedbiri olarak uygulandığının göstergesi olarak dikkat çekmektedir.

3. Orta Çağ Sonrası Dönem

Orta Çağ sonrası dönemde gemilerin ihtiyati haczi İngiliz Deniz Hukuku, Kıta Avrupası Hukuku ve Ortak Hukuk temelleri açısından farklı değerlendirmelere tâbi

¹²³ Tetley, Lex Maritima, s. 111.

¹²⁴ 1095 yılında kaleme alınan metin için bkz. Twiss, s. 1-51.

¹²⁵ Abou-Nigm, s. 26.

¹²⁶ Jados, Stanley S., *The Consulate of the Sea and Related Documents*, University of Alabama Press, 1975’ten aktaran Abou-Nigm, s. 27, dpn. 33. İhtiyati haczin ilk amacının teminat amacı olduğuna dair ayrıca bkz. Meeson/Kimbell, s. 150; Bundock, Michael, *Shipping Law Handbook*, Informa Law, 5. Baskı, 2017, s. 1. Ayrıca bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 9-10.

¹²⁷ Madde hükümlerinin yorumundan borçlunun yabancı olmasının alacağın tehlikeye düşmesi için yeterli bir sebep teşkil ettiği anlaşılmaktadır: Türkel, s. 18; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 10.

¹²⁸ Aynı yönde bkz. Türkel, s. 18.

tutulmaktadır. Kıta Avrupası Hukukunda gemilerin ihtiyati haczinin, bir önceki başlıkta anlatılan yazılı kaynakların yanı sıra bir koruma tedbiri olarak genel yargılama ve icra hukuku içerisinde geliştiği ifade edilmektedir¹²⁹. Buna karşın İngiliz Deniz Hukuku ile Ortak Hukuk'un gelişimi farklı tarihsel süreçlerden geçmiştir.

Orta Çağ İngiltere'sinde tek bir hukuk düzeni bulunmamaktadır. İngiliz Hukukunda ortak hukuk mahkemelerinin yanı sıra deniz ticareti alanında görevli Amirallik Mahkemesi yer almaktadır. O dönemki İngiliz Deniz Hukuku ise Ortak Hukuk'a nazaran Kıta Avrupası Hukukuna daha yakın bir konumdadır. 14. yy İngiltere'sinde *Rolls of Oleron* kuralları uygulanmaktadır¹³⁰. Bunun yanı sıra ilk ortaya çıkışının 1300'lü yıllara dayandığı ifade edilen Amirallik Mahkemesi'ndeki avukatların ve hâkimlerin de Roma Hukuku geleneklerine göre yetiştigi¹³¹, deniz uyuşmazlıklarının *lex maritima*, *lex mercatoria* ve Kıta Avrupası Hukuk kurallarına göre çözüldüğü ifade edilmektedir. Ayrıca Amirallik Mahkemesi'nde maddî hukukunun yanı sıra usul hukuku alanında da Kıta Avrupası Hukuku egemendir¹³².

Amirallik Mahkemesi, ilk zamanlar deniz haydutluğuna karşı denizlerde düzen sağlamak amacıyla faaliyette bulunmuş, zamanla yetki alanını genişleterek deniz hukuku uyuşmazlıklarını çözmekle yetkili bir mahkeme halini almıştır. Amirallik Mahkemesi'nde diğer Ortak Hukuk mahkemeleri gibi jüri sistemine yer verilmediği ve yazılı yargılama usulü uygulandığı ifade edilmektedir¹³³. Ancak 17. yy'a kadarki süreçte Amirallik Mahkemesi'nin yetki alanı giderek daraltılmış; bu durumun sonucu olarak İngiliz Deniz Hukuku üzerindeki Kıta Avrupası Hukukunun etkisi azalırken, Ortak Hukuk'un etkisi ise artmıştır¹³⁴.

İngiliz Deniz Hukukunda gemilerin ihtiyati haczi uygulamasının tarihi kökenleri tam olarak bilinmemekle birlikte günümüz Ortak Hukuk uygulamasında gemilerin ihtiyati haczi,

¹²⁹ **Türkel**, s. 18. Kıta Avrupası Hukukunun gelişimine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 13 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 8 vd.

¹³⁰ *Rolls of Oleron* Kuralları'nın Amerikan Amirallik Mahkemesi üzerinde de etkili olduğu belirtilmektedir: Ng, Jimmy/Kwan Tai Sik, "The Different Approaches to Recent Developments in Chinese and US Ship Arrest Laws", **Electronic Journal of Comparative Law**, C. 9, 2005, s. 5.

¹³¹ O'Connor, J. G., **The Law Civil and Maritime: Quebec Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure**, McGill University, Kanada, 2019, s. 16

¹³² **Tetley**, *Lex Maritima*, s. 112; **Tetley**, *Maritime 1*, ss. 15-17; Hutton, Neil, "The Origin, Development and Future of the Maritime Lien and Action in Rem", **Tulane Law Review**, C. 28, 2003-2005, s. 102; **Türkel**, s. 19. Benzer yönde açıklamalar için bkz. **Abou Nigm**, s. 30 vd. Kıta Avrupası Hukukunun Amirallik Hukukuna etkisi hakkında bkz. Browne, Arthur, **A Compendious View of the Civil Law and of the Law of Admiralty**, 2. Baskı, C. 2, Londra, 1902; **O'Connor**, s. 16 vd.

¹³³ **Türkel**, s. 19.

¹³⁴ **Tetley**, *Maritime 1*, s. 16-19. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, William, "Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures", **Tulane Law Review**, C. 73, 1999, (**Tetley**, Arrest), s. 1904-1905; **Hutton**, s. 102 vd.; **Türkel**, s. 21-26. 15. yy'da İngiliz Amirallik Mahkemesi'nin yetkisinin oldukça geniş olduğu ve Amerikan Hukukunun da İngiliz Hukuku sistemini takip ettiği belirtilmektedir: **Ng/Kwan**, s. 5

action in rem davasına (ayni dava) dayanmaktadır¹³⁵. *Action in rem*'in kökenleri de Orta Çağ Avrupası'nda uygulandığı dile getirilen *contra contumacem* prosedürüne kadar gitmektedir¹³⁶.

Orta Çağ ve sonrası dönemde gemilerin ihtiyati haczi konusundaki en eski uygulamanın “*contra contumacem*” olduğu ifade edilmektedir. *Contra contumacem* tedbirinin 14. yy'da Kıta Avrupası Hukukunda uygulanmakta olduğu, gelişiminin 15. yy'dan başlayarak Avrupa ve İngiltere'de yaygınlaştığı ve 16. yy'da ise İngiltere'de Amirallik Mahkemesi tarafından yerleşik bir biçimde uygulandığı dile getirilmektedir¹³⁷.

Contra contumacem uygulamasında davalının mallarına el konularak mahkeme huzuruna çıkmasının sağlanması esas amaçtır. O dönemki İngiliz uygulamasında amiralin yetki alanında bulunan davalı, subaylar (*marshal*) ya da diğer personeller (*deputy*)¹³⁸ tarafından tutuklanabiliyor ve/veya mallarına el konulabiliyordu. İkinci aşamada, borcunu ödemesi için davalıya seri davetlerde bulunuluyor; dördüncü davetiyeye rağmen borcunu ödemeyen davalıya karşı davacı, alacağını ‘taslak hüküm’ ya da ‘ilk derece maddesi’ olarak ifade ediyordu. Bunun üzerine Amirallik Mahkemesi, ilk derece kararında davalının el konulan mallarının davacıya verilmesine hükmediyordu. İngiliz uygulamasında *contra contumacem* prosedürü ile davalının gemilerinin yanı sıra kardeş gemilerine ve diğer mallarına da el konulması mümkündü¹³⁹.

4. 1660 Sonrası Dönem

1660 yılında İngiliz restorasyonu ile İngiltere, İskoçya ve İrlanda monarşilerinin birleştirilmesi, gemilerin ihtiyati haczi açısından da değişikliklerin yaşanmasına sebep olmuştur. Bu dönemde İngiliz Hukukunda gemilerin ihtiyati haczine yönelik birtakım

¹³⁵ Her ne kadar ilk zamanlar Roma Hukukunun etkisi altında kalmış olsa da Roma Hukukunda yer alan “*actio in rem*” ile İngiliz Hukukunda yer alan *action in rem* davaları arasında hukukî bir bağ bulunmadığı kabul edilmektedir: **Tetley**, *Arrest*, s. 1900. Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, *İhtiyati Haciz*, s. 18. *Action in rem* davalarına ilişkin bkz. Gordon Jeffrey, Alexander, **The Nature of Actio in Rem**, University of Natal, Durban 1986, s. 1 vd.; **O'Connor**, s. 15 vd.; Lynn, Robert W, “A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships”, **University of Miami Law Review**, C. 55, S. 3, 2001, s. 456 vd.; **Meeson/Kimbell**, s. 88 vd.; **Abou Nigm**, s. 67 vd.; Marten, Bevan, “National Translations of the Arrest Conventions: Anglo-Common Law Jurisdictions”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Mairitime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 293 vd.; **Yılmaz**, *İhtiyati Haciz*, s. 12 vd.

¹³⁶ **Abou Nigm**, s. 29. *Action in rem* davasının kökeninin 1300'lü yıllara kadar dayandığına ilişkin bkz. **Rogers**, s. 514.

¹³⁷ Tetley, söz konusu tedbire ve uygulanışına ilişkin açıklamaların I. Kraliçe Elizabeth döneminde mahkemede “*proctor*” olarak görev yapan Francis Clarke'ın 1829 yılında kaleme aldığı *Praxis Supreme Curve Admiraltatis* isimli eserinde yer aldığını dile getirmektedir: **Tetley**, *Arrest*, s. 1901. İngiliz ve Kıta Avrupası mahkemelerinin deniz hukuku uyuşmazlıklarına ilişkin yetkilerinin *Consolato del Mare*'de de yer aldığı ifade edilmektedir: **Ng/Kwan**, s. 5.

¹³⁸ **Thomas**, s. 13.

¹³⁹ **Tetley**, *Arrest*, s. 1901,1902; **Thomas**, s. 24 vd.; **Abou Nigm**, s. 29. Söz konusu prosedür için ayrıca bkz. **Yılmaz**, *İhtiyati Haciz*, s. 15-16. Kıta Avrupası Hukuku ile İngiliz Hukuku arasındaki farklılıklara ilişkin bkz. **Tetley**, *Arrest*, s. 1902-1903.

değişiklikler meydana gelmiş, günümüz modern Ortak Hukuk uygulaması olarak ifade edilen *action in rem* uygulamasına yaklaşılmaya başlanmıştır¹⁴⁰.

Bu dönemde Amirallik Mahkemesi'nin yetkisi ortak hukuk mahkemeleri tarafından çıkarılan yasaklama emirleriyle bir yandan coğrafi olarak kısıtlanırken, diğer yandan da *action in rem* uyumsuzluklarıyla sınırlandırıldı¹⁴¹. *Action in rem* prosedürü içerisinde genel olarak geminin işletilmesiyle ilgili olan deniz alacaklarına¹⁴² (gemi adamlarının ücretleri ve kurtarma ücretleri gibi) özgü bir uygulama biçimi geliştirildi. Deniz alacaklarının tahsiline yönelik gemi sahibinin şahsi sorumluluğu yerine sahip olduğu geminin/gemilerin sorumlu olduğuna ilişkin kurallar kabul edildi¹⁴³. Bunun yanı sıra deniz alacaklarından doğan borçtan sorumluluk deniz serveti ile sınırlandırıldı. 17. yy sonları ve 18. yy dönemleri *action in rem* ve *action in personam* (şahsi dava) ayrımının giderek belirginleştiği yıllar olarak ifade edilmektedir¹⁴⁴.

5. Kıta Avrupası Hukuku ve Ortak Hukuka Genel Bir Bakış

Gemilerin ihtiyati haczi Kıta Avrupası Hukukunda geçici bir hukukî koruma tedbiri olarak ortaya çıkmış ve varlığını sürdürmüştür. Özellikle *Consolato del Mare* kurallarında alacağın tahsilinin tehlikeye düştüğü durumlarda haczin istenebilmesi ve borçlunun teminat göstererek gemisinin serbest bırakılmasını isteyebilmesi açısından bakıldığında gemilerin ihtiyati haczinin geçici bir koruma tedbiri olarak kabul edildiği görülmektedir¹⁴⁵.

Ortak Hukuk'ta gemilerin ihtiyati haczi ise *contra contumacem* uygulamasına dayanmaktadır ve geçici koruma tedbirinden ziyade ayni dava (*action in rem*) olarak adlandırılan dava prosedürü ile sağlanmıştır. Ayni dava ile borçlunun gemisine el konulması ise ancak bir deniz alacağının (*maritime claim*) varlığı halinde mümkündür¹⁴⁶.

¹⁴⁰ Tetley, Arrest, s. 1903.

¹⁴¹ Abou Nigm, s. 30-31.

¹⁴² Kuran, s. 56.

¹⁴³ Bununla birlikte İngiliz Hukukunda geminin ihtiyati haczinde bazı deniz alacaklarına yönelik açılan ayni davalarda malikle gemi arasındaki hukukî bağın da ortaya konulması gerektiği belirtilmektedir: Hill, s. 103.

¹⁴⁴ Tetley, Arrest, s. 1903. 1800'den sonraki Amirallik Hukukunun gelişimine ilişkin bkz. Wiswall F.L., *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800*, Cambridge University Press, 1970; Hill, s. 88-89. Ayni davanın (*Action in rem*) hukuksal temellerine ilişkin ayrıca bkz. Rogers, s. 514 vd.; Jackson, s. 1-2; Günay, Barış M., *Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009, (Günay, Gemi Alacağı), s. 54 vd. Ayni dava (*Action in rem*) ve şahsi dava (*action in personam*) arasındaki farklılıklara ilişkin bkz. Jackson, s. 225 vd.; Meeson/Kimbell, s. 89 vd.

¹⁴⁵ 1952 Haciz Sözleşmesi'nden önce Kıta Avrupası'nda gemilerin ihtiyati haczi konusunda bkz. Thomas, s. 9. Sözleşmelerden önceki durum ve Sözleşmeler sonrası Kıta Avrupası Hukukundaki gelişmeler için ayrıca bkz. Jessen/Theocharidis, s. 235 vd.

¹⁴⁶ Ayni davada talep kural olarak malik yerine gemiye yöneltilmektedir. Ancak bunun istisnaları da mevcuttur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Meeson/Kimbell, s. 88 vd. 1952 Haciz Sözleşmesi'nden önce Ortak Hukuk'ta gemilerin ihtiyati haczine genel bir bakış için bkz. Marten, s. 282.

Amirallik Mahkemesi'nde uygulanan maddî hukuk ve usul hukuku kurallarının Kıta Avrupası Hukuku kaynaklı olduğu düşünüldüğünde gemilerin ihtiyati haczinin kaynağının da Kıta Avrupası Hukuku olduğu kabul edilmektedir. Kaldı ki Amirallik Mahkemesi dışında kalan Ortak Hukuk mahkemelerinde herhangi bir eşya üzerinde ihtiyati haciz benzeri bir uygulamanın bulunmadığı da ifade edilmektedir¹⁴⁷. Amirallik Mahkemesi gemilerin ihtiyati haczine yönelik uygulamalarını *conta contumacem* ile Kıta Avrupası Hukukundan almış; ancak sonrasında söz konusu uygulamayı Kıta Avrupası Hukukundan farklı ve kendine özgü bir biçimde geliştirmiştir¹⁴⁸.

6. 1952 Haciz Sözleşmesi'nin ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin Hazırlık Süreci

A. Genel Olarak

Deniz ticareti, yeniçağ ve sonrasında teknolojik gelişmelerin de etkisiyle başta deniz yolu taşımacılığı olmak üzere birden çok devletin yetki alanı içerisinde faaliyet gösteren, milletlerarası nitelikli bir hukuk dalı olarak karşımıza çıkmaktadır. Hukuk düzenleri arasındaki farklılıkların ortaya çıkardığı belirsizlikler karşısında tüm devletlerde geçerli ortak kuralların varlığına ihtiyaç duyulmuştur¹⁴⁹. Bu ihtiyacın bir sonucu olarak özellikle 19. yy'm sonlarından itibaren taşımacılık alanında milletlerarası sözleşmelerin yaygınlaşmaya başladığı dile getirilmektedir¹⁵⁰. Söz konusu ihtiyaç gemilerin ihtiyati haczi bakımından da etkisini göstermiş; hazırlıkları 1930 yılından başlamak üzere 1952 ve 1999 Haciz Sözleşmeleri'nin kabulüyle sonuçlanacak bir sürecin başlamasına sebebiyet vermiştir.

Deniz ticareti hukuku alanında ihtiyaç duyulan yeknesak hukuk düzenini sağlamaya yönelik kuruluşlardan biri de Milletlerarası Hukuk Derneği (*International Law Association*) bünyesinde 1897 yılında Anvers'te kurulan ve faaliyetlerine devam eden Milletlerarası Denizcilik Komitesi (CMI) -*Comité Maritime International*¹⁵¹'dir. CMI bünyesinde yer alan komiteler, deniz ticareti hukuku alanında farklı hukuk kurallarının birleştirilmesi amacıyla milletlerarası sözleşme taslakları hazırlamakta; hazırlanan taslak metinler dört yılda bir düzenlenen kongrelerde tartışılmaktadır¹⁵².

¹⁴⁷ Tetley, Arrest, s. 1901; O'Connor, s. 16; Türkel, s. 25.

¹⁴⁸ Abou Nigm, s. 30.

¹⁴⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Türkel, s. 105 vd.

¹⁵⁰ Atamer, Deniz T. 1, s. 145.

¹⁵¹ CMI'nin kuruluşu ve tarihçesi hakkında bkz. Wiswall L. Frank, A Brief History, <https://comitemaritime.org/about-us/history/>; Frawley Nigel H., A Brief History, <https://comitemaritime.org/about-us/history/>, (Erişim tarihi: 09.06.2021); Berlingieri, Francesco, "The Work Of the Comité Maritime International: Past, Present and Future", *Tulane Law Review*, C. 5, S. 1, 1983; Griggs, Patrick J. S., "Uniformity of Maritime Law-An International Perspective", *Tulane Law Review*, C. 73, S. 5-6, 1999, s. 1554 vd.; Kalpsüz, Deniz, s. 20-21.

¹⁵² Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Deniz T.1., s. 147-149.

CMI'nın Ağustos 1930 tarihinde Anvers'te düzenlenecek olan toplantısında görüşülmek üzere Daimî Büro (*Bureau Permanent*), ulusal temsilcilere çağrıda bulunarak yeni çalışma konuları hakkında önerilerini sunmasını istemiştir. Çağrı üzerine Fransız, Alman ve İtalyan temsilcilerin çalışma konusu olarak gemilerin ihtiyati haczi (*arrest of ships*) konusunu önermesiyle 1952 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlanmasındaki ilk adım atılmıştır¹⁵³.

TTK'nın yürürlüğe girmesi, Türk Hukuku bakımından gemilerin ihtiyati haczi konusunda bir reform olarak kabul edilebilir. Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1999 Haciz Sözleşmesi kuralları, TTK hükümlerine iktibas edilmek suretiyle Türk Hukuku bakımından da kabul edilmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi kurallarının temeli de 1952 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık süreci olan 1930 yılına kadar dayanmaktadır. Türk Hukukundaki söz konusu düzenlemelerin ayrıntılarına girmeden önce gemilerin ihtiyati haczi konusunda ortak bir hukuk oluşturma çabasının ilk temellerinin atıldığı bu dönemdeki gelişmelerin aktarılması konuyu daha da aydınlatıcı hale getirecektir.

B. 1952 Haciz Sözleşmesi'nin Hazırlık Süreci

CMI bünyesinde Fransız, Alman ve İtalyan temsilcilerin gemilerin ihtiyati haczi konusunu gündeme getirmelerinin ardından başlayan hazırlık süreci, ihtiyati haciz uygulamasının hangi tip alacaklarla bağlantılı olduğuna ilişkin tartışmalarla devam etmiştir. Fransız ve Alman temsilciler ihtiyati haciz yetkisinin çatma¹⁵⁴ sonucunda meydana gelen zararları kapsamı gerektiğini öne sürmüştür. Alman temsilci ayrıca ihtiyati haczin çatmaya bağlı zararlara karşın bir güvence oluşturmaya yönelik bir ön konferans yapılması talebinde de bulunmuştur¹⁵⁵.

Alman temsilci ayrıca ihtiyati haczinin yalnızca çatma değil, aynı zamanda gemi alacaklısı hakkı (*maritime liens*)¹⁵⁶ ve gemi ipoteği alacaklarını da kapsamına alması gerektiğini dile getirmiş ve aşağıda yer alan dört sorunun cevaplanmasını istemiştir:

- İhtiyati haciz hakkına sahip alacaklılar kimlerdir?
- Hangi gemiler ihtiyaten haczedilebilir?
- Gemi nerede ihtiyaten haczettirilebilir?

¹⁵³ Berlingieri, Haciz 1952, s. 1; Alcantara, Jose M., "Some Reflections Over the Brussels Convention of 1952 relating to Arrest of Sea-Going Vessels and Its Amending Process", *Georgia Journal of International and Comparative Law*, C. 26, S. 3, 1997, s. 551-552; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 21.

¹⁵⁴ Alcantara, s. 552. Çatma sözcüğünün kavramsal temelleri hakkında bkz. Algantürk Light, Didem, *Denizde Çatma Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2011, (Algantürk Light, Çatma), s. 15 vd.; Atamer, Kerim, "1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Yıl 24, 2004, (Atamer, Çatma), s. 175-176.

¹⁵⁵ Berlingieri, Haciz 1952, s. 1.

¹⁵⁶ Gemi alacaklısı hakkı kavramı ve gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar (gemi alacağı) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, başlık I-2-B-a, sekizinci paragraf.

- İhtiyaten haczedilen gemi ne şekilde serbest bırakılabilir?

Alman temsilci *Sieveling*, gemilerin ihtiyati haczi konusunda yeknesak bir çözüme ulaşamaması sebebiyle ülkesinin 10.04.1926 tarihli Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'ye¹⁵⁷ (1926 Rehin Sözleşmesi) katılmaktan çekindiğini ifade etmiştir. İtalyan temsilci *Berlingieri* ise haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluk konusu üzerinde durmuştur¹⁵⁸.

Bu görüşmeler sonrasında Japonya ve İsveç temsilcilerinin desteği, konferans başkanının önerisi ve Daimî Büro tarafından da dile getirilen sorunlar ışığında gemilerin ihtiyati haczi konusu hakkında ön hazırlık çalışması yapılmasına karar verilmiştir¹⁵⁹.

a. Taslak Sözleşmeye İlişkin Çalışmalar

Hazırlık çalışmaları kapsamında ihtiyati hacze ilişkin Daimî Büro tarafından soru çizelgesi hazırlanmış ve çizelge Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İsveç, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Yugoslavya temsilcilerine iletilmiştir. Çizelgede ihtiyati haciz hakkı, geminin zorla satışı ve ihtiyati hacze ilişkin farklı hukuk kurallarının birleştirilmesi konuları üzerinde durulmuştur¹⁶⁰.

Daimî Büro tarafından oluşturulan Milletlerarası Alt Komite (*International Sub-Committee*) 19 Kasım 1932 tarihinde düzenlenen toplantıda *Leopold Dor*'a taslak sözleşme hazırlaması için teklifte bulunmuştur. Taslak sözleşme metni bir sonraki toplantı tarihi olan 16 Mayıs 1933 tarihinde tartışılmak üzere komiteye sunulmuştur¹⁶¹.

Sonraki dönemde taslak sözleşme tadil edilmiş ve Ağustos 1933 tarihinde Oslo'da düzenlenecek olan CMI konferansında müzakere edilmek üzere komiteye sunulmuştur. Tadil edilen taslak sözleşmede aşağıdaki maddeler yer almaktadır:

- Malikin gemisini ihtiyaten hacze yetkisi olan alacaklılar (1. madde);
- İhtiyati hacze ilişkin korumanın mahkemelerden talep edilebileceği (2. madde);
- İhtiyati haczin ardından geminin serbest bırakılmasının mahkeme tarafından verilecek hükümle birlikte ve ancak malikin, yeterli teminatı göstermesi ya da ihtiyati haczin haksızlığını ispatlaması durumunda mümkün olduğu (3. madde);
- Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan zararlardan alıkoyanın sorumluluğu (4. madde);

¹⁵⁷ R.G. 22.02.1955-8937. Türkiye sözleşmeye taraftır. Sözleşme 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁵⁸ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 2. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 21.

¹⁵⁹ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 2.

¹⁶⁰ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 2.

¹⁶¹ **Alcantara**, s. 552. Taslak sözleşme maddeleri için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 2, dpn. 21. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 22.

- İhtiyati haciz usulünün *lex fori*'ye tâbi olacağı (5. madde)¹⁶²

Komite tarafından hazırlanan raporda ise ihtiyati haciz hakkının sınırlandırılmasına ilişkin öneriler yer almaktadır. Oslo'da düzenlenecek olan konferans öncesinde taslak metne ilişkin görüşlerini yalnızca birkaç devlet sunmuştur. Birleşik Krallık, haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluk hükmüne şiddetli bir biçimde karşı çıkmış; sorumluluğunun alacaklının ancak kötü niyetli olması durumunda söz konusu olması gerektiği önerisinde bulunmuştur¹⁶³. Ayrıca deniz alacağına sahip olan alacaklının ihtiyati haciz hakkını hali hazırda gemiye karşı aynı dava açarak kullanabileceğini, dolayısıyla bu tip bir sözleşmenin kendileri için herhangi bir özel faydasının olmayacağını belirtmiştir. ABD temsilcisi gemilerin ihtiyati haczine ilişkin bir milletlerarası sözleşme fikrine olumlu bakmadığını dile getirmiş; Japon temsilci, sözleşmenin ancak yabancı gemilere uygulanabileceği üzerinde durmuş; Hollanda temsilcisi ise sözleşmeye destek vermiş, ancak bazı değişikliklerin yapılması gerektiğini vurgulamıştır¹⁶⁴.

b. 1933 Oslo ve 1937 Paris Konferansları

Oslo Konferansı'nda Birleşik Krallık ve ABD temsilcileri, taslak sözleşmeye ilişkin herhangi bir fikir belirtmekten imtina etmiştir. İsveç, Norveç ve Almanya temsilcileri haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin hükmün kabulünün mümkün olmadığını belirtmiştir. Hollanda temsilcisi ise sorumluluğun *lex fori*'ye bırakılması önerisinde bulunmuştur. CMI ve konferans başkanının talebi üzerine taslak sözleşme ileriki dönemde tartışılmak üzere komiteye yollanmıştır¹⁶⁵.

Tartışmalar sırasında Kıta Avrupası Hukuku ve Ortak Hukuk sistemleri arasındaki özellikle iki temel fark dikkat çekmiştir. İlk olarak Kıta Avrupası Hukukunda geminin ihtiyati haczi, deniz hukukuna ilişkin (deniz alacağı) olup olmadığına bakılmaksızın herhangi bir alacak için mümkünken; Ortak Hukuk'ta ise bir geminin ihtiyaten haczi ancak aynı dava prosedürü içerisinde, yalnızca belirli alacak tipleriyle sınırlı olacak biçimde istenebilmektedir. İkinci olarak Kıta Avrupası Hukukunda alacaklı, haksız ihtiyati hacizden dolayı borçlunun

¹⁶² Berlingieri'nin eserinde sehven yapıldığını düşündüğümüz bir hata neticesinde 3. maddenin ardından, 4. maddeye yer verilmeyerek 5. maddeye geçilmiş ve toplamda 6 madde olacak biçimde ele alınmıştır. Biz ise metnimizde sıralı haline yer veriyoruz: **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 3.

¹⁶³ İngiliz Hukukunda haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumlulukta alacaklının kötü niyetinin veya ağır ihmalinin olması gerekmektedir: **Lynn**, s. 471; **Meeson/Kimbell**, s. 153; Eder, Bernard, "Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change", **Tulane Maritime Law Journal**, C. 38, S. 1, 2013, s. 117-118; **Thomas**, s. 25; Sing, Toh Kian/Lin, Nathanael, "Wrongful Arrest of Ships", **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford 2019, s. 131. Bu yönüyle alacaklı lehine bir düzenleme getirildiğine yönelik eleştiriler için bkz. **Thomas**, s. 27.

¹⁶⁴ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 4.

¹⁶⁵ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 4; **Alcantara**, s. 552.

uğradığı tüm zararlardan sorumlu iken; Ortak Hukuk'ta ise alacaklının sorumluluğu yalnızca geminin haczi için yatırdığı teminat miktarıyla sınırlıdır ve malik, teminat miktarını yatırarak geminin serbest bırakılmasını talep edebilmektedir¹⁶⁶.

Alt Komite, 2 Haziran 1936 tarihinde Paris'te toplanmış ve taslak sözleşme metnini yeniden değerlendirmeye almıştır. Birçok devlet tarafından kabul görecektir ve sorunlara çözüm bulabilecek bir sözleşme metni hazırlama amacıyla hareket eden komite, sözleşmenin uygulama alanını yalnızca 1926 Rehin Sözleşmesi'nde yer alan gemi alacaklarıyla sınırlandırma kararı almıştır. Bu doğrultuda taslak metnin ilk maddesi değiştirilmiş; ancak diğer maddelerde –özellikle birçok itirazın gündeme geldiği haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin 5. maddede- herhangi bir değişiklik yapılmamıştır¹⁶⁷.

Yapılan değişiklikler beklenen çözümü sağlamamış; Birleşik Krallık ve ABD herhangi bir yorumda bulunmazken İtalya, Belçika ve İsveç, sözleşmenin kapsamının sınırlandırılmasına karşı çıkmıştır. Söz konusu tartışmalar, Mayıs 1937'de düzenlenen Paris Konferansı'nda da devam etmiş; özellikle haksız ihtiyati hacizden doğan sorumluluğu düzenleyen 5. maddeye ilişkin tartışmalar da sürmüştür. Alman temsilci, ortak bir çözüme ulaşmak adına sözleşmenin uygulama alanının çatma alacaklarıyla sınırlandırılması ile kurtarma ve kardeş gemilerin haczinin sözleşme kapsamı dışına çıkarılması önerisinde bulunmuş ve öneri kabul edilmiştir. Haksız ihtiyati hacizden doğan sorumluluğa ilişkin 5. maddenin görüşmeleri sırasında sorumluluğun teminat miktarıyla sınırlı olarak kabulünde karar kılınmış; diğer zararların tazmini konusu ise haciz istenen ülkenin iç hukukuna bırakılmıştır¹⁶⁸.

c. 1947 Anvers Konferansı

CMI'nın bir sonraki konferansı, II. Dünya Savaşı sebebiyle ancak 1947 yılında Anvers'te toplanabilmiştir. İngiliz ve Hollandalı temsilciler, en son 1937 yılında Paris Konferansı'nda ele alınan taslak sözleşmenin uygulama alanının çok kısıtlı olduğunu ve gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yeknesak bir sistem oluşturulmasının daha büyük bir çalışmayı gerektiğini dile getirmiştir. Bu açıklamalar üzerine Birleşik Krallık ve Hollandalı temsilcilerin iki üyesi *Jan Asser* ve *Cyril Miller* gemilerin ihtiyati haczine ilişkin farklı devletlerin iç hukuk hükümleri hakkında daha fazla bilgi toplamak amacıyla yeni bir soru çizelgesi hazırlamış ve komiteye konunun yeniden tartışılması önerisinde bulunmuşlardır¹⁶⁹.

¹⁶⁶ Berlingieri, Haciz 1952, s. 4. Ayrıca bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 22, dpn. 69.

¹⁶⁷ Berlingieri, Haciz 1952, s. 4-5.

¹⁶⁸ Berlingieri, Haciz 1952, s. 5; Alcantara, s. 552; Sing/Lin, s. 131.

¹⁶⁹ Berlingieri, Haciz 1952, s. 5-6; Alcantara, s. 552. Ayrıca bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 24.

d. 1949 Amsterdam Konferansı

1949 Amsterdam konferansında Asser, savaş öncesi hazırlanan taslak sözleşmenin sonuçlarını özetlemiş; Miller ise Kıta Avrupası Hukuku sistemiyle İngiliz Hukuk sistemi arasındaki farklılıklara değinmiştir¹⁷⁰. Bunun yanı sıra haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin herhangi bir açıklamada bulunulmamıştır¹⁷¹. Miller, sözleşme kapsamının geçici bir koruma tedbiri (*security measure/ saisie conservatoire*) olan ihtiyati hacizle sınırlandırılması gerektiğini; nihai çözüme hizmet eden kesin hacze (*saisie execution*) ilişkin hükümlerin sözleşmenin kapsamı dışında bırakılması gerektiğini ifade etmiştir¹⁷².

Asser ve Miller'in açıklamalarının ardından gelen itirazlar üzerine Fransız temsilci Jean de Grandmaison, uzlaştırmacı bir öneride bulunmuş; gemilerin ihtiyati haczinin bir yanı sıra İngiliz Hukukunda kabul edildiği şekilde deniz ticaretine özgü¹⁷³ (*maritime nature*) alacaklarla sınırlanması, diğer yanı sıra ise Kıta Avrupası Hukuk sisteminde kabul edildiği şekilde alacağın doğumuna sebebiyet veren gemi dışında kalan diğer gemiler (kardeş gemiler/ *sister ships*) üzerinde de haczin uygulanabilmesi önerisinde bulunmuştur¹⁷⁴.

Grandmaison'ın önerisi üzerinde tartışılmamakla birlikte öneriye ilişkin herhangi bir itirazda da bulunulmamış ve oybirliğiyle şu karar alınmıştır:

“Milletlerarası Alt Komite'nin, gemilerin ihtiyati haczi konusundaki bütün sorunlar hakkında doğrudan ve dolaylı olarak çalışması ile ortak bir hukuk sisteminin oluşturulması amacıyla Daimî Büro tarafından yetkilendirilmesine; komitenin hazırlayacağı raporları –eğer mümkünse taslak sözleşme metnini- bir sonraki CMI toplantısından makul bir süre öncesine kadar sunmasına karar verilmiştir.”

e. 1951 Napoli Konferansı

Alt Komite tarafından Amsterdam Konferansı'ndaki öneriler ışığında yeni bir taslak sözleşme hazırlanmış ve metin 1951'de Napoli'de düzenlenen konferansta etraflıca

¹⁷⁰ Sistemsel farklılığın en belirgin olanları İngiliz Hukukunda gemilerin ihtiyati haczinin deniz hukukuna özgülenmiş ve Kıta Avrupası Hukukunun aksine diğer eşyalar üzerindeki ihtiyati hacizden tamamen ayrılmış olmasıdır. Bir diğer dikkat çeken farklılık ise İngiliz Hukuk sisteminde bir geminin ihtiyaten haczi, yalnızca hacze sebebiyet veren gemi üzerinde cereyan ederken malike ait diğer gemilerin haczi kural olarak mümkün değildir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 6, dpn. 39.

¹⁷¹ **Alcantara**, s. 552.

¹⁷² Açıklamaya ilişkin ayrıntılar hakkında bkz. **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 6, dpn. 40.

¹⁷³ Şu anki adıyla ‘deniz alacakları’ (*maritime claims*).

¹⁷⁴ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 7. Ayrıca bkz. Lewins, Kate, “Rearrests and Multiple Arrests of Ships”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford 2019, s. 104; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 24. Grandmaison'ın uzlaştırmacı tavrı ve önerisi, Kıta Avrupası Hukuku ile Ortak Hukuk arasındaki farklılıkların giderilerek yeknesak bir düzenin oluşturulma çabasına ilişkin önemli bir açıklamadır. Aynı yönde bkz. **Türkel**, s. 30. Ortak Hukuk'ta ihtiyati haciz Kıta Avrupası Hukukunun aksine yalnızca *action in rem* prosedürüne konu gemi üzerinde mümkündür. Borçluya ait diğer bir geminin haczi o gemi üzerinde ayrı bir deniz alacağının doğumuna bağlı bağımsız bir hak olarak görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Thomas**, s. 10.

tartışılmıştır. Taslak metin uyarınca gemilerin ihtiyati haczi ancak deniz alacağı niteliği taşıyan birtakım sınırlı alacak tipleri bakımından kabul edilmiştir. Ayrıca kardeş gemilerin haczi de mümkün kılınmıştır. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluk konusunda herhangi bir düzenlemeye gidilmemiş ve konu, devletlerin kanunlar ihtilafı kurallarına bırakılmıştır¹⁷⁵. Amsterdam ve Napoli Konferansları sonucunda deniz alacağı kavramı gemilerin ihtiyati haczi bakımından Ortak Hukuk düzeninin dışına çıkmıştır. Daha genel bir anlatımla daha önceleri Ortak Hukuk'taki aynı davada yer verilen deniz alacağı kavramı, 1952 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde birçok devlet tarafından kabul görmüştür. Ayrıca Kıta Avrupası Hukukunda uygulama alanı bulan kardeş gemilerin haczi Ortak Hukuk devletlerince benimsenmiştir.

Taslak sözleşmede ihtiyati hacze yetkili mahkemenin deniz alacağından kaynaklanan uyuşmazlığın esası hakkında da yetkili olacağı hükmüne yer verilmiş; ancak söz konusu hüküm, Fransız temsilcinin şiddetli bir biçimde karşı çıkması sonucunda değiştirilmiştir. Değiştirilen hüküm uyarınca ihtiyati haciz kararı veren mahkeme, deniz alacağının esası hakkında karar vermeye ancak aşağıdaki şartlardan birinin varlığı halinde yetkilidir:

- Alacaklının yerleşim yeri veya işyeri aynı ülkedeysse;
- Deniz alacağı aynı ülkede doğmuşsa;
- Deniz alacağı ihtiyati haczin gerçekleştiği sefer sırasında doğmuş ise;
- Deniz alacağı çatma sebebiyle doğmuşsa;
- Deniz alacağı kurtarma sebebiyle doğmuşsa¹⁷⁶.

f. 2-10 Mayıs 1952 Brüksel Konferansı

1952 yılında düzenlenen Brüksel Konferansı'nda taslak sözleşmeye ilişkin herhangi önemli bir değişiklik yapılmamış ve sözleşme metni 13 kabul ve 6 çekimser oy ile kabul edilmiştir. Konferansta tartışılan konuların başında ise haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluk, geminin ihtiyaten haczi için alacaklıda aranan şartlar ve ihtiyati haciz konusunda millî mahkemelerin yetkisi gelmiştir¹⁷⁷.

¹⁷⁵ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 7-8; **Alcantara**, s. 552. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin Sözleşme görüşmeleri ve ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Berlingieri**, Giorgio, "Liability for Wrongful Arrest of Ships: Where We Stand", **Poredbeno Pomorsko Pravo Comparative Maritime Law**, Yıl 59, S. 174, 2020, s. 107 vd.

¹⁷⁶ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 7.

¹⁷⁷ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 8; **Alcantara**, s. 553. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 26.

C. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin Hazırlık Süreci

a. Genel Olarak

Deniz hukukunun yeknesaklaştırılmasına ilişkin çalışmalar, 20. yy'ın ikinci yarısından itibaren devam etmiş; CMI'nın yanı sıra Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü¹⁷⁸ (*International Maritime Organization - IMO*) ve Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı¹⁷⁹ (*United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD*) da bu amaca yönelik önemli faaliyetlerde bulunmuştur.

1952 Haciz Sözleşmesi'nin yenilenmesine yönelik CMI'nın hazırladığı taslak sözleşme (Lizbon Taslağı) 1985 yılında gerçekleştirilen Lizbon Konferansı'nda kabul edilmiştir¹⁸⁰. Kabul edilen taslak sözleşme, IMO'ya ve UNCTAD'a sunularak iki kurumun bünyesinde yürütülmekte olan 1926 Rehin Sözleşmesi ile 27.05.1967 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin – *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages*¹⁸¹ (1967 Rehin Sözleşmesi) revizyon çalışmalarına dahil edilmiştir. Bu dönemde gemi rehinleri ve ihtiyati haciz konularındaki çalışmaları yürütmek üzere IMO ve UNCTAD tarafından ayrıca Hükümetler Arası Uzmanlar Grubu (*The Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects- JIGE*) kurulmuştur¹⁸².

b. JIGE Çalışmaları

JIGE'nin kurulmasının ardından faaliyet alanı da şu şekilde belirlenmiştir:

Gemi alacağı ve gemi ipoteği konuları hakkında aşağıdaki konular da dâhil olmak üzere çalışmalarda bulunmak:

- a) Gemi alacağı ve gemi ipoteğine ilişkin milletlerarası sözleşmelerle bu sözleşmelerle bağlantılı ihtiyati haciz gibi prosedürler hakkında değerlendirmelerde bulunmak,

¹⁷⁸ 1948 yılında kurulan IMO hakkında bkz. <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (Erişim tarihi: 15.06.2021).

¹⁷⁹ 1964 yılında kurulan UNCTAD hakkında bkz. <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (Erişim tarihi: 25.06.2021).

¹⁸⁰ Kabul sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 1. Lizbon Taslağı, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlanmasında esas alınan metin olarak dikkat çekmektedir. Konu hakkında bkz. CMI News Letter, S. 1, Ocak 1999. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1999-1.pdf>, (Erişim tarihi: 25.06.2021). Lizbon Taslağı'nın 1952 Haciz Sözleşmesi'nin eksikliklerinin giderilmesi noktasında katkısına ilişkin bkz. **Alcantara**, s. 557 vd.

¹⁸¹ Türkiye Sözleşme'ye taraf değildir.

¹⁸² Berlingieri, Francesco, "Arrest of Ships The Travaux Preparatoires of the Draft Articles Adopted by the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects", **CMI Yearbook**, 1996, (Taslak), s. 291; **Tetley**, Arrest, s. 1962; **Alcantara**, s. 559; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 27.

- b) Gemi alacağı, gemi ipoteği ve ihtiyati haciz gibi bağlantılı prosedürler hakkında model kanunlar ve kılavuz ilkelerin hazırlamak,
- c) Gemi alacağı ve gemi ipoteğinin uluslararası alanda tescili için uygulanabilirlik raporu sunmak¹⁸³.

i. Altıncı Oturum

JIGE'nin kuruluşunun ardından 1926 ve 1967 Rehin Sözleşmeleri'nin revizyon çalışmaları devam etmiş; 25-29 Eylül 1989 tarihinde Londra'da düzenlenen altıncı oturumda bu çalışmalar kapsamında 06.05.1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'ye¹⁸⁴ (1993 MS) dair taslak maddeler kabul edilmiştir. Maddelerin kabulüyle birlikte JIGE, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yapılacak çalışmaların 1993 MS'nin diplomatik bir konferansla nihai olarak kabulüne kadar ertelenmesini önermiştir¹⁸⁵.

1993 MS'nin 6 Mayıs 1993'te kabulüyle birlikte UNCTAD ve IMO, sözleşmenin sonuçlarını da göz önünde bulundurarak JIGE'nin, 1952 Haciz Sözleşmesi hakkında yapılacak olası değişiklikler hakkında çalışmak üzere yeniden toplanmasına karar vermiştir¹⁸⁶.

ii. Yedinci Oturum

Gemilerin ihtiyati haczi konusu JIGE tarafından ilk olarak *George Ivanov* başkanlığında 5-9 Aralık 1994 tarihleri arasında gerçekleştirilen yedinci oturumda ele alınmıştır. İhtiyati haciz konusundaki çalışmaların CMI tarafından düzenlenen 1985 Lizbon Taslağı üzerinden devamına karar verilmiştir. Oturumda özellikle tanımlara ilişkin birinci madde, ihtiyati haczin uygulanmasına yönelik üçüncü madde ile ihtiyati haciz hakkı ve çoklu hacze yönelik beşinci madde tartışılmıştır. Tartışmalar sonucunda IMO ve UNCTAD sekreterliği tarafından gerçekleştirilecek sekizinci oturumda tartışılmak üzere yeni bir taslak sözleşme hazırlanmıştır¹⁸⁷.

¹⁸³ **Berlingieri**, Taslak, s. 291; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 2. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 27-28.

¹⁸⁴ RG: 25.03.2017- 30018. Sözleşme maddeleri TTK'da da esas alınmıştır. Her ne kadar uygun bulma kanunu çıkarılsa da Türkiye henüz Sözleşme'ye taraf değildir. Sözleşme'nin çevirisi için bkz. Algantürk, Didem, "1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme", **Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 1-4, 2002.

¹⁸⁵ **Berlingieri**, Taslak, s. 292; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 2-3.

¹⁸⁶ **Berlingieri**, Taslak, s. 292; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 3.

¹⁸⁷ **Berlingieri**, Taslak, s. 292; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 3. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 28-29. Taslak maddeler hakkında bkz. **Alcantara**, s. 560 vd.

iii. Sekizinci Oturum

Sekizinci oturum, Alman temsilcinin gemilerin ihtiyati haczine yönelik yeni bir sözleşme hazırlanması ve deniz alacaklarının sözleşmede örnekseme yöntemiyle belirtilmek suretiyle ele alınması önerisini sunmasıyla başlamıştır. Bazı temsilciler tarafından da destek gören öneriye ek olarak, bir önceki oturumda Lizbon Taslağı'nın esas alınmasının kabulüne ilişkin herhangi bir karar alınmadığına ve bu konuda herhangi bir fikir birliğinin oluşmadığına dikkat çekilmiştir. Tartışmalar sonucunda JIGE, çalışmaların Lizbon Taslağı esas alınarak hazırlanan taslak sözleşme üzerinden yürütülmesine karar vermiş; ancak çalışmaların sonucuna göre ihtiyaç duyulması halinde yeni bir sözleşme hazırlanması ihtimalini de göz ardı etmemiştir¹⁸⁸.

iv. Dokuzuncu Oturum

JIGE'nin dokuzuncu ve son oturumu 2-6 Aralık 1996 tarihinde Cenevre'de gerçekleşmiştir. Oturumlarda tartışılan ve üzerinde fikir birliği sağlanan konu başlıkları şu şekildedir:

- a) İhtiyati haczin tanımı (md. 1);
- b) Yola hazır veya sefer halindeki gemiler dışarıda bırakılmak üzere ihtiyati haciz yetkisi¹⁸⁹;
- c) Teminatın üst sınırı dışarıda bırakılmak üzere ihtiyaten haczedilen geminin serbest bırakılması (md. 4)¹⁹⁰;
- d) Yeniden ve birden fazla haciz (md. 5)¹⁹¹;
- e) Haksız ihtiyati hacze ilişkin teminat dışarıda bırakılmak üzere gemi malikinin ve kiracının korunması (md. 6)¹⁹²;
- f) Uyuşmazlığın esası hakkında mahkemelerin yetkisi (md. 7)¹⁹³;
- g) Sözleşmenin kapsamı (md. 8)¹⁹⁴.

Uzun tartışmalara rağmen üzerinde fikir birliğine varılamayan konu başlıkları ise şu şekildedir:

- a) Deniz alacakları listesinin örnekseme mi, yoksa sınırlı sayı ilkesi uyarınca mı belirlenmesi gerektiği;

¹⁸⁸ Söz konusu tartışmaların ardından Amerikan temsilci, ihtiyati hacze ancak haczin istendiği ülkede (*lex fori*) kabul edilen gemi alacaklısı hakkına ilişkin bir alacak olması durumunda izin verilmesi gerektiğine ilişkin öneri sunmuştur: **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 3-4. Oturum hakkında ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 29.

¹⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 304 vd.

¹⁹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 311 vd.

¹⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 314 vd.

¹⁹² Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 317 vd.

¹⁹³ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 320 vd.

¹⁹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Taslak, s. 324 vd.; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 4.

- b) İhtiyati haczin yola hazır veya sefer halindeki gemiler üzerinde uygulanıp uygulanamayacağı;
- c) Gemi alacağı ile güvence altına alınan deniz alacaklarına ilişkin ihtiyati haciz yetkisinin milletlerarası alanda kabul gören gemi alacağı çeşitlerine mi, yoksa *lex fori* tarafından kabul edilen gemi alacağı çeşitlerine mi ilişkin olduğu;
- d) Gemi kiracısına karşı ileri sürülecek deniz alacaklarının kapsamı;
- e) Geminin serbest bırakılması için yatırılacak teminat tutarının geminin değeri ile sınırlı olup olmadığı;
- f) İhtiyati haczin uygulanması için alacaklı tarafından yatırılacak teminat miktarına ilişkin verilecek hükmün içeriğinde, söz konusu teminatın haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan zararlara ilişkin olduğunun belirtilmesi gerekip gerekmediği¹⁹⁵.

Oturumun sonunda JIGE o ana kadarki çalışmaların faydaları üzerinde durmuş; söz konusu tartışmalar ışığında ve taslak sözleşme hükümleri esas alınarak hazırlanacak yeni sözleşmenin, bir diplomatik konferans düzenlenerek ele alınması konusunda UNCTAD'a ve IMO'ya önerilerde bulunmuştur.

c. 1-12 Mart 1999 tarihli Cenevre Diplomatik Konferansı

JIGE'nin önerisi üzerine IMO ve UNCTAD sekreterliği tarafından hazırlanan yeni taslak sözleşme 1-12 Mart 1999 tarihinde düzenlenen diplomatik konferansta komite tarafından değerlendirilmiş, 12 Mart 1999 tarihinde ise kabul edilmiştir. Sözleşme 1 Eylül 1999 ile 31 Ağustos 2000 tarihleri arasında imzaya açılmış ve bu tarihlerden sonra da imzaya açık bırakılmıştır¹⁹⁶.

¹⁹⁵ Berlingieri, Haciz 1999, s. 4. Anlaşmaya varılamayan sorunlar hakkında ise bkz. Alcantara, s. 563

¹⁹⁶ Berlingieri, Haciz 1999, s. 5. Sözleşme'ye Ortak Hukuk devletleri tarafından ilgisizliğin sebeplerinden biri usulî ve yetki hükümleri konusundaki yetersizlikler olarak görülmektedir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Marten, s. 301.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK USUL ve MADDİ HUKUKU UYARINCA GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ

I. Gemilerin İhtiyati Haczinde TTK Öncesi Döneme Bir Bakış

1. Genel Olarak

Türk Hukukunda TTK'nın yürürlüğe girmesine kadarki dönemde gemilerin ihtiyati haczine ilişkin ayrıntılı ve sistematik bir düzenleme mevcut değildi. O döneme kadar gemilerin ihtiyati haczine, İİK'daki ve TTK'daki bazı hükümler tatbik edilmekte, uygulamada ortaya çıkan sorunların çözümünde mahkeme kararları ve bu konudaki bilimsel çalışmalardan faydalanılmaktaydı. Söz konusu eksikliklerin yanı sıra temel kanunlar olarak nitelendirebileceğimiz İİK ile TTK arasında da bir bütünlük mevcut değildi¹⁹⁷. Bütün bu sebepler dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczine yönelik yanlış ve birbirinden farklı uygulamalar ortaya çıkmaktaydı.

Gemilerin ihtiyati haczine yönelik olarak TTK'nın kabulünden sonraki dönemi iki açıdan değerlendirmek gerekmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinin TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte iç hukuka alınması ilk olarak, daha önce bahsedilen iç hukuk hükümleri arasındaki tutarsızlığı ve uygulamadaki sorunları gidermeye yönelik çok önemli bir yeniliktir.

Günümüz milletlerarası ticaret hayatında deniz yoluyla yapılan taşımalar azımsanmayacak derecede büyük bir yer tutmaktadır. Deniz ticareti hukuku uyuşmazlıklarının büyük bir bölümü milletlerarası alanda cereyan etmektedir. Dolayısıyla devletler, çok eski tarihlerden beri bu alanda farklı devlet hukuklarının birleştirilmesine yönelik çalışmalar içerisinde olmuştur. Milletlerarası ticaretin bir parçası olmak, devletler açısından söz konusu yeknesak düzene uyum sağlanması gerekliliğini de beraberinde getirmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ikinci büyük önemi ise bu noktada vücut bulmaktadır. Sözleşmenin kabulüyle birlikte Türkiye, milletlerarası alandaki yeknesak düzenin bir parçası olma yolunda büyük bir adım atmış bulunmaktadır¹⁹⁸.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin iç hukuka aktarılmasının yanında göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husus ise İİK ile TTK hükümlerini uyumlaştırma

¹⁹⁷ Doktrinde söz konusu uyumsuzluğun sebebi, icra ve iflas hukuku kurallarının İsviçre mevzuatından, deniz ticareti hukukuna ilişkin kuralların ise Alman mevzuatından iktibas edilmiş olmasına dayandırılmaktadır: **Atamer**, Deniz T. 4, s. 34-35.

¹⁹⁸ Keza TTK'da düzenlenen deniz ticareti hükümlerinin oluşturulmasındaki ilkelerden birisi de milletlerarası sözleşmelerle uyumdur. Bu doğrultuda hangi sözleşmelerin esas alındığına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, İcra, s. 60 vd., s. 85 vd.

çalışmalarıdır. Bu uyumun yakalanması için İİK’da yapılan değişiklikler, özellikle 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun¹⁹⁹ (TYUK) hükümleri aracılığıyla yerine getirilmiştir.

Türk Hukukunda gemilerin ihtiyati haczinin, Türk Deniz Ticareti Hukuku ya da Türk İcra ve İflas Hukuku gibi tek bir hukuk disiplinin konusu olduğu söylenememektedir. İhtiyati haczin niteliği şu an için bu iki disiplinin birlikteliğini kaçınılmaz kılmaktadır. Ancak en genel tabirle ve doktrinde de ifade edildiği üzere gemilerin ihtiyati haczine yönelik TTK hükümleri, genel hüküm niteliğindeki İİK hükümlerinin istisnası konumundadır²⁰⁰.

Çalışmamızın devamında Cumhuriyet’in kabulünden başlayarak TTK’nın yürürlüğe girmesine kadar olan dönemde Türk Hukukunda gemilerin ihtiyati haczine yönelik gelişmeler, yapılan değişiklikler ve uygulamadaki sorunlar ele alınacaktır²⁰¹.

2. Cumhuriyet Sonrası Dönem

A. 1929-1956 Arası Dönem

Cumhuriyet’in ilanından sonra İsviçre kanunları örnek alınarak hazırlanan ve 1929 yılında kabul edilen 1424 sayılı İcra ve İflâs Kanunu’nda (eİİK)²⁰² gemilerin cebri icrasını düzenleyen tek madde “*Kanundaki Islahatlar*” başlığını taşıyan 29. madde idi ve cebri icra hukuku alanında gemileri “*Gayrimenkul tabiri gemilere de şamildir*” demek suretiyle taşınmazlara ilişkin hükümlere tâbi tutmaktaydı.

Aynı yıl Alman deniz ticareti mevzuatı esas alınarak hazırlanan ve Ticareti Bahariye Kanunu’nun yerine geçen 1440 sayılı Ticaret Kanunu (eTK)²⁰³ kabul edildi. Ne var ki Kanunda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin doğrudan bir hüküm mevcut değildi. Söz konusu Kanunu tamamlamak üzere çıkarılan Türk Gemilerinin Tescili Hakkında Kararname’nin²⁰⁴ 5. maddesinde yalnızca yetkili makamlar tarafından verilen haciz kararlarının geminin kayıtlı olduğu sicil dairesine bildirileceği ve sicil defterleri ile gemi tasdiknamelerine kaydedileceği hükmü yer almaktaydı.

¹⁹⁹ RG: 14.02.2011- 27846.

²⁰⁰ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 46.

²⁰¹ Türk Hukukunda ilk deniz ticareti mevzuatı, Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki Fransız Ticaret Kanunu’nun ikinci kitabının belli başlı değişikliklere tâbi tutularak 1864 yılında yayımlanan Ticareti Bahariye Kanunu olarak kabul edilmektedir. İstanbul’un 1453 yılında fethi ile Ticareti Bahariye Kanunu’nun 1864 yılında yayımlanmasına kadarki döneme ilişkin deniz ticareti hukuku alanında tam ve kesin bir bilginin olmadığı; ticari uyuşmazlıkların ticari teamüller ve örf ve âdet ilkeleri uyarınca çözüme kavuşturulduğunun pek muhtemel olduğu ifade edilmektedir. 1864 yılında kabul edilen kanunda da gemilerin ihtiyati haczine ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kalpsüz**, Deniz, s. 47 vd.; **İzveren/ Franko/Çalık**, s. 8 vd.

²⁰² RG: 04.05.1929-1183.

²⁰³ RG: 20.05.1929-1197.

²⁰⁴ RG: 26.05.1931-1806.

İsviçre Hukukundan iktibas edilen eİİK'nın 29. maddesi uyarınca bayrağı ve sicile kayıtlı olup olmadığı fark etmeksizin ihtiyati haciz uygulanması bakımından bütün gemiler taşınmaz hükümlerine tâbi tutulmuştu. Söz konusu hüküm, ihtiyati haciz bakımından uygulamadaki en büyük sorunlardan birine sebebiyet vermişti. İsviçre'nin herhangi bir denize kıyısının bulunmamasından dolayı – nehirlerde seyir yapan içsu gemileri hariç olmak üzere- gemilerin fiilen el konulması suretiyle seferden men edilmesi de imkânsızdı. Söz konusu fiili imkânsızlık sebebiyle kanun koyucu ihtiyati haczin geminin kayıtlı olduğu sicile şerh verilmesi suretiyle yerine getirilmesini yeterli görmekteydi. Ancak söz konusu hükmün üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye bakımından kabulüyle birlikte niteliği itibarıyla en çok yer değiştiren eşyalardan biri olarak nitelendirilebileceğimiz²⁰⁵ gemilerin, seferden men edilmesi en başından engellenmişti²⁰⁶.

İİK'nın 1932 yılında kabulü ile deniz icra hukukuna ilişkin bir kısım hükümler de yürürlüğe girmişti²⁰⁷. İhtiyati haczi ilgilendirmesi bakımından eİİK'da gemileri taşınmaz hükümlerine tâbi kılan hüküm, 23/2. maddede aynen tekrar edilmişti. Bunun dışında 91/1. maddede haczin, geminin kayıtlı olduğu daireye bildirileceği hükmüne yer verilmişti.

B. 1956-2012 Arası Dönem

1956 yılında eTTK kabul edilmiş; 6763 sayılı Kanun²⁰⁸, 538 sayılı Kanun²⁰⁹ ve İİK'da da birtakım değişiklikler meydana gelmiştir. Bu kısımda, Türk Hukukunda 2011 yılında TTK'nın kabulü ve 2012 yılında TYUK ile İİK'da yapılan değişikliklere kadar geçen dönemde gemilerin ihtiyati haczine yönelik İİK'da ve eTTK'da yer alan kurallar, uygulamalar ve söz konusu uygulamaların yol açtığı sorunlara yer verilecektir.

²⁰⁵ Trichardt, s. 59.

²⁰⁶ Atamer, İcra, s. 25; Atamer, Deniz T.4, s. 14-15.

²⁰⁷ Taşınmaz haczine ilişkin 92/4. maddede yola hazır geminin haciz bağısıklığını kabul eden eTK hükümlerine yollama yapılmıştır. Taşınmazların satışına ilişkin hükümler, 136. madde yollamasıyla gemiler için de kabul edilmiştir. Konkordato tasdikinin liman dairesine tebliğ edileceğini öngören 300/1. madde ile alacaklıya teslim edilen gemiye haklı bir sebep olmaksızın tekrar giren borçluya ilişkin 342. madde kabul edilen diğer hükümler arasındadır. Diğer hükümler için bkz. Atamer, İcra, s. 12.

²⁰⁸ Türk Ticaret Kanununun Mer'iyet ve Tatbiki Şekli Hakkında Kanun, RG: 09.07.1956- 9353. Kanundaki deniz icra hükümleri için bkz. Atamer, İcra, s. 13.

²⁰⁹ İcra ve İflas Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Madde ve Fıkralar Eklenmesine Dair Kanun, RG: 06.03.1965- 11946. Kanundaki deniz icra hükümleri için bkz. Atamer, İcra, s. 13.

a. Sicile Kayıtlı Gemilerin Taşınmaz, Sicile Kayıtlı Olmayan Gemilerin Taşınır Sayılması

6763 sayılı Kanunun 42. maddesinin İİK'nın 23. maddesinde yaptığı değişiklikle İİK'nın 23/4. maddesi uyarınca gemi siciline kayıtlı olan gemiler taşınmaz, bunun dışında herhangi bir sicile kayıtlı olmayan gemiler ise taşınır hükmünde sayılmıştır.

Doktrinde ve uygulamada söz konusu kuralın Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı gemiler bakımından geçerli olduğu²¹⁰; dolayısıyla Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan Türk bayraklı gemilerin ve herhangi bir sicile kayıtlı olsun ya da olmasın yabancı gemilerin taşınır hükmünde kabul edildiği ifade edilmektedir²¹¹.

Hakkında ihtiyati haciz kararı verilen bir gemi hakkında alacaklının, İİK'nın 261. maddesi uyarınca kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesinden ihtiyati haciz kararının yerine getirilmesi için talepte bulunması gerekmektedir. İhtiyati haczin ne şekilde yapılacağı ise İİK'nın 261/2. maddesinin yollamasıyla kesin haczin infazını konu alan İİK'nın 79-99 maddelerine göre işletilmektedir.

Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı ve taşınmaz hükmündeki bir gemi hakkındaki haciz işlemleri İİK'nın 91. ve 92. maddesine göre yerine getirilmektedir. İhtiyati haciz talebini alan icra dairesi, İİK'nın 91. maddesi uyarınca haciz keyfiyetini gemi siciline bildirmekle yetinmektedir²¹². Bunun dışında kural olarak geminin seferden men edilmesine yönelik başkaca bir tedbire başvurulamamaktadır.

Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan Türk bayraklı gemiler ile yabancı gemiler ise ihtiyati haciz kararının infazı bakımından taşınır hükümlerine tâbi tutulmuştur. Haczin ne şekilde yapılacağı ise İİK'nın 86-88. maddelerine göre belirlenmektedir. Kararın yerine getirilmesi, İİK'nın 88/2. maddesi uyarınca borçlunun ya da üçüncü kişinin elinde bulunan gemiye el konularak geminin seferden men edilmesine yönelik muhafaza tedbiri ile sağlanmaktaydı. Geminin hareketinin engellenmesine yönelik tedbirler için liman başkanlığına ve diğer ilgili mercilere bildirim yapılacağı ifade edilmektedir²¹³.

Yapılan değişikliğin uygulamadaki sorunların önüne geçtiğini söylemek güçtür. Kanun koyucu, İİK hükümlerini düzenlerken taşınmaz haczi hakkında borçlunun taşınmazını kullanımını engelleyici bir tedbire gerek görmemiştir. Bunun sebebi taşınmazların sabit

²¹⁰ O dönemki Milli Gemi Sicili'ne kayıt koşulları için bkz. eTTK md. 839 vd.

²¹¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 15, s. 37. Gemilerin Türk bayrağı çekme hakkı konusunda bkz. Sevinç Kuyucu, Aslıhan, "6762 ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunları'nda Gemilerin Türk Bayrağı Çekme Hakkı", **Mustafa Dural'a Armağan**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 807 vd.

²¹² **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 147.

²¹³ **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 144-145. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 383.

nitelikte olması ve taşınmaza el konulmasının her zaman mümkün olmasıdır²¹⁴. Ancak söz konusu durum gemiler için geçerli değildir. Taşınmaz hükmündeki gemiler bakımından ihtiyati haczin gemi siciline şerh işlemi tek başına, alacaklılar için ihtiyati hacizden beklenen korumayı sağlamakta yetersiz kalmaktadır. Alacaklılar için ihtiyati haczin en temel fonksiyonu, geminin hareketine mâni olunarak alacağın güvence altına alınmasıdır. Ancak ihtiyaten haczedilen bir gemi üzerinde sicile şerh verilmesiyle yetinilmesi karşısında borçlunun, gemisini Türk mahkemelerinin ya da icra dairelerinin yetki alanının dışına çıkarması pek muhtemeldir. Bu durumun yanı sıra geminin şerhten sonraki bir sefer sırasında batması, başka bir ülkede haczedilmesi ya da gemi üzerinde sonradan gemi alacaklısı hakkı gibi rehin alacaklarının doğması gibi tehlikelerle de karşı karşıya kalınabilir²¹⁵. Tüm bu sebeplerle alacaklıların ihtiyati hacizden beklediği koruma amacına tamamen ters düşen bir hukukî durum meydana gelmektedir²¹⁶.

Önceki paragraflarda ele alınan sorunlar neticesinde ihtiyati hacizden beklenen korumanın sağlanmasına yönelik yegâne yolun; geminin hareketine mâni olunmasına, diğer bir deyişle seferden men edilmesine yönelik tedbirlerden geçtiği söylenebilir. Taşınır hükmündeki gemilerin seferden men edilmesine yönelik tedbirlerin uygulanması noktasında doktrinde görüş birliği mevcuttur²¹⁷. Esas sorun taşınmaz hükmündeki gemilerin seferden men edilip edilemeyeceği noktasında toplanmaktadır. Taşınmaz hükmündeki gemilerin de seferden men edilebileceğine yönelik doktrinde çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşleri dört dayanak altında incelemek mümkündür.

Doktrinde ilk olarak gemi siciline şerhin sonuçları ve özel bir rehin hakkı niteliğinde olan gemi alacaklısı hakkından yola çıkılmaktadır. Haczin gemi siciline şerhiyle birlikte alacaklının gemi üzerinde kazanmış olduğu hak, gemi üzerinde sonradan hak iktisap eden diğer kişilere karşı, kötü niyetli olduklarına dair herhangi bir ispat faaliyetine gerek kalmaksızın ileri sürülebilmektedir. Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar (gemi alacağı) ise eTTK'nın 1235. maddesinde (TTK md. 1320) yer alan kanunî bir rehin hakkıdır ve doğumuyla birlikte sahibine, mevcut hakkı diğer alacaklılara karşı ileri sürebilme olanağı tanımaktadır. Diğer bir deyişle gemi alacağına sahip olan bir kişi, mevcut alacağını hacze, şerhe ya da diğer alacaklıların kötü niyetli olduğuna dair herhangi bir ispat faaliyetine gerek kalmaksızın ileri sürebilir. Hakkın ileri sürülmesi bakımından alacağın doğumu yeterlidir.

²¹⁴ Çağa/Kender, Deniz T. 3, s. 147.

²¹⁵ Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 35; Atamer, Deniz T.4., s. 36.

²¹⁶ Benzer yönde değerlendirmeler için bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 384 vd.

²¹⁷ Çağa/Kender, Deniz T. 3., s. 145; Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 35; Atamer, Kerim, "Gemilerin İhtiyati Hacinde Seferden Men Önleminin Uygulanması", İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 55, S. 3, 1997, (Atamer, Seferden Men), s. 286.

Gemi maliki değişmiş olsa bile hak, gemiyi takip eder²¹⁸. Ayrıca eTTK'nın 1257. maddesi (TTK md. 1323) uyarınca gemi alacağı, geminin satışının ardından ihale bedeli paylaştırılırken rehin veya ipotekle temin edilmiş olsun ya da olmasın diğer alacaklar karşısında doğuş tarihine bakılmaksızın önceliğe sahiptir²¹⁹.

Geminin işletilmesinden kaynaklanan alacakların büyük bir kısmını gemi alacağı oluşturmaktadır. İhtiyati haczin şerhinden beklenen fayda, gemi alacağının doğumuyla zaten tek başına sağlanabilmektedir²²⁰. Bu nitelikteki alacakların dışında kalan adi alacakların ise pratikte nispeten daha az öneme sahip olduğu ifade edilmektedir. Dolayısıyla sicile şerh tedbiri, ihtiyati haciz uygulamasında büyük bir paya sahip olan gemi alacağı bakımından herhangi bir koruma sağlamamakta, başkaca tedbirlerin alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu hakka sahip alacaklıların korunması bakımından en etkili yol ise geminin seferden men edilmesidir²²¹. Ayrıca alacaklı, haczin sicile şerhi sonrasında geminin işletilmesi sırasında gemi üzerinde sonradan ortaya çıkabilecek gemi alacakları tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Bu durum ise ihtiyati hacizden beklenen koruma amacı ile örtüşmemekte, sicile kayıtlı olan gemilerin de seferden men edilmesini gerekli kılmaktadır²²².

Doktrinde ikinci dayanak eTTK'nın 892. maddesidir. Madde metni yola hazır bir geminin ihtiyaten haczedilemeyeceğini öngörmektedir. Maddenin ikinci fıkrasının yaptığı göndermede söz konusu kuralın sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında da uygulanacağı hükmü bulunmaktadır. Dolayısıyla sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın yola hazır bir gemi ihtiyaten haczedilemeyecektir. Kanun koyucunun buradaki en temel düşüncesi, haciz

²¹⁸ Gemi alacağı kavramı ve özellikleri hakkında bkz. Ülgener, Fehmi M., "Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı Gemi Alacaklısı Hakkı", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 4, 1997, s. 5 vd.; Hill, s. 119; Barlas, Nuray, **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, Beta Basım, İstanbul, 2000, (Barlas, Gemi Alacağı), s. 9 vd.; Tekil, Deniz, s. 470; Demir, Deniz, s. 210 vd.; Günay, Gemi Alacağı, s. 23; Türkel, s. 99; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 150 vd. Gemi alacağının tarihi gelişimi ve teoriler hakkında bkz. Hutton, s. 86 vd.; Barlas, Gemi Alacağı, s. 82 vd.; Raudebaugh, Michael, "Keep 'em Separated: The Fourth Circuit Extends the Coverage of Choice Law Provisions to Determine the Existence of Maritime Liens in Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka", **Tulane Maritime Law Journal**, C. 34, S. 2, 2010, s. 648 vd. İngiliz ve Amerikan Hukukunda gemi alacağına ilişkin bkz. Günay, Barış M., "Türk, İngiliz ve Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkın Tarihçesi", **Hüseyin Ülgen'e Armağan**, Vedat Kitapçılık, C. 1, İstanbul, 2007, (Günay, Tarihçe), s. 928 vd. Gemi alacağı kavramını düzenleyen milletlerarası sözleşmeler hakkında bkz. Kalpsüz, Turgut, "Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları", **Tuğrul Ansay'a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, (Kalpsüz, Gemi ve Deniz), s. 63 vd.; Taş, Han Tolga, **Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1999, s. 19 vd.

²¹⁹ Çağa/Kender, Deniz T. 3., s. 147-148; Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 38; Atamer, Seferden Men, s. 297-298. Gemi alacakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa/Kender, Deniz T. 3., s. 1 vd.; İzveren/ Franko/Çalık, s. 396 vd.; Schoenbaum, s. 442 vd.; Atamer, İcra, s. 175 vd.; Kara, s. 359 vd. eTTK'nın 1235. maddesinin tarihçesi hakkında bkz. Atamer, İcra, s. 18 vd.

²²⁰ Atamer, Seferden Men, s. 298.

²²¹ Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 38. Ayrıca bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 386.

²²² Çağa/Kender, Deniz T. 3., s. 147-148.

neticesinde geminin seferden men edilmesini önlemektir²²³. İkinci fıkrayla birlikte değerlendirildiğinde kuralın temelini sicile kayıtlı, istisnasını ise sicile kayıtlı olmayan gemiler oluşturmaktadır. Ancak İİK'nın 23/4. maddesi uyarınca sicile kayıtlı gemiler hakkında zaten seferden men tedbirine başvurulamayacaktır. Dolayısıyla kanun koyucunun buradaki iradesinden taşınmaz hükmündeki gemilerin de seferden men edilebileceği sonucu çıkmaktadır²²⁴.

Üçüncü dayanak ise gemi alacağı sahiplerine tanınan imtiyaza ilişkin eTTK'nın 1242. maddesidir. İİK'nın 257. maddesindeki genel kural uyarınca alacağı rehinle temin edilmiş olan alacaklar için ihtiyati haciz istenememektedir. Ancak 1242. maddede kanun koyucu gemi alacağı sahipleri açısından bu kuraldan ayrılmış ve hak sahibi kişilerin ihtiyati hacze başvurabileceğine ilişkin bir hüküm getirmiştir. Bu hükmün altında yatan sebebin takipten önce veya takibin başında gemiye el konularak takibin güvence altına alınmasını sağlamak, geminin değerinin azalmasının ya da batmasının önüne geçmek ve gemi üzerinde imtiyazlı yeni alacakların doğmasına engel olmak olduğu ifade edilmektedir. Bütün bu güvencelerin ise ancak geminin seferden men edilmesi suretiyle sağlanabileceği belirtilmektedir. Yabancı hukuklarda, milletlerarası düzenlemelerde de bu yönde bir eğilim olduğu da ayrıca vurgulanmaktadır²²⁵.

Dayanaklardan sonuncusunu İİK'nın 92. maddesi oluşturmaktadır. Taşınmaz hükmündeki gemilerin haczinde İİK'nın 23/4. ve 91. maddelerinin yanı sıra 92. madde hükmünün de nazara alınması gerektiği ifade edilmektedir²²⁶. 92. maddenin içeriği ise icra memurunun taşınmazın idare ve işletilmesi için gerekli tedbirleri alabileceğini emretmektedir. Ayrıca İİK'nın 85/son maddesi uyarınca icra memuru, borçlu ve alacaklının menfaatlerini mümkün olduğu kadar korumakla sorumlu kılınmıştır. Bu sorumluluğun yanı sıra icra memuru, İİK'nın 92/3. maddesi uyarınca taşınmazın idare ve işletilmesi için gerekli tedbirleri alabilme yetkisine de sahiptir. Bu sorumluluk ve yetki neticesinde icra memurunun,

²²³ **Çağa/Kender**, Deniz T. 3., s. 146-148; **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 39; Kayıhan, Şaban, "Yola Hazır Geminin İcradaki Durumu", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 19, S. 3, 1998, s. 153. Söz konusu maddenin tarihçesi hakkında bkz. Barlas, Nuray, "Yola Hazır Geminin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 61, S: 4-5-6, 1987, s. 329 vd.; **Atamer**, İcra, s. 16 vd. Geminin yola hazır olmasının şartları hakkında bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 72 vd.; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 149 vd.; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 255, dnp. 353; **Taş**, s. 41 vd. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 405 vd.

²²⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Seferden Men, s. 291-294.

²²⁵ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 39. Borçlunun ihtiyati haczin haksız çıkmasından ve ileride ağır bir sorumluluk altına girmek istemesinden çekinmesi ve bu suretle haczedilen geminin borçlu veya üçüncü şahıs tarafından işletilmesine muvafakat etmesi hali ayırık tutulmaktadır: **Çağa/Kender**, Deniz T. 3., s. 148-149. Diğer devlet hukukları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Seferden Men, s. 302, dnp., 91-99.

²²⁶ Söz konusu hükmün deniz icra hukuku bakımından yorumu için bkz. **Atamer**, Seferden Men, s. 288.

borçlunun taşınmaz hükmündeki gemiden uzaklaştırılarak geminin seferden men edilmesine yönelik tedbirlere de başvurabileceği öne sürülmektedir²²⁷.

Bahsedilen bilgiler birlikte değerlendirildiğinde ilk dikkat çeken nokta İİK hükümleriyle eTTK hükümleri arasındaki tutarsızlıklardır. Diğer bir deyişle kanun koyucunun İİK’da gözettiği menfaatler ile eTTK’da gözettiği menfaatler birbiriyle örtüşmemektedir. Bu durumun en önemli sebebinin ise İİK’nın İsviçre Hukukundan, eTTK’nın ise Alman Hukukundan iktibas edilmesidir. Taşınmaz hükmündeki gemilerde sicile şerhin tek başına alacaklıların menfaatlerini korumada yetersiz kaldığından bahsedilmiştir. Şerh sonrasında alacaklı geminin batması, değer kaybetmesi, üzerinde yeni haklar doğması gibi birçok tehlikeyle karşı karşıya kalmaktadır. Bunun dışında sicile şerh, gemi alacağı sahiplerinin korunmasında oldukça yetersiz kalmaktadır. Gemi alacağı, şerhe gerek kalmaksızın hakkın doğumuyla birlikte zaten sicile şerhin sonuçlarını meydana getirmektedir. TTK’da terk edilmiş olan ancak eTTK’da kabul edilen yola hazır geminin ihtiyati haciz bağışıklığı kuralının temelini sicile kayıtlı gemiler, istisnasını ise sicile kayıtlı olmayan gemiler oluşturmaktadır. Kuralın konulmasındaki temel gaye ise yola hazır geminin seferden men edilmesinin önüne geçmektir²²⁸. Söz konusu hükmün, İİK’nın 23/4. maddesinde yer alan kuralla çelişki içerisinde olduğu açıktır. İcra memurunun alacağın tahsilinin tehlikeye girmesini önlemek noktasındaki yetkisi ve sorumluluğu da İİK’nın 85/6. ve 92. maddesinin bir gereği olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak İİK’nın 23/4. maddesinde yer alan kural, taşınmaz hükmündeki gemiler bakımından eTTK’nın birçok hükmüyle çelişki içerisinde. Sorunun çözümü, 23/4. maddede yer alan kuralın sıkı bir şekilde uygulanarak alacaklıları birtakım tehlikelerle karşı karşıya bırakmak yerine, eTTK ve İİK hükümlerinin bir arada yorumlanması suretiyle sağlanmalıdır. Gemi, en çok yer değiştiren taşınır eşyalardan birisidir. Dolayısıyla taşınmaz hükmündeki gemilerin seferden men edilmesi, hukukî güvenliğin bir gereği olarak görülmelidir. Milletlerarası sözleşmelerde ve millî hukuklarda benimsenen sistemler de ihtiyati haczin, geminin seferden men edilmesi suretiyle infaz edilmesi gerektiği noktasında kurallar içermektedir.

²²⁷ Çağa/Kender, Deniz T. 3., s. 148, dpn. 17; Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 39.

²²⁸ Geminin yola hazır olup olmadığının belirlenmesindeki sakıncalara yönelik bkz. Lynn, s. 466 vd. Yola hazır olmanın unsurları hakkında bkz. Akıncı, Sami, **Deniz Hukuku-Navlun Mukaveleleri**, Şenyuva Matbaası, İstanbul, 1968, s. 99 vd. Geminin yola hazır olma niteliğinin ihtiyati haciz kararları bakımından doğurduğu sorunlar hakkında bkz. Atamer, Kerim, “Gemilerin İhtiyati Hacinde Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 1, 1997, (Atamer, Hükümler), s. 83.

b. Kanuni Rehin Tesisi

Doktrindeki görüşler bu şekilde olsa da uygulamada mahkemelerin ve icra dairelerinin, taşınmaz hükmündeki gemilerin seferden men edilmesine yönelik ihtiyatlı bir yaklaşım içerisinde olduğu ifade edilmektedir. Bu çekincenin sebebinin, geminin seferden men edilmesi neticesinde malikin ağır ticari kayıplara uğraması ve bu kayıplardan sigorta şirketleri, yük alacaklıları gibi diğer ilgililerin menfaatlerinin de etkilenmesi olduğu belirtilmektedir²²⁹. Söz konusu yaklaşımın mahkeme kararlarının içeriğine “*talep esas hakkında yargılamayı gerektirir*” şeklinde yansıdığı ve ihtiyati haciz taleplerinin reddedilmesine sebebiyet verdiği vurgulanmaktadır²³⁰. Talebin kabul edildiği durumlarda ise mahkemeler kısa sürede karar veremediğinden gemiler Türk karasularını terk etmiş ve kararın icrası sağlanamamıştır²³¹. Uygulamadaki tüm bu yetersizlikler 90’lı yılların başında “*kanunî rehin tesisi*” denilen ve doktrinde eleştiri konusu olan bir uygulamanın önünü açmıştır²³².

Kanuni rehin tesisi uygulamasının temelini gemi ve yük alacaklısı hakkı sahiplerinin, kanundan ve kendiliğinden doğan rehin haklarının tanınması veya tesisi için mahkemelerden talepte bulunması oluşturmaktadır. Talep sonucunda mahkemeler, dilekçeleri borçluya tebliğ etmeden ve dosya üzerinden gerçekleştirdikleri incelemelerle alacaklı lehine kanunî rehin hakkının tesisine karar vermiştir. Karar verilirken alacağın esas hakkında herhangi bir inceleme yapılmamıştır. Elde ettikleri kararlar birlikte alacaklılar gemiyi seferden men ettirmiş; sonrasında İİK’nın 150/h. maddesinde yer alan “... *rehin hakkının... bir ilamda... tespit edilmiş olması halinde, ilamların icrasına dair hükümler kıyasen uygulanır*” hükmü esas alınarak ilamlı icra takibi başlatmıştır. Takiple birlikte alacağın esasına dair hiçbir yargısal denetim yapılmadan, alacaklıların talebi doğrultusunda gemi satışının gerçekleştirilmesine olanak tanınmıştır. Borçlunun alacağın esasına yönelik savunma hakkını kullanabileceği tek yol ise yatıracağı teminatla menfi tespit davası açmaktır²³³.

²²⁹ **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 59.

²³⁰ **Atamer**, Hükümler, s. 81; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 165; Pekcanitez, Hakan/Atalay, Oğuz/Sungurtekin Özkan, Meral/Özekes, Muhammet: **İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınevi, 11. Bası, Ankara, 2013, (**Pekcanitez vdi.**, İcra 1), s. 564; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 140.

²³¹ Karasuları kavramı, sınırları ve hukukî rejimi hakkında bkz. **Pazarcı**, Uluslararası, s. 275 vd.; **Kuran**, s. 83 vd.; **Doğan**, Devletler, s. 317 vd.; **Sur**, s. 349 vd.

²³² Kanuni rehin tesisi kavramı, ortaya çıkış nedenleri ve konuya ilişkin tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, Ergon, “Deniz Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Dayanan Takiplerle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 1, S. 3-4, 1996, (**Çetingil**, Rehin), s. 47 vd.; Atamer, Kerim, “Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV**, Ankara 1997, (**Atamer**, Yargılama Usulü), s. 225 vd, s. 205-224; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 58 vd.

²³³ **Çetingil**, Rehin, s. 47-48; **Atamer**, İcra, s. 84; **Atamer**, Deniz T. 4., s. 39-40; **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 228; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 88 vd.

Mahkeme ve Yargıtay kararlarıyla önü açılan, ancak doktrinde sert bir şekilde eleştirilen²³⁴ söz konusu uygulamaya yönelik ne İİK’da ne de eTTK’da bir hüküm mevcuttur²³⁵. Doktrindeki çoğunluk görüşü genel olarak, söz konusu uygulamanın hukukî dayanaktan yoksun olduğu, borçlunun kendisini savunma hakkından mahrum bıraktığı ve menfaatinin ağır bir şekilde ihlal edildiği kanısındadır²³⁶. Azınlık görüşü ise deniz hukuku uyuşmazlıklarının hızlı bir şekilde çözülmesi gerektiğini, geminin limandan ayrılmadan önce kararın infaz edilmesini sağlayan kanunî rehin tesisi uygulamasının –her ne kadar kanunda yer almasa bile- bir ihtiyaç olduğunu dile getirmektedir²³⁷.

Doktrinde kanunî rehin tesisi kararlarının ilam veya ilam niteliğindeki belgelerden olmadığı ifade edilmektedir²³⁸. Kanuni rehinlerde alacağın varlığı hakkında herhangi bir hüküm kurulmadan rehin hakkının tespiti hakkında karar verilemeyeceği; söz konusu hakların, mevcut alacağın bir sonucu olarak kendiliğinden ortaya çıktığı ve alacaktan soyutlanamayacağı öne sürülmektedir²³⁹. Benzer şekilde kanunî rehin haklarının alacağa bağlı fer’i haklardan olduğu, alacağa sebebiyet veren borç ilişkisi ve borç miktarı hakkında herhangi bir yargılama yapılmadan tek başına rehin hakkının mevcudiyetine ilişkin bir hüküm verilmesinin mümkün olmadığı da dile getirilmektedir²⁴⁰.

Doktrinde bir görüş, bahsedilen eleştirilere katılmakla birlikte söz konusu uygulamanın hukukî dayanaktan tümüyle yoksun olmadığını belirtmektedir. Borçlunun rehin hakkını kabul etmediği durumlarda alacaklının, eTTK’nın 1077., 1078. ve 1242. maddeleri uyarınca rehin hakkı tesisine yönelik olarak talepte bulunabileceğini öne sürmektedir. Böyle bir durumda mahkemenin, kanunda yer almadığı gerekçeyle talebi reddetmesinin mümkün olmadığı da ifade edilmektedir²⁴¹.

Yapılan eleştirilerin zamanla Yargıtay kararlarının içeriğine yansımaya başladığı; önceleri değişik işler defterine kaydedilen uyuşmazlıkların esas defterine kaydedilmeye

²³⁴ Doktrinde kanunî rehin tesisi uygulamasının hukuka aykırılığı konusunda görüş birliği mevcuttur. Söz konusu görüşler için bkz. **Çetingil**, Rehin, s. 48, son paragraf. Ayrıca bkz. Yardım, Orhan, “Rehin Hakkının Tanınması Kararlarının Uygulamada Yarattığı Sorunlar”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1994, s. 207; **Atamer**, İcra, s. 84, dñn. 240; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 91. Gemiler bakımından uygulanması gereken tedbir türünün ihtiyati haciz olması gerektiğine dair bkz. **Atamer**, Hükümler, s. 79 vd.

²³⁵ Örnek Yargıtay kararları için bkz. **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 225 vd.

²³⁶ **Çağa/Kender**, Deniz T. 3., s. 53, dñn. 3a; **Yardım**, s. 209 vd.; **Atamer**, Deniz T. 4., s. 40; **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 232 vd.; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 63-71.

²³⁷ Doğrucu, Muhittin, **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997, s. 224; Doğrucu, Muhittin, “Rehin Tanınması Kararlarının Uygulanmasında İcra Emri-Ödeme Emri Tartışması”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 69, S: 7-8-9, 1995, (**Doğrucu**, İcra-Ödeme), s. 421, s. 424.

²³⁸ **Çetingil**, Rehin, s. 48; **Yardım**, s. 209; **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 237-238. Aksi yönde bkz. **Doğrucu**, İcra-Ödeme, s. 424.

²³⁹ **Çetingil**, Rehin, s. 48.

²⁴⁰ **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 232-233.

²⁴¹ Eriş, Gönen, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Rehin Tesis ve İlamlı İcra Uygulamasına Dair, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 4, 1997, s. 15-16.

başlandığı ve uyuşmazlıkların dava dilekçeleri borçluya tebliğ edilerek ve duruşmalı olarak incelenmesi gerektiği konusunda kararlar verildiği belirtilmektedir. Buna karşın rehin hakkının, alacaktan bağımsız inceleme konusu yapılması ve ilamlı icraya konu edilmesi noktasında herhangi bir adım atılmadığı da vurgulanmaktadır²⁴².

Söz konusu gelişmelere rağmen kanunî rehin tesisi uygulamasına tamamen son verilmesi TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte gerçekleşmiştir. TTK'nın 1377/1. maddesi uyarınca gemi üzerinde kanun, sözleşme ya da mahkeme hükmüyle kurulan tüm rehin ve hapis hakları ile TTK'nın 1398/3. maddesi uyarınca eşya üzerinde doğan hapis haklarının alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama ve icra konusu yapılamayacağı kabul edilmiştir. Dolayısıyla söz konusu uygulama, kanunun açık hükmü karşısında geçerliliğini tamamen yitirmiştir.

c. İhtiyati Hacze İlişkin Yetki Kuralları

TTK'nın yürürlüğe girmesinden önceki dönemde gemilerin ihtiyati haczi konusunda özel yetki kuralları benimsenmiş değildi. İİK'nın 258. maddesinin 50. maddeye yaptığı gönderme neticesinde 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nda²⁴³ (HUMK) yer alan yetkiye ilişkin kurallar,²⁴⁴ gemilerin ihtiyati haczine karar verecek mahkemenin yetkisinin belirlenmesinde de yol gösterici olmaktaydı.²⁴⁵ Yabancılik unsuru barındıran uyuşmazlıklar bakımından da aynı sonuca ulaşmak mümkündü. Nitekim 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun²⁴⁶ (eMÖHUK) 27. maddesi ve MÖHUK'un 40. maddesi uyarınca yabancılik unsuru barındıran uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerin milletlerarası yetkisini iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları belirlemekteydi.

Gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkemenin belirlenmesine yönelik kurallar, ihtiyati hacizden beklenen faydayı sağladığı ölçüde amaca uygun olarak nitelendirilir. İhtiyati haciz talebiyle mahkemeye başvurulduğunda kararın hızlı bir şekilde verilmesi; aynı zamanda hızlı ve etkin bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Bu doğrultuda kararın en geç, geminin Türk mahkemelerinin yetki alanına girmesiyle yetki alanından çıkmasına kadarki süreçte yerine getirilmesi icap eder. Bu süreç çoğu zaman sefer halindeki gemiler için oldukça kısadır. Bu kısa süre içinde mahkemeye başvurulması, mahkemeden bir karar çıkması, kararın yerine getirilmesi için icra dairesine başvurulması ve son olarak icra dairesi tarafından gemi

²⁴² Çetingil, Rehin, s. 49; Eriş, s. 15; Atamer, İcra, s. 241; Atamer, Deniz T. 4., s. 40.

²⁴³ RG: 02,03,04/07/1927-622,623,624.

²⁴⁴ Söz konusu yetki kurallarına ilişkin bkz. Kuru, İcra 3, s. 2505; Postacıoğlu, s. 868; Üstündağ, s. 486; Yılmaz, Himaye, s. 1107.

²⁴⁵ Çağa/Kender, Deniz T. 3, s. 109. Ayrıca bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 194-196.

²⁴⁶ RG: 22.05.1982-17701.

üzerinde tedbirin uygulanması gerekir. Bu gereklilikleri sağlayan bir yetki kuralı, geminin ihtiyati haczinden beklenen faydayı gerçekleştirmiş sayılır. Öte yandan yetki kuralları alacaklıların ihtiyati haczi keyfiyete dayalı bir biçimde uygulatmasına ve borçlu üzerinde baskı oluşturmaya sebebiyet vermeyecek şekilde düzenlenmelidir²⁴⁷. Dolayısıyla benimsenecek yetki kriterlerinde bu hususların üzerinde önemle durulması gerekmektedir.

Gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkemeyi belirlerken birçok hukuk sistemi, kararın hızlı ve etkin bir şekilde uygulanabilmesi için özellikle geminin bulunduğu²⁴⁸ veya yanaşmasının beklendiği²⁴⁹ yer mahkemelerinin yetkisini tesis etme gayreti içerisinde. Bunun yanı sıra İngiliz Hukukunda Amirallik Mahkemesi'nin yetkisinin yanı sıra ülkenin çeşitli yerlerinde mahkeme adına haciz işlemlerini yürüten mahkeme kalemleri açıldığı ifade edilmektedir²⁵⁰. Buna karşın HUMK'un 9-27. maddeleri arasında yer alan yetki kurallarının birçoğu, gemilerin ihtiyati haczi bakımından amaca uygun olmamasının yanı sıra, yetki tesisini sağlamakta yetersizdir²⁵¹. Örnek vermek gerekirse HUMK'un 9. maddesi uyarınca davalının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi ya da HUMK'un 10. maddesi uyarınca akdin yapıldığı ya da sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesi çoğu zaman Türkiye'de bulunmamaktadır. İkametgâh ya da ifa yeri mahkemesinin Türkiye'de bulunduğu durumlarda dahi kararın hızlı bir şekilde infaz edilmesi gerekmektedir. Mahkemeden alınan ihtiyati haciz kararının istinabe yoluyla geminin bulunduğu yer icra dairesi tarafından infazına kadarki geçecek süreçte geminin icra dairelerinin yetki alanını terk etme olasılığı bir hayli yüksektir.

TTK'nın kabulünden önceki dönemde yetki konusundaki en önemli düzenlemenin HUMK'un 16. maddesi olduğu benimsenmiştir²⁵². Maddenin uygulanabilmesi için davalının Türkiye'de ikametgâhının olmaması ve açılan davanın bir mal davası niteliğinde olması

²⁴⁷ **Lewins**, s. 103. Keza TTK'dan önceki dönemde yetki kurallarının alacaklılar tarafından baskı oluşturacak şekilde kullanıldığına yönelik açıklamalar mevcuttur: **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 128. Alacaklıların 'kolay ihtiyati haciz yolu' şeklinde donatanların üzerinde baskı oluşturduğuna dair bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 195. Ayrıca bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 207.

²⁴⁸ Alman Hukukundaki benzer düzenleme hakkında bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 28.

²⁴⁹ Amerikan Hukukundaki benzer düzenleme hakkında bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 33-34. Türk Hukuku uygulamasında gemilerin, mahkemenin yargı çevresine girmek üzere olduğu iddia edilerek mahkemeye yetki kazandırılmaya çalışıldığı da ifade edilmektedir: **Atamer**, Deniz T. 4, s. 166. Söz konusu kural alacaklılar tarafından kötüye kullanıma oldukça müsaittir: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 195-196.

²⁵⁰ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s.32.

²⁵¹ HUMK'un 9-27. maddeleri arasında belirtilen yerlerden birisinin aynı zamanda geminin bulunduğu yer olması durumunda ise herhangi bir sorunla karşılaşılmayacaktır. Ayrıca ihtiyati haczin, esas hakkında görülen davanın sona ermesinden (alacağın ilama bağlanmasından) sonra talep edilmesi halinde alacaklı, HUMK'un 9-23. maddeleriyle bağlı olmaksızın herhangi bir mahkemeye müracaat edebilecektir: **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 21-23; **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 83. HUMK dönemindeki yetki kurallarına yönelik bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 184 vd.;

²⁵² **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 21 vd.; **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 109; **Atamer**, Hükümler, s. 81; **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 84.

gerekmektedir²⁵³. Bu şartları sağlayan davalıya karşı ihtiyati haczin talep edilebileceği mahkemeler; davalının Türkiye’de sakin olduğu yer, sakin olduğu yer yoksa mallarının bulunduğu yer, çekişmeli malların bulunduğu yer ya da teminatın bulunduğu yer mahkemesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Maddede geçen “*mallarının bulunduğu yer*” hükmünün, geminin o sırada bulunduğu yer mahkemesinin yetkisini tesis etmesi bakımından son derece önemli olduğu vurgulanmaktadır²⁵⁴. Ancak maddenin kapsamının sınırlı olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır. Keza davalının Türkiye’de ikametgâhının bulunmaması koşulu bakımından değerlendirildiğinde maddenin yabancılık unsuru barındırmayan ihtiyati haciz taleplerinde uygulanması mümkün görünmemektedir²⁵⁵. Çözüm olarak doktrinde İİK’nın 258. maddesine geminin bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olduğuna dair özel bir yetki kuralı konulması gerektiği öne sürülmektedir²⁵⁶.

Milli hukuk sistemlerindeki eğilimler ve doktrin görüşleri ışığında ve ihtiyati hacizden beklenen faydayı sağlaması açısından ihtiyati haciz konusunda karar vermeye yetkili mahkemenin belirlenmesinde geminin seferine ara verdiği yer kriterinin göz önüne alınması bir ihtiyaç olarak dikkat çekmektedir. Nitekim söz konusu ihtiyaç, TTK’nın 1354-1357. maddeler arasında özel yetki kuralları ihdas edilmesi suretiyle giderilmiş bulunmaktadır.

d. Teminat

TTK’nın kabulünden önceki dönemde ihtiyati haciz talebinde bulunan ve alacağı herhangi bir ilama ya da ilam mahiyetinde bir belgeye dayanmayan alacaklının, borçlu ile üçüncü kişilerin zararlarını karşılamak üzere İİK’nın 259. maddesi uyarınca teminat yatırması gerekmekteydi. Uygulamada teminat miktarının alacak miktarı üzerinden ve genellikle alacağın yüzde 10’u ile 40’ı arasında bir tutar olarak belirlendiği ifade edilmekteydi²⁵⁷.

Doktrinde maddede geçen borçlu ile diğer üçüncü kişilerin zararını karşılama amacının, alacağın miktarı üzerinden hükmolunacak teminat kriteriyle sağlanamayacağı öne sürülmektedir. Alacak miktarının düşük olduğu bir durumda yatırılacak teminatın, büyük bir geminin on dakikalık masrafını bile karşılamaya yetmeyeceği; alacak miktarının yüksek olduğu bir durumda yatırılacak teminatın ise alacaklı tarafından karşılanması mümkün

²⁵³ ‘Mal davası’ kavramının geniş yorumlandığı, mali hukuktan doğan tüm mal ve alacak davalarını da kapsadığına ilişkin olarak bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 23, dpn. 4; **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 84, dpn. 416.

²⁵⁴ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 23; **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 85.

²⁵⁵ **Eksi**, İhtiyati Haciz, s. 85.

²⁵⁶ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 23.

²⁵⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 225. Genel uygulamaya yönelik olarak doktrinde teminatın genellikle alacağın yüzde 10’u ilâ 15’i arasında olacak şekilde belirlendiği dile getirilmektedir: **Kuru**, İcra 3, s. 2509; **Postacıoğlu**, s. 875; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 244; **Yılmaz**, Himaye, s. 1110; **Taş**, s. 79. Bununla birlikte teminatın borçlunun ve üçüncü kişilerin zararının hesaplanması suretiyle belirlenmesi gerektiği de belirtilmektedir: **Kuru**, İcra 3, s. 2509; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 244.

olmayan tutarlara karşılık gelebileceği ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra ihtiyati haciz aşamasında geminin seferden men edilmesi nedeniyle oluşabilecek zararların tespiti de mümkün olmadığı dile getirilmektedir²⁵⁸.

İhtiyati haciz talebiyle karşılaşan mahkemece belirlenecek teminat miktarı, alacaklı ve borçlunun korunması bakımından büyük bir öneme sahiptir. Borçlunun korunması yönüyle değerlendirildiğinde yetki yönünden alacaklı ile ihtiyati haciz talebinde bulunulan mahkeme arasında organik bir bağ ihdas edilememektedir. Birçok hukuk sisteminde geminin bulunduğu yer mahkemesinin yetkisinin kabul edildiği düşünüldüğünde, alacaklı ile ihtiyati haciz talebinde bulunulan mahkeme arasındaki bağlantının zayıf olması pek de uzak bir ihtimal olarak görülmemelidir. Dolayısıyla alacaklı tarafından, borçlunun zararını karşılamak üzere yatırılması lazım gelen teminat miktarı, borçlunun korunması adına büyük bir öneme sahiptir. Nitekim ihtiyati haczin konusunun gemi olduğu düşünüldüğünde, geminin seferden men edilmesi sebebiyle ortaya çıkması muhtemel zararlar çok yüksek meblağlara ulaşabilmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde teminat miktarının hesaplanmasında borçlunun korunması fikri ön planda tutulmalıdır²⁵⁹.

Alacaklının korunması bakımından değerlendirildiğinde ise teminat miktarının (1) adalete erişime engel teşkil edecek derecede yüksek olmaması ve (2) ihtiyati hacizden beklenen korumayı gerçekleştirmeye elverişli olması gerektiği söylenebilir. Mahkeme tarafından ilk olarak alacaklının adalete erişim hakkını kısıtlayıcı nitelikte yüksek teminat miktarlarına hükmolunmaması gerekmektedir²⁶⁰. Alacaklının ihtiyati hacizden beklediği yegâne amaç ise alacağının güvence altına alınmasıdır. Alacağın güvencesini hâlihazırda gemi veya borçlu tarafından yatırılacak teminat oluşturmaktadır. Borçlu tarafından yatırılacak teminat miktarı takip öncesinde mahkeme, takip sonrasında ise icra dairesi tarafından belirlenmektedir. Borçlunun teminatı yatırmasıyla birlikte ihtiyati haczin konusunu teminat miktarı oluşturmaktadır. Teminat miktarı, alacak miktarının geminin değerinden düşük olması durumunda alacak miktarı ile sınırlıdır. Ters bir durumda alacak miktarının, geminin değerinin üzerinde olması durumunda ise geminin değeriyle sınırlı olacaktır. Bu değerlerin yanında ayrıca faiz ve takip masrafları da göz önünde bulundurulmaktadır²⁶¹. Dolayısıyla

²⁵⁸ **Atamer**, Hükümler, s. 82; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 38, s. 226.

²⁵⁹ Borçlu menfaatinin alacak ve teminat miktarına bağlı bir biçimde değerlendirilmesine yönelik bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 334-335.

²⁶⁰ Benzer yönde bkz. **Türkel**, s. 300. Uygulamada genellikle yüksek teminat miktarlarına hükmolunduğuna dair bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 166.

²⁶¹ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 141

alacaklının korunması bakımından hem alacaklının, hem de borçlunun yatıracağı teminat miktarlarının çok dikkatli bir biçimde belirlenmesi gerekmektedir²⁶².

TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte alacaklı ve borçlu tarafından yatırılacak teminat miktarlarına ilişkin özel hükümler kabul edilmiştir. Önceki dönemde özellikle alacaklı tarafından yatırılacak teminat miktarının hesaplanmasında alacağın belli bir yüzdesi üzerinden hareket edilmesi yöntemi, alacaklının ve borçlunun korunması amacını gerçekleştirmekte yetersiz kalmıştır. Daha önce de belirtildiği gibi özellikle alacak miktarının çok yüksek olduğu durumlarda yüzde hesabıyla belirlenecek teminat miktarının, alacaklının adaletle erişim hakkını engellemesi ihtimali pek de uzak görünmemektedir. Ters durumda düşük teminat miktarlarının kabulü neticesinde ise mahkemeler gereksiz yere birçok ihtiyati haciz talebiyle karşılaşabilecektir. İhtiyati haciz yargılamasında ispat derecesinin de düşük olması sebebiyle ileride haksız çıkılması muhtemel birçok kararın önü açılabilir; bu durum ise ticari hayatın dinamikliğini sekteye uğratabilecektir²⁶³. Teminat miktarının düşük olduğu durumlarda her ne kadar borçlunun düşük alacak miktarı tutarındaki teminatı yatırarak geminin serbest bırakılmasını sağlayabileceği düşünülse de borçlunun yokluğunda verilecek bir ihtiyati haciz kararı neticesinde geminin birkaç saat dahi olsa limanda tutulması, alacaklı tarafından karşılanması muhtemel olmayan zararlara sebebiyet verebilecek niteliktedir.

Alacaklının yatıracağı teminat miktarının belirlenmesinde ideal olan, karşılaşılması muhtemel zararların hesaplanarak teminata bu tutar üzerinden hükmolunmasıdır. Ancak mahkeme, ihtiyati haciz kararını verirken geminin yetki sınırlarından ayrılması ihtimaline karşı hızlı bir şekilde karar vermek durumundadır. Dolayısıyla mahkemenin söz konusu zararların hesaplanması noktasında vakti ve imkânı bulunmayabilir. Doktrinde, teminat miktarının hesaplanmasında alacaklının ispat derecesinin göz önünde bulundurulması fikri mevcuttur. Bu görüş uyarınca alacaklı her halükârda yaklaşık ispatı yerine getirecektir; ancak ispatını ne kadar yüksek bir biçimde gerçekleştirirse teminat miktarının da o kadar düşük tutulması gerektiği ileri sürülmektedir²⁶⁴.

e. Rehinli Alacakların Durumu

TTK'nın yürürlüğe girmesinden önceki döneme ilişkin diğer bir sorunun sözleşmeyle kurulan rehin haklarına ilişkin olduğu ifade edilmektedir. Gemi alacağı dışında kalan rehin hakkı sahipleri, İİK'nın 257/1. maddesinde yer alan rehinli alacaklar için ihtiyati haciz

²⁶² Olması gereken bakımından teminat miktarının alacaklının ve borçlunun sübjektif durumları açısından tayin edilmesi gerektiği konusunda bkz. **Türkel**, s. 307.

²⁶³ Benzer yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 228.

²⁶⁴ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 245; **Türkel**, s. 303-304.

istenemeyeceği kuralı sebebiyle ihtiyati haciz yoluna başvuramamıştır. Ancak TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte 1352. maddesi uyarınca gemiler üzerindeki gemi rehni, gemi ipoteği gibi rehin hakları deniz alacağı olarak kabul edilmiş ve alacak sahipleri bakımından ihtiyati haczin önü açılmıştır.

II. 1999 Haciz Sözleşmesi, TTK ve İİK Hükümleri Uyarınca Gemilerin İhtiyati Haczi

Bu kısımda gemilerin ihtiyati haczi konusu Türk usul hukuku ve maddî hukuk kuralları çerçevesinde ele alınacaktır. Özellikle 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından Türk Hukukundaki durum Sözleşme, TTK ve İİK hükümleri uyarınca değerlendirilecektir. Özellikle Sözleşme'nin taraf devlet hukuklarına bıraktığı meseleler incelenecek; millî hukuklara bırakmadığı diğer meseleler hakkında ise TTK ile Sözleşme hükümlerindeki farklılıklar ve uygulamadaki sonuçlar incelenecektir. Bu bölümde yapacağımız açıklamaların büyük bir bölümü ikinci ve üçüncü bölümdeki milletlerarası özel hukuk meselelerine ışık tutacaktır.

1. TTK ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile Getirilen Sisteme Yönelik Kısa Bir Değerlendirme

A. Yeknesaklaştırma Çalışmaları

Deniz ticareti hukuku niteliği itibarıyla kendisine has özellikleri bulunan bir yapıya sahiptir²⁶⁵. Konumuz bakımından önem taşıyan özelliklerden ilki, deniz ticareti faaliyetlerinin büyük bir kısmının herhangi bir devletin yargı yetkisinin dışında bulunan açık denizde²⁶⁶ gerçekleşmesidir. Bu faaliyetlerin karayla olan ülkesel bağlantıları ise yalnızca limanlarla sınırlıdır. Bu özelliklerden ikincisi ise, deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların büyük bir bölümünün birden fazla hukuk sistemi ile ilişki içerisinde olması; diğer bir deyişle yabancılık unsuru barındırmasıdır. Milli hukuk düzenlerindeki farklılıklar geçmişten günümüze hukukî öngörülebilirlik, istikrar ve güvenliğin önünde bir engel olarak görülmüştür. Keza deniz ticaretinin temel süjelerinden olan donatanlar, taşıyanlar ya da kaptanlar meydana gelebilecek bir uyuşmazlık neticesinde ne gibi hukukî sonuçlarla karşılaşacağını önceden bilmek istemektedir²⁶⁷. Bu doğrultuda özellikle 19. yy'dan itibaren süregelen yeknesaklaştırma

²⁶⁵ Deniz ticareti hukukunun özellikleri hakkında bkz. **Kalpsüz**, Deniz, s.8 vd.; **Çağa/Kender**, Deniz T. 1, s. 7-8; **Tekil**, Deniz, s. 4 vd.

²⁶⁶ Açık deniz kavramı için bkz. **Pazarcı**, Uluslararası, s. 304 vd.; **Kuran**, s. 307 vd.; **Doğan**, Devletler, s. 338 vd.; **Sur**, s. 394 vd.

²⁶⁷ Gemilerin ihtiyati haczi bakımından benzer yönde bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 162; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 20, dph. 60.

çalışmaları ile milletlerarası alanda ortak bir hukuk düzeninin oluşturulması için çalışmalar devam etmektedir.

Deniz ticaretinin dinamik yapısı, uyuşmazlıkların çözümünün bu yapıya ayak uydurmasını gerekli kılmaktadır. Diğer bir deyişle devletlerin, uyuşmazlıkların çözümü noktasında hızlı ve etkin araçlara sahip olması gerekmektedir. Zira deniz hukuku uyuşmazlıklarında sözleşme taraflarının yanı sıra donatan, taşıyan, taşıtan, gönderilen, gemi adamları ya da yolcu gibi birçok üçüncü kişinin menfaati söz konusudur ve birkaç günlük gecikme bile telafisi mümkün olmayan yüksek miktardaki zararların ortaya çıkmasına sebebiyet verebilecek niteliktedir. Dolayısıyla devletler, taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin yanı sıra kanunlarının ve mahkemelerinin bu yapıya uygunluğu ölçüsünde donatanlar tarafından tercih edilebilir olmaktadır.

Milletlerarası ticari faaliyetlerin giderek yaygınlaşmasına paralel olarak devletlerin deniz ticaretinde söz sahibi olma istekleri artış göstermektedir. Bu isteğin gerçekleştirilmesi ise önceki paragraflarda sözü edilen durumlarla yakın ilişki içerisinde. Bu doğrultuda bir devletin deniz ticaretinde tercih edilme nedenleri, yeknesak hukuk düzeninin bir parçası olması ve uyuşmazlık çözüm mekanizmalarını hızlı ve etkin bir biçimde işletmesine bağlıdır. Bunu gerçekleştirebilen devletler ticaret merkezi haline gelirken, gerçekleştiremeyenler ise ticari hayatın dışında kalmaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından değerlendirildiğinde 1930'lu yıllardan bu yana süregelen yeknesaklaştırma çalışmaları sonuçlarını ilk olarak 1952 Haciz Sözleşmesi ve son olarak ise 1999 Haciz Sözleşmesi ile vermiş bulunmaktadır²⁶⁸. Devletleri bu tip bir ortak düzenlemeye iten en önemli neden özellikle Ortak Hukuk sistemiyle Kıta Avrupası Hukuk sistemi arasındaki farklılıkların giderilerek milletlerarası alanda hukukî öngörülebilirliğin sağlanmasına olan ihtiyaçtır²⁶⁹.

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin, söz konusu ortak düzenin içerisinde yer almak bir yana, kendi millî hukuku içerisindeki tutarsızlıkları çözüme kavuşturma noktasında dahi geç kaldığı söylenebilir²⁷⁰. Buna rağmen TTK'nın ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte gemilerin ihtiyati haczine yönelik getirilen yeni sistem, Türk Hukukundaki düzenlemeler arasındaki tutarsızlıkların giderilmesi,

²⁶⁸ Benzer yönde bkz. **Myburgh**, s. 152-153.

²⁶⁹ Benzer yönde bkz. Bektaşoğlu Sanlı, Dilek, "Arrest of Ships: New Principles Under Turkish Law", **Turkish Commerical Law Review**, C. 1, S. 3, 2015, s. 245. Sözleşmelerin tartışmalı alanlarda sessiz kaldığına yönelik eleştiriler için bkz. **Thomas**, s. 33.

²⁷⁰ Doktrinde Çağa, "deniz icra hukuku" kavramının ilk defa kullanıldığı 1981 yılındaki eserinde dahi söz konusu alanın o güne kadar ihmal edildiğinden bahsetmektedir. Yazara göre bu durumun sebebi ise icra hukukçularının söz konusu alanı deniz hukukuna, deniz hukukçularının ise söz konusu alanı icra hukukuna ilişkin görmeleridir: **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. V.

uygulamadaki sorunların hızlı ve etkin bir biçimde çözülmesi ve söz konusu ortak hukuk düzeninin içerisinde yer alabilme adına atılmış oldukça yerinde ve büyük bir adımdır.

B. Menfaat Dengesinin Korunması

Bir geminin ihtiyati haczi söz konusu olduğunda, diğer taşınırlara nazaran eşya üzerinde alacaklı ve borçlunun yanı sıra birçok kişinin menfaati etkilenmektedir²⁷¹. Alacaklı ile borçlu dışında kalan bu kişilere örnek olarak taşıtan, yükleten, gönderilen, ipotek alacaklısı banka, sigortacılar, gemi adamları, yolcular, gemi kiracısı, charterer, liman işletmesi gibi kişiler örnek olarak verilebilir²⁷². İhtiyati hacizle birlikte alacaklı menfaatiyle diğer birçok kişinin menfaati karşı karşıya gelebilmektedir. Dolayısıyla söz konusu menfaat çatışmalarının adil bir biçimde dengelenmesi oldukça önemlidir.

Söz konusu dengenin sağlanması bakımından TTK'da ilk olarak ihtiyati hacze konu alacağın TTK'nın 1352. maddesinde sayılan deniz alacaklarından biri olması gerektiği hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla gemiyle herhangi bir ilgisi olmayan, diğer bir deyişle deniz alacağı olmayan alelade bir alacak ihtiyati hacze konu edilememektedir. Söz konusu kuralla birlikte gemiyle ilgisi olmayan alacaklar için borçlunun ve diğer ilgililerin menfaatlerinin zarar görmesi önlenmek istenmiştir. Geminin haczedilmesi veya serbest bırakılması için alacaklı veya borçlu tarafından yatırılacak teminat miktarları ile teminatın azaltılması, türünün değiştirilmesi ya da iptali konularında yeni düzenlemeler kabul edilmiştir. İhtiyati haciz kararı verebilecek ya da ihtiyati hacze karşı itiraza yetkili mahkemeler de hukukî öngörülebilirliğin sağlanması adına özel hükümlerle belirlenmiştir. Alacaklının korunması bakımından yeniden ve aynı alacak için ihtiyati haciz için belirli özel şartlar öngörülmüştür.

İhtiyati hacze konu olan eşyanın bir gemi olması durumunda üçüncü kişilerin menfaatlerinin korunması da gerekmektedir. Önceki dönemde gemilerin taşınmaz sayılması, yetkili mahkemenin belirlenememesi, ihtiyati haciz yargılamasının esasa ilişkin bir mesele olarak görülmesi gibi konular neticesinde söz konusu menfaatler arasındaki denge bozulmaktaydı. Bunun yanı sıra, gemiyle alakası olmayan düşük bir alacak ve teminat miktarı ile gemi seferden men edilebilmekte; bu durum da borçlu için yüksek miktarlarda ve alacaklı tarafından karşılanması mümkün olmayan zararlara sebebiyet verebilmekteydi. Yeni sistemle birlikte gemilerin taşınır hükmünde sayılması, özellikle herhangi bir limana uğramadan karasularımızdan geçiş yapan ya da yola hazır gemilere ilişkin kurallar da dâhil olmak üzere

²⁷¹ Gemilerde ihtiyati haczin etkisi hakkında ayrıca bkz. **Abou Nigm**, s. 2.

²⁷² Ayrıca bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 2; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 3; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 71. Menfaati etkilenen kişiler ve menfaat çatışması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 121 vd.

yetki kurallarının özel olarak düzenlenmesi, teminat miktarlarının yeniden gözden geçirilmesi noktasında menfaat dengesinin sağlanmasına yönelik çok büyük adımlar atılmıştır²⁷³.

2. İİK'nın TTK Karşısındaki Durumu

TTK'nın yürürlüğe girmesinden önceki dönemde gemilerin ihtiyati haczi, genel olarak İİK hükümleri uyarınca yürütülmekteydi. İhtiyati hacze ilişkin eTTK'da gemilere özgü hükümler kabul edilmiş değildi. Yeni düzenlemeyle birlikte TTK'nın 1350-1376. maddeleri arasında gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özel hükümler kabul edildi.

TTK'nın 1351/1. maddesinde İİK hükümlerinin, ancak TTK'da özel olarak düzenlenmeyen durumlarda uygulanacağından bahsedilmektedir. Düzenleniş biçimine bakıldığında TTK hükümleri, gemilerin ihtiyati haczine yönelik özel hükümlere yer vermesine karşılık ihtiyati haciz konusunu bir bütün olarak ele almış değildir. Madde gerekçesinde de TTK'da deniz hukukunda cebri icraya ilişkin her hususun düzenlenmediği; İİK'ya göre özelliği olan hususların hükme bağlandığı dile getirilmektedir. Gerekçenin devamında sekizinci kısımda yer alan cebri icraya ilişkin özel hükümlerin, İİK'nın bir bölümü gibi düşünülmesi gerektiği belirtilmektedir²⁷⁴. Bu noktada TTK, İİK'da yer alan ihtiyati hacze ilişkin genel prensiplerden ayrılmış değildir. Diğer bir deyişle ihtiyati haciz prosedürü, İİK'daki hükümler uyarınca görülmeye devam edecek; ancak TTK'da yer alan özel hükümlere uygun bir biçimde yürütülmesi gerekecektir. Dolayısıyla ihtiyati hacze konu olan eşyanın bir gemi olması durumunda İİK, eski dönemde olduğu gibi yine temel kanun olarak kabul edilmiş bulunmaktadır.

TTK'nın 1351. maddesinde ayrıca 936. ve 937/1. maddelere bir göndermede bulunmaktadır. 936. maddeye yapılan göndermenin sonucu olarak sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler, TTK'nın ve diğer kanunların uygulanması bakımından taşınır hükmünde kabul edilmiştir²⁷⁵. Söz konusu genel kural uyarınca gemilere ilişkin cebri icra işlemlerinin yürütülmesinde İİK'nın taşınırlara ilişkin hükümleri nazara alınacaktır.

²⁷³ Menfaat dengesinin sağlanmasına yönelik düzenlemeler hakkında ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 34. İcra hukukunda menfaat dengesinin ortaya çıkışı ve menfaat dengesini koruma zorunluluğuna ilişkin bkz. Çiftçi, Pınar, **İcra Hukukunda Menfaat Dengesi**, Adalet Yayınevi, Birinci Baskı, Ankara, 2010, s. 3 vd. İcra Hukukunun tarihsel gelişimi içinde menfaat dengesinin korunmasına yönelik bkz. **Çiftçi**, s. 14 vd.

²⁷⁴ Aynı yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 54. TTK ve İİK hükümlerinin uygulanmasına ilişkin yöntemler hakkında bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 66-67.

²⁷⁵ Atamer, Kerim, **Gemi ve Uçak İpotekinin Hukuksal Temelleri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2012, (**Atamer**, Gemi ve Uçak), s. 119.

TTK'nın 936. maddesine yapılan gönderme genel kural iken; 937/1. maddesine yapılan gönderme ise genel kuralın istisnasını teşkil etmektedir²⁷⁶. Buna göre TTK'da, İİK'daki taşınmaz hükümlerine tâbi olacağı açıkça belirtilen konularla sınırlı kalmak kaydıyla, gemiler hakkında taşınmaz hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Diğer bir deyişle İİK'nın taşınmazlara ilişkin hükümleri, ancak TTK'nın buna cevaz vermesi halinde uygulama alanı bulabilecektir²⁷⁷. İhtiyati hacizden bağımsız değerlendirildiğinde, söz konusu duruma örnek vermek gerekirse TTK'nın 1381. maddesi uyarınca gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi veya TTK'nın 1383. maddesi uyarınca sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin satışı noktasında İİK'daki taşınmaz hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Nitekim TTK'daki duruma paralel bir düzenleme İİK'nın 136. maddesinde yer almaktadır. Madde uyarınca Kanunda taşınmaz satışına ilişkin hükümler, bayrakları dikkate alınmaksızın sicile kayıtlı bütün gemiler hakkında geçerli olacaktır.

Doktrinde ilgili istisna hükmünün kabul edilmesinin nedeni geminin niteliğiyle ilişkilendirilmektedir. Gemiler her ne kadar taşınır hükmünde olsa da sicile kaydedilmeleri, sicil üzerinden rehnedilmeleri gibi nitelikleri gereği bazı durumlarda taşınmazlara ilişkin hükümlere de tâbi olması gerekli görülmektedir²⁷⁸. Gemilerin niteliği itibarıyla kural olarak taşınır sayılması noktasında herhangi bir tereddüt bulunmamaktadır. Ancak hacmi, değeri ve kullanım amacı göz önüne alındığında, bazı noktalarda taşınmaz hükümlerine tâbi tutulmasının yerinde bir yaklaşım olduğu söylenebilir.

3. TTK Hükümleri Uyarınca İhtiyati Haczin Şartları

A. İhtiyati Hacze Konu Gemilerin Nitelik, Konu ve Kişi Bakımından Değerlendirilmesi

1999 Haciz Sözleşmesi ve TTK hükümleri uyarınca bir geminin ihtiyati haczinden bahsedebilmek için öncelikle 'gemi' kavramının nitelik ve konu bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir.

a. Nitelik Bakımından

i. Genel Olarak

TTK uyarınca bir geminin ihtiyati haczinin istenebilmesi için, öncelikle Kanunun 931/1. maddesinde aradığı nitelikleri taşıması gerekmektedir. Bu nitelikleri bünyesinde barındırmayan bir araç, zaten TTK anlamında gemi kabul edilmeyecek ve ihtiyati haczi de

²⁷⁶ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 53.

²⁷⁷ Taşınmaz hükümlerine yönelik bkz. **Demir**, Deniz, s. 62-63.

²⁷⁸ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 52.

mümkün olmayacaktır. Dolayısıyla önceki bölümlerde incelendiği şekliyle suda hareket edebilen, yüzmeye özelliği bulunan, tahsis edildiği amacın suda hareket etmesini gerektirdiği ve pek küçük olmayan her araç gemi olarak kabul edilmektedir²⁷⁹.

Bir geminin ihtiyati haczinin istenebilmesi için bir önceki paragrafta açıklanan özelliklere ek olarak aynı zamanda TTK'nın 934/1. maddesi uyarınca ticaret gemisi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. TTK'nın 931/2. maddesine göre suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi ticaret gemisi olarak kabul edilmiştir.

Bununla birlikte kanun koyucu, bazı ticari olmayan gemileri de ihtiyati haczin kapsamına alma gereği duymuştur. TTK'nın 935/2. maddesi uyarınca aynı maddenin a bendinde sayılan ve niteliği itibarıyla ticari olmayan gemiler de ihtiyati haczin konusunu oluşturacaktır. Bu gemiler yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilerdir. Söz konusu gemiler, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmese veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmasa dahi ihtiyati haczin kapsamına girecektir. Maddenin b ve c bentlerinde yer alan gemiler ise ihtiyati haczin kapsamına alınmamıştır.

Sonuç olarak denilebilir ki TTK uyarınca yalnızca ticaret gemisi olarak kabul edilen veya ticaret gemisi olmamakla birlikte, 935/2-a maddesinde sayılan gemilerin ihtiyati haczi mümkündür. Münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler ise ihtiyati haczin kapsamı dışında kalmaktadır. Kaldı ki söz konusu madde, aynı konuyu düzenleyen 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 8/2. maddesiyle de uyum içerisindedir. Bunlar dışında İİK'nın 82/1. maddesinin dördüncü bendinde yer alan *“...kayıkçı... gibi küçük nakliye erbabının geçimlerini temin eden nakil vasıtaları”* haczi kabil olmayan mallar arasında sayılmıştır. Dolayısıyla bu tür araçların da ihtiyaten haczi mümkün görünmemektedir.

ii. TTK Hükümlerinin 1999 Haciz Sözleşmesi Bakımından Değerlendirilmesi

1999 Haciz Sözleşmesi hükümleri TTK aracılığıyla Türk Hukukuna da iktibas edilmiştir. Sözleşme'nin 11.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte TTK hükümlerinin Sözleşme karşısındaki durumunun özellikle gemi kavramı bakımından incelenmesi gerekmekte; bu doğrultuda cevaplanması gereken birtakım sorular gündeme gelmektedir²⁸⁰. Keza TTK'nın 931/2. maddesinde gemi tanımı verilirken, bu tanımın yalnızca

²⁷⁹ Konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. Giriş Bölümü, başlık IV-1-B-a vd.

²⁸⁰ Sözleşme'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Resmi Gazete'de yayımlandığı haliyle Türk Hukukunun bir parçası haline geleceğine ilişkin bkz. **Atamer**, Gemi ve Uçak, s. 115.

kendi uygulama alanına giren konularda geçerli olacağı hükme bağlanmaktadır. Bu noktada üzerinde durulması gereken sorular kısaca şu şekilde özetlenebilir:

- Sonraki tarihte kabul edilen Sözleşme hükümleri, benzer veya farklı hükümler içeren önceki TTK hükümlerini ilga edecek midir?
- TTK’da yer alan gemi tanımı, Sözleşme bakımından da uygulama alanı bulacak mıdır?

İlk soru 2017 yılında İstanbul’da düzenlenen Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları Konferansı’nda konuşmacılar ve katılımcılar tarafından kısa da olsa ele alınmış; konferansın muhtelif zamanlarında, farklı katılımcılar tarafından gelen sorular üzerine Sözleşme’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte TTK hükümlerinin zımnen ilga edileceği²⁸¹, Sözleşme hükümlerinin öncelikle ve kendilerine çizilmiş uygulama alanı içinde tek başına uygulanacağı²⁸² gibi sonuçlara varılmıştır.

1982 Anayasası’nın 90/5. maddesinin ilk cümlesinde usulüne uygun olarak yürürlüğe konan milletlerarası sözleşmelerin kanun hükmünde olduğu açıkça belirtilmiştir. İkinci cümlede ise söz konusu milletlerarası sözleşmelerin Anayasa Mahkemesi’nin denetimine tâbi olmadığı hüküm altına alınmıştır. Doktrinde de belirtildiği gibi milletlerarası sözleşmelerinin Anayasa Mahkemesi’nin denetimine tâbi olmaması, milletlerarası sözleşme ile kanun hükümlerinin normatif üstünlüğüne ilişkin değildir²⁸³. Diğer bir deyişle Anayasa’nın lafzı gereği milletlerarası sözleşme hükümleri ile kanunlar, normlar hiyerarşisinde birbirine eşit konumdadır. Madde devamında ise temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası sözleşmelere yalnızca uygulama önceliği getirilmiştir²⁸⁴.

İlk sorunun yanıtına gelindiğinde gemilerin ihtiyatı hazine ilişkin TTK hükümlerinin birçoğu zaten 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinin özüne dokunulmadan Türkçe’ye çevrilmiş halidir. Dolayısıyla aynı hukukî sorunu, benzer sonuca bağlayan bir milletlerarası sözleşme ve bir kanun hükmünün varlığı noktasında herhangi bir ilga durumundan da bahsedilememektedir²⁸⁵. Sözleşme ile TTK’nın aynı konuya ilişkin farklı hükümler içermesi durumunda ise Sözleşme, *lex posterior* ve *lex specialis* ilkeleri uyarınca yalnızca ilgili TTK hükmünü zımnen ilga edecek ve Sözleşme hükmü uygulanacaktır.

²⁸¹ İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu, **Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunlar**, İstanbul Barosu Yayınları, İstanbul, 2018, s. 24, 34.

²⁸² İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu, s. 29.

²⁸³ Aynı yönde bkz. Aybay, Rona, “Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 70, 2007, (Aybay, Antlaşma), s. 198 ve ayrıca dñn. 27’deki yazarlar; Gülgeç, Yahya Berkol, **Lex Superior İlkesi: Hukukî Geçerliliği ve Uygulaması**, On İki Levha Yayıncılık, 2018, s. 114-116. Karşı görüştekiler için bkz. Aybay, Antlaşma, s. 198, dñn. 28’deki yazarlar.

²⁸⁴ Gülgeç, s. 116.

²⁸⁵ Aksi yönde bkz. İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu, s. 34.

İkinci soruya gelindiğinde ise soruyu iki boyutuyla ele almak gerekmektedir.

- 1) 1999 Haciz Sözleşmesi, TTK hükümlerine nazaran öncelikle mi uygulanacaktır?²⁸⁶
- 2) 1999 Haciz Sözleşmesi uygulama alanına giren konularda tek başına mı uygulanacaktır?

1999 Haciz Sözleşmesi'nin öncelikle uygulanacağı kabul edilirse, Sözleşmede herhangi bir gemi tanımı yer almamasından dolayı TTK, ikincil olarak uygulama alanı bulacak ve ihtiyati haczi istenen aracın bir gemi olup olmadığı noktasında söz sahibi olacaktır. Buna karşın 1999 Haciz Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren konularda tek başına uygulanacağı kabul edilirse, Sözleşmede herhangi bir gemi tanımına yer verilmemesinden dolayı uyuşmazlık konusu aracın bir gemi olup olmadığı noktasında boşluk doğacaktır²⁸⁷. Dolayısıyla biz, bu iki sorunun birbirinin karşısında yer aldığı kanısındayız.

Öncelikle belirtmek gerekir ki 1999 Haciz Sözleşmesi, temel hak ve özgürlükleri doğrudan ve bütünüyle düzenleme altına alan bir milletlerarası sözleşme niteliğine değildir²⁸⁸. Ancak yabancılik unsuru barındıran maddî hukuka ilişkin uyuşmazlıklar bakımından Sözleşme'nin TTK hükümleri karşısındaki uygulama önceliği Anayasa'nın 90/5. maddesinden değil, MÖHUK'un 1/2. maddesinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi, doktrinde de belirtildiği gibi kapsamına giren konularda (MÖHUK'un 1/2. maddesi uyarınca) bir uygulama önceliğine sahiptir²⁸⁹. Bunun dışında Sözleşme, iç hukuk bakımından farklı hükümler içeren TTK hükümlerini *lex posterior* ve *lex specialis* ilkeleri uyarınca ilga ederek uygulanacaktır²⁹⁰.

Bu bağlamda uygulama önceliğine sahip 1999 Haciz Sözleşmesi'nde hüküm bulunmamasından dolayı gemi niteliğinin tespiti noktasında hâkim TTK'nın 931. maddesine ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 8/2. maddesine göre karar vermelidir. Sonuç olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin gemilerin ihtiyati haczi konusunda “*öncelikle*” uygulanacağını kabul etsek de kendisine çizilmiş uygulama alanı içinde “*tek başına*” uygulanacağı görüşüne katılmamaktayız.

iii. Gemi Niteliğinin Başlangıcı ve Sona Ermesi

Gemi niteliğinin başlangıcı ve sona ermesi, TTK'da ihtiyati haciz düzenlemelerinin uygulanması bakımından önem arz etmektedir. Zira gemi niteliğini henüz kazanmamış veya

²⁸⁶ Bu görüşte bkz. Yeşilova Aras, İnfaz, s. 17.

²⁸⁷ Sözleşmede gemi tanımının yer almamasının belirsizliklere sebep olduğu konusunda bkz. Thomas, s. 12.

²⁸⁸ Aynı yönde bkz. Yeşilova Aras, İnfaz, s. 17.

²⁸⁹ Atamer ve katılımcılar, milletlerarası sözleşme hükümlerinin kapsamına aldığı konularda öncelikle uygulanacağından bahsetmektedir: İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu, s. 29 vd.

²⁹⁰ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 17.

kaybetmiş bir eşya hakkındaki ihtiyati haciz talepleri TTK'nın uygulama alanı dışında kalacak ve İİK hükümlerine tâbi olacaktır.

TTK'da bir aracın gemi niteliğini kazanma ve kaybetme anına ilişkin açık bir düzenleme mevcut değildir. Konuya ilişkin değerlendirmeler TTK'da yer alan kuralların yorumuyla ve doktrin görüşleri ışığında şekillenmektedir. Doktrinde bir görüş inşa halindeki teknenin, inşasının tamamlanıp kızaktan suya indirildiği anda gemi niteliğini kazanacağını ifade etmektedir²⁹¹. Diğer bir görüş geminin suya indirilmesinin şart olmadığını, aracın suya indirilmese de seyrüsefer kabiliyetini kazandığı anda gemi vasfını kazanacağını ileri sürmektedir²⁹². Diğer bir görüş teknenin suya indirilmese de inşasının kesin olarak tamamlanmasıyla gemi niteliği kazanacağını dile getirmektedir²⁹³. Bir diğer görüş ise en azından fiziki anlamda yapısı tamamlanmış, satıhta durabilecek, yüzmeye özelliğine sahip bir cismin olması gerektiği; bunun haricinde suya indirilmesinin gerekli olmadığı belirtilmektedir. Bu koşullara ek olarak yapının seyrüsefer kabiliyetini haiz olması, denizde hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilmiş bulunması ve pek küçük olmaması da aranmaktadır²⁹⁴.

Kanımızca gemi niteliğinin kazanılmasında TTK'nın 931. maddesindeki şartların tamamlandığı anın nazara alınması gerekmektedir. Bu doğrultuda inşaat halinde de olsa; suda kendi başına ya da başka bir araç marifetiyle hareket etme özelliği bulunan ve bu amaçla inşa edildiği anlaşılan, pek küçük olmayan bir araçtan bahsedilebiliyor olması gemi niteliğinin kazanılması için yeterlidir. Bunun dışında geminin suya indirilmiş olmasına gerek yoktur. Nasıl ki bakım veya tamir için kızağa çekilen bir gemi, gemilik vasfını kaybetmiyorsa; bir aracın gemi niteliğini kazanması için de suya indirilmesine gerek bulunmamaktadır²⁹⁵. Öte yandan gemi niteliğinin başlangıcı için inşasının tamamlanmış olmasına da gerek bulunmamaktadır. İnşası tamamlanmasa da suda hareket etme özelliğine sahip ve bu amaca tahsis edildiği anlaşılabilen bir yapı oluşturulmuşsa gemi niteliğinin kazanılması için yeterli sayılmalıdır²⁹⁶. Bu itibarla aracın gemi niteliğine kavuşması için en azından omurgasının yapımının tamamlanması ve motoruyla dümeninin takılması gerektiği ifade edilebilir²⁹⁷.

²⁹¹ **Çağa/Kender**, Deniz T. 1, s. 47; **Demir**, Deniz, s. 53. Tekil bu geminin denize indirilmesine ek olarak sefere hazır halde bulunmasını da aramaktadır: **Tekil**, Deniz, s. 69.

²⁹² **Okay**, Deniz, s. 82-83.

²⁹³ **Kalpsüz**, Deniz, s. 85.

²⁹⁴ **Sözer**, Deniz T. 1, s. 51.

²⁹⁵ **Sözer**, Deniz T. 1, s. 51. Benzer yönde bkz. Misili, Sinan, **Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016, (Misili, İnşa), s. 28. Aksi yönde bkz. **Demir**, Deniz, s. 53.

²⁹⁶ **Türkel**, s. 48-49.

²⁹⁷ Benzer yönde bkz. **Misili**, İnşa, s. 28.

Gemi niteliğinin kaybı ise TTK'nın 931. maddesinde belirtilen özelliklerin geçici değil, ancak sürekli bir biçimde kaybı halinde gerçekleşir. Bu bağlamda suda hareketi gerektirmeyen bir amaca sürekli olarak tahsis edilen veya yüzme özelliğini sürekli olarak kaybeden bir araç gemi niteliğini kaybedecektir. Ayrıca geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez hale gelmesi durumunda da gemi niteliğini kaybedeceği ifade edilmektedir²⁹⁸.

Geminin kurtarılamayacak şekilde batması durumu da gemi niteliğini sona erdiren hallerden bir tanesidir. Geminin battığı yerden çıkarılmasına karşın yüzdürülmesine imkân yoksa yine kurtarılamayacak şekilde batmış bir gemiden söz edilecektir²⁹⁹. Bununla birlikte batan bir geminin kurtarılma olasılığı varsa gemi niteliği de kaybolmayacaktır³⁰⁰.

Bir geminin çatma ya da başkaca teknik aksaklıklar nedeniyle tamir kabul etmez hale gelmesi de gemi niteliğini sona ermesine neden olacaktır. Geminin tamir edilip edilemeyeceği noktasında ise teknik birtakım değerlendirmelerin yapılması gerekmektedir. Bu noktada uzman kişilerden ve özellikle gemi tasnif kurumlarından görüş alınmasının yerinde olacağı ifade edilmektedir³⁰¹.

TTK'nın 931. maddesi uyarınca ilk olarak bir geminin suda hareket etmesini gerektirmeyen, sabit bir amaca sürekli olarak tahsis edilmesi durumunda gemi niteliği sona erecektir³⁰². Örneğin bir geminin kıyıda sürekli olmak kaydıyla otel ya da restoran olarak işletilme amacına tahsis edilmesi durumunda gemi niteliği kaybedilecektir.

İkinci olarak yüzme özelliğini sürekli olarak kaybetmiş bir geminin de gemi niteliği sona erecektir. Yüzme özelliği kalmayan bir geminin su üzerinde durması mümkün değildir. Bu tip bir gemi ya kurtarılamayacak şekilde batır ya da batmasını engellemek üzere kurtarılacak kızağa ya da kuru havuza alınır. Kurtarılamayacak şekilde batması halinde zaten gemi niteliği de sona erecektir. Geminin kızağa ya da kuru havuza alınması durumunda ise tamir kabul edip etmeyeceğine dair bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Eğer gemi tamir kabul etmiyorsa yine gemi niteliğinin kaybı gündeme gelir. Ancak tamir kabul eder bir durumda olan geminin tamirine karar verilmiş ise önceki açıklamalara uygun bir biçimde

²⁹⁸ Okay, Deniz, s. 87-88; Tekil, Deniz, s. 69; Aybay vdi., s. 487; Sözer, Deniz T. 1, s. 52; Demir, Deniz, s. 54-56; Kara, s. 49.

²⁹⁹ Okay, Deniz, s. 88; Demir, Deniz, s. 54-55.

³⁰⁰ Türkel, s. 50.

³⁰¹ Sözer, Deniz T. 1, s. 52-55; Demir, Deniz, s. 56.

³⁰² Okay, Deniz, s. 87. Buna karşın bir geminin tamire değmez hale gelmesinin gemi niteliğini sona erdirmeyeceği ifade edilmektedir: Okay, Deniz, s. 88.

yüzme özelliğinin geçici olarak kaybindan bahsedilir ve gemi niteliğinin kaybı söz konusu olmaz³⁰³.

b. Konu Bakımından

İhtiyati hacizden bahsedebilmek için ilk olarak aracın gemi niteliğine sahip olması; ikinci olarak ise bir önceki kısımda yer verdiğimiz şekliyle gemi niteliğinin sona ermemiş olması gerekmektedir. Bu kısımda ise nitelik bakımından önceki başlıklarda yer verilen koşulları sağlayan gemilerden hangilerinin ihtiyati hacze konu olabileceği incelenecektir. İnceleme esas olarak, gemi malikinin deniz alacağının konusunu oluşturan gemisiyle diğer gemileri (kardeş gemileri-*sister ships*) bakımından ayrı ayrı ele alınacaktır.

i. Deniz Alacağının Konusu Olan Gemi

TTK'nın 1353. maddesi uyarınca borçlunun gemisinin ihtiyaten haczettirilmesi için kural olarak gemi üzerinde bir deniz alacağının doğması gerekmektedir. Borçlunun üzerinde deniz alacağı olan gemi dışında sahibi olduğu diğer gemilerin (kardeş gemilerin) haczi ise belli şartların varlığı halinde mümkün kılınmıştır ve bir sonraki kısımda incelenecektir. Borçlunun gemileri üzerinde alacaklının sahibi olduğu ihtiyati haciz hakkına ilişkin temel düzenleme TTK'nın 1369. maddesinde yer almaktadır ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/1. maddesinin b bendindeki “*kiracısı veya*” (*demise charterer or*) ifadesi çıkarılarak aynen aktarılmıştır.

TTK'nın 1369/1. maddesinin a bendi ihtiyati haciz hakkının kullanılması bakımından genel kural ihtiva etmektedir. Söz konusu kural uyarınca deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişinin, ihtiyati haciz uygulandığı sırada da borçtan sorumlu olup geminin maliki olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, deniz alacağı doğumundan ihtiyati haczin uygulandığı ana kadar geçecek sürede gemi malikinin değişmesi durumunda geminin a bendi uyarınca ihtiyati haczi istenememektedir³⁰⁴. Söz konusu hüküm deniz alacağı doğduktan sonra

³⁰³ Sözer, yüzme özelliğinin kaybı ile gemilik vasfının da sona ereceği; geminin tamir edilmesinin ardından ise gemi niteliğinin yeniden kazanılacağı görüşündedir: **Sözer**, Deniz T. 1, s. 56.

³⁰⁴ Adana BAM'ın karara bağladığı bir uyuşmazlıkta yakıt tedarikine ilişkin bedelin eski malik tarafından ödenmemesi üzerine alacaklı tarafından geminin yeni malikine karşı ihtiyati haciz talebinde bulunulmuş, yeni malikin itirazıyla gemi üzerindeki ihtiyati haciz kaldırılmış ve alacaklı tarafından istinafa başvurulmuştur. Mahkeme kararında her ne kadar yanlış bir biçimde gemi alacağı olarak nitelendirilse de olayda ihtiyati hacze konu geminin deniz alacağının doğumundan sonra yeni malike devredildiği anlaşılmaktadır. BAM, yerinde bir biçimde uyuşmazlığı TTK'nın 1369/1. maddesindeki şartlar yönünden incelemiş ve ihtiyati haciz uygulandığı sırada borçlu olan kişinin gemiye malik olma şartı gerçekleşmediğinden ihtiyati haciz kararının kaldırılmasını yerinde bulmuştur. “*TTK'nın 1369. maddesindeki ihtiyati haczin uygulandığı sırada gemi alacağından sorumlu olan kişinin gemiye malik olması şartı gerçekleşmediğinden, ihtiyati hacze itiraz eden üçüncü kişiye ait olan geminin gemi alacağından sorumlu olan kişinin borcundan dolayı ihtiyaten haczi artık mümkün değildir*” Adana BAM, 9. HD., 26.01.2023 T., E. 2022/1530, K. 2023/38. lexpera.com.tr, (Erişim tarihi: 15.02.2023).

borçluya şirketin adını değiştirerek ihtiyati hacizden kaçınma imkânı vermesi sebebiyle eleştirilmektedir³⁰⁵.

Aynı fıkranın b bendinde ise deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı konumundaki borçlunun, ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin maliki olması koşuluyla ihtiyati hacze başvurulabileceği hükmü getirilmektedir. Dolayısıyla gemiye malik olmayan kiracı konumundaki deniz alacağı borçlusunun, deniz alacağının doğumundan ihtiyati haczin uygulandığı ana kadar geminin mülkiyetini kazanması durumunda alacaklı tarafından üzerinde deniz alacağı doğan gemi üzerinde ihtiyati haciz istenebilmektedir³⁰⁶.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/1. maddesinin b bendine göre kiracının borcu için deniz alacağının doğumundan ihtiyati haczin uygulanmasına kadarki geçecek sürede kira sözleşmesinin devam etmesi halinde malikin gemisi üzerinde ihtiyati haciz istenebilmektedir. Ancak Türk Hukukunda kiracının borcundan dolayı malikin kiraya konu eşyasının haczettirilmesi mümkün değildir. A bendinde yer alan genel kural da bu yöndedir. Bu sebeple 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/1. maddesinin b bendinde yer alan “*kiracısı veya*” ifadesi TTK hükmünden çıkarılmıştır³⁰⁷. B bendinde yer alan istisna kurala göre kiracının borcundan dolayı deniz alacağının konusu geminin ihtiyaten haczettirilmesi, yalnızca kiracının sonradan geminin mülkiyetini kazanarak gemi maliki sıfatını kazanması halinde mümkün kılınmıştır.

³⁰⁵ Lynn, s. 483.

³⁰⁶ 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde deniz alacağının doğumundan ihtiyati haczin uygulandığı ana kadarki geçecek sürede borçlunun, gemisinin mülkiyetini kötü niyetli bir şekilde son dakika değişiklikleriyle (*last minute change*) bir başkasına devretmesi tehlikesine karşın malik sıfatının ‘ihtiyati haczin uygulandığı’ değil; ‘ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı sırada’ aranmasına yönelik Kanada temsilcisinin teklifi, CMI gözlemcisinin ve çoğunluk temsilcilerin görüşleri uyarınca ihtiyati hacizden haberi olmayan ve geminin mülkiyetini devralan iyi niyetli alıcıların menfaatlerini zedeleyebilecek sonuçlara yol açabileceği gerekçesiyle kabul edilmemiştir: **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 89. Ayrıca bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 181. Söz konusu düzenlemeye yönelik eleştiriler Türk doktrininde de dile getirilmiştir. Pekcanitez vdi.,’ne göre “*ih̃tiyati haczin uygulandığı sırada*” ifadesinin “*ih̃tiyati haczin talep edildiğı sırada*” şeklinde yorumlanması daha isabetlidir. Zira ihtiyati haczi uygulamakla görevli icra dairesinin kararı uygularken, aleyhine karar verilen kişinin gerçek borçlu olup olmadığı noktasında araştırma yetkisinin olmadığı ileri sürölmektedir. Öte yandan ihtiyati haciz talep tarihi itibarıyla mülkiyeti henüz kazanmamış kiracının borcu için başvurulana mahkemenin, kiracının malik olma ihtimaline göre karar verebilmesinin mümkün olmadığı ifade edilmektedir: **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 556. Aksi yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 181. Benzer bir eleştiri Yılmaz tarafından da dile getirilmektedir: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 435-436. Bununla birlikte TTK’nın açık hükmü karşısında Yılmaz, maddenin ilk görüştekine benzer bir biçimde yorumlanamayacağını öne sürmektedir. Yeşilova Aras ve Yılmaz, ikili bir ayrıma giderek ihtiyati haciz talebini inceleyen mahkemenin TTK’nın 1369/2. hükmüne göre deniz alacağının doğumu sırasında borçlunun geminin maliki, kiracısı, tahsis olunanı ya da taşıtanı ise kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı vermesi; ardından kararın icrası aşamasında ise icra dairesinin borçlunun geminin maliki olduğunu tespit etmesi halinde ise kararı uygulaması gerektiğini belirtmektedir: **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 226; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 436. Kanımızca yazarların görüşü özellikle 1999 Haciz Sözleşmesi’nin ihtiyati haciz kararının uygulama anını esas alan açık lafzı dikkate alındığında Sözleşme’nin ruhuna uygundur. Ancak icra dairesinin söz konusu araştırmayı ne şekilde yerine getireceğı uygulamada cevaba muhtaç bir soru olarak görönmektedir. Buna karşın uygulamada her iki koşulun ihtiyati haciz kararının verileceğı an esas alınarak araştırıldığı belirtilmektedir. Bu yöndeki Yargıtay kararları için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 437 vd.

³⁰⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 183; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 557; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 271.

TTK'nın 1369/1. maddesinin c bendi uyarınca gemi rehni, gemi ipoteği ve gemi üzerinde aynı niteliğe sahip aynı yükümlülöklere ilişkin uyuşmazlıklarda da üzerinde rehin kurulmuş olan geminin ihtiyati haczi istenebilmektedir. Zira rehinli ve ipotekli alacaklar da birer deniz alacağıdır.

TTK'nın 1369/1. maddesinin d bendi; 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/2. maddesinin b bendinin son cümlesi ve TTK'nın 1369/3. hükmü uyarınca geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda borçlunun ancak üzerinde deniz alacağı doğan gemisi ihtiyaten haczettirilebilmektedir³⁰⁸.

TTK'nın 1369/1. maddesinin e bendi uyarınca TTK'nın 1320. maddesinde yer alan ve gemi alacağı olarak nitelendirilen alacak tipleri bakımından ise alacaklı, üzerinde gemi alacağı doğmuş olan gemiyi ihtiyaten haczettirme hakkına sahiptir³⁰⁹. Gemi alacakları bakımından özellik arz eden en temel nokta, borçlunun gemi maliki dışında kiracı³¹⁰, yönetici³¹¹ ya da işleten³¹² sıfatındaki kişiler de olabilmesi ve alacak gemiyi takip ettiğinden gemi üzerinde zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilmesidir. Dolayısıyla ihtiyati haciz hakkı, üzerinde gemi alacağı doğan geminin mülkiyeti, yönetimi ya da kullanım hakkı bir başkasına devredilmiş olsa bile borçlu tarafından gemiye zilyet olan herkese karşı iyi niyetli olması önem arz etmeksizin ileri sürülebilmektedir.

ii. Kardeş Gemiler

Bazı hallerde borçlunun üzerinde deniz alacağı doğmayan diğer gemileri üzerinde de ihtiyati haciz uygulanabilmektedir. Bu tip istemler kardeş gemi ihtiyati haczi (*sister ship arrest*)³¹³ olarak adlandırılmakla birlikte 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/2. maddesinden TTK'nın 1369/2. maddesine aktarılmıştır. Söz konusu düzenleme uyarınca, borçlunun kardeş gemileri üzerinde ihtiyati haciz uygulanabilmesi için ilk olarak deniz alacağı doğduğunda borçlunun, üzerinde deniz alacağı doğan geminin maliki, kiracısı, çartereri veya taşıtanı olması; ikinci olarak ise ihtiyati haczin uygulandığı sırada kardeş gemilerin borçlunun mülkiyetinde olması gerekmektedir. Bu iki şartın sağlanması durumunda borçlunun mülkiyetindeki gemiler üzerinde de ihtiyati haciz uygulanabilmektedir³¹⁴.

³⁰⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 439 vd.

³⁰⁹ Gemi alacaklarının tümü aynı zamanda birer deniz alacağıdır. Gemi alacaklarının deniz alacaklarıyla ilişkisi hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-B-b-iii.

³¹⁰ Kiracı kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 814 vd.

³¹¹ Yönetici kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 822 vd.

³¹² İşleten kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 795 vd.

³¹³ Kavrama yönelik bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 174 vd.; **Tetley**, Arrest, s. 1911; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 99 vd.

³¹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 427 vd. Alman Hukukundaki anlayış için bkz. **Jessen/Theocharidis**, s. 241-242.

Maddenin devamında kardeş gemiler üzerinde ihtiyati haczin geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar hakkında uygulanmayacağı hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla gemi mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda kardeş gemilerin ihtiyati haczi mümkün değildir. Diğer bir deyişle bu tip uyuşmazlıklarda alacaklı, yalnızca üzerinde deniz alacağı doğan gemi hakkında ihtiyati haciz hakkından yararlanabilir. Bununla birlikte gemi üzerinde doğan akdi veya kanunî rehin haklarına ilişkin uyuşmazlıklarda ise kardeş gemi haczi mümkündür³¹⁵.

c. Kişi Bakımından

1999 Haciz Sözleşmesi ve TTK, kişi bakımından gemi maliki kavramının ne şekilde yorumlanacağı konusunda kesin bir kural getirmemektedir³¹⁶. Diğer bir deyişle gemi maliki kavramının sicile kayıtlı malikin yanı sıra, gemiden fiilen kazanç elde eden ekonomik maliki (*beneficial owner*³¹⁷) de içine alacak şekilde geniş yorumlanıp yorumlanmayacağı konusunda bir hüküm mevcut değildir. Öte yandan sicile kayıtlı malik ile ekonomik malikin farklı kişiler olması durumunda ihtiyati haczin mümkün olup olmadığı sorununun, milletlerarası deniz ticareti hukukunu en çok meşgul eden problemlerden birisi olduğu dile getirilmektedir. Bu sorunun özellikle tek gemi ortaklığı (*one ship company*) şeklinde kurulan ve malvarlığı tek bir gemiyle sınırlı bulunan şirket modelleri açısından gündeme geldiği ifade edilmektedir³¹⁸.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında konuya ilişkin birçok tartışma yaşanmış; Birleşik Krallık temsilcisinin önerileri yeterli desteği görmemiş³¹⁹ ve konunun millî hukuklara bırakılmasına karar verilmiştir³²⁰. Dolayısıyla Türk Deniz Ticareti

³¹⁵ Aynı yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 180; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 441 vd. Aksi yönde bkz. **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 558-559. Konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar ve örnekler için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 188-189.

³¹⁶ Borçlu konumundaki gemi maliki hakkında bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 269.

³¹⁷ Kavrama yönelik bkz. **Tetley**, Arrest, s. 1912; **Hill**, s. 108 vd.; **Meeson/Kimbell**, s. 105. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 444, dpn. 272.

³¹⁸ **Atamer**, İcra, s. 151; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 190. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 274 vd., s. 443. Tek gemi ortaklıklarının deniz ticaretinin bir gerçeği olduğuna ilişkin bkz. Yeşilova Aras, Ecehan, "Bağlantılı Geminin İhtiyati Haczi Yolunda Perdenin Kaldırılması Teorisi", **İstanbul Hukuk Mecmuası**, C. 79, S. 4, 2021, (**Yeşilova Aras**, Perde), s. 1106.

³¹⁹ Birleşik Krallık temsilcisinin önerisinin kabul görmemesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Bradfield, Graham, "Arrest of Associated Ships", **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford 2019, s. 36-37; **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1112 vd. Kıta Avrupası Hukukundan farklı olarak İngiliz Hukukunda kontrol teorisi bağlamında ekonomik malikin gemisinin ihtiyati haczinin mümkün olduğu konusunda bkz. **Meeson/Kimbell**, s. 105; **Tetley**, Arrest, s. 1923; **Abou Nigm**, s. 77; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 444. Dolaylı ya da dolaysız kontrol bakımından ayrıca bkz. **Bradfield**, s. 45 vd.

³²⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 278-294; **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1110 vd. Öneriye karşı çıkılma sebepleri hakkında bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 448, dpn. 287. Sözleşme'nin uygulamada kötüye kullanılabilen tek gemi ortaklıkları hakkında sessiz kalması ve sorunun çözümünü iç hukuklara bırakması, sorunun ötelenmesi şeklinde başarısız bir yaklaşım olarak görülmektedir. **Thomas**, s. 11-12; **Bradfield**, s. 36. Benzer bir eleştiri için ayrıca bkz. **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1115.

Hukukunda bu konudaki birtakım yapısal örnekler ve doktrindeki çözüm önerilerinin ortaya konulması gerekmektedir.

Deniz ticaretiyle uğraşan şirketlerin önemli bir kısmının taşıma faaliyetini tek bir çatı altında sürdüreceği maddî imkânâ sahip olmasına rağmen sorumluluklarını ayrı ayrı malvarlıklarıyla sınırlamak maksadıyla farklı şirketler kurdukları belirtilmektedir³²¹. Gizli adi şirket yapılanması altında ortaklar arasında gizlilik anlaşması akdedildiği; diğer ortaklarla arasındaki organik bağ kurulamadığı sürece borçlardan yalnızca tek bir ortağın sorumlu olduğu ifade edilmektedir³²². Bu gibi durumlarda ortaklar arasındaki dış ilişkilerde yalnızca sicile kayıtlı malik borç altına girmekte; ekonomik malik sıfatındaki diğer ortakların sorumluluğuna gidilememektedir.

Kişi bakımından değerlendirilebilecek bir diğer model ise hâkim şirket-bağlı şirket yapılanmalarıdır. Uygulamada hâkim şirketler, bağlı şirketler kurup sahip oldukları gemileri de bağlı şirketler adına tescil ettirerek kazanç sağlama yolunu seçmektedir. Bunun neticesinde sicile kayıtlı malik bağlı şirket olarak görünmekteyken, gemiden fiilen kazanç elde eden ekonomik malik ise hâkim şirket olmaktadır. Gemi maliki kavramı dar yorumlanırsa bağlı şirketin borcu için ekonomik malik olan hâkim şirketin ya da hâkim şirkete ait diğer bağlı şirketlerin sahip olduğu gemiler üzerinde ihtiyati haciz uygulanamamaktadır. Geniş yorumlandığı takdirde ise sicile kayıtlı malikin yanı sıra ekonomik malikin sahip olduğu diğer gemiler üzerinde de ihtiyati haciz hakkı doğmaktadır.

Ayrıca aracı ya da temsilci konumundaki kaptan, acente, yönetici gibi kişilerin malik dışındakileri temsilen yaptıkları borçlanmalardan dolayı malikin gemisinin haczedilip haczedilemeyeceği de bir diğer sorun olarak karşımıza çıkmaktadır³²³.

Türk Hukukunda sicile kayıtlı malikin borcu için ekonomik malikin malvarlığındaki gemilerin, ya da diğer bir deyişle hâkim ya da yavru/konzern ya da holding³²⁴ şirketlerin sahip olduğu ‘bağlantılı’ gemilerin haczinin mümkün olup olmadığı problemi, tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasıyla³²⁵ (*piercing the corporate veil*) çözüme kavuşturulabilmektedir³²⁶.

³²¹ Tetley, Arrest, s. 1970; Karan, Hakan, “Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Perdesinin Kaldırılması”, **Ticaret ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2009, (Karan, Perde), s. 124-125; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 443.

³²² Karan, Perde, s. 131 vd.

³²³ Atamer, İcra, s. 151; Atamer, Deniz T. 4, s. 190.

³²⁴ Tekinalp, Gülören/Tekinalp, Ünal, “Perdeyi Kaldırma Teorisi”, **Reha Poroy’a Armağan**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, 1995, s. 398; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 447.

³²⁵ Tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasının kavramsal temellerine ilişkin bkz. Dural, Mustafa, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması (Ya Da Tüzel Kişinin Tabanına Başvurulması)”, **Sermaye Piyasası Kurulu, 15. Yıl Sempozyumu**, 1998, s. 97 vd.; Antalya, Gökhan, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması**, Ed. Ulusoy, Erol, İstanbul, 2008, s. 143 vd.; Esen, Emre, **Milletlerarası Özel Hukukta Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması**, Beta Basım, İstanbul 2012, s. 7 vd.; Seven, Vural/Göksoy, Can, “Ticaret Şirketlerinde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması

Bununla birlikte tüzel kişilik perdesinin kaldırılması, kaynağını TMK'nın 2. maddesinden alması³²⁷ nedeniyle ikincil nitelikte görülmekte ve öncelikle diğer hukukî yolların işletilmesi gerektiği belirtilmektedir³²⁸.

Hâkim şirketin sorumluluğu ilk olarak TTK'nın 195-209. maddeleri arasında düzenlenen şirketler topluluğu hükümlerine dayanılarak değerlendirilmektedir. Bu noktada bağlı şirket alacaklıları 206. maddede yer alan dava hakkına ilişkin ilk olarak 195. maddede belirtilen hâkim şirketin bağlı şirket üzerindeki hâkimiyetini (pay sahipliği, sözleşme ya da diğer yollarla) kanıtlamak durumundadır. Ancak şirketler topluluğu hükümlerinin uygulanabilmesi için TTK'nın 195/2. maddesinin son cümlesi uyarınca, hâkim ya da bağlı şirketlerden en az birinin merkezinin Türkiye'de bulunması gerekmektedir. Bunun yanı sıra 209. madde uyarınca hâkim şirketin güvenden doğan sorumluluk hükümlerine göre sorumlu tutulabilmesi için ise tek gemi ortaklığı şeklinde örgütlenen bağlı şirketlerin alacaklıları zarara uğratma maksadıyla kötü niyetle kurulduklarının alacaklı tarafından kanıtlanması gerektiği; bu tip bir işletme modelinin tercih edilmesinin tek başına güven sorumluluğunu işletebilmek için yeterli olmadığı ifade edilmektedir³²⁹. Buna karşın doktrinde, TTK'nın 195 vd. maddelerinin hâkim şirketle bağlı şirket ilişkisinin meşru sınırlarını düzenleyen hükümler olduğu ve 206. maddenin hâkim şirketin gemisini haczettirmeye elverişli olmadığı öne sürülmektedir³³⁰. Alacaklının bağlı şirket karşısında deniz alacağı alacaklısı sıfatıyla sahip olduğu ihtiyati haciz hakkının hâkim şirkete karşı teşmil edilemeyeceği; keza 206. madde

(Bir Kararın Değerlendirilmesi)", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 80, S. 6, 2006, s. 2458 vd.; Çamoğlu, Ersin, "Ticaret Ortaklıkları Bağlamında Perdenin Kaldırılması Kuramı ve Yargıtay Uygulaması", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl 2016, C. 32, S. 2, s. 6 vd.; Kaşak, Fahri Erdem, "Tüzel Kişilik Kavramı ve Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 26, S. 2, 2020, s. 1251 vd.

³²⁶ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 194; **Karan**, Perde, s. 134 vd.; **Bradfield**, s. 50 vd.; **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1107; Davies, Martin, "The Future of Ship Arrest", **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford 2019, (Davies, Future), s. 308. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 276. Ekonomik malikin kiracı olduğu uyumsuzluklarda da perdenin kaldırılması teorisine başvurulabileceğine ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 279 vd. Deniz ticareti hukukunda perdenin kaldırılmasına yönelik örnek mahkeme kararları için bkz. **Tetley**, Bayrak, s. 179 vd. Bağlantılı gemilerin kontrol teorisi uyarınca hacize cevaz verilen Güney Afrika uygulaması hakkında bkz. **Thomas**, s. 11. Kontrol teorisinin belirsizliğine ilişkin bkz. **Bradfield**, s. 57. Perdenin kaldırılmasına ilişkin özellikle İngiliz Hukuku uygulamaları hakkında bkz. **Davies**, Future, s. 308 vd.

³²⁷ **Seven/Göksoy**, s. 2462; **Yeşilova Aras**, Perde, s. 117; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 278, s. 452.

³²⁸ **Tekinalp/Tekinalp**, s. 396; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 194. Tüzel kişilik perdesinin kaldırılması kavramının Türk Hukuku bakımından kullanılması ve teorilere yönelik olarak bkz. **Tekinalp/Tekinalp**, s. 389 vd. Tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasına uygulanacak hukuka ilişkin teoriler ve MÖHUK'un tüzel kişilerin hak ve fiil ehliyeti bağlama noktası temelinde incelenmesine ilişkin bkz. **Tekinalp/Tekinalp**, s. 399 vd.; **Esen**, s. 65 vd. Örnek kararlar için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 448 vd.

³²⁹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 194.

³³⁰ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 283.

uyarınca alacaklının hâkim şirket karşısında alelade bir tazminat alacaklısı olduğu belirtilmektedir³³¹.

TTK'nın 237. ve 238. maddelerinde yer alan kollektif şirket ortaklarının, şirket borçlarından ikinci derecede sorumlu olduklarına dair hükümler de bir diğer çare olarak görülmektedir³³².

Kaptan, acente ve gemi yöneticisi gibi aracılardan gemi maliki dışındaki kişileri temsilen gemiye mal veya hizmet almak amacıyla imzaladıkları sözleşmeler için malikin gemisi üzerinde ihtiyati haciz istenip istenemeyeceği de bir diğer sorun olarak görülmekte, uygulamada temsilcilerin sıklıkla temsil olunan kişiyi açıklamadan işlem yaptıkları dile getirilmektedir. Keza bu tip sözleşmeler için gemi alacaklısı hakkı da tanınmış değildir³³³.

Kaptanın yaptığı işlemlerde temsil yetkisi gereği TTK'nın 1104. maddesi uyarınca donatan borçlanmaktadır. Bunun dışındaki hallerde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun³³⁴ (TBK) 40. maddesinde yer alan temsile ilişkin hükümlerin uygulanabileceği belirtilmektedir. Bu noktada temsilcinin hukukî işlemi yaparken temsil olunan adına hareket ettiğini karşı tarafa bildirmediği takdirde, hukukî işlemin sonuçları gemi malikine ait olacak; ancak karşı tarafın temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyorsa ya da işlemin temsilci veya temsil olunandan biriyle yapılması herhangi bir farklılık arz etmiyorsa hukukî işlemin sonucu doğrudan malik dışında temsil olunan kişiye ait olacak ve gemi üzerinde ihtiyati haciz istenemeyecektir. Bu tip uyuşmazlıklarda aradaki temsil ilişkisinden haberi olmayan alacaklının menfaati gözetilmektedir. Keza temsilci tarafından yapılan işlemlerin birçoğu geminin sevk ve idaresinin sürdürülmesine hizmet etmekte; dolayısıyla malikin de kâr elde etme amacını gerçekleştirmeye yönelmektedir. Dolayısıyla doktrinde de belirtildiği üzere mal veya hizmet sağlayan alacaklıların korunmaya değer menfaatleri ön plana çıkmaktadır. Ancak temsil ilişkisinden haberdar olan alacaklı için bu tip bir korumaya gerek görülmediği ifade edilmektedir³³⁵.

³³¹ **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1119, dpn. 37. Tek gemi ortaklıklarında tüzel kişilik perdesinin kaldırılması teorisinin son yıllarda verilen Yargıtay Kararları temelinde uygulamasına yönelik şartlar için bkz. **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1121-1122.

³³² **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1118.

³³³ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 194-195.

³³⁴ RG: 04.02.2011-27836.

³³⁵ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 194-195. Söz konusu hükümlerin yalnızca gemi malikinin donatan sıfatına sahip olması halinde uygulanabileceği, işletenin donatan sıfatına sahip olduğu uyuşmazlıklar bakımından uygulanmasının mümkün olmadığı yönünde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 284-285. Bununla birlikte işleten ve malikin dürüstlük kuralına aykırı davranışları mevcutsa perdenin kaldırılması teorisine başvurulabileceği de belirtilmektedir: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 286.

B. Deniz Alacağı

a. Kavram

Kaynağını İngiliz Hukukunun 1925 tarihli Konsolidasyon Kanunundan³³⁶ alan deniz alacağı (*maritime claim-cr  ance maritime*) kavramı milletlerarası alanda 1952 Haciz Sözleşmesi ile birlikte, Ortak Hukuk ile Kıta Avrupası Hukuku sistemi arasındaki farklılıkların giderilerek ortak bir deniz hukuku sisteminin oluşturulmasına hizmet etmesi amacıyla kullanılmaya başlanmıştır³³⁷. Bu doğrultuda, aynı kavrama 1952 Haciz Sözleşmesi’nin ardından 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası S  zleşme³³⁸ (1976 Sınır Sözleşmesi) yer verilmiştir. Her ne kadar iki sözleşmede deniz alacağı kavramı kullanılsa da 1952 Haciz Sözleşmesi’nde ihtiyati haciz hakkı tanınan deniz alacakları ile 1976 Sınır Sözleşmesi’nde sınırlandırmaya tâbi olacağı kararlaştırılan deniz alacakları birbirinden farklı şekilde düzenlenmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi hazırlanırken söz konusu farklılıklar göz önünde bulundurulmuş; 1976 Sınır Sözleşmesi’nde yer verilen sınırlandırmaya tâbi alacaklarının tümü, 1999 Haciz Sözleşmesi bakımından da deniz alacağı olarak kabul edilmiş ve Sözleşmeler arasındaki uyum sağlanmaya   alışılmıştır³³⁹.

Türkiye 1952 Haciz Sözleşmesi’ne taraf olmamakla birlikte deniz alacağı kavramı Türk Hukukunda, ilk defa 1976 Sınır Sözleşmesi’nin tercümesinde yer almıştır³⁴⁰. Sonrasında aynı kavrama, 1999 Haciz Sözleşmesi hükümleri esas alınarak hazırlanan TTK’da da yer verilmiştir.

³³⁶ *Supreme Court of Judicature Act 1925*. Ayrıca bkz. **Marten**, s. 282.

³³⁷ Bu anlamda hazırlık çalışmaları sırasında *Jan Asser* tarafından hazırlanan ve *Grandmaison*’ın   onerileriyle şekillenen taslak metin deniz alacağı kavramının doğumu olarak görülmektedir: **Türkel**, s. 31; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 94 vd. Kavramın kullanıldığı milletlerarası sözleşmelere ilişkin bkz. **Atamer**, İcra, s. 207, d  n. 521; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 68 vd.; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 71, d  n. 97; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 95-96. İngiliz Hukukunda aynı dava (*action in rem*) deniz alacağının türüne göre ikili bir ayrıma tabi tutulmaktadır. İlkinde malikin kim olduğu önem taşımaksızın talep doğrudan doğruya gemiye yöneltilmekte ve söz konusu dava türü *true in rem* şeklinde adlandırılmaktadır. *True in rem*   zellikle gemi alacaklarına, zilyetliğe ve mülkiyete ilişkin uyuşmazlıklar bakımından söz konusudur. Buna karşın *quasi in rem* olarak adlandırılan dava ise deniz alacaklarının tümü için geçerli bir dava türüdür. Bu dava türünde ise ilkinden farklı olarak gemi malikinin sorumluluğu da aranmaktadır: **Meeson/Kimbell**, s. 88. İngiliz Hukukunda aynı davaya konu edilebilen alacak   eşitleri hakkında bkz. **Jackson**, s. 28 vd. İngiliz Hukukuna ilişkin ayrıca bkz. **Marten**, s. 288 vd.

³³⁸ RG: 04.06.1980-17007. Sözleşmede yer alan deniz alacağı kavramına ilişkin bkz. **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 90 vd.

³³⁹ 1952 Haciz Sözleşmesi’nde yer alan deniz alacaklarının yoruma açık bir biçimde düzenlenmesi sebebiyle mahkemeler tarafından farklı şekillerde yorumlandığı ve söz konusu durumun Sözleşme’nin yeknesaklaştırma amacına ters d  şt  ğu belirtilmektedir: **Alcantara**, s. 553-554. Benzer yönde ve özellikle deniz alacağı ve gemi alacağı kavramlarının devletler arasında farklı yorumlandığına ilişkin bkz. Rares, Steven, “Declining Jurisdiction Following Arrest”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 85 vd.

³⁴⁰ Sözleşmenin   evirisi için bkz.   ağa, Tahir, “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 42, S. 1-4, 1976, s. 117 vd.

Deniz alacağı kavramının herhangi bir tanımı bulunmamakta; genel olarak geminin mülkiyeti, zilyetliği, üzerindeki diğer aynî yükümlülükleri, inşası, işletilmesi veya satışı ile ilişkisi olan belirli alacak tiplerini ifade etmek için kullanılmaktadır. TTK'nın yürürlüğe girmesiyle bir geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için, ihtiyati haciz konusu alacağın TTK'nın 1352. maddesinde sınırlı bir şekilde sayılan deniz alacağı niteliğinde olması aranmaktadır. TTK'nın 1353/3. maddesi uyarınca deniz alacağı dışındaki alacaklar için ise ihtiyati haciz yolu kapatılmıştır. Dolayısıyla yeni sistemle birlikte Türk Hukukunda gemilerin ihtiyati haczi, yalnızca gemiyle ilgisi olan belirli alacak tipleriyle sınırlandırılmış bulunmaktadır³⁴¹.

Yeni düzenlemeyle icra hukukunda ihtiyati haciz için aranan şartlardan biri olan 'para alacağı' kavramı yerini, deniz icra hukuku bakımından 'deniz alacağına' bırakmıştır³⁴². Bununla birlikte deniz alacakları, yalnızca parasal nitelikteki birtakım özel alacaklardan ibaret değildir. TTK'nın 1352. maddesinde yer verilen deniz alacaklarının bir bölümü aynı nitelikte iken³⁴³, bir bölümü ise parasal nitelikte olmayan³⁴⁴ alacaklardır³⁴⁵. Doktrinde deniz alacağı kavramındaki 'alacak' ibaresinin borçlar hukuku anlamında alacak olarak anlaşılmaması gerektiği ifade edilmektedir³⁴⁶. Keza 1352. maddenin t ve v bendinde yer alan gemi mülkiyetine, gemi ipoteğine veya gemi rehnine ilişkin alacakların borçlar hukuku anlamında bir alacak niteliği taşımadığı belirtilmektedir³⁴⁷.

b. Özellikleri

i. Belirli Bir Gemiyle Olan İlişkisi

Deniz alacaklarının en karakteristik özelliği belirli bir gemiyle arasında olan ilişkidir³⁴⁸. Söz konusu ilişki geminin işletilmesinden kaynaklanabileceği gibi inşası, satışı ya da üzerindeki birtakım haklardan da kaynaklanabilir. Kural olarak alacaklı, üzerinde deniz

³⁴¹ İhtiyati haczin bu şekilde sınırlandırılmasının Türkiye'deki alacaklıları tehlikeye düşürdüğüne yönelik eleştiriler için bkz. Ekşi, Nuray, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Cebri İcra Hakkında Özel Hükümlere İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", **Mehmet Somer'in Anısına Armağan**, Beta Basım, İstanbul, 2006, (Ekşi, Tasarı), s. 119-120.

³⁴² **Türkel**, s. 40; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 98.

³⁴³ Örneğin 1352. maddenin t ve v bendi: Geminin mülkiyetine ilişkin her türlü uyumsuzluk; gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük.

³⁴⁴ Örneğin 1352. maddenin y bendi uyarınca gemi satış sözleşmesinden kaynaklanan teslim borcu.

³⁴⁵ Deniz alacağının kapsamına yönelik bkz. **Trichardt**, s. 62 vd.; **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 264.

³⁴⁶ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 169, dpn. 17; **Atamer**, İcra, s. 208; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 89; **Türkel**, s. 40; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 98. Deniz alacağı kavramını borçlar hukuku kavramından ziyade takip hukuku kavramı olarak da görülmektedir: **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 103.

³⁴⁷ Aynı haklara dayanan istemlerin deniz alacağı olarak nitelendirilerek ihtiyati hacze tabi tutulmasının Türk İcra Hukuku sistemiyle uyumsuz olduğuna yönelik eleştiriler için bkz. **Çetingil vdi.**, s. 275; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 86; **Ekşi**, Tasarı, s. 120; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 98 vd.

³⁴⁸ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 241; **Abou Nigm**, s. 62; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 547; **Türkel**, s. 41, **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 116. Deniz alacaklarının gemiyle olan ilişkisine dair örnekler için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 117.

alacağı doğan gemi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir. Ancak belli şartların varlığı halinde alacaklı, borçlunun üzerinde deniz alacağı doğmamış olan kardeş gemileri üzerinde de ihtiyati haciz hakkını kullanabilmektedir³⁴⁹. Ayrıca aynı deniz alacağı, yalnızca tek bir gemiyle ilişkili olabileceği gibi birden fazla gemiyle de ilişki içerisinde olabilir. Örneğin herhangi bir navlun sözleşmesi uyarınca alacaklının mallarının borçlunun birden fazla gemisiyle taşınması ya da ikiden fazla geminin çatmaya karışması durumunda deniz alacağı birden fazla gemi üzerinde doğmaktadır³⁵⁰.

ii. Sınırlı Sayı İlkesi

Deniz alacakları, 1952 Haciz Sözleşmesi'nde ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nde olduğu gibi TTK'da da sınırlı sayı ilkesine (*numerus clausus*) göre hazırlanmıştır. Söz konusu alacaklar 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinde ve TTK'nın 1352/1. maddesinde yirmi iki bent halinde sıralanmaktadır. Bir geminin ihtiyati haczi, yalnızca deniz alacağı olarak kabul edilen kapalı listede (*closed list*) yer alan alacak tipleri bakımından mümkündür³⁵¹. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 2/2., TTK'nın ise 1353/3. maddesi uyarınca listede yer almayan alacaklar bakımından ihtiyati haciz yolu kapatılmıştır.

1999 Haciz Sözleşmesi ile deniz alacakları sayısı arttırılmış; 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1976 Sınır Sözleşmesi arasındaki farklılıkların giderilerek ortak bir deniz alacağı listesinin oluşturulması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, sınırlı sayı ilkesi ve kapalı liste yönteminin³⁵² bir sonucu olarak alacağın deniz alacağı olup olmadığının tespitinde genişletici yoruma başvurulması mümkün değildir. Bu bakımdan alelade bir alacağa, her bir bentte sayılan deniz alacağı çeşitlerine 'benzer' veya 'ilgili' olduğu gerekçesiyle deniz alacağı niteliği tanınamayacağı ifade edilmektedir³⁵³. TTK'nın 1352. maddesinin emredici niteliğinin sonucu olarak sözleşmeyle deniz alacağının yaratılması da mümkün görünmemektedir³⁵⁴.

iii. Gemi Alacakları ile İlişkisi

Deniz alacağı kavramı, gemi alacağından farklı bir anlam ifade etmektedir. Gemi alacağı sahibine gemi üzerinde kanunî bir rehin hakkı verirken deniz alacağı ise gemiyi

³⁴⁹ Kardeş gemilerin ihtiyati haczi konusunda bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-A-b-ii.

³⁵⁰ **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 242; **Abou Nigm**, s. 62-63; **Türkel**, s. 41; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 118.

³⁵¹ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 164; **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 30; **Tetley**, Arrest, s. 1965; **Lynn**, s. 464; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 72-73; **Atamer**, İcra, s. 213; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 95; **Türkel**, s. 41; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s.118-119. Deniz alacakları hakkında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarına ilişkin bkz. **Yeşilova Aras**, s. 73 vd.

³⁵² **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 72; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 547; **Atamer**, İcra, s. 213; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 95; **Türkel**, s. 41-42; Aksoy, Sami, "Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 1, 2018, (Aksoy, Yakıt), s. 119; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 120.

³⁵³ **Atamer**, İcra, s. 213; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 95; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 120.

³⁵⁴ **Türkel**, s. 42.

ihtiyaten haczetme imkânı bahşetmektedir. Ancak TTK'nın 1320. maddesinde yer alan gemi alacaklarının her biri, TTK'nın 1352. maddesi bakımından aynı zamanda bir deniz alacağı olarak kabul edilmiş durumdadır³⁵⁵. Bu hukukî durum sebebiyle Türk Hukukunda gemi alacakları bir yandan sahibine kanunî rehin hakkı tanırken öte yandan gemiyi ihtiyaten haczettirme imkânı da vermektedir. Söz konusu ilişki, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde ortak bir deniz alacağı listesi oluşturma amacının bir ürünüdür ve 1993 MS ile uyum sağlanması bakımından kabul edilmiştir³⁵⁶.

c. Deniz Alacağı Listesindeki Birtakım Alacak Çeşitleri

i. Geminin İşletilmesinden Doğan Zararlar

TTK'nın 1352/1. maddesinin a bendinde deniz alacağı olarak kabul edilen ilk alacak çeşidi geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya ve hasarlardır. Aynı alacak, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin a bendi uyarınca da deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Geminin işletilmesinden doğan zararlar ayrıca 1993 MS'nin 4/1. maddesinin e bendi bakımından gemi alacağı statüsünde olup³⁵⁷; 1976 Sınır Sözleşmesi'nin 2/1. maddesinin a bendi uyarınca da sınırlı sorumluluğa ilişkin alacaklar kapsamında tutulmuştur.

Söz konusu deniz alacağı, 1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin a bendinde geminin sebep olduğu zararlar şeklinde kaleme alınmış; 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin a bendinde ise geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya ve hasarlar olarak değiştirilmiştir. 1952 Haciz Sözleşmesi düzenlemesinde yer alan 'geminin sebep olduğu zararlar' tabiri, geminin kendisinin fiziksel olarak zarara sebebiyet verdiği durumları akla getirmektedir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yapılan değişiklikte birlikte maddenin kapsamının genişletilmesi amaçlanmış; zararın meydana gelmesinde geminin birebir ve fiziksel olarak yer almasına gerek olmadığı vurgulanmak istenmiştir³⁵⁸. Dolayısıyla geminin işletilmesinin sebep olduğu tüm zararlar madde kapsamında değerlendirilebilmektedir. Ayrıca 1999 Haciz Sözleşmesi'nde 1952 Haciz Sözleşmesi'nden farklı olarak hasar kavramının yanı sıra ziya kavramına da yer verilmesi de madde kapsamının genişletilmesinin bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

³⁵⁵ 1352. maddede sayılıp aynı zamanda gemi alacağı olan alacaklar için bkz. 1352. maddenin a, b, c, i, k, n ve o bentleri. İngiliz Hukukunda da her bir gemi alacağı aynı zamanda deniz alacağı olarak kabul edilmektedir: **Jackson**, s. 2.

³⁵⁶ Gemi alacaklarıyla deniz alacakları arasındaki ilişki için ayrıca bkz. **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 98 vd.; **Thomas**, s. 8 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 124-125.

³⁵⁷ Ancak 1993 MS'de geminin işletilmesinden doğan zararlarda alacağın kaynağının haksız fiil olması gerekmektedir.

³⁵⁸ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 34; **Atamer**, İcra, s. 213; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 96. Söz konusu durum doktrinde 'geminin işletilmesi sonucunda meydana gelen zararların fiziki olmasının şart olmadığı' şeklinde de yorumlanmaktadır: **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 74.

Maddenin uygulanması bakımından meydana gelen istemlerin kaynağının sözleşmeden kaynaklanabileceği gibi haksız fiilden de kaynaklanabileceği belirtilmektedir. Her ne kadar sözleşmenin hazırlık sürecine ilişkin açık bir bilgi yer almasa da gemi işletme zararlarının haksız fiillerin yanı sıra sözleşmeden de kaynaklanabileceği vurgulanmaktadır³⁵⁹.

Geminin işletilmesinden doğan zararlar oldukça geniş kapsamlıdır. Ayrıca geminin işletilmesiyle ilgili zararlara 1352. maddenin diğer bentlerinde de yer verilmiş durumdadır. Dolayısıyla söz konusu maddenin “*ejusdem generis*” kuralının bir yansıması olacak şekilde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu doğrultuda bir alacağın deniz alacağı niteliğinde olup olmadığının tespitinde öncelikle diğer bentlerde yer alan alacak çeşitlerine bakılacak; listenin diğer bentlerine girmeyen bir alacağın varlığı halinde alacak a bendi kapsamında ele alınacaktır³⁶⁰. Bu bakımdan TTK’nın 1352/1. maddesinin b bendiyle birlikte değerlendirildiğinde a bendindeki zarar kavramının, kişinin hayatına ya da bedensel bütünlüğüne yönelik zararları (kişiye yönelik zararları) içerisine almadığı; a bendinin kapsamına gemi de dâhil olmak üzere eşyaya ilişkin zararların girdiği ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra gemide taşınmakta olan eşya, konteynerler veya yolcu eşyalarına ilişkin zararlar da h bendi kapsamında değerlendirildiğinden a bendi kapsamı dışında kalmaktadır³⁶¹. Dolayısıyla a bendi kapsamında yer alan eşya kavramından gemide ve geminin ekipmanında meydana gelen zararların kastedildiği öne sürülebilir. Bu doğrultuda geminin zarara yol açan araç olmasının yeterli olduğu; ayrıca zarar gören eşyayla fiilen çarpışmasına gerek görülmediği de belirtilmektedir³⁶².

Zarar kavramına hangi tip zararların gireceği de tartışma konusu olmuştur. Bu noktada zarar kavramının geniş yorumlanarak maddî zararların yanı sıra maddî zararla bağlantılı olan ekonomik zararların³⁶³ da madde kapsamında yer alması gerektiği belirtilmektedir³⁶⁴.

³⁵⁹ 1993 MS’nin 4/1. maddesinin e bendinde gemi alacağı olarak kabul edilen gemi işletme zararları, yalnızca haksız fiilden kaynaklanan borçları gemi alacağı saymaktaydı. Buna karşın 1999 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık sürecinde 1993 MS’ye nazaran genel bir ifade kullanılmıştır. Dolayısıyla haksız fiilin yanı sıra özellikle sözleşmeden doğan borçların da a bendi kapsamında bir deniz alacağı olduğu belirtilmektedir: **Atamer**, İcra, s. 214; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 96.

³⁶⁰ **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 8; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 96; **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 272.

³⁶¹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 34; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 98. Yargıtay, çatma sebebiyle gemi üzerinde oluşan zararların geminin işletilmesi sebebiyle oluşan zararlardan olduğu ve deniz alacağı teşkil ettiğine hükmetmiştir. “...TTK 1352/1-a maddesi uyarınca geminin işletilmesinden doğan bir hasar olarak kabul edilmeli ve deniz alacağı sayılmalıdır” Y. 11 HD., T. 13.01.2014, E. 2013/18320, K. 2014/589, (Erişim tarihi: 22.12.2022), sinerjimevzuat.com.tr. Benzer yönde diğer bir karar için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 100, dñn. 32. Aynı yönde ilk derece mahkemesi kararı için bkz. **Atamer**, Kerim/Süznel, Cüneyt, **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2013, s. 1126-1129.

³⁶² **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 34; **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 165; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 100.

³⁶³ Ekonomik zarar genel itibarıyla kişinin bedensel bütünlüğüne veya malına gelen zararların dışında kalan ve ekonomik menfaatlerini etkileyen bir zarar türü olarak tanımlanmaktadır. Ekonomik zararın konusu kişinin mutlak hakkının ihlali sonucunda meydana gelen eksilmeler değil, doğrudan doğruya ekonomik menfaatinin

Ekonomik zararların yanında gecikmeden kaynaklanan zararlar için de aynı sonuca ulaşmak mümkün görülmektedir. Örneğin çatma³⁶⁵ sonucunda gemide meydana gelen maddî zararlar dışında geminin işletilemediği süre boyunca ortaya çıkan zararlar ekonomik zarardır. Bunun dışında çatmaya karışmayan diğer gemilerin geçişinin bir süreliğine engellenmesi durumunda gecikmeden doğan zararlar meydana gelmektedir³⁶⁶.

ii. Geminin İşletilmesiyle Doğrudan İlgisi Bulunan Kişiyeye Yönelik Zararlar

TTK'nın 1352/1. maddesinin b bendinde geminin işletilmesiyle doğrudan ilgisi bulunan karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar da deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Söz konusu hüküm 1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin b bendinde de aynı şekilde düzenlenmiştir. Hazırlık çalışmalarında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin b bendinde yer alan kişiyeye yönelik zararların, a bendinde yer alan geniş tanım kapsamına girmesi sebebiyle taslak metinden çıkarılması önerilmiş; ancak söz konusu öneri kişiyeye yönelik zararların 1993 MS'de ve 1976 Sınır Sözleşmesi'nde de ayrı bir biçimde düzenlenmesi nedeniyle reddedilmiştir³⁶⁷.

Geminin işletilmesiyle doğrudan ilgisi bulunan can kaybı veya yaralanmalara ilişkin her türlü zarar madde kapsamında ele alınmaktadır³⁶⁸. Meydana gelen zarar haksız fiil ya da sözleşmeden³⁶⁹ kaynaklanabilir. Söz konusu istemler TTK'nın 1320/1. maddesinin b bendi uyarınca aynı zamanda gemi alacağı niteliğindedir ve sahibine kanunî rehin hakkı tanımaktadır.

Maddenin lafzına bakıldığında yalnızca geminin işletilmesiyle doğrudan ilgisi bulunan istemlerin madde kapsamına girdiği; doğrudan ilgisi bulunmayanların ise deniz alacağı olarak

ihlali olarak belirtilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yüksel, Elif, "Haksız Fiil Sorumluluğunda Saf Ekonomik Zararların Tazmini", **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 1, 2018, s. 573 vd. Ekonomik kayıpların malvarlığı zararı temelinde yer aldığına ilişkin ayrıca bkz. Buz, Vedat, "Aynı Şahsın Farklı Hukuki Sebeplerle Sorumluluğu: TBK m. 60 Üzerine Düşünceler", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 29, S. 2, 2013, s. 36.

³⁶⁴ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 192-194; **Atamer**, İcra, s. 214-215; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 98.

³⁶⁵ Çatma hukukunun tarihsel gelişimi hakkında bkz. **Algantürk Light**, Çatma, s. 3 vd. Çatmaya ilişkin TTK hükümleri hakkında bkz. Ersoy, Ergun, "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012, s. 493-494. Çatma sonucu meydana gelen zararlara yönelik olarak ayrıca bkz. **Algantürk Light**, Çatma, s. 36 vd.; Topsoy, Fevzi, **Çatma Hukuku**, Legal Yayıncılık, 2017, (Topsoy, Çatma), s. 159 vd.

³⁶⁶ **Atamer**, İcra, s. 215; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 100.

³⁶⁷ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 195; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 74. Sözleşmeler arasındaki farklılıklar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 101-102.

³⁶⁸ **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 8.

³⁶⁹ Yolcu taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan istemler de b bendi kapsamında değerlendirilmektedir: **Atamer**, Deniz T. 4, s. 104. Yargıtay, hangi bent kapsamına girdiğini belirtmemekle birlikte denizde meydana gelen kaza sonucu yaralanan kişiyeye yönelik zararlara ilişkin istemlerin deniz alacağı teşkil ettiğine hükmetmiştir "...denizde yolcu taşıma akdinden doğan uyumsuzluklar bu Kanunun 5. kitabında sayılmış olup, aynı şekilde TTK'nın 1352.maddesi uyarınca deniz alacağı hakkı veren alacak niteliğindedir" Y. 11. HD., T. 05.06.2014, E. 2014/7624, K. 2014/10364, (Erişim tarihi: 22.12.2022), sinerjimevzuat.com.tr.

kabul edilmeyeceği sonucuna varılmaktadır. Buna karşın doktrinde farklı bir görüş mevcuttur. Daha önce belirtildiği gibi 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarındaki temel amaçlardan bir tanesi deniz alacakları bakımından milletlerarası sözleşmeler arasında yeknesak bir listenin oluşturulmasıdır. Bu itibarla 1999 Haciz Sözleşmesi'nin kişiye yönelik zararlara ilişkin deniz alacağı hükmü, 1993 MS'nin 4/1. maddesinin b bendinden aynen alınmıştır³⁷⁰. Ancak bu iki düzenlemeyle 1976 Sınır Sözleşmesi arasında bu amaca ters düşen bir uyumsuzluk olduğu dile getirilmektedir³⁷¹. 1976 Sınır Sözleşmesi'nin 2/1. maddesinin a bendinde kişiye yönelik zararları ele alan deniz alacakları “*gemide meydana gelen veya geminin işletilmesiyle doğrudan ilişkili olarak*” (*occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship*) şeklinde düzenlenmiştir. Bu doğrultuda kişiye yönelik zararlarda gemide meydana gelmek kaydıyla doğrudan ilişki şartı aranmamışken; zararın gemi dışında meydana gelmesi halinde ise geminin işletilmesiyle doğrudan bir ilişki aranmaktadır. 1993 MS’de ve 1999 Haciz Sözleşmesi’nde ise her halükârda doğrudan ilişkinin varlığı şart koşulmaktadır. Dolayısıyla 1976 Sınır Sözleşmesi uyarınca gemide meydana gelen bir zararın geminin işletilmesiyle doğrudan bir ilişkisi yoksa sınırlı sorumluluk devreye girecek; ancak 1993 MS bakımından kanunî rehin hakkı tanınmayacak ve 1999 Haciz Sözleşmesi uyarınca ise ihtiyati haciz hakkı doğmayacaktır.

Doktrinde bu tip bir uygulamanın Sözleşmelerin amacına aykırı bir durum oluşturacağı haklı bir biçimde dile getirilmektedir. Çözüm olarak ise, 1976 Sınır Sözleşmesi'nin 2/1. maddesinin a bendinde yer verilen kişiye yönelik zararların tümünün 1999 Haciz Sözleşmesi bakımından da özdeş bir biçimde yorumlanması gerektiği öne sürülmektedir³⁷². Bizim de katıldığımız söz konusu görüş uyarınca gemide meydana gelmek kaydıyla, geminin işletilmesiyle doğrudan ilgisi bulunmayan kişiye yönelik zararların da 1999 Haciz Sözleşmesi bakımından ihtiyati haciz hakkı vermesi gerektiği ifade edilebilir. Ancak zararın gemi dışında gerçekleşmiş olması durumunda her halükârda doğrudan ilgi aranmalıdır.

iii. Çevre Zararları

TTK'nın 1352/1. maddesinin d bendinde “çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlara 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

³⁷⁰ Keza “*direct*” kavramının 1999 Haciz Sözleşmesi ile 1976 ve 1993 MS arasında uyum sağlanması amacıyla kabul edildiği ifade edilmektedir: **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 36; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 74.

³⁷¹ **Atamer**, İcra, 218; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 102.

³⁷² **Atamer**, İcra, s. 219; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 102-103.

önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar” şeklinde yer alan istemler de birer deniz alacağı olarak kabul edilmektedir.

Çevre zararları³⁷³ TTK’nın 1352/1. maddesinin d bendinde ele alınmıştır. Söz konusu hüküm, 1952 Haciz Sözleşmesi’nde yer almamakla birlikte 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 1/1. maddesinin d bendinden aynen aktarılmıştır. Hükümün kapsamında altı adet alacak tipinin olduğu dikkat çekmekle birlikte bunlar: (1) Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlara gemi ile verilen zararlar ya da zarar tehditlerine ilişkin giderler, (2) zararı önlemek, sınırlandırmak ya da ortadan kaldırmak amacıyla alınacak önlemler, (3) tazminatlar, (4) çevrenin eski hale getirilmesi için yapılan veya yapılması muhtemel giderler, (5) zararlarla bağlantısı olan üçüncü kişilerin uğradığı veya uğraması muhtemel kayıplar ve (6) benzer nitelikteki zarar, gider veya kayıplar şeklinde değerlendirilmektedir.

1999 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık sürecinde çevre zararlarının üzerinde önemle durulmuş; deniz alacaklarında kabul edilen sınırlı sayı ve söz konusu alacakların genişletici yoruma kapalı olması ilkelerine karşın oldukça geniş kapsamlı bir şekilde düzenlenmiştir³⁷⁴. İlk olarak CMI, çevre zararlarından doğan istemleri; herhangi bir milletlerarası sözleşmede düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın tazminatlar, meydana gelen zararları gidermek amacıyla yapılan giderler, zarar tehlikesine karşı önlem amaçlı yapılan giderler ve zararı önleyici veya azaltıcı tedbirler olmak üzere dört sınıfta toplamıştır. Söz konusu istemler JIGE tarafından genişletilerek beşinci sırada yer verilen üçüncü kişilerin zararına yönelik talepler de hüküm kapsamına alınmıştır. Ardından çevre zararlarının önemi nedeniyle altıncı sırada yer verilen benzer nitelikteki alacaklar da bent kapsamına alınarak zarar görenleri korumak maksadıyla geniş yorumlanmaya elverişli bir hüküm kurulmuştur³⁷⁵.

İkinci ve altıncı numarada yer alan alacak tipleri, birinci sırada bulunan alacağın özel bir türü olarak düşünülmüştür. Bu nedenle her ne kadar özel olarak belirtilmese de ikinci ve

³⁷³ Çevre zararı kavramı hakkında bkz. Öztekin Gelgel, Günseli, **Akit Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Avrupa Birliği Düzenlemesi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2006, s. 156 vd.; Partalci, Rumeysa, **Milletlerarası Özel Hukukta Çevre Zararlarından Doğan Sorumluluğa Uygulanacak Hukuk**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, (Partalci, Çevre), s. 47 vd.

³⁷⁴ Nitekim son yıllarda deniz kirliliğin insan sağlığını ve çevreyi tehdit eden bir unsur olarak nitelendirildiği ve milletlerarası alanda da üzerinde önemle durulduğu belirtilmektedir. Söz konusu açıklamalar ve çevre zararlarına örnekler konusunda bkz. **Schoenbaum**, s. 873-874. Okyanusların ve denizlerin korunmasına yönelik tarihsel süreç ve bu konudaki milletlerarası sözleşmeler hakkında bkz. Hunter, David/Salzman, James/Zaelke, Durwood, **International Environmental Law and Policy**, Foundation Press, 2007, s. 734 vd. Çevrenin korunması temelinde milletlerarası ticaret ve yatırım hukukuna karşı öne sürülen argümanlar hakkında bkz. **Hunter/Salzman/Zaelke**, s. 1239 vd.

³⁷⁵ Madde kapsamına yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 198-207; **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 9; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 109; Tsimplis, Michael, “Arrest, Detention and Seizure of Ships: Availability for Environmental Claims”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, s. 185 vd.

altıncı sırada yer alan alacaklar bakımından da aynı birinci sırada olduğu gibi zarara bir geminin sebebiyet vermesi lazımdır³⁷⁶. Bu bentte yer alan alacaklar, çevre kirliliğine neden olan herhangi bir olaydan kaynaklanabilir ve para alacağı niteliğindedir.

Çevre zararları ihtiyati haczin konusunu oluşturması bakımından özellikle gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği şeklinde de ortaya çıkabilmektedir³⁷⁷. Söz konusu kirlenme herhangi bir çatma sonucu olabileceği gibi denize yük, petrol veya diğer zararlı maddelerin bırakılması şeklinde de olabilir³⁷⁸.

iv. Kullanma veya Kira Sözleşmesi

1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin d bendinden 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. ve TTK'nın 1352/1. maddesinin f bendine alınan bir diğer deniz alacağı ise herhangi bir charter parti³⁷⁹ (charter sözleşmesi) düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın³⁸⁰ geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış sözleşmelerden doğan istemlerdir³⁸¹.

Alacağın f bendi kapsamında bir deniz alacağı sayılması için sözleşmenin gemi kullanma veya kira sözleşmesi niteliğini taşıması gerekmektedir. Gemi kiralama sözleşmelerinin birçok türü bulunmaktadır. Dolayısıyla bu sözleşmelerden hangilerinin TTK'nın 1352/1. maddesinin f fıkrasının kapsamına girdiğinin öncelikle belirlenmesi gerekmektedir³⁸².

³⁷⁶ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 41; **Atamer**, İcra, s. 224; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 109.

³⁷⁷ Deniz kirliliğinin çeşitli milletlerarası sözleşmelerde yer alan tanımlarına ilişkin bkz. **Abdullayev**, Cavid, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005, s. 27 vd. Diğer tanımlar için bkz. Ağsakal, İbrahim, "Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti", **Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, s. 232. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin denizdeki diğer kirlenme türlerinin yüzde on ikisini oluşturduğu belirtilmektedir: **Abdullayev**, s. 33.

³⁷⁸ Rutin kirlenme olarak da isimlendirilen bu tip kirlenmeler sintine, kirli balast veya tank yıkama sularının denize basılması, çöp ve atıkların denize atılması ve yük atıklarının denize dökülmesi gibi birçok nedenden kaynaklanabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, Ünal, "Türkiye'de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi", **Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi**, C. 1, S. 2, Batman 2012, s. 375 vd. Çatma veya gemilerin işlerilmesinden kaynaklanan iradi petrol kirliliğine ilişkin bkz. **Abdullayev**, s. 37 vd.

³⁷⁹ "Çarter parti (charterparty, charte-partie, chartepartie, contratto di noleggio) bir geminin ücret (navlun) karşılığında tamamının veya bir bölümünün veya belirli bir yerinin deniz seyrüseferi için hizmete tahsisini doğrulayan belgedir" **Tekil**, Deniz, s. 233.

³⁸⁰ Doktrinde bu ifade biçiminde yola çıkarak gemi tahsis sözleşmelerinin de bent kapsamında mütalaa edilmesi gerektiği belirtilmektedir: **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 9.

³⁸¹ Charter sözleşmelerinin birçok türü olmakla birlikte geniş anlamda geminin kullandırılmasının söz konusu olduğu bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır: Kaner, İnci, "Çater ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C 10, S 1-3, 1996, s. 425. Charter sözleşmeleri, geminin zilyetliğinin ve/veya mürettebatının devredilmesine göre ya da belirli bir zaman diliminde ya da belirli seferler üzerine düzenlenmiş olmasına göre farklı isimlerle anılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Tetley**, Maritime 1, s. 123 vd.; **Schoenbaum**, s. 670 vd.; Göğer, Erdoğan, **Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ajans-Türk Matbaası, Ankara 1965, (Göğer, Navlun), s. 20 vd.; **İzveren/ Franko/Çalık**, s. 166 vd.; **Aybay vdi.**, s. 581 vd.; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 813 vd.

³⁸² Gemi kira sözleşmelerinin TTK'da düzenleniş biçimi hakkında bkz. **Demir**, Deniz, s. 308 vd.; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 473.

Türk Hukuku bakımından gemi kira sözleşmelerinin özelliklerine TTK'nın 1119-1130 hükümleri arasında yer verilmektedir. TTK'nın 1119/1. maddesinde gemi kiralama sözleşmesi, “*kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme*” şeklinde tanımlanmaktadır. TTK'nın 1119/2. maddesi uyarınca gemi, kiracıya çıplak ve mürettebatsız teslim edilebileceği gibi yakıt, kumanya, su vb. donanımlı ve mürettebatla birlikte de teslim edilebilir. Gemi kiralama sözleşmesinin en önemli unsurlarından biri kiraya verenin, geminin zilyetliğini kiracıya devretme borcudur³⁸³. Geminin zilyetliğinin devrini gerektirmeyen kira sözleşmeleri ise TTK'nın 1352/1. maddesinin f fıkrası uyarınca kira veya kullanım sözleşmesi olarak nitelendirilememektedir.

TTK'nın 1119/1. maddesinde ifade edildiği gibi geminin mürettebatsız ve çıplak bir biçimde kiraya veren tarafından kullanılmak üzere zilyetliğinin kiracıya devri unsurları, literatürde ve uygulamada ‘çıplak gemi kira sözleşmeleri’ (*bareboat charter*) olarak isimlendirilen kira sözleşmesi tipini ifade edecek şekilde kullanılmaktadır³⁸⁴ ve bu tür kira sözleşmeleri TTK'nın 1352/1. maddesinin f bendi kapsamındadır³⁸⁵.

Gemi kira sözleşmeleri bakımından incelenmesi gereken bir diğer sözleşme ise kiraya verenin; geminin kullanılmasını kiracıya bırakmakla birlikte donatılması, bakımı, gemi adamlarının temini gibi yönetime ilişkin faaliyetleri kiracıyı temsilen belirli bir ücret karşılığında kendisinin üstlendiği ‘donatılmış gemi kira sözleşmeleri’ (*demise charter/charter by demise*) tipi sözleşmelerdir³⁸⁶. Söz konusu sözleşmelerin gemi kira sözleşmesi ile gemi

³⁸³ Ülgener, Fehmi M., **Çarter Sözleşmeleri**, DR Yayınları, C. 1, İstanbul, 2000, (Ülgener, Sözleşme 1), s. 34. Kiraya verenin gemiyi teslim borcuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Önder, Salih, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016, s. 117 vd. Zilyetliğin devrine ilişkin bkz. Kara, s. 152 vd.

³⁸⁴ Çıplak gemi kira sözleşmeleri hakkında bkz. Tetley, Maritime 1, s. 125; Ülgener, Sözleşme 1, s. 35; Trowbridge, Charles L., “History, Development, and Characteristics of the Charter Concept”, **Tulane Law Review**, C: 49, S. 4, 1975, s. 748; İzveren/ Franko/ Çalık, s. 168-169; Tekil, Deniz, s. 233; Sözer, Deniz T. 1, s. 390 vd.; Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 314; Demir, Deniz, s. 309; Kara, s. 151; Önder, s. 86 vd.; Sargın, Bengi, “Yabancılaşma Unsuru Taşıyan Gemi Kira Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 17, S. 206, 2022, (Sargın, Gemi Kira), s. 204; “Çıplak” kavramının eleştirisine yönelik bkz. Atamer, Deniz T. 1, s. 815 vd.

Uygulamada gemi kira sözleşmelerinde sıklıkla Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (*Baltic and International Maritime Council*) (BIMCO) hazırladığı BARECON (*The Baltic and International Maritime Conference Standard Bareboat Charter*) standart sözleşmesi tercih edilmektedir. En son 2017 yılında tadil edilen BIMCO sözleşmesi için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>, (Erişim tarihi: 27.04.2022).

³⁸⁵ Kalpsüz, Gemi ve Deniz, s. 78.

³⁸⁶ İngiliz Hukukunda çıplak gemi kira sözleşmeleri (*bareboat charter*) ile donatılmış gemi kira sözleşmeleri (*demise charter*) özdeş olarak kullanılmaktadır: Tetley, Maritime 1, s. 124; Trowbridge, s. 748. Amerikan Hukukunda da benzer bir kullanım ve çarter sözleşmeleri arasındaki farklara ilişkin bkz. Force, Robert/ Yiannopoulos A.N./Davies, Martin, **Admiralty and Maritime Law**, Beadr Books, C. 1, Washington, 2012, s. 124-125; Gilmore/Black Jr., s. 215 vd. TTK görüşmeleri sırasında *bareboat charter* ile *demise charter* sözleşmelerinin farklı niteliklerinin olduğu öne sürülmüş; buna karşın İngiliz Hukuku kaynaklarını denetleyen Komisyon, her iki sözleşmenin özdeş olduğunu belirtmiştir: Atamer, Deniz T. 1, s. 815. Her iki sözleşmenin farklılıklarına ilişkin bkz. Tekil, Deniz, s. 234.

yönetimi sözleşmesi unsurlarını içeren karma tipte sözleşmeler olduğu ifade edilmektedir³⁸⁷. TTK'nın 1119/1. maddesi uyarınca kira sözleşmeleri esas olarak çıplak gemi kira sözleşmeleridir. Ancak TTK'nın 1119/2. hükmü uyarınca çıplak gemi kira sözleşmelerinin aksine geminin yanı sıra mürettebatın da kiracının emrine verilmesi mümkündür. Gemi adamlarının kiracının emrine ne şekilde verilebileceğine yönelik iki yol ön plana çıkmaktadır. Bu doğrultuda (a) gemi adamlarının kiraya verenle aralarındaki iş sözleşmelerinin feshedilerek, bu kişilerle kiracılar arasında yeni bir iş sözleşmesi akdedilebileceği gibi³⁸⁸ (b) kiraya verenle gemi adamları arasındaki iş/hizmet sözleşmelerinin kiracıya devri yoluyla gerçekleştirilebileceği³⁸⁹ ifade edilmektedir. Dolayısıyla gemi kira sözleşmelerinde kaptan ile gemi adamları, donatılmış gemi kira sözleşmelerinin aksine görevlerinin ifası sırasındaki tüm talimatları kiracıdan almakta ve onun hizmetinde bulunmaktadır. Bunun yanı sıra TTK'nın 1127. maddesinde donatılmış gemi kira sözleşmesinden farklı olarak gemi adamların çalıştırılmasından doğan bütün borçlardan ve yükümlülüklerden kiraya verenle birlikte kiracının müteselsilen sorumlu olduğu hükmü yer almaktadır. Donatılmış gemi kira sözleşmesinde geminin zilyetliğinin kiracıya devri unsurunun yanı sıra geminin yönetiminin (donatma, bakımını yaptırma vb.) de kiracıda olduğu belirtilmektedir³⁹⁰. Buna karşın gemi yönetiminin kiraya verenin üzerine bırakıldığı donatılmış gemi kira sözleşmeleri ise gemi kira sözleşmesi niteliğinde görülmemektedir³⁹¹. Ancak 1352. maddenin lafzına bakıldığında *“herhangi bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme”* ifadesiyle birlikte madde kapsamının yalnızca gemi kira sözleşmeleriyle sınırlı tutulmadığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda donatılmış gemi kira sözleşmesi ile geminin zilyetliği kiracıya devredilip onun emrine bırakılmakta; diğer bir ifadeyle kiracının kullanımına verilmektedir. Dolayısıyla bu tip sözleşmelerin her ne kadar gemi kira sözleşmesi niteliğinde olmasa da zilyetliğin devri ön planda tutularak ‘geminin kullanılmasına’ ilişkin bir sözleşme niteliğinde olduğu ifade edilebilir ve TTK'nın 1352/1. maddesinin f bendi kapsamında kabul edilebilir³⁹².

6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu³⁹³ uyarınca bir geminin finansal kirasına ilişkin sözleşmeler de zilyetliğin kiracıya devrinin ön planda olması sebebiyle f bendi kapsamındadır³⁹⁴.

³⁸⁷ Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 314.

³⁸⁸ Sözer, Deniz T. 1, s. 395.

³⁸⁹ Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 315; Sözer, Deniz T. 1, s. 395.

³⁹⁰ Ülgener, Sözleşme 1, s. 36; Trowbridge, s. 748; Önder, s. 88, dpn. 242.

³⁹¹ Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 314.

³⁹² TTK'nın 1131-1137. maddeleri arasında düzenlenen zaman charteri sözleşmesi ise bir sonraki başlıkta ele alınacak olup sözleşme, geminin zilyetliğinin devrini öngörmediğinden bent kapsamı dışındadır.

³⁹³ RG: 13.12.2012-28496.

Gemi yönetim sözleşmesinde geminin zilyetliği donatanda kalmasına³⁹⁵ karşın donatan, gemisinin teknik ve ticari yönetiminin tamamını ya da bir kısmını uzman bir yöneticiye bırakmaktadır³⁹⁶. Yönetici, gemi adamlarının çalıştırılması da dahil olmak üzere donatan tarafından yetkilendirildiği tüm konularda serbestçe tasarrufta bulunabilmektedir³⁹⁷. Yöneticinin yaptığı hukukî işlemler donatanın ad ve hesabına yapılmakla birlikte gemiden elde edilen kazanç -sözleşmede aksi kararlaştırılmamışsa- kural olarak donatana aittir. Yöneticinin yerine getirdiği edim karşılığında alacağı ise yönetim bedelidir³⁹⁸. Gemi yönetim sözleşmelerinde zilyetlik donatan üzerinde kaldığından gemi kira veya kullanım sözleşmesi olarak nitelendirilmemektedir³⁹⁹. Dolayısıyla yönetim sözleşmesinden kaynaklanan alacaklar f bendi kapsamı dışında kalmaktadır.

TTK'nın 1059. maddesi uyarınca sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulan akdi intifa hakkına ilişkin istemler de f bendi kapsamında 'geminin kullanılması' başlığı altında değerlendirilmektedir. Nitekim aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca gemi üzerinde kurulan intifa hakkı sahibine, aksi kararlaştırılmadıkça gemiden tam yararlanma yetkisi vermektedir. İntifa hakkı sahibinin ya da gemi malikinin korunmasına ilişkin istemler f bendi kapsamında birer deniz alacağı olarak kabul edilmektedir. Bunun yanı sıra TTK'nın 1352/1. maddesinin v bendi kapsamındaki aynı hakların rehinle güvence altına alınmış haklarla sınırlı tutulduğu ve intifa hakkının v bendi kapsamına girmediği de ifade edilmektedir⁴⁰⁰.

³⁹⁴ Kanunun 18. maddesinde finansal kiralama sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Buna göre finansal kiralama sözleşmesi kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Geminin finansal kirasına ilişkin bkz. **Önder**, s. 89 vd. Gemilerin finansal kiralama sözleşmeleri hakkında ayrıca bkz. Deniz Hukuku Derneği, **Gemilerin Finansal Kiralaması**, Deniz Ticaret Odası Yayın No: 24, 1990; Altop, Atilla, **Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi**, Ankara, 1990; Altop, Atilla, "Gemilerle İlgili Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar", **Deniz Hukuku Dergisi**, S. 3-4, 1998; Kocağa, Köksal, **Türk Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmeleri**, Ankara, 1999. Finansal kiralama sözleşmesinden doğan alacakların deniz alacağı teşkil etmediğine ve gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilebileceğine yönelik BAM Kararı'nın eleştirisi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 87-88.

³⁹⁵ Ülgener, Fehmi M., "Gemi Yönetim Sözleşmesi- Ship Management", **Gündüz Aybay Armağanı**, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, (Ülgener, Yönetim), s. 142-143.

³⁹⁶ Gemi yönetim sözleşmesinin tanımı için bkz. Amasya, Serap, "Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği", **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 1, 2003, s. 170-171. Şeker Öğüz, Zehra, **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 4. Gemi yönetim sözleşmesinin tercih edilme nedenleri hakkında bkz. **Ülgener**, Yönetim, s. 137-138; **Şeker Öğüz**, s. 35. Gemi yönetimi faaliyetinin ortaya çıkışına ilişkin bkz. **Amasya**, s. 167 vd. Yönetme borcunun kapsamı hakkında bkz. **Amasya**, s. 178 vd.

³⁹⁷ Yöneticinin işletme sahibinden emir veya talimat almadan karar alma yetkisine sahip olduğuna dair bkz. **Şeker Öğüz**, s. 50-51. Yönetim yetkisinin kapsamına ilişkin bkz. **Şeker Öğüz**, s. 65 vd.

³⁹⁸ **Ülgener**, Yönetim, s. 142. Donatanın ücret ödeme borcuna ilişkin bkz. **Şeker Öğüz**, s. 116 vd. Gemi yönetim sözleşmesinin amaçları ve standart sözleşme tipleri hakkında bkz. Ülgener, Fehmi M., **Gemi Yönetim Sözleşmesi'ne Kısa Bir Bakış**, s. 1 vd., https://www.ulgener.com/dosya/21.Gemi_Yonetim_Sozlesmesine_Kisa_Bir_Bakis.pdf, (Erişim tarihi: 25.05.2022).

³⁹⁹ Gemi kira sözleşmesiyle yönetim sözleşmesi arasındaki farklar için bkz. **Önder**, s. 116.

⁴⁰⁰ **Atamer**, İcra, s. 230; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 117.

Geminin kullanımına veya kirasına ilişkin her türlü istem f bendi kapsamında değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda kiraya veren açısından kira bedeline ilişkin istemlerin yanı sıra TTK'nın 1122., 1124/3., 1126. ve 1127. maddesi vb. uyarınca doğabilecek diğer para alacaklarına ilişkin istemler ve sözleşmenin sona ermesiyle geminin zilyetliğini kiraya verene devretmeyen kiracıya karşı geminin teslimine ilişkin istemler f bendi kapsamında birer deniz alacağı oluşturmaktadır. Kiracı açısından ise sözleşmeyle kararlaştırılan zamanda zilyetliği kendisine devredilmeyen veya devredilip de sonradan elinden alınan geminin teslimine ilişkin istemler ile TTK'nın 1124/1. maddesi vb. uyarınca doğacak istemler birer deniz alacağı oluşturmaktadır⁴⁰¹.

v. Eşya veya Yolcu Taşıma Sözleşmesi

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin g bendinden⁴⁰² TTK'nın 1352/1. maddesinin g bendine alınan bir diğer deniz alacağı da herhangi bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmelerden doğan istemler olarak belirlenmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında taşıma sözleşmelerinin kapsamının genişletilmesi amacıyla hareket edildiği; bu doğrultuda charter sözleşmesi niteliğinde olup olmadığına bakılmaksızın ve taşıma belgeleri açısından herhangi bir ayrıma gidilmeksizin (eşya taşıma açısından konişmento ve deniz yük senedi vb. belgelerle yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından bilet vb. belgeler) tüm eşya ve yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin istemlerin ilgili bent kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir⁴⁰³.

Bent kapsamında değerlendirilebilecek sözleşmelerden ilki TTK'nın 1131. ila 1137. maddeleri arasında düzenlenen zaman charteri sözleşmesidir (*time charterparty/time charter*). TTK'nın 1131/1. maddesinde zaman charteri sözleşmesi "*tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme*" şeklinde tanımlanmıştır. Sözleşmenin bir önceki bentte anlatılan gemi

⁴⁰¹ **Atamer**, İcra, s. 230; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 117-118.

⁴⁰² "*Any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, wheter contained in a charter party or otherwise*". Söz konusu hüküm 1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin e bendinde "*agreement relating to the carriage of goods in any ship wheter by charter-party or otherwise*" şeklinde kaleme alınmıştır. Her iki düzenleme eşya taşıma sözleşmeleri açısından benzerlik göstermekle birlikte 1952 Haciz Sözleşmesi'nde yolcu taşıma sözleşmelerinin kapsam dışı bırakıldığı görülmektedir. Buna rağmen 1952 Haciz Sözleşmesi'nde kişiye yönelik zararlar daha önce bahsedildiği üzere b bendi; yolcu eşyalarına ilişkin zararlar ise bir sonraki f bendi kapsamında birer deniz alacağı olarak değerlendirilmekte ve yolcuların menfaatlerini koruyan hükümler olarak dikkat çekmektedir.

⁴⁰³ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 47. Yolcuların deniz alacaklısı olduğu sözleşmeye dayalı taleplerde düşük miktardaki zararlar için binlerce kişi taşıyan yolcu gemilerinin haczedilebilmesinin malikin büyük ticari operasyonlarına olan etkisi karşısında oldukça orantısız olduğu savunulmakta, yolcuların her halükârda diğer geçici hukukî koruma tedbirlerine başvurabileceği belirtilmektedir: **Thomas**, s. 20.

kullanım veya kira sözleşmelerinden farklı en temel niteliği geminin zilyetliğinin devredilmemesi/tahsis eden üzerinde kalmasıdır. Tahsis eden, geminin donatanı veya işleteni olup tahsis edilen gemi, sözleşmede kararlaştırılan süre boyunca ticari olarak tahsis olunanın talimatları doğrultusunda yönetilmektedir⁴⁰⁴.

Bent kapsamında değerlendirilecek diğer bir sözleşme tipi ise navlun sözleşmeleridir. Navlun sözleşmesinin TTK'da herhangi bir tanımı bulunmamakla birlikte TTK'nın 1138. ile 1246. maddeleri arasında düzenlenmektedir. TTK maddelerinden de yola çıkarak navlun sözleşmesi kısaca; taşıyanın deniz yoluyla eşya taşımayı, taşıtanın ise belirli bir bedel (navlun) ödemeyi taahhüt ettiği sözleşme türü olarak tanımlanmaktadır⁴⁰⁵. Navlun sözleşmesinde taşıyan yüke zilyet olmakta; bir önceki bentte ele alınan gemi kullanım veya kira sözleşmelerinden farklı olarak geminin zilyetliğinin devri söz konusu olmamaktadır. Deniz ticareti hukuku alanında akdedilen en yaygın eşya taşıma sözleşmesi olması itibariyle navlun sözleşmelerinden doğan tüm istemler g bendi kapsamında birer deniz alacağı olarak nitelendirilmektedir.

Navlun sözleşmesinin özel bir türü olan yolculuk çarteri sözleşmesinde (*voyage charterer*) taşıyan, navlun karşılığında geminin tamamını, bir kısmını ya da belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek taşıtana ait yükleri bir ya da birden fazla sefer için deniz yoluyla taşımayı üstlenmektedir. Tahsis unsurunun bir uzantısı olarak yükün, geminin neresinde ve hangi yüklerle taşınacağı gibi hususlar sözleşmenin ayırt edici unsurudur. Ayrıca yapılacak seferler de genellikle sözleşmede kararlaştırılır. Zaman çarteri sözleşmesinden farklı olarak taşıtanın geminin yönetimi üzerinde herhangi bir talimat yetkisi bulunmamaktadır⁴⁰⁶.

⁴⁰⁴ Zaman çarteri sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Gilmore/Black Jr.**, s. 204 vd.; **Trowbridge**, s. 749 vd.; **Ülgener**, Fehmi M., "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 65, S. 2, 2007, (**Ülgener**, Zaman Çarteri), s. 363 vd. Ayrıca bkz. **Tetley**, Maritime 1, s. 126; **İzveren/ Franko/Çalık**, s. 167-168; **Tekil**, Deniz, s. 234 vd.; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 818 vd.; **Demir**, Deniz, s. 318 vd.; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 322 vd; **Kara**, s. 170 vd. TTK'daki zaman çarteri düzenlemesinin eleştirisi için bkz. **Ülgener**, Fehmi M., **Çarter Sözleşmeleri II- Zaman Çarteri Sözleşmeleri**, DR Yayınları, İstanbul 2016, (**Ülgener**, Sözleşme 2), s. 5 vd. İlk derece mahkemesi bir kararında zaman çarteri sözleşmesini deniz alacağı olarak kabul etmesine karşın hatalı bir biçimde g bendi uyarınca değil, gemi kullanım veya kira sözleşmesi şeklinde nitelendirerek f bendi kapsamında değerlendirmiştir. Kararda mahkeme künyesi verilmemekle birlikte İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verildiği belirtilmekte; tarih, esas ve karar numaraları yer almamaktadır. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1027-1030. Benzer diğer bir karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1044-1046.

⁴⁰⁵ Navlun sözleşmesinin tanımına ilişkin ayrıca bkz. **İzveren/Franko/Çalık**, s. 162; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 327; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 341; **Demir**, Deniz, s. 326; **Kara**, s. 183 vd. Navlun sözleşmesinin TTK'da düzenleniş biçimine ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 474 vd. Karşılaştırmalı hukuktaki yaklaşımlar ve Türk Hukukunda eTTK dönemindeki durum hakkında bkz. **Tekil**, Deniz, s. 210 vd.

⁴⁰⁶ **Ülgener**, Sözleşme 1, s. 57-58. Yolculuk çarteri sözleşmesi hakkında bkz. **Gilmore/Black Jr.**, s. 174 vd.; **Tetley**, Maritime 1, s. 127-128; **Trowbridge**, s. 753; **İzveren/ Franko/Çalık**, s.167; **Tekil**, Deniz, s. 236 vd.; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 329 vd.; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 380 vd.; **Demir**, Deniz, s. 332-333. Zaman çarteri ve yolculuk çarteri arasındaki farklılıklara ilişkin kapsamlı değerlendirmeler için bkz. **Tekil**, Deniz, s. 239 vd.

Navlun sözleşmesinin bir diğer özel türü kırkambar sözleşmesidir⁴⁰⁷. Kırkambar sözleşmesinde taşıyan navlun karşılığında yükü taşımayı üstlenir; ancak yolculuk charteri sözleşmesinden farklı olarak geminin tümünü, bir kısmını ya da belirli bir yerini taşıtana tahsis etme gibi yüke ya da gemiye ilişkin özel yükümlülükler altında girmemektedir. Taşıtanın da seferlere yönelik herhangi bir söz hakkı bulunmamaktadır. Kırkambar sözleşmelerinde özetle taşıyan yalnızca taşıtanın yüklerini deniz yoluyla taşıyacağını taahhüt etmektedir. Bunun dışında TTK'nın 1138/1. maddesinin b bendi uyarınca yükün sözleşmede belirlenmiş (ayırt edilmiş eşya) olması yeterlidir. Yüklerin hangi gemide taşınacağı sözleşmede kararlaştırılabilmekle birlikte sözleşmenin zorunlu unsuru değildir⁴⁰⁸.

Deniz yoluyla eşya taşıma dışında kalan yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümler TTK'nın 1247.-1271. maddeleri arasında düzenlenmektedir. Söz konusu düzenlemelerde Atina Sözleşmesi 2002 Protokolü⁴⁰⁹ hükümleri esas alınmıştır⁴¹⁰. Bununla birlikte içsularda yapılan yolcu taşımalarının TTK'nın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin kapsamı dışında kaldığı ifade edilmektedir⁴¹¹. TTK'nın 1247/1. maddesinde deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi *“yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşme”* şeklinde tanımlanmaktadır⁴¹². Maddenin devamında devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerin de aynı hükümlere tâbi olduğu ifade edilmektedir. Hoverkraft gibi hava yastıklı araçlarla yapılan taşımalar ise kapsam dışında bırakılmıştır.

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde gemi, sözleşmenin esaslı unsuru olmakla birlikte geminin yolcu gemisi olup olmaması herhangi bir önem arz etmemektedir. Ayrıca ücret de sözleşmenin zorunlu bir unsuru olarak görülmemektedir⁴¹³. Dolayısıyla ücretsiz taşımalar da 1247. madde vd. hükümlerine tâbidir. Bununla birlikte yapılacak taşımaların

⁴⁰⁷ Kırkambar sözleşmesinin bent kapsamında değerlendiren görüş için bkz. **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 9.

⁴⁰⁸ Kırkambar sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Göger**, Navlun, s. 22; **İzveren/Franko/Çalık**, s. 169 vd.; **Aybay vdi.**, s. 586; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 330 vd.; **Sözer**, Deniz T. 1, s. 358 vd.; **Demir**, Deniz, s. 333-334. Kırkambar sözleşmesiyle charter sözleşmesi arasındaki farklara ilişkin bkz. **Kaner**, s. 428 vd.

⁴⁰⁹ RG: 19.09.2019-30893.

⁴¹⁰ Atina Sözleşmesi ve TTK'nın hazırlık çalışmalarına ilişkin bkz. Atamer, Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 24, S. 3, 2008, (**Atamer**, Yolcu), s. 103 vd. TTK’daki yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Uluğ Cicim, İlknur, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012, s. 525 vd.

⁴¹¹ Söz konusu TTK hükümlerinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde içsu taşımalarına da uygulanabileceğine ilişkin bkz. **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 428, dñn. 544. Yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında bkz. **İzveren/Franko/Çalık**, s. 285 vd.; **Tekil**, Deniz, s. 263 vd.; **Kara**, s. 269 vd.

⁴¹² eTTK dönemindeki tanım için bkz. Mertol, Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2001, s. 17. Atina Sözleşmesi başta olmak üzere çeşitli tanımlar için bkz. **Atamer**, Yolcu, s. 129-130; **Demir**, İsmail, **2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, (**Demir**, Yolcu), s. 133 vd.

⁴¹³ **Demir**, Yolcu, s. 136.

kısmen deniz yolu dışında gerçekleştirilecek olması durumunda 1247. madde vd. hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır⁴¹⁴. Deniz yoluyla yapılan yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan istemler de g bendi uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilmektedir⁴¹⁵. Bentte geçen “*gemide... yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme*” ifadesi dikkate alındığında içsularda yapılan yolcu taşıma sözleşmesinden doğan istemlerin de deniz alacağı olarak kabul edilmesi gerektiği öne sürülebilir.

G bendi kapsamında ele alınan istemlerin kaynağı eşya veya yolcu taşıma sözleşmeleridir. Bunun yanı sıra eşya veya yolcu taşıma sözleşmelerinden kaynaklanasına rağmen diğer bentlerde yer verilen bir kısım istemler de mevcuttur. Örneğin gemide taşınan, bagaj dâhil eşyaya gelen zararlar öncelikle h bendi kapsamında değerlendirilmektedir. Kişiye yönelik zararlar ise daha önce bahsettiğimiz şekilde b bendi kapsamındadır⁴¹⁶. Dolayısıyla g bendinin kapsamı eşya veya kişi zararı dışında kalan; taşıma sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi ifa edilmemesinden kaynaklanan istemler başta olmak üzere sözleşmeyle alakalı bütün istemleri içine alacak şekilde yorumlanmaktadır⁴¹⁷.

vi. Gemi Adamı Alacakları

TTK’nın 1352/1. maddesinin o bendinde bir diğer deniz alacağı da “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” istemlerdir. Söz konusu deniz alacağı 1993 MS’nin 4/1. maddesinin a bendinden 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 1/1. maddesinin o bendine⁴¹⁸ ve oradan da TTK’nın 1352/1. maddesinin o bendine aynen aktarılmıştır. Aynı düzenleme TTK’nın 1320/1. maddesinin a bendinde de yer almakla birlikte aynı zamanda gemi alacağı olarak kabul edilmektedir.

Deniz alacağının alacaklısı, 1993 MS ve 1999 Haciz Sözleşmesi’nde yer alan hükümler uyarınca ele alınmaktadır. 1993 MS’nin 4/1. maddesinin a bendiyle 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 1/1. maddesinin o bendinde yer alan “*master, officers and other members of the vessel’s/ ship’s complement*” sözcükleri doktrinde “*kaptan, zabıtlar ve gemide çalışan*

⁴¹⁴ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 429.

⁴¹⁵ Atamer, Deniz T. 4, s. 118; Türkel, s. 137; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 257. Yolcuların mirasçılarının da alacaklı sıfatını haiz olabileceğine dair bkz. Türkel, s. 137.

⁴¹⁶ Berlingieri, Haciz 1999, s. 47-48.

⁴¹⁷ Örnek istemler için bkz. Atamer, İcra, s. 232; Atamer, Deniz T. 4, s. 120.

⁴¹⁸ 1952 Haciz Sözleşmesi’nin 1/1. maddesinin m bendinde “*wages of Masters, Officers, or crew*” şeklinde yer alan gemi adamı alacakları 1999 Haciz Sözleşmesi’nde “*wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship’s complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf*” şeklinde kaleme alınmıştır. Bendin hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, Haciz 1999, s. 214 vd.

diğer kişiler” şeklinde tarif edilmektedir. Söz konusu çevirinin TTK’nın 934. maddesinde yer alan gemi adamı tanımıyla örtüştüğü ifade edilmektedir⁴¹⁹. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nin⁴²⁰ 3/1. maddesinin s bendinde yer verilen gemi adamı tanımı da TTK ile uyumlu bir biçimde yorumlanmakta ve kaptan, zabıtlar ve yardımcı zabıtların yanı sıra stajyerler, tayfalar ve yardımcı hizmet personeli de gemi adamı olarak kabul edilmektedir⁴²¹.

Kimlerin gemi adamı sayılacağına tespitinde, verilen hizmetin geminin sevk ve idaresi, teknik aksamının yönetimi veya tahsis edildiği amaca uygun bir biçimde kullanılmasını sağlamak üzere görevlendirilen personeli kapsayacak biçimde yorumlanması gerektiği belirtilmektedir. Bunun yanı sıra hizmetin gemiyle bağlantılı olacak şekilde ve gemide ifa edilmesi şartları da aranmaktadır⁴²². Ancak 1993 MS’de ve 1999 Haciz Sözleşmesi’nde yer alan madde hükmünden yola çıkıldığında gemi adamlarının yanı sıra gemide çalışan diğer kişilerin (*other members of the vessel’s/ship’s complement*) alacakları nedeniyle de deniz alacağı doğabileceği sonucuna varılmaktadır⁴²³. Dolayısıyla ‘yardımcı hizmet personeli’ olarak nitelendirilebilecek aşçı, doktor gibi çalışanların yanı sıra yolcu ve eğlence gemilerinde çalışan garsonlar, geminin salonlarında, kumarhanelerinde, spor tesislerinde, dükkânlarında vb. çalışan diğer personellerin⁴²⁴ alacaklarının da o bendi kapsamında yer aldığı söylenebilir⁴²⁵.

Deniz alacağı borçlusunun ise işveren sıfatını haiz olması gerekmektedir. Bu sığata sahip olabilecek kişiler ise geminin maliki, kiracısı ya da işleteni olarak kabul edilen kişilerdir. Dolayısıyla gemi maliki dışında kalan kiracı ve işleten kavramlarına açıklık getirilmesi gerekmektedir.

⁴¹⁹ **Sözer**, Deniz T. 2, s. 619; Atamer, Kerim, **Deniz Ticareti Hukuku**, C. 2, On İki levha Yayıncılık, İstanbul 2018, (Atamer, Deniz T. 2), s. 154; Süzel, Cüneyt, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteki Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012, (Süzel, Gemi Alacağı), s. 210.

⁴²⁰ RG: 10.02.2018-30328.

⁴²¹ Kaptanın gemi adamı ve aynı zamanda işveren vekili olarak; gemide birden fazla kaptanın bulunması durumunda birinci kaptan dışındaki diğer kaptanların zabıtlar olarak vasıflandırılmasına ilişkin bkz. Süzel, Cüneyt: “Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi”, Adalet Yayınevi, **Saim Üstündağ’a Armağan**, Ankara, 2009, s. 439 vd.

⁴²² **Sözer**, Deniz T. 2, s. 619.

⁴²³ Bu noktada maddede geçen *complement* kavramının bilinçli olarak mürettebat anlamına gelen crew kavramı yerine ve gemi adamları dışında kalan diğer personelleri de karşılayacak bir biçimde kullanıldığı ifade edilmektedir: Berlingieri, Francesco, **International Maritime Conventions: Volume 2 Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction**, Informa Law, 2015, (Berlingieri, Conventions 2), s. 172.

⁴²⁴ **Sözer**, Deniz T. 2, s. 619.

⁴²⁵ Başta TTK olmak üzere diğer kanunlarda yer alan genişletici yorum tarzının Uluslararası Çalışma Örgütü’nün (ILO) Türkiye açısından da yürürlükte bulunan 134 ve 164 sayılı Sözleşmeleriyle bağdaşmadığına ilişkin bkz. Karan, Hakan/Akın, Levent, “Gemi Adamları Bakımından İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, s. 719. Söz konusu sözleşmeler için bkz. RG: 22.07.2003-25176 ve RG: 12.12.2003-25314.

Deniz İş Kanunu'nun⁴²⁶ 2-A. hükmü uyarınca kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kişi işveren olarak kabul edilmektedir. Bu kişiler geminin kiracısı olarak değerlendirilmekte⁴²⁷; gemi işletme müteahhidi sıfatıyla da tanımlanmaktadır⁴²⁸. Dolayısıyla gemi malikinin yanı sıra geminin kiracısı konumundaki gemi işletme müteahhidi de deniz alacağı borçlusu olarak zikredilebilir. Doktrinde “işleten” kavramının ise kiracı kavramının yanında anlamsız kaldığı ifade edilmektedir. Gemi malikinin gemiyi kendisinin işletmesi durumunda donatan sıfatını alacağı; kiracının ise zaten gemi maliki dışında kalan diğer işletenleri tarif etmek üzere kullanıldığı dile getirilmektedir⁴²⁹. Doktrinde başka bir görüş işleten kavramını gemiden tam yararlanma hakkı olan intifa hakkı sahibini ifade etmek üzere kullanmakta⁴³⁰ ise de bu ihtimale çok rastlanılmadığı belirtilmektedir⁴³¹.

Yönetici ise gemi yönetim sözleşmesi uyarınca geminin teknik idaresi ve/veya ticari faaliyetlerini yürüten kişi olarak yetki verilmesi durumunda gemi adamlarıyla iş sözleşmesi akdedebilen ve gemi adamlarına karşı işveren vekili durumunda olan kişi şeklinde tarif edilmektedir⁴³². Kaptan da yetki verilmesi durumunda Deniz İş Kanunu'nun 2-Ç. maddesi uyarınca işveren vekili sıfatındadır. Ancak maddenin devamında işveren vekili konumundaki kişilerin gemi adamlarına karşı muamelelerinden işverenin sorumlu olacağı ifade edildiğinden bu kişiler deniz alacağı borçlusu olamamaktadır.

Gemi adamlarına, ‘gemide çalıştırılmaları nedeniyle’ ödenecek tüm ücretler ve diğer tutarlar madde kapsamında birer deniz alacağıdır. eTTK'nın 1235. maddesinin c bendinde yer alan ‘gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacaklar’ hükmüyle kıyaslandığında alacağın doğumu için gemi adamlarının gemide çalıştırılmaları yeterli olmakla birlikte işverenle aralarında herhangi bir sözleşmenin varlığı aranmamaktadır. Dolayısıyla gemi adamlarının iş ya da hizmet sözleşmeleri dışında kalan istemleri de deniz alacağı olarak kabul edilmelidir. Bu sebeple yeni düzenlemenin eskisine nazaran daha geniş bir koruma sağladığı ifade edilmektedir⁴³³. Alacağın doğumu için gemide çalışma koşulu aranmakla birlikte gemi adamının tüm çalışmasının gemide gerçekleşmesine gerek olmadığı;

⁴²⁶ RG: 29.04.1967-12586.

⁴²⁷ **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 211.

⁴²⁸ **Tekil**, Deniz, s. 223; **Sözer**, Deniz T. 2, s. 620; **Demir**, Deniz, s. 228.

⁴²⁹ **Sözer**, Deniz T. 2, s. 620.

⁴³⁰ **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 211.

⁴³¹ **Sözer**, Deniz T. 2, s. 620.

⁴³² **Sözer**, Deniz T. 2, s. 620.

⁴³³ **Atamer**, Deniz T. 2, s. 156. Gemi adamlarının hizmet sözleşmesi dışındaki haller bakımından da alacaklı olabileceği, bu tip taleplerin özellikle a bendi kapsamında değerlendirilebileceği belirtilmektedir: **Türkel**, s. 122. İlk derece mahkemesi kararında geminin batması nedeniyle hayatını kaybeden ve gemide aşçı olarak çalışan gemi adamının ailesine ödenecek destekten yoksun kalma tazminatını o bendi kapsamında değerlendirilmiştir. Buna karşın manevi tazminat talebi ise reddedilmiştir. Karar ve yazarın uzman görüşü için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1050-1062.

bu doğrultuda yıllık izin, işverenin izni ya da eğitim gibi sebeplerle karada geçirilen sürelerle ilişkin istemlerin de deniz alacağı olarak kabulü gerektiği belirtilmektedir⁴³⁴.

İşveren tarafından gemide çalışmaları karşılığında gemi adamlarına ödenecek ücret, ikramiye, izin ücreti, fazla mesai, prim, ihbar tazminatı, kıdem tazminatı vb. kalemler birer gemi alacağı⁴³⁵; aynı zamanda da deniz alacağı sayılmaktadır. Maddede yer alan “*diğer tutarlar*” kavramına kaptanın temsil yetkisi uyarınca gemi maliki adına yaptığı hukuksal işlemlerden doğan alacakların girip girmediği konusunda tartışmalar yaşanmasına karşın söz konusu işlemlerden doğan alacakların gemi alacağı niteliğinde olmadığı⁴³⁶; dolayısıyla deniz alacağı da teşkil etmeyeceği ifade edilebilir.

Hizmet sözleşmelerinin feshi, hastalık, geminin batması, yaralanma, geminin ihtiyaten haczi ve cebri icra yoluyla satışı gibi sebeplerle gemi adamlarına ödenecek ülkelere getirilme giderleri de deniz alacağı olarak kabul edilmektedir. Söz konusu yükümlülük Deniz İş Kanunu’nun 21-25. maddeleri arasında işverene yüklenmiştir. Ayrıca Türkiye, Uluslararası Çalışma Örgütü’nün (ILO) hazırladığı Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı Konvansiyon’a⁴³⁷ taraftır. Konvansiyon’un 2. maddesinde yer alan sebeplerden birinin gerçekleşmesi halinde Türk siciline kayıtlı gemilerde çalışan personelin ülkelere getirilme giderleri doğmuş kabul edilecektir⁴³⁸.

Gemi malikinin işveren sıfatıyla gemi adamları adına ödemekle yükümlü olduğu sosyal sigorta katılma payları da bir diğer deniz alacağıdır. İşveren malikin kendi sigorta prim borcunun bent kapsamında yer alması konusundaki öneri 1999 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları sırasında tartışmalara yol açsa da kabul görmemiştir⁴³⁹. Dolayısıyla gemi malikinin kendisine ait sigorta prim borcu o bendi kapsamında yer almamaktadır. Ancak söz

⁴³⁴ **Atamer**, Deniz T. 2, s. 157.

⁴³⁵ **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 24; **Sözer**, Deniz T. 2, s. 618; **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 217; **Atamer**, Deniz T. 2, s. 156. İlk derece mahkemesi bir kararında davalının gemisinde yağcı olarak çalışan gemi adamının kıdem ve ihbar tazminatı alacaklarını o bendi kapsamında deniz alacağı; aynı zamanda bir gemi alacağı olduğuna hükmetmiştir. Ancak yargılamada gemi alacağının geminin mülkiyeti değişmesi halinde dahi gemiyi takip edeceği atlanarak diğer davalı taraf bakımından reddine karar verilmesi hatalı olmuştur. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1036-1038.

⁴³⁶ 1993 MS’in hazırlık sürecindeki tartışmalar için bkz. **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 216; **Atamer**, Deniz T. 2, s. 157-158.

⁴³⁷ *C166- Repatriation of Seafarers Convention (Revised)*, 1987. RG: 22.07.2003-25176. Konvansiyon, Türk Hukuku bakımından 17.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁴³⁸ Deniz İş Kanunu ile Konvansiyon hükümlerinin çatışması halinde Konvansiyon hükümlerine öncelik tanınması gerektiği ifade edilmektedir: **Sözer**, Deniz T. 2, s. 616; **Atamer**, Deniz T. 2, s. 158; **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 219.

⁴³⁹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 58. Hazırlık çalışmasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 215.

konusu prim borcu sonraki başlıkta açıklanacağı üzere r bendi (1999 Haciz Sözleşmesi'nin q bendi) kapsamında değerlendirilmektedir⁴⁴⁰.

vii. Sigorta Primleri

1952 Haciz Sözleşmesi'nde yer almamakla birlikte 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin q bendinden TTK'ya iktibas edilen bir diğer deniz alacağı da gemi maliki tarafından veya gemi maliki hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil olmak üzere sigorta primi alacaklarıdır. Söz konusu hüküm 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasında kayda değer bir tartışma olmaksızın kabul edilmiştir⁴⁴¹.

1999 Haciz Sözleşmesi ile TTK metinleri arasında ilk bakışta iki farklı nokta dikkat çekmektedir. İlk olarak 1999 Haciz Sözleşmesi hükmünde gemi maliki dışında kiracı tarafından veya onun hesabına ödenecek prim ve aidatları da bent kapsamına alınmışken TTK düzenlemesinde kapsam dışı bırakılmıştır. İkinci olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde ödenecek prim ve aidatların “*gemiye ilişkin*” olması gerektiği düzenleme altına alınmışken, TTK hükmünde bu yönde bir düzenleme mevcut değildir.

Söz konusu farklılıklardan ilki incelendiğinde Türk Hukukunda kiracının borcu için malikin gemisinin haczedilmesi alacağın ancak bir gemi alacağı niteliğinde olması halinde veya daha önce açıklandığı üzere TTK'nın 1369/1-b veya 2-b hükmünün cevaz vermesi halinde mümkündür⁴⁴². Bunun dışındaki hallerde kiracının deniz alacağı niteliğindeki bir borcu için malikin gemisinin haczedilmesi mümkün değildir⁴⁴³. TTK Taslak Metni'nin çalışmaları sırasında Komisyon'un da bu doğrultuda hareket ederek madde metninden kiracı kavramının çıkarılması için öneride bulunduğu ve önerinin TBMM Adalet Komisyonu tarafından kabul edilerek kanunlaştığı; kaldı ki Taslak metinde yer alan “donatan” kavramının

⁴⁴⁰ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 58; **Atamer**, İcra, s. 244; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 140; Tetley ise o bendine bu konuda bir ekleme yapılması gerektiği, söz konusu haliyle işverenin kendi prim borçlarının deniz alacağı teşkil etmediği görüşündedir: **Tetley**, Arrest, s. 1966. Benzer yönde bkz. **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 83.

⁴⁴¹ Görüşmeler sırasında hükmün kapsamına ilişkin Avustralya temsilcisinin ve toplantı başkanının açıklamaları hakkında bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 218. Söz konusu fıkra kulüp sigotalarının (P&I) deniz alacağının alacaklı olduğu durumlar bakımından eleştirilmektedir. Kulüp sigortalarının sigorta sözleşmeleri uyarınca kendilerini güvence altına aldıkları, hali hazırda Uluslararası P&I Grubu Kulüpleri'ne üye oldukları ve herhangi bir risk altında bulunmadıkları; dolayısıyla bu şirketlere ihtiyati haciz hakkı verilmesinin gerekli ve yerinde olmadığı savunulmaktadır: **Thomas**, s. 20-21.

⁴⁴² TTK'nın 1369. maddesindeki düzenlemeye ilişkin önceki açıklamalar hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-A-b-i.

⁴⁴³ **Çetingil vdi.**, s. 282. Keza 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/3. maddesi de benzer bir düzenleme içermektedir. Madde uyarınca kiracının borcu için malikin gemisinin ihtiyati haczi ancak taraf devlet hukukunun buna cevaz vermesi halinde mümkündür. Kanun koyucu da bu hükmün kendisine tanıdığı yetki uyarınca Türk İcra-İflas Hukukunda kabul edilmeyen kiracının sigorta prim borcu için malikin gemisinin haczedilmesini yerinde görmemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Kerim, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 3, 2018, (**Atamer**, Yanıt), s. 317 vd.; **Aksoy**, Sami, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 2, 2018, (**Aksoy**, Eleştiri), s. 209.

yeri geldiğinde gemi kiracısını da ifade etmek üzere kullanıldığı ve bu nedenle metinden çıkarıldığı belirtilmektedir⁴⁴⁴.

İkinci olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan “*gemiye ilişkin*” olma koşuluna TTK hükmünde yer verilmemesi ise bir eksiklik olarak görülmektedir⁴⁴⁵. Bu noktada doktrinde benzer bir biçimde değerlendirildiği üzere⁴⁴⁶ TTK hükmünün, kaynak 1999 Haciz Sözleşmesi ile uyumlu bir biçimde yorumlanması gerektiği söylenebilir. Keza 1999 Haciz Sözleşmesi de halihazırda kanun hükmünde olduğundan bent kapsamındaki primlerin ve aidatların metinde yer alması da “*gemiye ilişkin*” olması gerekmektedir.

Önceki paragraflarda ele alınan hususlar doğrultusunda bendin kapsamı değerlendirildiğinde sigorta prim ve aidat borçlusunun geminin maliki; sigortanın ise geminin işletilmesiyle ilgili veya gemiye ilişkin olması gerektiği ifade edilebilir. Bunun dışında bent kapsamındaki sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan prim ya da aidat borçlarına ilişkin herhangi bir sınırlama mevcut değildir. Bu doğrultuda TTK'nın 1453 vd. maddelerinde düzenlenen zarar sigortaları (mal sigortası ile sorumluluk sigortası) gemiye ilişkin olması koşuluyla bent kapsamında ele alınırken 1487 vd. maddelerinde düzenlenen can sigortaları (hayat sigortası, kaza sigortası ile hastalık ve sağlık sigortası) gemiden ziyade kişiye yönelik olmaları itibarıyla kapsam dışında kalmaktadır. Zarar sigortası bakımından tekne ve makine sigortası ile geminin üçüncü kişilere ve eşyalarına karşı yol açabileceği zararlara karşı P&I sigorta⁴⁴⁷ vb. sigorta türleri, geminin işletilmesiyle alakalı olduğu ölçüde bent kapsamına dâhildir⁴⁴⁸.

Daha önceki ‘o’ bendine ilişkin yapılan açıklamalar doğrultusunda gemi malikinin işveren sıfatıyla ödemekle yükümlü olduğu işçisine ait sigorta prim borçları o bendi; kendisine ait sigorta prim borçları ise r bendi kapsamında değerlendirilmektedir. Keza r bendinde yer alan gemi malikinin sigorta prim borçlarının niteliğine ilişkin herhangi bir

⁴⁴⁴ **Atamer**, İcra, s. 247; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 144. TTK Hazırlık çalışmaları ve kiracı tabirinin maddeden çıkarılmasına yönelik eleştiriler için ayrıca bkz. **Aksoy**, Eleştiri, s. 199-202. Madde geniş yorumlanmaya müsait olmasına rağmen İngilizce metinde geçen malik (*shipowner*) kavramının sicile kayıtlı maliki ifade ettiğine yönelik bkz. **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 11.

⁴⁴⁵ **Atamer**, İcra, s. 247-248.

⁴⁴⁶ **Atamer**, İcra, s. 248; **Atamer**, Deniz T. 4; s. 145.

⁴⁴⁷ Kulüp sigortalarının tanımı ve unsurları hakkında bkz. Algantürk Light, Didem, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, Arıkan Basım Yayım, 2. Baskı, İstanbul, 2006, s. 23 vd.; Acar, Serdar, **Kulüp Sigortası Protection Indemnity**, Vedat Kitapçılık, 2008, s. 7 vd.

⁴⁴⁸ Sigorta primi tabirinin en geniş anlamda kullanıldığına ilişkin bkz. **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 84. Bendin kapsamı hakkında ayrıca bkz. **Aksoy**, Eleştiri, s. 203. Bent kapsamına giren çeşitli sigorta türlerine ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 255.

sınırlama bulunmamakta; prim borcunun geminin işletilmesiyle alakalı veya gemiye ilişkin olması yeterli görülmektedir⁴⁴⁹.

viii. Geminin Mülkiyeti ve Zilyetliği

1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin o bendinden 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin s bendine birtakım değişikliklerle alınan ve TTK'nın 1352/1. maddesinin t bendine iktibas edilen deniz alacaklarından bir diğeri geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin istemlerdir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde 1952 Haciz Sözleşmesi'nde kullanılan "*title or ownership*" kavramları, her ikisinin de 'mülkiyet' anlamında kullanıldığı ve sözcüklerin eş anlamlı olduğu; bendin bu haliyle geminin zilyetliğine (*possession*) ilişkin uyuşmazlıkları kapsam dışı bıraktığı gerekçeleriyle eleştirilmiştir. Geminin zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar 1952 Haciz Sözleşmesi'nin bir sonraki p bendinde yer almakla beraber söz konusu bentte yer alan uyuşmazlıklar yalnızca ortak malikler arasındaki uyuşmazlıkları kapsamaktadır. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'ne nazaran kısıtlı bir uygulama alanına sahiptir. Söz konusu eleştiriler ışığında bende eklenen "*zilyetlik*" (*possession*) kavramı ile gemi zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar da madde kapsamına alınmıştır⁴⁵⁰.

Diğer bentlerde olduğu gibi t bendi de mülkiyete veya zilyetliğe ilişkin her türlü uyuşmazlığı kapsamına almaktadır. Bu doğrultuda mülkiyet hakkı ya da zilyetliğin tesisi, müdahalenin men'i gibi taleplere ilişkin istemler birer deniz alacağı olarak kabul edilmektedir⁴⁵¹.

Yargıtay'ın özellikle para alacağı niteliğinde olmayan aynı haklara ilişkin deniz alacakları bakımından ihtiyati haciz talebini reddeden hatalı kararları mevcuttur. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin verdiği bir kararda⁴⁵² önceki ihtiyati tedbir talebi reddedilen davacı, bu kez ihtiyati haciz talebinde bulunmuş ve tersane sahibinde bulunan yatın kendilerine teslimini

⁴⁴⁹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 62; **Atamer**, İcra, s. 248; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 145. Malik dışındaki bir kişinin malik menfaatine yaptırdığı sigortaların bent kapsamı dışında tutulmasına yönelik eleştiriler için bkz. **Aksoy**, Eleştiri, s. 204 vd.

⁴⁵⁰ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 65; **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 87. Söz konusu eksiklik 1952 Haciz Sözleşmesi'nin o bendi bakımından da kabul edilmektedir: **Berlingieri**, Haciz 1952, s. 136-137. 1952 Haciz Sözleşmesi'nin o bendine kaynaklık eden 1840 ve 1925 tarihli İngiliz Kanunları'na ilişkin değerlendirmeler hakkında bkz. **Jackson**, s. 51.

⁴⁵¹ Türk Hukukunda Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı gemiler hakkında mülkiyet iddiaları TTK'nın 996 vd.; Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan gemiler hakkında mülkiyet iddiaları ise TMK'nın 683-703. maddeleri arasındaki genel hükümlerle 762-778. maddeleri arasında yer alan taşınırlara ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaktadır: **Demir**, Deniz, s. 157. TTK'dan önceki dönemlerde gemi mülkiyeti hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı, Sami, "Gemi Mülkiyeti", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 23, S. 3-4, 1958, s. 291 vd.; **Tekil**, Deniz, s. 116 vd. TTK sonrası dönemde gemi, gemi payı ve iştirak payı mülkiyetinin kazanılmasına yönelik bkz. **Demir**, Deniz, s. 158 vd. Zilyetlik konusunda ise sicile kayıt olup olmadığına bakılmaksızın TMK'nın 973-996. maddeleri arasındaki hükümler uygulanmaktadır. Gemilerde ve diğer su araçları üzerinde zilyetliğe ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. **Atamer**, Deniz T. 2, s. 117 vd.

⁴⁵² Y. 11. HD., T. 04.02.2014, E. 2014/186, K. 2014/1896, (Erişim tarihi: 04.08.2021), sinerjimevzuat.com.tr.

istemiştir. Ne var ki davacının bu talebi ilk derece mahkemesi tarafından para alacağı niteliğinde olmaması nedeniyle ihtiyati haciz kapsamında değerlendirilmeyerek reddedilmiş⁴⁵³ ve söz konusu karar Yargıtay tarafından yerinde bulunarak onanmıştır. Görüldüğü üzere ilk derece mahkemesinin ve Yargıtay'ın ihtiyati hacze bakış açısı TTK'da düzenleme altına alınan ihtiyati hacizden ziyade İİK'da yer verilen ihtiyati hacze ilişkindir. Talebin reddine ilişkin gerekçede özellikle alacağın para alacağı niteliğinde olmaması yatmaktadır⁴⁵⁴. Halbuki daha önce de belirttiğimiz gibi deniz alacakları yalnızca para alacaklarıyla sınırlı değildir. Dolayısıyla Yargıtay'ın vermiş olduğu kararı hatalı bulmaktayız⁴⁵⁵.

Gemi paylarına ilişkin uyuşmazlıklar bir sonraki u bendinin kapsamına girmediği ölçüde t bendi çerçevesinde değerlendirilmektedir. Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan mülkiyete ya da zilyetliğe ilişkin istemler ise y bendi kapsamındadır. Ancak geminin herhangi bir sözleşme olmaksızın cebri icra marifetiyle satılması durumunda satışın geçersizliği ile mülkiyetin ve zilyetliğin tesisine ilişkin istemler t bendi kapsamında ele alınmaktadır⁴⁵⁶. Gemi kira sözleşmesinin ardından gemi maliki tarafından zilyetliği kiracıda bulunan gemisi hakkında zilyetliğin iadesi isteminin ise f bendi kapsamında ele alınabileceği ifade edilmektedir⁴⁵⁷.

ix. Gemi Rehinlerine İlişkin İstemler

1952 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin q bendiyle 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin u bendinde yer alan ve TTK'nın 1352/1. maddesinin v bendine iktibas edilen

⁴⁵³ İlk derece mahkemesinin gerekçesi şöyledir:

"Mahkemece, tüm dosya kapsamına göre; ihtiyati haczin para alacağının güvence altına alınmasına yönelik bir geçici hukukî koruma tedbiri, ihtiyati tedbirin ise para dışındaki taraflar arasında çekişmeli olan şey ve yargılama konusunu oluşturan hak veya şeye dair bir hukukî 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 aksamaları ile birlikte bir başka tersanede yapımına devam olunması şeklinde somutlaştırıldığı, bir hukukî korumanın alanına giren bir hususta diğer bir hukukî 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 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 gerekçesi ile, talebin reddine karar verilmiştir."

⁴⁵⁴ Benzer bir anlayış Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin verdiği eski bir kararda da mevcuttur. "...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" Y. 11. HD., T. 02.01.2013, E. 2012/17521, K. 2013/11, (Erişim tarihi: 04.08.2021), sinerjimevzuat.com.tr.

⁴⁵⁵ Doktrinde pozitif hukuk bakımından karar hatalı görülmesine karşın aynı hakka dayalı taleplerin deniz alacağı teşkil etmemesi gerektiği görüşü temelinde olması gereken hukuk bakımından yerinde bulunmaktadır: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 110.

⁴⁵⁶ **Atamer**, İcra, s. 252; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 150.

⁴⁵⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 150.

gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerindeki aynı nitelikli aynı yükümlülüklerden doğan istemler deniz alacağı olarak kabul edilmiştir⁴⁵⁸.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde bendin 1993 MS ile uyumu konusunda tartışmalar yaşanmıştır. 1952 Haciz Sözleşmesi'nden ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nden ayrı olarak gemi üzerinde rehin, ipotek veya benzeri aynı yükümlülük sahibi kişiler, 1993 MS'nin 11. ve 12. maddesi uyarınca gemiyi ihtiyaten haczettirmeye ve cebren satışına yetkili kılınmıştır. Ancak söz konusu yetkinin kullanılabilmesi için aynı yükümlülüğün sicile tescil edilebilir (*registrable*) nitelikte olması gerekmektedir. CMI'nın hazırladığı taslak metinde yalnızca gemi rehni ve gemi ipoteğine ilişkin istemler bent kapsamına alınmıştı. Gelen öneriler üzerine 1993 MS ile uyum gözetilmek suretiyle gemi rehni ve ipoteği dışında kalan aynı niteliğe sahip aynı yükümlülükler de madde kapsamına dâhil edilmiştir. Bu eklemenin yanı sıra 1993 MS'de yer alan tescil edilebilir olma kriterinin de aranması gerektiği öne sürülmüş ve 1997 taslak metninde bu doğrultuda düzenlemeler yapılarak gemi rehni ve gemi ipoteği için sicile tescil edilme (*registered*); benzer nitelikteki yükümlülüklerin ise tescil edilebilir olma (*registrable*) şartları getirilmiştir⁴⁵⁹.

Madde metnine ilişkin tartışmalar 1999 yılında yapılan konferansın ilk oturumunda da devam etmiş; tartışmaların odağında tescil edilmiş/edilebilir olma şartları yer almıştır. Bu doğrultuda 1993 MS ile 1999 Haciz Sözleşmesi'nin amaçsal farklılıkları da göz önünde bulundurularak bentte yer alan tescil edilme (*registered*) ve tescil edilebilir olma (*registrable*) kavramlarının kaldırılması yönünde görüş belirtilmiştir. Gerekçe olarak ise millî hukuklar arasındaki farklılıklardan kaynaklanabilecek sorunlar, tescil edilebilir olma kavramının belirsizliği ve bent kapsamının bu şekilde sınırlanmaması gerekliliği gösterilmiştir. Kanada temsilcisinin öne sürdüğü söz konusu görüş, bir temsilci hariç olmak üzere kabul edilmiş ve bent 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki son halini almıştır⁴⁶⁰. Söz konusu değişikliklerde özellikle bent kapsamının genişletilmesi amaçlanmış; zaman bakımından rehinlerin ve ipoteklerin tescil edilmemiş olsa dahi deniz alacağı teşkil edeceği öngörülmüştür. Tescil edilebilir olma (*registrable*) kavramı da 'rehin ve ipotekle aynı nitelikte olma' şartı karşısında gereksiz bulunarak madde metninden çıkarılmıştır⁴⁶¹.

⁴⁵⁸ TTK'nın 1353/2. maddesinde yer alan istisna hükmü uyarınca İİK'nın 257. maddesindeki genel kuralın aksine rehinle teminat altına alınmış deniz alacakları bakımından geminin ihtiyati haczi yolu açılmıştır.

⁴⁵⁹ Taslak metin ve hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 219-222. 1993 MS'nin hazırlık süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Berlingieri**, Conventions 2, s. 162 vd.; **Süzel**, Gemi Alacağı, s. 99 vd.; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 154-155.

⁴⁶⁰ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 221.

⁴⁶¹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 68.

TTK'da gemi üzerinde kurulacak ayni haklar; mülkiyet hakkı (TTK md. 998-1011), gemi rehni (TTK md. 1012-1058) ve intifa hakkı (TTK md. 1059-1060) olmak üzere üç ana başlık altında toplanmıştır. Deniz alacağının doğumu bakımından değerlendirilecek olursa mülkiyete ilişkin uyuşmazlıklar t bendi kapsamında ele alınmaktadır. Mülkiyet dışında kalan ayni haklara ilişkin deniz alacağının doğumu için alacağın gemi rehni veya gemi ipoteğiyle güvence altına alınması gerekmektedir. Bunun dışında kalan ayni haklar bakımından ise rehinle veya ipotekle 'aynı' nitelikte olma şartının varlığı aranmaktadır. Bununla birlikte bent kapsamındaki bir ayni hakla temin edilen asıl alacağın deniz alacağı niteliğinde olması şart değildir⁴⁶². Bu doğrultuda gemi malikinin, herhangi bir nedenle gemisini güvence göstererek üzerinde üçüncü kişi lehine hak tesis etmesi yeterli görülmektedir.

Türk Hukukunda gemi üzerindeki ayni haklardan hangilerinin deniz alacağı teşkil edeceği 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan rehin (*mortgage*) veya ipotek (*hypothèque*) kavramlarının özelliklerinin tespit edilmesi suretiyle belirlenmektedir⁴⁶³. Bu tespit ise 1999 Haciz Sözleşmesi'ne kaynaklık eden ve gemiler üzerindeki ayni haklar konusunda yeknesak bir düzen sağlama yolunda kabul edilen 1926, 1967 ve 1993 MS hükümlerinin yorumlanması suretiyle yerine getirilmektedir⁴⁶⁴. Sözleşmelerde kabul edilen rehin ve ipotek haklarının ortak özellikleri doktrinde bir alacağın güvencesi olması, gemi üzerinde kurulması, zilyetliğin devrini gerektirmemesi⁴⁶⁵, sicile tescil ettirilebilmesi, geminin icra marifetiyle satılmasına olanak tanınması ve elde edilen bedelden öncelikli tahsil hakkı sağlaması şeklinde sıralanmaktadır⁴⁶⁶. Türk Hukukunda düzenleme altına alınan ayni haklar da bu özellikleri sağlaması halinde deniz alacağı teşkil etmekte ve sahibine gemiyi ihtiyaten haczettirme yetkisi vermektedir. İlerleyen kısımlarda TTK'da yer alan rehinlerle diğer rehinlerin bu şartları sağlayıp sağlamadığı değerlendirilecektir⁴⁶⁷.

⁴⁶² **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 68; **Atamer**, İcra, s. 256; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 156-158.

⁴⁶³ *Mortgage* kavramı İngiliz, ipotek (*hypothèque*) kavramı ise Fransız Hukuku kaynaklıdır. Sözleşmelerde her iki kavrama da yer verilmesinin sebebinin İngiliz ve Fransız temsilciler arasındaki uyuşmazlıklardan kaynaklandığı ifade edilmektedir: **Atamer**, İcra, s. 256; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 156. İngiliz Hukukunda *mortgage*'a ilişkin açıklamalar ve gemiler üzerindeki *mortgage* türlerine ilişkin bkz. **Hill**, s. 25 vd.; **Meeson/Kimbell**, s. 349 vd.; Akçura Karaman, Tuba, **Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2019, s. 23 vd.

⁴⁶⁴ 1993 MS temelinde gemi alacaklarının ve rehinlerin yeknesaklaştırılması çalışmaları hakkında bkz. **Berlingieri**, Francesco, "The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 an Analysis of It's Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Preparatoires", **CMI Yearbook**, 1996, (**Berlingieri**, *Rehin* 1993), s. 225 vd.

⁴⁶⁵ Zilyetliği kendisinde bulunan gemi onarımını ya da yapımını üstlenen alacaklıların haczin sağlayacağı korumaya ihtiyacı olmamakla birlikte gemi üzerinde rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip hükümleri uyarınca satışı isteyebilir: **Berlingieri**, *Rehin* 1993, s. 255.

⁴⁶⁶ **Atamer**, İcra, s. 256; **Atamer**, Deniz T. 4 s. 157. Benzer yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 443.

⁴⁶⁷ *Rehinli deniz alacaklarına yönelik* bkz. **Türkel**, s. 98 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 152 vd.

(a) Gemi Rehni

TTK'nın 1012-1058. maddelerinde gemi rehni üst başlığı altında birtakım aynı haklara yer verilmektedir. Bu haklar sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde iştirak payı rehni; sicile kayıtlı olan gemiler üzerinde ise tersane sahibinin ipotek hakkı, gemi payı rehni, gemi ipoteği ve yapı halindeki gemiler üzerindeki ipotek olarak sınıflandırılmaktadır⁴⁶⁸.

Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde iştirak payı rehni, TTK'nın 1012. maddesi uyarınca TMK'nın 954. maddesi vd.'nda düzenlenen alacaklar ve diğer haklar üzerindeki rehin hükümlerine tâbi kılınmıştır. İştirak payı rehninin sicile tescil imkânı da bulunmamakta ve sahibine gemiyi icra marifetiyle satılmasına olanak tanımamakta; bu sebeplerden ötürü v bendi kapsamında yer almamaktadır.

Tersane sahibinin kanunî ipoteği ise TTK'nın 1013. maddesinde düzenlenmekte; ayrıca TMK'nın 895-897. maddeleri arasındaki hükümlere tâbi kılınmaktadır. Söz konusu madde uyarınca tersane sahibi yapım ve onarım alacakları için gemi üzerinde ipoteğin tescilini istemeye yetkili kılınmıştır. Tersane sahibinin gemiyi icra marifetiyle satırma ve bedelinden öncelikli tahsil hakkı da bulunmaktadır⁴⁶⁹. Dolayısıyla söz konusu kanunî ipotek hakkı v bendi kapsamındadır.

TTK'nın 1014. maddesinde gemi rehninin özel bir türü olarak düzenlenen gemi ipoteği ise bir alacağı teminat altına almak için gemi üzerinde kurulan, sicile tescil edilebilen, zilyetliğin devrini gerektirmeyen ve geminin icra marifetiyle satılarak alacaklıya bedelinden öncelikli tahsil hakkı veren sözleşmeye dayalı bir rehin hakkıdır⁴⁷⁰. Söz konusu özellikleri sebebiyle gemi ipoteği de v bendi kapsamında değerlendirilmekte ve sahibine gemiyi ihtiyaten haczettirme yetkisini bahşetmektedir⁴⁷¹. Maddenin üçüncü fıkrasında düzenlenen gemi payı rehni için de aynı değerlendirmeler geçerlidir.

⁴⁶⁸ Deniz alacağı dışındaki alacaklara gemi üzerinde gemi rehni bahşetmek suretiyle deniz alacağı vasfı kazandırılabilirliğine yönelik bkz. **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 11; **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 270 vd.

⁴⁶⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Demir**, Deniz, s. 205 vd.; **Yakşı**, Gülşah, **Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 6 vd.

⁴⁷⁰ **Demir**, Deniz, s. 176. Gemi ipoteğinin niteliğine ilişkin bkz. **Kalpsüz**, Rehin, s. 54 vd.; **Tekil**, Deniz, s. 124 vd.; **Demir**, Deniz, s. 176 vd.; **Atamer**, Gemi ve Uçak, s. 161 vd.; **Algantürk**, Didem, "Türk Hukukunda ve İngiliz Hukukunda Gemi İpoteğinin Tesisine İlişkin Özellikler", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 73, S. 7-8-9, 1999, s. 659 vd. Ayrıca bkz. **Türkel**, s. 98.

⁴⁷¹ TTK'nın 1030/2. maddesinin a bendi uyarınca gemi ipoteğinin sağladığı teminatın tehlikeye düşmesi durumunda alacaklının ihtiyati haciz hakkına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, İcra, s. 259; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 159-160. Tersane sahibinin sahip olduğu ihtiyati haciz hakkı hakkında bkz. **Yakşı**, s. 159. Alacaklının diğer haklarına yönelik bkz. **Akıncı**, Sami, **Türk Hukukunda Gemi İpoteği**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1958, s. 120 vd.; **Kalpsüz**, Turgut, **Gemi Rehni**, Turhan Kitabevi, Genişletilmiş 5. Baskı, Ankara, 2004, (**Kalpsüz**, Rehin), s. 136 vd.; **Atamer**, Gemi ve Uçak, s. 267 vd. TTK'dan önceki dönemde gemi ipoteği sahibi alacaklının ihtiyati haciz talep edememe sorununa ilişkin bkz. **Seven**, Vural, "Alacağı Gemi İpoteği ile Teminat Altına Alınmış Olan Alacaklının İhtiyati Haciz Talep Edememesi Sorunu", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 1, 2005, s. 213 vd.

Yapı halindeki gemiler üzerindeki ipotek hükümleri TTK'nın 1058. maddesi uyarınca gemi ipoteği hükümlerine tâbi tutulduğundan v bendi kapsamı içinde olduğu ifade edilebilir⁴⁷².

(b) İntifa Hakkı

Sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulan intifa hakkı, aksi kararlaştırılmadıkça sahibine gemiden tam yararlanma yetkisi vermektedir. TTK'nın 1060/1. maddesi uyarınca gemi üzerindeki intifa hakkı TMK'nın 794 vd. maddelerinde düzenlenen taşınmazlar üzerindeki intifa hakkı hükümlerine tâbi kılınmıştır⁴⁷³. Söz konusu hak sicile tescil edilebilir nitelikte olsa da geminin zilyetliğinin devrini gerektirmektedir. Bunun yanı sıra hak sahibinin gemiyi icra marifetiyle sattırma yetkisi bulunmadığından v bendi kapsamında değerlendirilmemektedir⁴⁷⁴.

Bunlara ek olarak alacaklı lehine gemi üzerinde rehin ya da ipotek kurulması yerine mülkiyetin borçlu malik tarafından sicile tescil edilmek suretiyle alacaklıya devredilmesi durumunda inançlı temliğin söz konusu olacağı ifade edilmektedir. Doktrinde bu gibi bir durumda alacaklının ihtiyaç duyduğu himayenin sağlanması gerektiği, ancak uyuşmazlığın gemi ipoteği veya rehniyle ilgili olmayıp mülkiyetine ilişkin olduğu; dolayısıyla t bendi kapsamında değerlendirileceği belirtilmektedir⁴⁷⁵. Geminin zilyetliğinin borçlu malikte kaldığı bu gibi bir durumda, borcun ifasında temerrüde düşülmesi halinde sicile kayıtlı malikin ihtiyati haciz korumasından faydalanması gerekmektedir.

(c) Diğer Rehinler

TTK'nın 1014/2. maddesi uyarınca Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Yapı Sicili'ne⁴⁷⁶ kayıtlı gemiler üzerinde yalnızca gemi ipoteği kurulabilmektedir. Dolayısıyla bu gemiler üzerinde TMK'nın 939 vd. maddelerinde yer alan teslime bağlı taşınır rehni ve TMK'nın 950 vd. maddelerinde yer alan hapis hakkı hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır. Kaldı ki söz konusu rehinlerin sicile tescili mümkün değildir ve rehne zilyet

⁴⁷² Yapı ipoteği olarak da adlandırılan rehin hakkı konusunda bkz. **Demir**, Deniz, s. 203 vd.

⁴⁷³ Taşınmazlar üzerindeki intifa hakkı için bkz. Özen, Burak, **Türk Medeni Hukukunda Eşya Üzerinde İntifa Hakkı**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 41 vd. Ayrıca bkz. **Tekil**, Deniz, s. 139.

⁴⁷⁴ Sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı konusunda ayrıca bkz. **Demir**, Deniz, s. 222 vd.

⁴⁷⁵ **Atamer**, İcra, s. 257; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 158. Bununla birlikte yazar, inançlı temlikle İngiliz Hukukundaki *mortgage* kavramının benzerliğine dikkat çekmekte; 1999 Haciz Sözleşmesi'nin v bendi dikkate alındığında inançlı temlik uyuşmazlıklarının v bendi kapsamında değerlendirilebileceğini de vurgulamaktadır.

⁴⁷⁶ Söz konusu siciller hakkında bkz. **Demir**, Deniz, s. 101 vd.; **Atamer**, Bağlama, s. 303 vd. Türk Uluslararası Gemi Sicili hakkında bkz. Ülgener, Fehmi M., "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile İlgili Bir Değerlendirme", **Deniz Ticareti Dergisi**, Yıl 17, S. 5, 2000; **Tekil**, Deniz, s. 112 vd.

olma şartı aranmaktadır⁴⁷⁷. Dolayısıyla zilyetliği elinde bulunduranların ihtiyati hacizde hukukî menfaatleri bulunmadığından söz konusu rehinler v bendi kapsamı dışında kalmaktadır⁴⁷⁸.

Bahsedilen sicillerden herhangi birine kayıtlı olmamakla birlikte Bağlama Kütüğü'ne kaydedilen gemilerin durumu için Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin 10. maddesinin, TMK'nın 940/2. maddesiyle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. TMK'nın 940/2. maddesi zilyetliğin devri kuralına bir istisna getirilmiştir. Madde uyarınca sicile tescili zorunlu olan taşınır mallar üzerinde zilyetlik devredilmeden ve sicile tescil edilmek suretiyle taşınır rehni kurulabilmektedir. Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin⁴⁷⁹ 10. maddesi uyarınca ise bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler üzerinde sicile tescil yoluyla rehin kurulabilmektedir⁴⁸⁰. Dolayısıyla sicile tescil edilebilir nitelikte olan ve zilyetliğin devrini gerektirmeyen Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler üzerinde rehin kurulması, diğer şartların da sağlanması koşuluyla v bendi kapsamında değerlendirilebilmektedir.

Bunlar dışında deniz ödücü alacaklısının rehin hakkı TTK'nın yürürlüğe girmesiyle; ticari işletme rehni ise 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'nun⁴⁸¹ yürürlüğe girmesiyle birlikte yürürlükten kaldırılmıştır. Ticari işlemlerde taşınır rehni ise kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliğin 2/2. maddesi uyarınca gemi ipoteğinin konusu olan gemilerle Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemileri kapsam dışında bırakmıştır. Dolayısıyla ticari işlemlerde taşınır rehni hükümlerinin sicile ya da bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler üzerinde kurulması mümkün değildir.

d. Muaccel-Müccel Deniz Alacakları

Deniz alacağı niteliği barındıran bir alacağın ihtiyati haciz hakkı vermesi için İİK'nın 257/1. maddesine uygun bir biçimde kural olarak muaccel olması gerektiği ifade edilmektedir⁴⁸². Bu doğrultuda deniz alacağının doğması geminin ihtiyati haczi için tek başına yeterli görülmemektedir. Müccel deniz alacağının ihtiyati haciz hakkı vermesi ise ancak belli şartların varlığı halinde mümkündür.

⁴⁷⁷ Gemi malikinin istihkak ve zilyetlik iddialarına ilişkin istemler somut olayın özelliklerine göre t bendi kapsamında değerlendirilebilir.

⁴⁷⁸ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 158; **Türkel**, s. 99; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 155. Genel ihtiyati haciz uygulaması bakımından görüşler için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 155, dpn. 630.

⁴⁷⁹ RG: 25.09.2014-29130.

⁴⁸⁰ **Atamer**, Deniz T. 2, s. 114.

⁴⁸¹ RG: 28.10.2016-29871.

⁴⁸² **Kara**, s. 376. Kanunun 257. maddesinde yer alan 'vade' kavramının muacceliyet olarak anlaşılması gerektiğine ilişkin bkz. **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s. 353. Benzer yönde bkz. **Uyar**, Koşul, s. 2593. Muacceliyet ve vade kavramları arasındaki farklılıklar hakkında bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 132 vd.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde borcun vadesi ya da muacceliyetine ilişkin herhangi bir değerlendirmede bulunulmamıştır. Sözleşme'nin 1/1. maddesinde yer alan “*arising out of*” sözcüğü TTK'nın 1352/1. maddesine “doğan” şeklinde aktarılmakla birlikte doktrinde söz konusu kavramın deniz alacağı isteminin muaccel olduğu şeklinde anlaşılması gerektiği belirtilmektedir⁴⁸³. Ancak biz ihtiyati haciz hakkı vermesi bakımından alacağın muaccel olması gerektiğini kabul etmekle birlikte Sözleşmedeki ve TTK'daki kullanılış biçimine bakıldığında “*arising out of*” kavramının daha ziyade madde kapsamıyla ilgili ve alacağın kaynağını ifade etmek üzere kullanıldığı kanaatindeyiz⁴⁸⁴. Bu doğrultuda deniz alacağının muaccel olup olmaması gerektiği konusunda Sözleşmede herhangi bir hüküm mevcut olmasa da TTK'nın 1353/5. maddesinin hükmü muhalifinden hareketle ihtiyati haciz istenebilmesi için deniz alacağının kural olarak muaccel olması gerektiği ifade edilebilir. Bununla birlikte deniz alacağının muaccel olması için protesto, ihbar veya ihtar gibi ek şartlar öngörülmesi halinde borcun muaccel olabilmesi için bu hususların da yerine getirilmesi gerektiği belirtilmektedir⁴⁸⁵.

Müccel deniz alacakları bakımından da 1999 Haciz Sözleşmesi'nde herhangi bir hüküm mevcut bulunmamaktadır. Müccel alacakların durumu hakkında bir düzenlemenin yapılması gerekliliğinin TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında gündeme geldiği ancak sürenin darlığından ötürü taslak metnin bu konuda ayrıntılı bir çalışma yapılmadan başbakanlığa sevk edildiği; Komisyon'da yapılan müzakerelerde İİK'nın 257/2. maddesinde yer alan hükmün deniz alacakları bakımından da uygulanmasının yerinde görüldüğü belirtilmiştir⁴⁸⁶. Bu doğrultuda TTK'nın 1353/5. maddesinde müccel deniz alacakları için ihtiyati haciz istenebilmesi, İİK'nın 257/2. maddesindeki şartlardan en az birinin gerçekleşmesine bağlı tutulmuştur.

Müccel deniz alacağı hakkında ihtiyati haciz istenebilmesi İİK'nın 257/2. maddesi uyarınca borçlunun yerleşim yerinin olmaması⁴⁸⁷ veya taahhütlerinden kurtulmak amacıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya çalışması ya da kendisinin kaçması, kaçmaya çalışması, kaçmaya hazırlanması veyahut alacaklıların haklarını ihlal eder nitelikte hileli işlemlerde

⁴⁸³ **Atamer**, İcra, s. 271; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 174.

⁴⁸⁴ Benzer yönde bkz. **Tsimplis**, s. 177-178.

⁴⁸⁵ **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 551; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 174; **Türkel**, s. 276; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 162.

⁴⁸⁶ **Atamer**, İcra, s. 271; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 175.

⁴⁸⁷ Türk Hukukunda yer alan yerleşim yeri bulunma zorunluluğu ve yerleşim yerinin tekliği ilkeleri karşısında söz konusu hüküm ‘yerleşim yerinin belli olmamasından’ ziyade ‘oturma yerinin olmaması’ şeklinde yorumlanmaktadır: **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 354; **Özekes**, s. 147 vd. Aksi yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 176.

bulunması sebeplerinden en az birinin gerçekleşmesine bağlıdır⁴⁸⁸. Bunun dışında borçlunun malvarlığında meydana gelen irade dışı değişiklikler ya da özel bir amaç gütmekten yaptığı yer değişikliğinin ihtiyati haciz sebebi oluşturmayaacağı ifade edilmektedir⁴⁸⁹.

Borçlar hukuku anlamında alacak çeşitleri için durum bahsedildiği gibi olup gemi üzerindeki mülkiyet, rehin ya da zilyetliğe ilişkin aynı hakka dayalı deniz alacakları bakımından da benzer bir biçimde alacağın talep edilebilir olması gerekli ve yeterlidir⁴⁹⁰. Buna karşın gemi üzerindeki aynı hak, hakkın özün oluşturan para borcunun vadesine bağlanırsa, alacaklının ihtiyati haciz talebinde bulunabilmesi için borcun vadesini beklemelidir. Ayrıca TTK'nın 1030/2. maddesinde bir istisna hükmü yer almaktadır. Madde uyarınca malik, gemiyi işletme tarzının bir sonucu olarak gemi ya da tesisatı üzerinde gemi ipoteğinin sağladığı teminatı tehlikeye düşürecek davranışlarda bulunursa ya da üçüncü kişilerin bu gibi müdahaleleri karşısında gerekli önlemleri almazsa; ipotek alacaklısının istemi üzerinde mahkeme, alacağın talep edilebilirliğini göz önünde bulundurmaksızın ihtiyati hacze karar verebilmektedir⁴⁹¹.

C. Teminat

a. Genel Düzenleme

1999 Haciz Sözleşmesi'nin “*İhtiyaten Haczedilen Gemi Maliklerinin ve Kiracılarının Korunması*” başlıklı 6. maddesinde ihtiyati haczin istendiği devlet mahkemesinin alacaklıyı, ihtiyati haczin bir koşulu olarak veya önceden uygulanan bir ihtiyati haczin devam edebilmesi için teminat yatırmakla yükümlü kılabilceği hüküm altına alınmıştır. Ayrıca mahkeme, teminatın miktarını ve türünü belirleme konusunda da yetkili kılınmıştır. Dolayısıyla Türk Hukuku bakımından ihtiyati haciz için başvuru Türk mahkemesine; teminat yatırılmasına gerek olup olmadığını, teminatın türünü ve miktarını belirleme konusunda takdir yetkisi tanınmıştır. Alacaklı tarafından yatırılacak teminatın karşılığını ise borçlunun ihtiyati haczin haksız veya sebepsiz olması ya da teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olması

⁴⁸⁸ Maddede açık bir şekilde belirtilmiş olmamakla birlikte ikinci fıkradaki iki bentte yer alan şartlardan birinin gerçekleşmesi müeccel alacak hakkında ihtiyati haciz istenebilmesi bakımından yeterli görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 147 vd.

⁴⁸⁹ **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s. 354.

⁴⁹⁰ Çalışmamızda ‘talep edilebilir olma’ kavramı, borçlar hukukuna dayalı deniz alacağı çeşitleriyle diğer deniz alacağı çeşitleri arasındaki farka dikkat çekmek amacıyla kullanılmıştır.

⁴⁹¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 176; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 552; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 166. Burada gemi üzerindeki aynı hakkın konusunu oluşturan borç ilişkisinin deniz alacağı niteliğinde olup olmaması herhangi bir önem arz etmemektedir.

sebeplerinden birine dayanan ve bu sebeplerden herhangi birinden kaynaklanan her türlü zararı oluşturmaktadır⁴⁹².

Türk Hukuku bakımından ihtiyati hacizde alacaklının teminat yükümlülüğü 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6. maddesinin yanı sıra İİK'nın 259. maddesinde ve TTK'nın 1363. maddesinde de düzenlenmiş durumdadır. Konuya açıklık getirmesi bakımından söz konusu üç hüküm bir arada değerlendirilmelidir⁴⁹³.

Gemilerin ihtiyati haczi kapsamında ilk olarak İİK'nın 259. maddesinde yer alan genel kuralın, sonradan kabul edilen özel hüküm niteliğindeki 1363. maddeyle birlikte yeni bir düzenlemeye kavuştuğu ifade edilebilir. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi söz konusu olduğunda İİK'nın 259. maddesindeki genel kural değil, sonradan kabul edilen özel hüküm niteliğindeki 1363. madde uygulama alanı bulacaktır.

İkinci olarak Sözleşme'nin 6. maddesiyle TTK'nın 1363. maddesi arasındaki ilişkinin ele alınması gerekmektedir. Keza Sözleşme'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Sözleşme hükümleri de kanun niteliğine kavuşmuştur. TTK'nın 1363. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat yatırması zorunludur⁴⁹⁴. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6. maddesi ise bahsedildiği üzere mahkemeye teminat konusunda takdir yetkisi bahşetmiştir⁴⁹⁵. Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları sırasında teminat konusunda maddî hükümler ihdas etmekten özellikle kaçınılmış; söz konusu düzenlemenin ihtiyati haciz için başvuru mahkemenin takdirine bırakılması amaçlanmıştır⁴⁹⁶.

Teminatın miktarının Sözleşme uyarınca mahkemenin takdirine bırakıldığına yönelik bizim de katıldığımız görüşün dışında doktrindeki diğer bir görüş ise teminat konusunun ihtiyati haciz başvurusunda bulunulan ülkenin hukukuna bırakıldığı kanısındadır⁴⁹⁷. Bu görüşlerin ortaya çıkardığı problemi kısaca özetlemek gerekirse; teminat miktarı mahkemenin hukukuna bırakıldığında Türk hâkimi, Sözleşmede yapılan atıf gereği TTK'da düzenlenen

⁴⁹² Söz konusu takdir hakkının çeşitli devletlerde uygulanış biçimleri ve teminatın kapsamına ilişkin bkz. **Rares**, s. 95 vd.

⁴⁹³ İhtiyati hacizde alacaklının teminat gösterme zorunluluğunun gerekçeleri hakkında bkz. Özçelik, Volkan, "İhtiyatî Haciz Talebinde Bulunan Alacaklının Teminat Gösterme Zorunluluğu", **Uyuşmazlık Mahkemesi**, Yıl 6, S. 12, 2018, s. 565 vd.

⁴⁹⁴ Özel çekme hakkının Türk lirası karşısındaki değerine her gün Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın internet sitesinden ulaşılabilir. Şu an itibarıyla bir özel çekme hakkı, 20,4385 Türk Lirası'na eşdeğerdir. <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+page+site+area/bugun>, (Erişim tarihi: 18.03.2022). Teminatın maktu olarak belirlenmiş olması yerinde görülmeyle birlikte alacağı 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarından az olan alacaklılar bakımından ihtiyati haczi külfet haline getirdiği öne sürülmektedir: **Kuru**, Görüşler, s. 395. Maktu teminat miktarının alacaklının ödeme gücü temelinde değil, ihtiyati haczin haksız çıkması durumunda ortaya çıkan zararların temelinde tartışılması gerektiğine yönelik bkz. **Türkel**, s. 294-295.

⁴⁹⁵ Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 345.

⁴⁹⁶ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 122; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 345.

⁴⁹⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 225 vd.; **Türkel**, s. 297.

teminat miktarıyla bağılı olmaktadır. Buna karşın teminat konusunda doğrudan mahkemeye takdir yetkisi verildiği takdirde Türk hâkimi TTK'da yer alan maktu teminat miktarıyla bağılı olmadan miktarı serbest bir biçimde tayin edebilmektedir. Bu yönüyle 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6./1. maddesiyle TTK arasında bir uyumsuzluk bulunmaktadır⁴⁹⁸. Keza hâkimin dosyayı incelemeyen teminat miktarını takdir edebilmesi mümkün değildir. TTK'da ise teminat, ihtiyati haczin bir şartı olarak öngörüldüğünden bu haliyle taleple birlikte teminatın da yatırılması gerekmektedir. Bu durumda teminat hâkimin takdir yetkisini kullanmadan önce hâlihazırda yatırılmış durumdadır.

Kanımızca lafzen değerlendirilmediğinde her ne kadar hâkimin TTK'daki düzenlemeye rağmen 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6. maddesi uyarınca takdir yetkisi mevcutsa da⁴⁹⁹ ihtiyati haciz taleplerinde TTK'da yer alan maktu teminat şartı aranmalıdır. Aksi halde teminat şartı aranmadan çok küçük alacaklar için dahi ihtiyati haciz istenebilmesi Türk mahkemelerinin iş yükünü ağırlaştırabilecektir. Bunun yanı sıra gemilerin ihtiyati haczi yargılamasında mahkemenin, borçlunun muhtemel zararlarını önceden tahmin etmesi oldukça zordur⁵⁰⁰. Ayrıca TTK'da yer alan teminat şartı, gemi üzerindeki tüm ilgililerin hakları da düşünüldüğünde borçlu haricinde birçok kişinin menfaatine hizmet etmektedir⁵⁰¹. Kaldı ki maktu teminatın yatırılmasının ardından alacaklı, isterse teminat miktarının azaltılmasına ilişkin mahkemeden talepte bulunabilmektedir. Dolayısıyla TTK'da aranan maktu teminat şartı, borçlu ve üçüncü kişilerin zararları bakımından oldukça büyük bir güvence teşkil etmektedir⁵⁰².

b. Teminatın Yatırılma Zamanı

TTK'nın 1363/1. maddesinde ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat vermesine hükmedilmiş; ancak teminatın ne zaman yatırılacağı konusunda açık bir düzenleme getirilmemiştir. Madde gerekçesinde ise teminat verilmeden mahkemenin ihtiyati haciz başvurusunu inceleyemeyeceği belirtilmiştir.

⁴⁹⁸ Benzer yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 345.

⁴⁹⁹ Aynı yönde bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 166; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 346.

⁵⁰⁰ Aynı yönde bkz. **Türkel**, s. 292.

⁵⁰¹ Teminat konusunda TTK hükmünün varlığına rağmen mahkemenin TTK'nın 4. maddesi temelinde takdir yetkisinin bulunduğu yönüne yönelik görüş için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 346. Buna karşın yazar, geminin yüküyle birlikte haczedilmesinin borçlunun ticari faaliyetine ağır bir müdahale olduğunu kabul etmekte; teminatın aranmadan ihtiyati hacze karar verilmesinin ancak ilam veya ilam niteliğinde bir belgeye dayanılması gibi çok sınırlı hallerde mevcut olacağının da altını çizmektedir. Hatta yazar, borçlunun ihtiyati haciz talebinde tam ispatı sağladığı hallerde dahi TTK'nın 4. maddesinin, teminatsız ihtiyati hacze engel olacağı görüşündedir: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 346, dpn. 608. Bununla birlikte yazar, maktu teminatın borçlunun korunması bakımından önemini de kabul etmekle birlikte teminat miktarının geminin tonajına göre Özel Çekme Hakkı tutarında belirlenebileceği önerisinde bulunmaktadır: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 350.

⁵⁰² Her ne kadar teminat miktarının, alacaklının ve borçlunun sübjektif durumuna göre belirlenmesi gerektiği belirtilse de, TTK'daki maktu teminatın pratik bir çözüm olduğu kabul edilmektedir: **Türkel**, s. 307.

Dolayısıyla her ne kadar madde hükmünde yer almasa da TTK gerekçesi doğrultusunda alacaklının teminatı yatırmaması durumunda ihtiyati haciz talebinin incelenemeyeceği sonucuna ulaşılmaktadır⁵⁰³.

TTK'nın hazırlık çalışmalarında Komisyon, teminatın ihtiyati haciz başvurusuyla birlikte yatırılmasının gerekçesine yönelik açıklamalarda bulunmuştur. Komisyon'a göre teminatın ihtiyati haciz başvurusunun bir koşulu olarak öngörülmesi alacaklının ve avukatının ciddiyetinin bir göstergesi olduğu vurgulanmıştır. İhtiyati hacizde mahkemenin kanaat getirme derecesi yumuşatılmış olmasına karşın alacaklının talebinde haksız çıkma riskinin bilincinde olması; alacaklı olduğuna güvenmeyenlerin ise mahkemeleri gereksiz yere meşgul etmemesi ve ticari hayatın akışını bozmaması gerektiği belirtilmiştir. Bunun yanı sıra Karşılaştırmalı Hukuk bakımından birçok devlette benzer düzenlemelerin bulunduğu; teminatın başvuruyla birlikte yatırılmasının menfaat dengesine de uygun düştüğü ifade edilmiştir⁵⁰⁴.

TTK'daki hukukî duruma rağmen doktrinde İİK'daki genel ihtiyati haciz uygulamasından ayrılmaya gerek olmadığı savunulmaktadır. Buna göre teminatın başvuru sırasında yatırılması şart değildir. Ancak alacaklının mahkemece kabul edilen ihtiyati haciz kararını alabilmesi için mahkemenin belirlediği miktarda teminatı mahkeme veznesine yatırması ya da kaleme teslim etmesi gerekmektedir. Ayrıca bir önceki paragrafta belirtilen alacaklının ciddiyetinin denetiminin; teminat miktarının arttırılmasıyla değil, harç teorisi bağlamında harç miktarlarının yüksek tutulmasıyla sağlanabileceği öne sürülmektedir⁵⁰⁵.

Kanımızca teminatın yatırılacağı aşamanın değerlendirilmesinde 1363. maddenin düzenleniş biçimi ve İİK karşısındaki durumu ön planda tutulmalıdır. Keza daha önce değindiğimiz üzere, teminat konusunda TTK'nın 1363. maddesi, İİK'nın 259. maddesi karşısında sonradan kabul edilen özel hüküm niteliğindedir. İİK uygulamasında ihtiyati haciz kararı veren mahkeme, teminat türüne ve miktarına da hükmetmekte, teminat şartının yerine getirilmesiyle birlikte alacaklı kararı mahkemeden alabilmektedir. Hâlbuki TTK uyarınca belirlenen teminat miktarı İİK'dakinin aksine maktu olup 1363. maddenin ilk fıkrasındaki “...ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının...” tabiri ve madde gerekçesi göz önünde bulundurulduğunda kural olarak alacaklının, teminatı ihtiyati haciz başvurusuyla

⁵⁰³ 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminat, ihtiyati haciz başvurusu tarihinde Merkez Bankası tarafından Resmî Gazete’de ilan edilen değer karşılığı üzerinden Türk Lira’sına çevrilecektir. Alacaklı bu miktarı nakden veya teminat mektubu ibraz etmek suretiyle mahkeme veznesine yatırabilecek/ibraz edebilecek ya da mahkemenin uygun göreceği başka şekillerde de yerine getirebilecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz. 1363. madde gerekçesi.

⁵⁰⁴ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 228.

⁵⁰⁵ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 563-564. Harç teorisi bakımından benzer yönde bkz. **Türkel**, s. 307.

birlikte yatırması gerektiği, aksi takdirde talebinin mahkeme tarafından incelenmeyeceği anlaşılmaktadır.⁵⁰⁶ Keza İİK uygulamasının bu şekilde gelişmesinin temelinde teminatın nisbî nitelikte olması yatmaktadır. Buna karşın TTK'nın aradığı 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki maktu teminatın kural olarak başvuruyla birlikte aranmasında kanımızca herhangi bir sakınca bulunmamaktadır⁵⁰⁷. Keza gemiye el konulmasından kaynaklanabilecek yüksek miktartlı zararlar düşünüldüğünde söz konusu durum borçlunun korunması bakımından da büyük bir öneme sahiptir⁵⁰⁸.

Uygulamada mahkemelerin TTK'nın gerekçesine de uygun bir biçimde başvurunun ardından ara karar oluşturdıkları, ara kararda yatırılacak teminat miktarını gösterdikleri ve mahkemece belirlenen sürede teminat yatırılmamışsa talebin reddine karar verdikleri belirtilmektedir⁵⁰⁹.

c. Teminat Miktarında Sonradan Meydana Gelebilecek Değişiklikler

TTK'nın 1363/2. maddesinde karşı tarafın, her aşamada mahkemeden teminat miktarının artırılmasını isteyebileceği düzenlenmiştir. Maddede geçen 'karşı taraf' kavramından hareketle borçlunun yanı sıra ihtiyati haciz kararından etkilenen üçüncü kişilerin de teminatın miktarının artırılmasını isteyebileceği ifade edilmektedir⁵¹⁰. Teminatın miktarının artırılmasında ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz sebebiyle yoksun kalan kazançlar dikkate alınmaktadır⁵¹¹. Teminatın artırılmasına karar veren mahkeme, ek teminatın hangi sürede yatırılması gerektiğini de belirlemeye yetkilidir. Ek teminatın süresinde yatırılmaması halinde ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkmaktadır⁵¹².

İhtiyati haciz yargılamasında mahkeme İİK'nın 258/2. maddesi uyarınca tarafları dinleyip dinlememek konusunda takdir yetkisine sahiptir. Borçlunun dinlenmediği bir durumda teminat miktarının arttırılması, ihtiyati haciz kararının verilmesinden sonraki bir aşamada gerçekleşmektedir⁵¹³. Bu tip bir durumda borçlu, teminatın arttırılmasına yönelik

⁵⁰⁶ Bu sebeptendir ki çalışmamızda alacaklı tarafından yatırılması gereken teminata ihtiyati haczin şartları arasında yer verilmiştir. İlk derece mahkemeleri bazı kararlarında teminatın başvuru şartı olduğuna, ihtiyati hacze başvurulmasına rağmen teminatın yatırılmaması sebebiyle talebin reddine karar vermiştir. Kararlar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1042-1043; s. 1069-1070; s. 1074-1075; s. 1079-1080.

⁵⁰⁷ Benzer yönde bkz. **Türkel**, s. 298; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 359.

⁵⁰⁸ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 350. Uygulamada da mahkemelerin teminatın başvuruyla birlikte yatırılmasını şart koştıkları; alacaklı tarafından yatırılan teminatın borçlunun korunmasının ilk aşamasını oluşturduğu ifade edilmektedir: **Türkel**, s. 298-299.

⁵⁰⁹ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 358.

⁵¹⁰ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 360. Benzer yönde bkz. **Türkel**, s. 299.

⁵¹¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 229; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 563; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 360.

⁵¹² **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 366.

⁵¹³ Bu aşamada ihtiyati haciz kararı uygulanmış ya da uygulanmamış da olabilir.

istemlerini TTK'nın 1358. maddesinin birinci ve ikinci fıkrası uyarınca yetkili mahkemeden talep edebilecektir. Buna karşın mahkemenin tarafları dinlemeye karar verdiği bir durumda borçlu, bu yöndeki talebini yargılamanın sürmekte olduğu mahkeme önünde dile getirebilme imkânına da sahiptir⁵¹⁴.

Borçlunun talebi yerinde görüldüğü takdirde mahkemece alacaklıya kesin süre verilerek ek teminatı yatırması istenmekte; ek teminatın belirtilen süre içerisinde yatırılmaması halinde ise ihtiyati haciz kararı kendiliğinden ortadan kalkmaktadır⁵¹⁵.

TTK'nın 1363/4. maddesinde alacaklının mahkemeden teminat miktarının azaltılmasını isteyebileceği düzenlenmiştir⁵¹⁶. Alacaklının teminatın türünün değiştirilmesi talebine ilişkin herhangi bir hüküm ise getirilmemiştir. Hâlbuki 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/5. maddesinde teminat veren kişinin teminat miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi ya da iptali için her zaman mahkemeye başvurabileceği hükmü yer almaktadır. Teminat türünün değiştirilmesinin TTK'da yer almamasının sebebi kanımızca TTK'da tek tip bir teminat türünün belirlenmesinden ve zorunlu tutulmasından kaynaklanmaktadır.

Buna karşın TTK'nın 1358/2. maddesinde ise tarafların, yatırdıkları teminat miktarlarının azaltılması veya arttırılması, teminatın türünün değiştirilmesi veya iptali konusunda mahkemeye başvurabilecekleri hükmü yer almaktadır. 1358. maddenin gerekçesinde ikinci fıkranın, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 4/6. maddesinden alındığı ifade edilmektedir. Ancak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin söz konusu hükmü geminin serbest bırakılması için yalnızca borçlu tarafından yatırılacak teminatın azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptaline ilişkin bir hüküm içermektedir. Söz konusu hükmün TTK'ya iktibası sırasında kanun koyucu maddeyi genişleterek 'tarafların' ibaresini kullanmayı tercih etmiştir. Bu yorumdan yola çıkılacak olursa menfaatinin ihlal edildiğini düşünen alacaklının da teminatın türünün değiştirilmesi konusunda mahkemeye başvurabileceği sonucuna varılmaktadır⁵¹⁷.

d. Muafiyet

TTK'nın 1363/3. maddesinde Kanunun 1320/1. maddesinin a bendinde yer alan gemi alacaklılarının teminat yatırma muafiyetine sahip olduğundan bahsedilmektedir. 1320. maddede yer alan gemi alacağı alacaklısı gemi adamlarıdır. Madde düzenlemesinde gemi

⁵¹⁴ Nitekim TTK'nın 1363/2. maddesinde geçen 'her aşamada' ifadesinin bu şekilde bir yoruma müsait olduğuna yönelik bkz. **Türkel**, s. 299; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 360.

⁵¹⁵ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 229; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 563; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 366.

⁵¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 364-365.

⁵¹⁷ Benzer bir sonuca TTK'nın 1363. maddesinin yorumuyla ulaşan görüş için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 365. Teminatın arttırılması veya azaltılması konusunda TTK'nın 1358/2. maddesindeki mahkemelerin yetkisine ilişkin ayrıca bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 229; **Türkel**, s. 305; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 366 vd.

adamlarının 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında yüksek miktardaki teminatı ödeme imkânının bulunmayabileceği haklı olarak göz önünde bulundurulmuştur. Keza gemi adamlarının alacakları TTK'nın 1352/1. maddesinin o bendi uyarınca da deniz alacağı sayılmaktadır. Dolayısıyla ihtiyati haciz talebinde bulunan ve istemi 1352/1. maddenin o bendine dayanan gemi adamlarının teminat yatırma mükellefiyeti bulunmamaktadır. Bunun dışında 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'nun⁵¹⁸ 140/5. maddesi uyarınca Kanunun kapsamına giren alacaklara ilişkin ihtiyati haciz başvurularında da teminat şartının aranmayacağı ifade edilmektedir⁵¹⁹.

e. Teminatın İadesi

Alacaklı tarafından yatırılan teminatın ne zaman kendisine iade edilebileceğine ilişkin ne TTK'da ne de İİK'da herhangi bir hüküm mevcuttur. Doktrinde teminatın yatırıldığı mahkemenin borçluya haksız ihtiyati haciz sebebiyle dava açması için süre vermesi, bu süre içerisinde dava açılmadığı takdirde teminatın alacaklıya iade edilmesi gerektiği öne sürülmektedir⁵²⁰.

Doktrinde ayrıca ihtiyati tedbirde teminatın iadesine ilişkin HMK'nın 392/2. maddesinin gemilerin ihtiyati haczinde de kıyasen uygulanabileceği belirtilmektedir⁵²¹. Söz konusu maddede asıl davaya ilişkin hükmün kesinleşmesinden veya ihtiyati tedbir kararının kalkmasından itibaren bir ay içinde tazminat davasının açılmaması üzerine teminatın iade edileceği hükmü yer almaktadır. Bu doğrultuda gemi üzerindeki ihtiyati haciz kararının kaldırılmasından ya da deniz alacağının esası hakkındaki davanın kesinleşmesinden itibaren bir ay içerisinde borçlu tarafından alacaklıya karşı haksız ihtiyati haciz sebebiyle dava açılmadığı takdirde teminatın iade edileceği belirtilmektedir⁵²².

Doktrinde ileri sürülen görüşlerin ortak noktası, borçluya haksız ihtiyati haciz sebebiyle dava açması için süre verilmesi ve bu süre sonunda dava açılmaması halinde teminatın alacaklıya iade edilmesi noktasında toplanmaktadır. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından öngörülen teminat miktarının yüksekliği de göz önünde bulundurulduğunda söz

⁵¹⁸ RG: 01.11.2005-25983 (Mükerrer).

⁵¹⁹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 230.

⁵²⁰ **Üstündağ**, s. 423; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 232. Mahkemenin haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davası için öngörülen zamanaşımı süresi boyunca teminatı saklamasının kabul edilemeyeceğine yönelik bkz. **Berkin**, İhtiyati Haciz, s. 78.

⁵²¹ **Türkel**, s. 306; Akın, Güler/Akın, Mustafa, "İhtiyati Haciz Nedeni ile Alınan Teminatın İadesi", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 90, S. 5, 2016, s. 60; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 370-371. Yılmaz, HMK'nın 392/2. maddesinin uygulanması görüşünü benimsemekle birlikte ihtiyati haciz kararının icrasından vazgeçilmesi durumunda maddeyle bağlı olmaksızın teminatın iadesine karar verilebileceğini belirtmektedir. HMK'daki şartların kıyas yoluyla uygulanmasına yönelik ayrıntılı inceleme için bkz. **Akın/Akın**, s. 52 vd.

⁵²² **Türkel**, s. 306.

konusu sürenin belirlenmesi noktasında yeknesak bir uygulamanın getirilmesi hukukî öngörülebilirlik bakımından oldukça önemlidir. Kanımızca bir önceki paragrafta belirttiğimiz görüş doğrultusunda HMK’da yer alan bir aylık süre, taraflar arasındaki menfaat dengesine uygun ve ihtiyati haciz bakımından da uygulanabilir niteliktedir. Buna rağmen söz konusu hukukî boşluğun giderilmesi noktasında yeni bir kanunî düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu kanısındayız⁵²³.

4. Görevli ve Yetkili İhtiyati Haciz Mahkemesi

A. Görevli Mahkeme

Gemilerin ihtiyati haczinde görevli mahkeme konusunda TTK’nın 1350 vd. maddelerinde herhangi bir özel hüküm yer almamasından dolayı genel hükümler uygulama alanı bulmaktadır. Bu doğrultuda TTK’nın 4/1. maddesinin a bendi uyarınca Kanunda düzenlenen hususlar, tarafların tacir olup olmadığına bakılmaksızın ticari dava olarak kabul edilmektedir. Kanunun 5/1. maddesine göre asliye ticaret mahkemeleri, dava olunan şeyin değerine ve tutarına bakılmaksızın tüm ticari davalar ve ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevli kılınmıştır. Her iki madde bir arada değerlendirildiğinde TTK’da düzenlenen gemilerin ihtiyati haczi konusunda asliye ticaret mahkemelerinin görevli olduğu anlaşılmaktadır⁵²⁴.

Bir yerde birden fazla asliye ticaret mahkemesi varsa TTK’nın 5/2. maddesi uyarınca asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu (HSYK) tarafından deniz ticaretine ilişkin davalara bakmakla görevlendirilebilmektedir. Bu tip bir durum mevcutsa ihtiyati haciz talebi HSYK tarafından görevlendirilen asliye ticaret mahkemesine yöneltilmelidir⁵²⁵.

⁵²³ Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 371.

⁵²⁴ Asliye ticaret mahkemelerinin görevi konusunda ayrıca bkz. Tanrıver, Süha, **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, Tümüyle Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, C. 1, Ankara, 2021, (**Tanrıver**, Usul 1), s. 157 vd.; Pekcanitez, Hakan, **Pekcanitez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 1, İstanbul, 2017, (**Pekcanitez**, Usul 1), s. 149 vd.; **Arlsan vdi.**, Usul, s. 201 vd.; Budak, Ali Cem/Karaaslan, Varol, **Medenî Usul Hukuku**, Filiz Kitabevi, 5. Bası, İstanbul, 2021, s. 48 vd.

⁵²⁵ Münhasıran deniz ticaretine bakmakla görevli İstanbul ve İzmir Asliye Ticaret Mahkemeleri için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 186. Yargıtay’ın Deniz İş Kanunu kapsamındaki ihtiyati tedbir/ihtiyati haciz taleplerinde iş mahkemelerinin görevli olduğu konusundaki hatalı yaklaşımı için bkz. “...*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 nazara alınmadan yazılı şekilde davaya Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla bakılması doğru görülmemiş bozmayı gerektirmiştir*” Y. 11. HD., T. 10.01.2013, E. 2012/17954, K. 2013/471, (Erişim tarihi: 19.06.2022), sinerjimevzuat.com.tr.

B. Yetkili Mahkeme

TTK ile gemilerin ihtiyati haczi konusunda yetki kuralları Kanunun 1354., 1355. ve 1357. maddelerinde özel olarak düzenlenmiştir. Söz konusu maddelerde kullanılan ‘sadece’ sözcüğü dikkat çekmektedir. Nitekim Kanunun hazırlık çalışmaları sırasında Kanunda belirtilen mahkemelerin ihtiyati haciz talepleri bakımından münhasıran yetkili olduğu vurgusunun yapıldığı ifade edilmektedir⁵²⁶.

TTK’daki düzenlemeden önce mahkemelerin yetkisi, İİK’nın 258/1. maddesinin İİK’nın 50. maddesine, 50. maddenin de HMK’ya (önceki dönemde HUMK’a) gönderme yapmasıyla HMK hükümleri uyarınca belirlenmekteydi. Ancak ihtiyati hacze ilişkin HMK’da yer alan genel yetki kuralları, milletlerarası ticaretin ve gemilerin kendilerine özgü niteliği de göz önünde bulundurulduğunda ihtiyati haciz talepleri bakımından yetersiz kalmış; bu sebeple birtakım özel yetki kuralları ihdas edilmesini de gerekli kılmıştır.

TTK’da düzenlenen yetki kurallarının, özellikle maddelerde geçen ‘sadece’ sözcüğü ile değerlendirildiğinde iç hukuk bakımından doktrinde kesin yetki kuralı niteliğinde olduğu ifade edilmektedir⁵²⁷. Bunun sonucu olarak ihtiyati haciz talepleri, yalnızca kanunda belirtilen mahkemelerce karara bağlanabilmektedir⁵²⁸. Bununla birlikte mahkemeler de kendi yetkisi hakkında, karşı tarafın itirazına bağlı olmaksızın yargılamanın her aşamasında karar verebilecektir.

Söz konusu yetki kurallarının incelemesine geçmeden önce belirtmek gerekir ki milletlerarası usul hukukunda yer alan münhasır yetki kavramıyla medeni usul hukukunda yer alan kesin yetki kavramları arasındaki farklılıklar ve TTK’daki söz konusu maddelerin milletlerarası usul hukuku bakımından münhasır yetki-aşkın yetki/aşırı yetki⁵²⁹ (*exorbitant*

⁵²⁶ **Atamer**, İcra, s. 284; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 207.

⁵²⁷ 1354. ve 1355. maddelerde yer alan düzenlemelerin kesin yetki kuralı niteliğinde olduğuna dair bkz. **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 560-562; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 211. Yetki kuralının deniz alacaklarının esası hakkındaki dava bakımından kesin yetki teşkil etmediğine ilişkin bkz. İrge Erdoğan, Burcu, **Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Anlaşmaları**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, (**İrge Erdoğan**, Yetki), s. 160-161. Kanunda belirtilen mahkemelerden başka bir mahkemede açılmayan davalarda kesin yetki söz konusudur: **Tanriver**, Usul 1, s. 259; **Pekcanitez**, Usul 1, s. 293; Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel, **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Hukuk Yayınları, Güncellenmiş 9. Baskı, Ankara, 2023, (**Arslan vdi.**, Usul), s. 239; Muşul, Timuçin, **Medenî Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, 3. Baskı, Ankara, 2012, (**Muşul**, Usul), s. 90; Görgün, Şanal L./Börü, Levent/Kodakoğlu, Mehmet, **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, 28.07.2020 tarih ve 7251 sayılı Kanunlar Değiştirilmiş, Güncellenmiş 11. Baskı, Ankara, 2022, s. 119-120; Akil Cenk, “6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Çekişmeli Yargıya İlişkin Kesin Yetki Halleri”, **Medeni Usul ve İcra-İflas Hukuku Dergisi**, C. 8, S. 22, 2012, s. 108. HMK’da yer alan kesin yetki halleri için bkz. **Akil**, s. 109 vd.

⁵²⁸ **Atamer**, İcra, s. 284; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 207.

⁵²⁹ Aşkın yetki kavramına ve içeriğine yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. Hacker, R. Eric, “Defining Exorbitant Jurisdiction”, **SSRN Online Journal**, 2010; Dardağan, Esra, **Milletlerarası Usul Hukukunda “Aşkın Yetki” Kavramı**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2005, s. 117 vd.; Tekinalp, Gülören, **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama ve Usul Kuralları**, Vedat Kitapçılık, Güncelleştirilmiş 13. Bası, İstanbul, 2020, (**Tekinalp**, Bağlama), s. 432 vd.; Çelikel, Aysel/Erdem, Bahadır, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Basım, 17. Bası, 2021, s. 755 vd.;

jurisdiction) kuralı teşkil edip etmediği gibi hususlar çalışmamızın üçüncü bölümünde inceleme konusu yapılacaktır. Ancak bu noktada doktrinde, TTK'da yer alan söz konusu maddelerin kesin yetki kuralı olduğu, bu nedenle MÖHUK'un 47. maddesi uyarınca yabancı mahkemelerin yetkilendirilemeyeceği görüşüne katılmadığımızı söylemekle yetiniyoruz⁵³⁰. Nitekim iç hukuktaki kesin yetki ile milletlerarası usul hukukundaki münhasır yetki birbirinden farklı kavramlardır⁵³¹. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczi konusunda yabancı mahkemelerin yetkilendirilip yetkilendirilemeyeceği sorusu; yetki kuralının iç hukuk bakımından kesin yetki kuralı olma kriteriyle değil, milletlerarası usul hukuku uyarınca münhasır yetki kuralı olma kriteriyle alakalıdır⁵³². TTK'da yer alan yetki kurallarının iç hukuk bakımından kesin yetki kuralı olduğu görüşüne katılmakla birlikte yabancı mahkemelerin yetkilendirilmesi hususu, kuralın münhasır yetki kuralı olup olmadığına ilişkin bir değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır.

a. Dava Açılmadan Önce

Gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkeme konusunda TTK'da yer alan temel ayırım, ihtiyati haciz başvurusundan önce esas hakkında dava açılıp açılmadığına dayanmaktadır. İhtiyati haciz başvurusundan önce esas alacak hakkında dava açılmadığı takdirde yetkili mahkeme, haczi istenen geminin Türk bayraklı ya da yabancı bayraklı olmasına göre Kanunun 1354. ve 1355. maddelerine göre belirlenmektedir.

i. Türk Bayraklı Gemiler

Dava açılmadan önce Türk bayraklı gemiler hakkındaki ihtiyati haciz talepleri Kanunun 1354. maddesinde bir fıkra ve üç bent halinde düzenlenmiştir.

Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 686 vd.; Özbek Hadimoğlu, Nimet, **Milletlerarası Usul Hukukunda Geçici Hukuki Koruma**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 98 vd.; Sarıöz Büyükalp, İpek, **AİHS ve AİHM Kararlarının da İncelenmesi Suretiyle Adil Yargılanma Hakkının Türk Milletlerarası Usûl Hukuku Üzerindeki Etkileri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, (Sarıöz Büyükalp, Adil Yargılanma), s. 324 vd. Karşılaştırmalı hukukta ve milletlerarası düzenlemelerde aşkın yetki kavramına ve uygulamalarına yönelik bkz. Clermont, Kevin M./Palmer, John R.B., "Exorbitant Jurisdiction", **Maine Law Review**, S. 58, 2006; Ekşi, Nuray, "Devletler Özel Hukukunda Aşkın Yetki Kuralları", **Selahattin Sulhi Tekinay'ın Anısına Armağan**, İstanbul, 1999, (Ekşi, Aşkın), s. 248 vd.; Ekşi, Yetki, s. 50 vd.; Struyven, Olivia, "Exorbitant Jurisdiction in Brussels Convention", **Jura Falconis Jg**, Cilt: 35, Sayı: 4, 1998-1999; Özbek Hadimoğlu, s. 103 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 678, dpn. 476; Özel, Sibel/Erkan, Mustafa/Pürselim, Hatice Selin/Karaca, Hüseyin Akif, **Milletlerarası Özel Hukuk**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022, s. 734.

⁵³⁰ Pekantez vdi., İcra 1, s. 562; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 215. Atamer ise söz konusu kuralların münhasır nitelikte olduğunu vurgulamaktadır: Atamer, Deniz T. 4, s. 207, s. 210.

⁵³¹ Konu hakkında açıklamalar için bkz. Üçüncü Bölüm, başlık II-1.

⁵³² Aynı yönde bkz. Doğan, Vahit, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Güncellenmiş 9. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2023, (Doğan, MÖHUK), s. 73.

(a) Geminin Seyrüseferine Bağlı Yetki Kriteri

1354. maddenin ilk fıkrası uyarınca Türk bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı sadece geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilmektedir. Söz konusu hüküm, Kanunun bir sonraki maddesinde (TTK md. 1355) yer alan yabancı bayraklı gemiler açısından da hiçbir değişiklik yapılmadan kabul edilmiştir. Dolayısıyla bu kısımda yapacağımız değerlendirmeler, yabancı bayraklı gemiler açısından da geçerlidir⁵³³.

Söz konusu yetki şartı uyarınca ihtiyati haczi istenen geminin Türk mahkemesi yargı çevresi içerisinde ‘seyrüseferine ara vermesi’ (durması⁵³⁴/uğrak yapması⁵³⁵) gerekmektedir. Seferine ara verme eyleminin ise madde lafzına uygun bir biçimde geniş yorumlanması gerektiği belirtilmektedir⁵³⁶. Gemiler yükleme, boşaltma, yolcu ya da gemi adamı indirme-bindirme, yakıt veya kumanya ikmali gibi birçok sebeple mahkemenin yargı çevresinde yer alan su üzerindeki kara parçasında (liman, rıhtım, iskele vb.) seferine ara verebilir. Bunun yanı sıra geminin su altında kalan kara parçasında (demir atma, şamandıraya ya da tonozu bağlanma vb.) seferine ara vermesi de çok olasıdır. Bu açıdan bakıldığında mahkemenin yetki tesisinde önemli nokta, ara verme eyleminin -ister su üzerindeki ister su altındaki kara parçasında yer alsın- Türk mahkemelerinin yargı çevresinde gerçekleşmiş olmasıdır⁵³⁷. Bunun

⁵³³ Söz konusu yetki hükmü, Taslak TTK metninde yalnızca yabancı bayraklı gemiler için öngörülmüşken, daha sonra Türk bayraklı gemiler açısından da kabul edilmiştir. Söz konusu değişiklik kanımızca da oldukça yerindedir. Zira gemi, niteliği itibarıyla en çok yer değiştiren taşınır mallardan biridir ve bayrağından bağımsız olarak geminin söz konusu niteliğine özgü birtakım ortak yetki kurallarına ihtiyaç vardır. TTK’dan önceki yetki kurallarının yetersizliği düşünüldüğünde 1355. maddede yer alan yetki kuralı özellikle alacaklı menfaati açısından söz konusu ihtiyacı karşılar niteliktedir. 1355. madde hükmünün Türk bayraklı gemilere de teşmil edilmesi önceki dönemde yaşanan sıkıntılar da düşünüldüğünde oldukça yerinde bir düzenleme olarak dikkat çekmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 209. Yargıtay, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı’nın yazısından İstanbul’da demirli bulunan yabancı gemi hakkında Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisinin bulunduğuna hükmetmiştir. “...ihtiyati hacze konu edilen gemi yabancı bayraklı ise de, talep dilekçesi içeriği ve dosya içinde mevcut Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı’nın 07.09.2012 tarihli yazısından da anlaşılacağı üzere İstanbul’da demirli bulunmaktadır. Bu durumda 6102 sayılı TTK’nın 1355. maddesi uyarınca mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olduğu...” Y. 11. HD., T. 14.01.2013 T., E. 2012/18434, K. 2013/644, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

⁵³⁴ Ekşi, Nuray, “Montreux Anlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 37, S. 1, 2017, (Ekşi, Boğazlar), s. 135.

⁵³⁵ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 197.

⁵³⁶ **Atamer**, İcra, s. 287; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 210 vd.; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 560; Demir Gökyayla, Cemile, **Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, (**Demir Gökyayla**, Yetki), s. 378. Söz konusu görüşlere rağmen mahkemelerin tereddüt halinde ara verme eylemini dar yorumladıkları kararların mevcut olduğu belirtilmektedir. Y. 11. HD, T. 25.04.2013, E. 2013/4596, K. 2013/8303. Söz konusu açıklamalar ve karar hakkında bkz. **Ekşi**, Boğazlar, s. 137 vd. Buna ek olarak eTTK’nın 892. maddesinde yer alan yola hazır geminin icra bağımsızlığı TTK’nın yürürlüğe girmesiyle birlikte terk edilmiştir. Bu doğrultuda İİK’nın 92/4. maddesi de 2011 yılında ilga edilmiştir.

⁵³⁷ Benzer yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 199. Diğer örnekler ve konu hakkında Yargıtay kararları için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 197 vd.

dışında mahkemenin yargı çevresinde olmakla birlikte seferine ara vermeden devam eden gemiler üzerinde ihtiyati haciz yetkisi doğmamaktadır⁵³⁸.

Yetki tesisi için geminin, ihtiyati haciz başvurusunun yapıldığı anda seferine ara vermiş olması aranmaktadır⁵³⁹. Bu doğrultuda talep öncesinde seferine ara vermesine karşın talep anı itibariyle ara verdiği seferine devam eden bir gemi üzerinde Türk mahkemesinin yetkisi tesis edilememektedir. Benzer bir biçimde talep anı itibariyle seferde olmakla birlikte ileride mahkemenin yargı çevresi içerisinde seferine ara verecek gemiler bakımından da mahkemenin yetkisi doğmamaktadır⁵⁴⁰. Dolayısıyla kararın infaz anının mahkemenin yetkisi üzerinde herhangi bir etkisinin olmadığına altı çizilmelidir. Yetki tesisi için talebin derdest olduğu anda seferine ara verme şartının gerçekleşmiş olması gerekli ve yeterlidir. Keza, mahkemenin yetkisi kurulduktan sonraki süreçte geminin seferine devam etmesinin ya da yargı çevresinden ayrılmasının mahkemenin yetkisi üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır⁵⁴¹.

(b) Sicil Kaydı Kriteri

TTK'nın 1354/1. maddesinin sonraki üç bendinde, ilk fıkrada bahsi geçen mahkemelere alternatif olarak üç adet mahkeme belirlenmiştir. A bendi uyarınca Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı herhangi bir gemi hakkında sicil yeri mahkemesi, ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir. Sicil yeri mahkemesi, Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı olan gemiler için TTK'nın 954. maddesinde belirtilen mahkemelerdir. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemiler için yetkili mahkeme ise; İstanbul'daki merkeze kayıtlı gemiler için İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, İzmir'deki şubeye kayıtlı gemiler için ise İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi'dir⁵⁴².

B bendi uyarınca sicile kayıtlı olmayan gemilerde gemi malikinin yerleşim yeri mahkemesi de ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir. Ancak Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Milli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı olmayan birçok geminin bağlama kütüğüne kaydı zorunlu tutulmuştur.

⁵³⁸ Kanunun hazırlık çalışmalarında özellikle uğraksız geçiş yapan gemiler hakkındaki tartışmalar, ayrıntılı bilgi ve örnek Yargıtay kararları için bkz. **Atamer**, İcra, s. 286 vd.; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 210 vd. İhtiyati haciz kararı verilebilmesi için uygulamada geminin seferine ara verdiğinin ve Türk limanlarıyla ilgisinin ispatının arandığına ve liman başkanlıklarıyla Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü'ne müzekkere yazıldığına yönelik bkz. **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 276-277; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 201.

⁵³⁹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 210; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 560; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 200. İlk derece mahkemesi kararında, ihtiyati haciz talebinde geminin Karadeniz'den İstanbul'a geleceği bildirilmiş ise de talep tarihi itibariyle geminin mahkeme yetki sınırları dahilinde olmadığına hükmedilmiştir. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1134-1135.

⁵⁴⁰ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 200.

⁵⁴¹ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 561; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 201.

⁵⁴² **Atamer**, Deniz T. 4, s. 208-209; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 203, dpn. 63.

Dolayısıyla doktrinde de belirtildiği üzere, yürürlükteki mevzuat uyarınca b bendinin uygulama alanının kalmadığı ifade edilebilir⁵⁴³.

TTK'nın 941/3. maddesindeki sicile kayıtlı gemiler için ise c bendinde özel bir hüküm yer almaktadır. Kanunun 941/2. maddesi uyarınca Türk gemisi olmayan bir gemi, Türk bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle ve kendi adlarına işletilmek üzere bırakılması durumunda, malikin rızasıyla birlikte, fıkra da belirtilen diğer şartları da taşımak kaydıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın izniyle Türk bayrağı çekebilmektedir. Bu gemiler için Bakanlık nezdinde özel bir sicil tutulmaktadır. TTK'nın 1354/1. maddesinin c bendinde yer alan hüküm uyarınca söz konusu özel sicile kayıtlı gemiler için kiracının yerleşim yeri mahkemesi de yetkili kılınmıştır. Buna ek olarak özel sicile kayıtlı gemilere ilişkin ihtiyati haciz talepleri konusunda c bendinin yanı sıra a bendi de uygulanmaktadır. Her iki bent birlikte ele alındığında özel sicile kayıtlı bu tip gemiler hakkında kiracının yerleşim yeri mahkemesiyle birlikte özel sicilin tutulduğu yer olan Ankara'daki Asliye Ticaret Mahkemeleri de -sicil yeri mahkemesi sıfatıyla- yetkilidir⁵⁴⁴.

Son olarak sicil yeri mahkemesinin yetkisine ilişkin önemli bir hususun değerlendirilmesinde fayda görmekteyiz. Bu doğrultuda seyrüsefer kriterine bağlı yetki kuralında aranan 'ara verme' şartının sicil yeri mahkemelerine de teşmil edilip edilemeyeceğinin ortaya konulması gerekmektedir. Bu soruna olumsuz yanıt vermekteyiz. Zira TTK'nın 1354/1. maddesinde "ya da" denilmek suretiyle seyrüsefer kriterine tabi mahkemelerle sicil yeri mahkemelerinin yetki kriterleri birbirinden tamamen ayrılmış durumdadır. Bunun bir sonucu olarak sicil yeri mahkemesine yapılan ihtiyati haciz başvurusu tarihinde gemi halihazırda seferine ara vermemiş olabileceği gibi Türk mahkemelerinin yetki alanında dahi bulunmayabilir. Bu tip bir durumda sicil yeri mahkemesinin ihtiyati haciz kararı verme yetkisi Türk bayraklı geminin seyrüseferine ara vermemesi halinde dahi mevcuttur.

ii. Yabancı Bayraklı Gemiler

Daha önce "*Geminin Seyrüseferine Bağlı Yetki Kriteri*" başlığı altında yapmış olduğumuz açıklamalar yabancı bayraklı gemiler için de geçerlidir. Bununla birlikte ilk derece mahkemeleri, çeşitli kararlarında yabancı bayraklı geminin ihtiyati haciz talebinde yetki şartına ilişkin olarak 1355. maddede aranan bağlantılardan birinin (geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı) dosya üzerinde ortaya

⁵⁴³ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 209; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 205. Yönetmeliğin 9/2. maddesinin c bendi uyarınca yalnızca iki buçuk metrenin altındaki ticari ve özel gemilerin kayıtları zorunlu olmayıp sicile kayıt, gemi malikinin bu yöndeki talebine bağlı tutulmaktadır.

⁵⁴⁴ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 209; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 205-206.

konulması gerektiğini, aksi takdirde Montrö Boğazlar Sözleşmesi⁵⁴⁵ uyarınca zararsız geçiş yapan gemi hakkında Türk mahkemelerinin yetkisinin tesis edilemeyeceğini -kanımızca da yerinde bir biçimde- hüküm altına almıştır⁵⁴⁶.

b. Dava Açıldıktan Sonra

i. Türk Mahkemelerinde Dava Açılması

İhtiyati haciz talebinden önce deniz alacağının esas hakkında yurt içindeki bir mahkemede dava açılması durumunda ihtiyati haciz talebi, TTK'nın 1357/1. maddesi uyarınca yalnızca esas davayı gören mahkemeden istenebilmektedir. Esas hakkındaki davanın itirazın iptali davasını da kapsayacak şekilde yorumlanması gerekmektedir⁵⁴⁷. Bunun yanı sıra alacaklının itirazın kaldırılması talebinde bulunması durumunda ihtiyati haciz taleplerine bakmakla yükümlü mahkeme, Kanunun 1354. ve 1355. maddeleri uyarınca belirlenmektedir⁵⁴⁸.

ii. Hakem Önünde veya Yabancı Mahkemede Dava Açılması

Deniz alacağının esas hakkındaki davanın yabancı mahkemelerde veya tahkimde açılması durumunda, TTK'nın 1356. maddesi uyarınca mahkemece ya da hakemlerce kesin hüküm verildiği ana kadarki süreçte ihtiyati haciz talepleri, 1354. ve 1355. maddelerde belirtilen mahkemelerden istenebilmektedir. Dolayısıyla deniz alacağı, yurt dışında dava

⁵⁴⁵ Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename, RG: 05.08.1936-3374.

⁵⁴⁶ Kararlarda mahkeme künyeleri belirtilmemekle birlikte tarih, esas ve karar numaraları yer almaktadır. Kararlar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1024-1026; s. 1031-1033; s. 1034-1035; s. 1071-1072. Bir diğer ilk derece mahkemesi kararında Tuzla Liman Başkanlığı'nın geminin Tuzla/İstanbul sahasında tamir ve bakım amaçlı yanaşık durumda olduğu yazısına istinaden mahkemenin yetkili olduğuna hükmedilmiştir. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1039-1041.

⁵⁴⁷ Aynı yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 218; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 208.

⁵⁴⁸ **Atamer**, İcra, s. 290; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 218; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 207, dpn. 72. Söz konusu hükümde dikkat çeken bir hususu belirtmek gerekmektedir. Dava açılmadan önce ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisinin belirlenmesinde en önemli etken kararın hızlı bir biçimde icra edilmesidir. Dolayısıyla geminin seferine ara verdiği yerdeki mahkeme ve icra dairesinin yetkisi, kararın hızla icra edilmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Esas hakkında dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararının yalnızca esas davayı görmekte olan mahkemeden istenebilmesi usul ekonomisi bakımından yerindedir. Söz konusu mahkemenin geminin seferine ara verdiği yerdeki icra dairesinin yetki alanından başka bir yerde bulunması durumunda oluşacak vakit kaybı geminin Türk karasularından uzaklaşmasına neden olabilir. Ancak bu durumda TTK'nın 1364/1. maddesi göz önünde bulundurulmalıdır. Madde uyarınca ihtiyati haciz kararının icrası mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesinin yanı sıra 'geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden' de istenebilmektedir. Söz konusu düzenlemeyle icra daireleri arasındaki istinabe sırasında oluşabilecek vakit kayıplarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla alacaklı, esas davayı görmekte olan mahkemeden aldığı ihtiyati haciz kararıyla doğrudan geminin seferine ara verdiği yerdeki icra dairesinden kararın icrasını isteyebilmektedir. Nitekim Ulusal Yargı Ağı Projesi (UYAP) sayesinde ihtiyati haciz kararının geminin seferine ara verdiği yerdeki icra dairesine internet üzerinden vakit kaybetmeksizin gönderilme olanağı da mevcuttur.

edilse bile geminin Türk karasularında seferine ara vermesiyle birlikte alacaklı, TTK uyarınca yetkili olan mahkemelerden ihtiyati haciz talebinde bulunabilmektedir.

c. Yetki, Tahkim ve Esasa Uygulanacak Hukuka Dair Anlaşmaların Yetkili Mahkeme Üzerindeki Etkisi

TTK'nın 1356. maddesi uyarınca 1354. ve 1355. maddelere göre ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili mahkemelerin yetkisi; taraflar arasında akdedilen ve deniz alacağına esas teşkil eden bir sözleşmeye konulmuş -ya da sözleşmeden ayrı bir biçimde düzenlenmiş- yetki, tahkim ya da hukuk seçimine ilişkin bir sözleşme akdedilmiş durumunda dahi devam etmektedir. Diğer bir deyişle TTK uyarınca belirlenen ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisi, uyuşmazlığa kaynak teşkil eden sözleşmelerdeki yetki, tahkim ya da uygulanacak hukuk hükümlerinden etkilenmemektedir.

Bunun dışında taraflar arasında tahkim veya yetki sözleşmesi akdedilmesi durumunda Türk mahkemesince verilen ihtiyati haciz kararının ardından ihtiyati haczi tamamlayıcı merasimin de sözleşmede belirlenen mahkeme ya da hakem önünde TTK'nın 1376. maddesinde öngörülen bir aylık süre içerisinde açılması gerekmektedir. Bir aylık süre içerisinde dava açılmaması halinde ihtiyati haciz kararı kendiliğinden ortadan kalkmaktadır.

5. İhtiyati Haciz Yargılaması

İhtiyati haciz yargılaması niteliği gereği diğer yargılama usullerinden farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıkların en önemlileri ise alacaklının (1) hangi hususları, (2) hangi ispat ölçüsünde kanıtlamasının gerekli ve yeterli olduğudur. Bunun dışında bir diğer dikkat çeken özellik ise (3) ihtiyati haciz talebinin dosya üzerinden incelenmesi ve kararın borçlunun yokluğunda da verilebilmesidir. Çalışmamızın devamında özellikle ispata ilişkin doktrindeki tartışmalı noktalara ve yargılama usulüne ilişkin bilgilere yer verilecektir.

A. İspat Faaliyeti Kapsamındaki Hususlar

TTK'nın 1363. maddesinde belirtilen 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminatı yatıran ve bir önceki başlıkta incelendiği üzere görevli ve yetkili mahkemeden ihtiyati haciz talebinde bulunan alacaklının, lehine ihtiyati haciz kararı alabilmesi için alacağının TTK'nın 1352. maddesinde sayılan deniz alacaklarından olduğu ve deniz alacağının parasal değeri

hakkında⁵⁴⁹ mahkemede kanaat oluşturacak deliller sunması yeterlidir. Söz konusu hüküm TTK'nın 1362. maddesinde kaleme alınmıştır.

a. Muaccel Alacaklar Bakımından

Muaccel alacaklar bakımından TTK'nın 1353/4. ve 1362. maddesi uyarınca başkaca bir ihtiyati haciz sebebi aranmadığından deniz alacağının vadesinin gelmesi ve borçlu tarafından ifa edilmemesi halinde ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir⁵⁵⁰. Bununla birlikte alacaklının 1362. madde dışında alacağın varlığı konusunda mahkemede kanaat uyandırması gerekip gerekmediği doktrinde tartışmalıdır. Bu konudaki tartışma esasen TTK'nın 1362. maddesinde yer alan *“Alacaklının, alacağının 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir”* düzenlemesinin özel hüküm niteliği gereği İİK'nın 258/1. maddesinde yer alan *“Alacaklı alacağı... hakkında mahkemeye kanaat getirecek deliller göstermeğe mecburdur”* uygulamasını bertaraf etmesinden kaynaklanmaktadır. Madde gerekçesinde de İİK'dakinden farklı olarak gemiler için özel bir usul kabul edildiği belirtilmektedir. Bu doğrultuda TTK hükmü tek başına uygulanacak olursa alacağın yalnızca niteliği ve parasal değeri hakkında bir ispat faaliyeti söz konusu olacaktır⁵⁵¹.

Bu doğrultuda TTK'nın 1362. maddesinin tek başına uygulanmasının ihtiyati haciz açısından ortaya çıkardığı tartışmalara değinilmesi önem arz etmektedir. Özellikle ihtiyati haciz sebeplerinin durumu ve deniz alacağının varlığının -yaklaşık ispat düzeyinde de olsa- ispatının gerekip gerekmediği sorusu bu minvalde ele alınmalıdır.

i. Doktrindeki Görüşler

1999 Haciz Sözleşmesi'nde ispat konusunda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde 1952 Haciz Sözleşmesi'nin değerlendirilmesine yönelik olarak ihtiyati haciz mahkemesinin deniz alacağının varlığı hakkında bir incelemede bulunmaması gerektiği belirtilmekte, bu incelemenin uyuşmazlığın esasına yönelik olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte mahkemenin yapacağı incelemenin yalnızca alacaklı tarafından öne sürülen 'deniz alacağının mevcut olduğu iddiasının' makul olup olmadığına yönelik basit bir ön

⁵⁴⁹ Her ne kadar deniz alacağı olduğu kanıtlanırsa da deniz alacağının parasal değeri hakkında ilk derece mahkemesinde kanaat oluşmaması nedeniyle ihtiyati haciz talebinin reddedildiği karar için bkz. **Atamer/Süznel**, s. 1139-1141.

⁵⁵⁰ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 6; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 551; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 76; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 174; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 159.

⁵⁵¹ İhtiyati haciz sebeplerinin TTK'da özel olarak düzenlendiği yönünde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 158.

araştırma niteliğinde olduğuna değinilmektedir⁵⁵². Bu görüşün temelinde ihtiyati haciz sebeplerinin 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi yönünden aranmadığı, ihtiyati haciz sebeplerinin, ihtiyati haciz talebinin yapıldığı ülke hukukuna bırakılması durumunda Sözleşme ile amaçlanan yeknesaklığa ulaşamayacağı iddiası yer almaktadır⁵⁵³. Sözleşme bu doğrultuda Kıta Avrupası Hukukunda aranan ihtiyati haciz sebeplerini tercih etmeyerek İngiliz Hukuk Sistemi'ne yaklaşmaktadır⁵⁵⁴.

Doktrinde bir görüş, Sözleşme'nin yeknesak düzeni sağlamakta yetersiz kaldığını belirtmekte ve gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz sebeplerinin millî hukuklardan bağımsız bir biçimde yorumlanması gerektiğini dile getirmektedir. Özellikle Kıta Avrupası Hukuku ve Ortak Hukuk arasındaki farklılıklara dikkat çekilmekte; Sözleşme'nin deniz alacaklarını koruma gayesinden yola çıkılarak deniz alacağının tahsilinin tehlikeye düştüğü hallerde ihtiyati haciz kararı verilebileceği öne sürülmektedir⁵⁵⁵.

Türk doktrininde bu konuda çeşitli görüşler bulunmaktadır. İlk görüş ihtiyati haciz sebeplerinin 1952 Haciz Sözleşmesi'nde (dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nde de) düzenlenmediğini, bu yönden Sözleşmede eksiklik bulunduğunu, ihtiyati haciz sebeplerinin hakkın özünü teşkil ettiğini ve ihtiyati haciz sebebi hakkında ihtiyati haciz talebinde bulunulan devlet hukukunun uygulanması gerektiğini belirtmektedir⁵⁵⁶.

İkinci görüş, TTK'nın 1362. maddesinin İİK'nın 258/2. maddesi karşısında özel hüküm niteliğinde olduğunu ve söz konusu hükmün yerini aldığını belirtmektedir. Bu doğrultuda ihtiyati hacze hükmedilmesini isteyen alacaklının:

- Borca esas teşkil eden alacağın TTK'nın 1352. maddesindeki listede yer alan deniz alacaklarından olduğuna⁵⁵⁷ ve;

⁵⁵² “... (on simple verification of the likelihood of the existence of the claim)”, “...court should not determine the merits of the claim or establish whether or not the claim exists, but should merely make a preliminary investigation in order to find out whether the contention that a certain claim exists is reasonable” **Berlingieri**, Conventions 2, s. 221-222. Benzer yönde ihtiyati haczin bir hak tesis etme ya da hakkın kullanılması şeklinde anlaşılmaması gerektiği, hakkı teminat altına almak için hukukî bir yol olduğu görüşü için bkz. **Trichardt**, s. 68. Buna karşın uygulamada mahkemelerin deniz alacağı teşkil eden hakkın esasına yönelik yeterli kanaat oluşmaması nedeniyle ihtiyati haciz taleplerini reddettikleri kararların da mevcut olduğu belirtilmektedir: **Rares**, s. 87. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 128 vd.

⁵⁵³ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 236 vd.

⁵⁵⁴ Bu yönde bkz. **Kalpsüz**, Gemi ve Deniz, s. 89. İngiliz Hukuk Sistemi'nde ihtiyati haciz sebeplerinin aranmamasının hukuksal temellerine ilişkin bkz. **Türkel**, s. 234 vd.

⁵⁵⁵ **Abou Nigm**, s. 60. Benzer yönde genel itibarıyla Sözleşme'nin yorumunda Kıta Avrupası Hukukundaki ve Ortak Hukuk'taki yorum farklılıklarının yeknesaklığın önüne geçtiğine ilişkin bkz. **Trichardt**, s. 68.

⁵⁵⁶ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 195. Kıta Avrupası'nda Alman Hukukçuların bu yöndeki görüşlerine yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 238.

⁵⁵⁷ **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 280.

- Deniz alacağının bir para borcunun ödenmesi veya teminatına ilişkin olması durumunda borcun miktarına; gemi üzerindeki bir aynî hak ile ilgili bulunması durumunda ise geminin değerine ilişkin delil sunması yeterli görülmektedir⁵⁵⁸.

Üçüncü görüş 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinde Ortak Hukuk'un etkisiyle gemilerin ihtiyati haczinde esasen ihtiyati haciz sebebinin aranmadığını ve Türk Hukukunda da benzer bir biçimde muaccel deniz alacakları bakımından herhangi bir ihtiyati haciz sebebinin bulunmadığını ifade etmektedir. Muaccel olmayan alacaklar bakımından ise TTK'nın 1353/5. maddesinin genel kuralara istisna getirdiğini ve muaccel olmayan deniz alacaklarında ihtiyati haciz sebebi bakımından İİK'nın 257/2. maddesinin uygulanacağını belirtmektedir⁵⁵⁹.

Dördüncü görüş ise 1362. maddenin tek başına uygulanmasının yeterli olmadığını öne sürmektedir. 1362. maddeye ek olarak alacaklının (1) gemi üzerindeki ihtiyati haciz yetkisine sahip olduğunu ve (2) borçlu ile gemi arasındaki maddî hukuk bağlantısını da ortaya koyması gerektiğini⁵⁶⁰ dile getirmektedir. Bunun yanı sıra bir belgeye bağlanmaması olağan kabul edilen deniz alacakları hakkında daha esnek davranılması gerektiğini vurgulamaktadır⁵⁶¹.

Beşinci görüş deniz alacaklısı sıfatının yanı sıra geminin ihtiyati hacze elverişli bir gemi niteliğinde olduğunun da kanıtlanması gerektiğini ifade etmektedir⁵⁶².

Son bir görüş dördüncü görüşe katılmakla birlikte⁵⁶³ ayrıca ihtiyati hacze yönelik milletlerarası sözleşme hükümlerinde Fransız Hukukunun ispat kaidelerinin esas alındığını, Fransız Hukukuna göre alacağın varlığına yönelik iddianın ileri sürülmesi yeterli kabul edildiğinden iddianın ciddiyetinin araştırılması görevinin mahkemeye ait olduğunu ve söz konusu yaklaşımın taraflarca getirilme ilkesinin benimsendiği Türk Hukuku yargılamalarıyla uyumsuz olduğunu, alacağın kendisi yerine yalnızca niteliğinin ispat edilmesinin ispat faaliyetinin yerine getirilmesi bakımından yeterli görülmesinin Türk Hukuku ile

⁵⁵⁸ **Atamer**, İcra, s. 292-293; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 222 vd.

⁵⁵⁹ **Türkel**, s. 274-276.

⁵⁶⁰ Benzer yönde Birleşik Krallık'ta şahsi davalar (*in personam*) bakımından borçlu ile deniz alacağı arasındaki bağlantının, aynı davalar (*in rem*) bakımından ise gemi alacağı ile gemi arasındaki bağlantının ortaya konulması gerektiğine yönelik ayrıca bkz. **Rares**, s. 87; **Myburgh**, s. 160.

⁵⁶¹ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 564. İlk derece mahkemesi, ihtiyati haciz talebinde bulunan davacının, davalı ile gemi arasındaki ilişkiyi ortaya koyan bir belge ibraz edemediğinden talebinin reddine hükmetmiştir. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1084-1085. Konışmantonun ispat hukuku bakımından değerlendirilmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, Doğuş Taylan, "Türk İspat Hukuku Açısından Konışmantonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar", **Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, s. 1102 vd. Ödeme belgeleri, mal teslimine ilişkin belgeler, sevk irsaliyesi, fatura örnekleri ve cari hesap ekstresi gibi belgelerin ihtiyati haciz kararı verilmesinde yeterli olup olmadığı konusunda Yargıtay kararları için bkz. Uyar, Talih, "Mahkemelerce Faturaya Dayalı Olarak İhtiyati Haciz Kararı Verilebilir Mi? (İİK m. 257)", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 122, 2016, s. 468 vd.

⁵⁶² **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 136.

⁵⁶³ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 265-266.

bağdaşmayacağını ifade etmektedir⁵⁶⁴. Keza ispat hukuku kurallarının *lex fori*'ye tabi olduğunu, dolayısıyla alacaklının ihtiyati haciz sebebinin ve şartlarının somut olayda gerçekleştiğini de yaklaşık olarak ortaya koyması gerektiğini öne sürmektedir⁵⁶⁵.

ii. Görüşümüz

Gemilerin ihtiyati haczi bakımından 1999 Haciz Sözleşmesi'nde ve TTK'da hüküm bulunmaması durumunda genel kanun niteliğindeki İİK hükümlerinin uygulanacağı açıktır. Ne var ki TTK'da alacaklının ispatını aradığı hususlar 1362. maddede açık bir şekilde ortaya konulmaktadır. Buna ek olarak TTK'nın 1353/4. maddesinde alacağın nitelik bakımından deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebinin yerine getirilmesi bakımından yeterli görülmüştür⁵⁶⁶. Bu açıdan değerlendirildiğinde TTK'daki açık hüküm karşısında genel hüküm niteliğindeki İİK'nın 258/1. maddesinin uygulanması mümkün görünmemektedir.

Nitekim aynı maddenin beşinci fıkrasında kuralın istisnasına yer verilmiş ve İİK'daki ihtiyati haciz sebeplerinin yalnızca müeccel alacaklar bakımından aranacağı açık bir biçimde belirtilmiştir⁵⁶⁷. TTK hükümlerine ek olarak alacağın mevcudiyeti hakkında yapılacak inceleme 1952 Haciz Sözleşmesi'ne yönelik yapılan değerlendirmelerde de belirtildiği gibi uyuşmazlığın esasını ilgilendirmektedir ve maddî hukuka ilişkindir⁵⁶⁸. Dolayısıyla maddî hukuka ilişkin bir konunun araştırılması kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca esasa uygulanacak hukukun tespitini zorunlu kılmaktadır.

Bunun yanı sıra TTK'nın 1353/4. ve 1362. maddelerindeki düzenlemeler 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yeknesaklaştırma amacına da uygundur. Keza ihtiyati haciz sebeplerinin ihtiyati haciz talebinde bulunulan devlet hukukuna bırakılması durumunda hem Sözleşmede hem de TTK'da yer alan uyumlaştırma çabalarının önüne geçilmesine imkân sağlanmaktadır⁵⁶⁹. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/4. maddesinde alacaklı, “*bir deniz alacağını iddia eden kimse (Claimant means any person asserting a maritime claim)*” şeklinde tanımlanmaktadır⁵⁷⁰. Bu doğrultuda ihtiyati haciz (*arrest*) tedbiri açısından deniz alacağının iddia edilmesi yeterli olup TTK ile uyumlu bir biçimde alacağın deniz alacağı teşkil edip

⁵⁶⁴ Alacağın varlığı hakkında ispat faaliyeti aranmamasına yönelik benzer bir eleştiri için bkz. **Thomas**, s. 26.

⁵⁶⁵ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 130-133. Fransız ve İngiliz Hukukundaki ‘iddia’ kavramlarının ihtiyati haciz taleplerindeki ispat faaliyeti bakımından yorumlanmasına yönelik bkz. **Berlingieri**, Conventions 2, s. 221 vd. İhtiyati haciz sebeplerinin geniş bir biçimde yorumlanarak ihtiyati haciz şartlarına itiraz şeklinde anlaşılması gerektiğine yönelik bkz. Saldırım, Mustafa, “İhtiyati Hacze İtirazın Kapsamına İlişkin Sorunlar”, **Fırat Öztan’a Armağan**, Turhan Kitabevi, C. 2, Ankara, 2010, s. 1886.

⁵⁶⁶ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 158.

⁵⁶⁷ Aynı yönde bkz. **Türkel**, s. 275.

⁵⁶⁸ Aynı yönde bkz. **Jackson**, s. 681; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 139.

⁵⁶⁹ Benzer yönde bkz. **Abou Nigm**, s. 58-59; **Trichardt**, s. 68; **Türkel**, s. 241 vd.

⁵⁷⁰ Doktrinde de alacaklının iddiasının dayanağını ispatla zorunlu olmadığı ve söz konusu durumun ihtiyati haczin (*arrest*) karakteristiğini ihtiva ettiği belirtilmektedir: **Kalpşüz**, Gemi ve Deniz, s. 89.

etmediğinin ve parasal değerinin alacaklı tarafından ortaya konulması gerekli ve yeterlidir⁵⁷¹.

Bunun dışında TTK'nın 1369/2. maddesindeki şartların oluşması durumunda kardeş gemilerin de ihtiyati haczi mümkündür. Dolayısıyla alacaklının talebinde haczi istenilen geminin TTK'daki ilgili şartları sağlayıp sağlamadığı da mahkeme tarafından alacaklının sunduğu belgeler nezdinde inceleme konusu yapılmalıdır. Ancak bu son durum, ispat faaliyetinin kapsamından ziyade TTK'daki usulî hükümlerin bir koşulu olarak karşımıza çıkmaktadır.

b. Müeccel Alacaklar Bakımından

Müeccel bir deniz alacağına binaen ihtiyati haciz talebinde bulunulması durumunda alacaklı, TTK'nın 1353/5. maddesinin göndermesiyle İİK'nın 257/2. maddesinde yer alan ihtiyati haciz sebeplerine ilişkin mahkemede kanaat uyandırmak durumundadır. Dolayısıyla alacaklının borçlunun yerleşim yerinin belli olmadığı veya taahhütlerinden kurtulmak için hileli işlemlerde bulunduğu konusunda da ispat faaliyeti yürütmesi gerekmektedir. Aksi takdirde ihtiyati haciz talebinin mahkeme tarafından reddi gündeme gelebilir⁵⁷².

B. İspat Derecesi

İhtiyati haciz yargılamalarında alacaklının menfaatinin en önemli teminatını kararın hızlı bir biçimde verilmesi ve etkin bir biçimde uygulanması oluşturmaktadır. Keza ihtiyati haciz kararının icrasına kadar geçen sürede borçlunun malını elden çıkarması (gemiler bakımından geminin mahkemenin yargı çevresinden çıkması) pek muhtemeldir. Söz konusu yapısı sebebiyle alacaklının ispat faaliyetinin derecesi, ihtiyati haciz yargılamasının kendine özgü nitelikleri bakımından diğer dava türlerine nazaran yumuşatılmıştır.

Doktrinde ve Yargıtay kararlarında gemilerin ihtiyati haczinde alacaklı üzerindeki ispat derecesinin genel uygulamada olduğu gibi yaklaşık ispat düzeyinde olduğu kabul edilmektedir⁵⁷³. Yaklaşık ispat derecesinin somutlaştırılmasına yönelik olarak (1) *ihtiyati*

⁵⁷¹ Aynı yönde bkz. **Berlingieri**, Conventions 2, s. 222-223.

⁵⁷² Konuya ilişkin ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 163 vd. İlk derece mahkemesi, bir kararında alacakla ilgili İİK'nın 257/2. maddesinin şartları oluşmadığı gerekçesiyle ret kararı vermiştir. Karar için bkz. **Atamer/Süzel**, s. 1086-1088.

⁵⁷³ Yaklaşık ispatın tarihsel gelişimi için bkz. Albayrak, Hakan, **Medeni Usul ve İcra İflas Hukukunda Yaklaşık İspat**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 90 vd. Genel uygulamaya yönelik bkz. **Pekcanıtez**, Hakan, **Pekcanıtez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 2, İstanbul, 2017, (**Pekcanıtez**, Usul 2), s. 1720 vd.; **Tanrıver**, Usul 1, s. 857 vd.; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 356; **Yılmaz**, Himaye, s. 1109; **Arslan vdi.**, İcra, s. 542; **Atalı/ Ermenek/Erdoğan**, s. 492; **Budak/Karaaslan**, s. 260-261; **Görgün/Börü/Kodakoğlu**, s. 424. Yaklaşık ispat ölçüsünün belirlenmesi hakkındaki diğer görüşler için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 217 vd. Mukayeseli hukuk bakımından yaklaşık ispat ölçüsüne yönelik bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 39-40. Yaklaşık ispat konusunda İİK'nın 258. maddesinin eleştirisi için bkz. **Özekes**, Değişiklikler, s. 449 vd. Buna ek olarak genel uygulamada

*haczin şartlarının gerçeğe uygun olduğuna*⁵⁷⁴, (2) *alacağın*⁵⁷⁵ ve *ihtiyati haciz sebebinin varlığına az çok kanaat getirmesinin yeterli olduğuna*⁵⁷⁶ veya (3) *hâkimi inandırıcı (ikna edici) açıklamalar yapılacağına*⁵⁷⁷ ilişkin nitelendirmeler mevcuttur⁵⁷⁸. Bunun yanı sıra yaklaşık ispatta hâkimin ispat edilmek istenen olayı muhtemel görmesi; diğer bir deyişle olayın doğru olma ihtimalinin doğru olmama ihtimaline ağır basması gerektiği belirtilmektedir⁵⁷⁹.

TTK'dan önceki dönemde mahkemelerin gemilerin ihtiyati haczi konusuna ihtiyatlı yaklaştığından bahsetmiştik. TTK ile getirilen sistemle birlikte özellikle alacaklı tarafından ispatı gereken hususların 1362. maddeye uygun bir biçimde ve yaklaşık ispat düzeyinde ortaya konması yeterlidir. Dolayısıyla yeni dönemki ihtiyati haciz yargılamalarında ispat konusunun önceki dönemdeki gibi ihtiyati haczi imkânsız kılacak bir biçimde alacaklı aleyhine yorumlanmaması gerekmektedir⁵⁸⁰. Nitekim gemilerin ihtiyati haczinde alacaklı-borçlu menfaat dengesi yeniden düzenlendiğinden alacaklı da TTK'nın 1363. maddesi uyarınca teminat yatırarak belirli bir riziko altına girmektedir⁵⁸¹.

yaklaşık ispatın belirlenmesine yönelik Yargıtay kararları için bkz. **Albayrak**, s. 345 vd. Gemilerin ihtiyati haciz yargılaması bakımından yaklaşık ispatın aranması gerektiğine ilişkin görüşler için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 220 vd.; **Türkel**, s. 313 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 135. “...Yine istem konusu alacağın deniz alacağı olması nedeniyle ihtiyati haciz talep hakkı da vardır. İhtiyati haciz taleplerinde tam bir ispat koşulu aranmayıp, yaklaşık ispatın yeterli olduğu...” Y. 11 HD., T. 10.09.2014, E. 2014/11222, K. 2014/13495; “...ihtiyati haciz taleplerinde tam bir ispat değil yaklaşık ispatın yeterli olduğu...” Y. 11 HD., T. 24.06.2014, E. 2014/9364, K. 24.06.2014, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Benzer yönde kararlar için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 221 vd. İngiliz Hukukunda yaklaşık ispatın uygulanışına dair bkz. **Eder**, s. 121 vd.

⁵⁷⁴ **Kuru**, İcra 3, s. 2507; **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 27; **Kuru/Aydın**, s. 356.

⁵⁷⁵ **Postacıoğlu**, s. 869.

⁵⁷⁶ **Üstündağ**, s. 486.

⁵⁷⁷ **Yılmaz**, Himaye, s. 1104.

⁵⁷⁸ Bunun yanı sıra ispat ölçüsünün ihtiyati haciz yargılamasının duruşmalı ya da duruşmasız yapılmasına göre değişken olması gerektiğine ilişkin bir görüş de mevcuttur. Buna göre duruşmalı yargılamalarda alacağın ve ihtiyati haciz sebebinin gerçeğe yakın ispatı aranmaktayken, duruşma yapılmaksızın yapılan yargılamalarda ispat derecesinin daha yüksek tutulması gerektiği; yüzde 50'yi aşan kanaatin bu durumda yeterli olmayacağı belirtilmektedir: **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 411. Yaklaşık ispatın derecesini ifa ve teminat tedbirleri bakımından ikili bir ayrıma tabi tutarak; teminat amaçlı tedbirlerde karşı tarafa özel surette zarar verme ihtimalinin yüksek olduğu ölçüde ispat derecesinin de artırılmasını ifade eden görüş için bkz. **Albayrak**, s. 376-377.

⁵⁷⁹ **Erişir**, s. 188-189; Başözen, Ahmet, “Güncel Yargıtay Kararları Işığında İhtiyati Tedbirlerde Yaklaşık İspat ve İhtimal Kavramı”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, Özel Sayı, Hakan Pekcanitez'e Armağan, 2014, s. 656. İhtimal kavramına yönelik ayrıca bkz. **Başözen**, s. 666 vd.

⁵⁸⁰ Doktrinde gemilerin ihtiyati haciz yargılaması bakımından yaklaşık ispat derecesinin ‘basit ihtimal’ şeklinde düzenlendiği; bu doğrultuda ihtiyati hacze esas teşkil eden olayların gerçekleşme ihtimalinin gerçekleşmeme ihtimalinden daha fazla olması gerektiği benimsenmektedir: **Türkel**, s. 324; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 138. Genel uygulama bakımından benzer görüşler için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 138, dpn. 566.

⁵⁸¹ **Atamer**, İcra, s. 293; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 225.

6. İhtiyati Haciz Kararı ve Yargı Yolu

Alacaklının, TTK'nın 1362. maddesinde aranan şartlar hakkında mahkemede yaklaşık ispat ölçüsünde kanaat getirmesi durumunda ihtiyati haciz talebi kabul olunmaktadır. Maddede aranan şartların yerine getirilmemesi durumunda ise talep reddedilecektir⁵⁸².

İhtiyati haciz kararının içeriği İİK'nın 260. maddesine uygun olmalıdır⁵⁸³. Özellikle alacaklının mahkemeye sunduğu belgelerden alacak miktarının ve haczolunması istenen geminin tam olarak belirlenebilmesi gerekmektedir. Nitekim mahkeme kararında haczin hangi miktar alacak için ve hangi gemi üzerinde uygulandığının da açık bir şekilde anlaşılması lazım gelmektedir⁵⁸⁴. Bunun dışında alacaklı tarafından yatırılan 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminat ve müeccel bir deniz alacağı söz konusu ise, İİK'nın 257/2. maddesinde yer alan ihtiyati haciz sebeplerinden birisi de kararda yer almalıdır⁵⁸⁵.

İİK'nın 258/3. maddesi uyarınca ihtiyati haciz talebinin reddi halinde alacaklı karara karşı istinafa başvurabilir. İhtiyati haciz kararı, borçlunun yokluğunda verilmişse İİK'nın 265. maddesi uyarınca borçlu tarafından öncelikle itiraz yoluna başvurulmalıdır. İtirazın reddi halinde borçlu istinaf yoluna başvurma hakkına sahiptir. 7251 sayılı Kanunun⁵⁸⁶ 2020 yılında yaptığı değişiklikten önce yüzüne karşı ihtiyati haciz kararı verilen borçlunun istinaf yoluna başvurması mümkün değildi. Ancak yeni düzenlemeyle birlikte borçlu, ihtiyati haciz yargılamasında hazır bulunsa dahi istinafa başvurabilmektedir. BAM, ihtiyati haciz kararlarını öncelikle inceler ve BAM'ın vereceği kararlar kesindir.

7. İhtiyati Haciz Kararının İcrası

A. Başvuru Süresi ve Yetki

İhtiyati haciz kararının icrasına ilişkin hususlarda öncelikle TTK, TTK'da boşluk bulunması durumunda ise İİK uygulama alanı bulmaktadır⁵⁸⁷. Genel hükümler dışında kararın icrasına dair TTK'da özel olarak düzenlenen iki önemli hususun incelenmesi gerekmektedir.

İhtiyati haciz kararı verilmesinin ardından alacaklı, TTK'nın 1364. maddesi uyarınca kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde kararı veren mahkemenin yargı

⁵⁸² Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 335 vd.

⁵⁸³ Kararın içeriği hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2507 vd.; **Postacıoğlu**, s. 876; **Üstündağ**, s. 487-488; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 236; **Yılmaz**, Himaye, s. 1112 vd.; **Muşul**, İcra, s. 691; **Arslan vdi.**, İcra, s. 543; **Kuru/ Aydın**, s. 357. Gemilerin ihtiyati haczi açısından kararın içeriği hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 339 vd.

⁵⁸⁴ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 28; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 110; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 341.

⁵⁸⁵ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 340-342.

⁵⁸⁶ RG: 28.07.2020-31199.

⁵⁸⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 54; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 185; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 375.

çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın icrasını istemelidir⁵⁸⁸. Sürenin geçirilmesi durumunda ise ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkacaktır.

TTK'nın 1364. maddesindeki hüküm, genel hüküm niteliğindeki İİK'nın 261/1. maddesinden iki noktada ayrılmaktadır. İİK'daki genel düzenlemeden farklı olarak dikkat çeken ilk nokta icra dairesine başvuru süresinin gemiler bakımından kısaltılmış olmasıdır. İİK'nın 261/1. maddesindeki on günlük süre TTK'nın 1364. maddesiyle birlikte gemiler bakımından üç iş günü olarak düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme kanımızca deniz ticaretinin gerekliliklerine uygundur⁵⁸⁹. Nitekim doktrinde de ifade edildiği üzere gemilerin limanda kalma süreleri genellikle kısadır⁵⁹⁰. Dolayısıyla İİK'da yer alan on günlük sürede geminin limandan ayrılma ihtimali bir hayli kuvvetlidir. Bu ihtimalin önüne geçilmesi adına İİK'daki on günlük süre TTK'daki düzenlemeyle birlikte üç iş gününe düşürülmüştür. Üç günlük sürenin geçip geçmediği icra memurunca incelenmelidir⁵⁹¹. Sürenin kaçırılması durumunda ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkacaktır. Buna karşın alacaklının yeni bir ihtiyati haciz başvurusu yapabileceği, ilk başvuruda yatırdığı teminatın da ikinci dosyaya kaydırılmasını isteyebileceği ifade edilmektedir⁵⁹². Bununla birlikte üç günlük süre alacaklı başvurusu için şart olup, kararın icra edileceği zaman üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Kararın icrasına yönelik şikâyetlerin ise İİK'nın 261/3. maddesi uyarınca kararı icra eden dairenin bağlı olduğu icra mahkemesine yapılacağı belirtilmektedir⁵⁹³.

TTK düzenlemesinde dikkat çeken ikinci nokta ise mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesinin yetkisine ek olarak geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinin de kararın uygulanması bakımından yetkilendirilmiş olmasıdır. Dolayısıyla alacaklı kararın icrasını ister mahkemenin yargı çevresindeki, isterse geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden talep edebilmektedir. Söz konusu düzenlemenin uygulamada yaşanan zaman kayıplarını önlemek adına kabul edildiği belirtilmektedir⁵⁹⁴. Özellikle mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesiyle geminin bulunduğu icra dairesinin farklı daireler olması halinde geminin limanı terk etme olasılığı artmaktadır. İİK'daki genel düzenlemenin gemiler bakımından

⁵⁸⁸ Kararın icrası konusunda eski dönemdeki uygulama hakkında bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 34 vd.; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 114 vd. Genel uygulama hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2511 vd.; **Postacıoğlu**, s. 880 vd.; **Üstündağ**, s. 488 vd.; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 277 vd.; **Yılmaz**, Himaye, s. 1133 vd.; **Muşul**, İcra, s. 692; **Arslan vdi.**, İcra, s. 544-545; **Kuru/Aydın**, s. 357-358; **Atalı/ Ermenek/Erdoğan**, s. 493 vd.; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 407-408.

⁵⁸⁹ Üç günlük sürenin alacaklılar bakımından risk teşkil ettiğini belirtmesine karşılık benzer yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 379. Üç günlük sürenin özellikle yabancı donatanlar bakımından kısa olduğuna yönelik bkz. **Kuru**, Görüşler, s. 395.

⁵⁹⁰ **Atamer**, İcra, s. 301; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 234.

⁵⁹¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 235; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 380.

⁵⁹² **Atamer**, İcra, s. 301; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 235.

⁵⁹³ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 565.

⁵⁹⁴ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 234.

uygulanması durumunda alacaklının önce mahkemenin yargı çevresindeki icra dairesine başvurusu, ardından geminin bulunduğu icra dairesine müracaat etmesini gerekecekti. 1364. madde, bu gibi durumların önüne geçmek adına alacaklıya -bizim de yerinde bulduğumuz bu gerekçeyle-⁵⁹⁵ seçimlik hak tanımakta ve doğrudan geminin bulunduğu yer icra dairesine müracaat imkânı getirmektedir.

B. İcra Süresi

Süresi içinde yapılan başvuruyla birlikte icra dairesinin, alacaklının menfaatine uygun bir biçimde en kısa sürede kararı uygulaması gerekmektedir. İhtiyati haciz kararının icrasında kanun koyucu, İİK'daki düzenlemelerden farklı bir biçimde gemilerin limanda kaldığı sürelerin kısılalığını göz önüne alarak, kararın icrasına yönelik süre bakımından TTK'da yeni bir düzenleme yapma gereği duymuştur. İİK'nın 79/1. maddesinde icra dairesinin talepten itibaren üç gün içerisinde haczi uygulayacağı düzenlenmektedir. TTK'nın 1365/1. maddesinde söz konusu İİK hükmünün karşılığı olarak haczin istem üzerine 'derhal' uygulanacağı hükmü yer almaktadır. Maddenin ikinci fıkrasında ise gemilere yönelik ihtiyati haciz taleplerinin İİK'nın gece ve resmî tatil saydığı zamanlarda dahi yapılacağı ifade edilmektedir.

Söz konusu düzenleme kanımızca da oldukça yerindedir. Zira doktrinde de ifade edildiği üzere gemilerin mahkemenin yargı çevresinde seferine ara vermek koşuluyla geçirdikleri süreler bazı durumlarda oldukça kısa olabilmektedir⁵⁹⁶. Ayrıca alacaklının ihtiyati haczin icrasını mesai saatleri içinde ya da dışında, hafta sonu veya resmî tatil günlerinde dahi icra dairesinden talep etmesi mümkün kılınmış; madde hükmünün iki fıkrası arasında uyum sağlanmıştır⁵⁹⁷.

C. Gemiye El Konulması ve Muhafaza Tedbirleri

a. Geminin Seferden Men Edilmesi

TTK'nın 1366/1. maddesinin ilk cümlesinde ihtiyaten haczedilen bütün gemilerin, bayrağı veya hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın icra müdürü tarafından seferden men edilerek muhafaza altına alınacağı hükmü yer almaktadır. Söz konusu düzenlemeyle birlikte ihtiyati haciz kararının icrasının somutlaştırılması noktasında büyük bir

⁵⁹⁵ Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 376.

⁵⁹⁶ **Atamer**, İcra, s. 302; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 235; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 82.

⁵⁹⁷ Doktrinde hafta sonu ve resmî tatil günlerinde kararı icra edecek bir memurun bulunamayacağı öne sürülmüş; bu konudaki çözümün ise Adalet Bakanlığı tarafından icra dairelerine gönderilecek bir genelgeyle sağlanabileceğinin altı çizilmiştir: **İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu**, s. 291; **Atamer**, İcra, s. 302; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 236.

adım atılmış; önceki dönemde sicile şerh tedbirinin yarattığı sorunlara ve tartışmalara son verilmiştir. Yargıtay kararlarında ve doktrinde seferden men tedbirinin ihtiyati haciz kararının uygulanmasının doğal bir sonucu olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla alacaklının yetkili icra dairesinden kararın uygulanmasını talep etmesi geminin seferden men edilmesi için gerekli ve yeterli görülmekte; kararın icrası yerine yalnızca geminin seferden men edilmesinin talep edilmesinin ise mümkün olmadığı ifade edilmektedir⁵⁹⁸.

b. Geminin Sefere Çıkması Durumunda Uygulanacak Tedbirler

Geminin ihtiyati haczi konusunda Türk mahkemelerinin yetkisinin doğabilmesi için kural olarak talep anında geminin mahkemenin yargı çevresinde seferine ara vermesi gerektiğinden bahsedilmiştir. Yetkili mahkemeye başvuru anında geminin seferine ara vermesine karşın, kararın uygulanmasına kadar geçen sürede seferine kaldığı yerden devam etmesi muhtemeldir. Bu tip bir durumda TTK'nın 1367. maddesinde öngörülen tedbirler uygulanacaktır.

TTK'nın 1367/1. maddesi, 1366. maddenin ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkrasındaki tedbirlere gönderme yapmaktadır. Dolayısıyla 1366. maddenin söz konusu fıkralarındaki tedbirler, kararın uygulanacağı sırada seferde olup olmamasına bakılmaksızın bütün gemiler hakkında uygulanacaktır. Bir önceki başlıkta değindiğimiz tedbirler doğrultusunda icra müdürü, 1367/1. madde göndermesi sonucunda gemi sefere çıksa dahi ihtiyati haciz kararını ilgili kurumlara bildirmekle yükümlüdür. Buna ek olarak haczi uygulayan memur, maddenin ikinci fıkrasının emrettiği biçimde haciz tutanağı düzenlemek durumundadır. Söz konusu tutanak, kararın icrası anında gemi sefere çıkmış olsa dahi düzenlenmelidir.

⁵⁹⁸ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 237. Yargıtay, geminin seferden men edilmesini ihtiyati haciz kararının uygulanmasının doğal bir sonucu olduğunu vurgulamaktadır. “6102 sayılı TTK'nun 1366. maddesi uyarınca haczedilen gemiler seferden men edilerek muhafaza altına alınır. Seferden men bir muhafaza işlemi olup, haczin doğal bir sonucudur” Y. 12. HD., T. 10.03.2016, E. 2015/29688, K. 2016/7064. Aynı yönde bkz. Y. 12. HD., T. 11.05.2015, E. 2015/10534, K. 2015/13153; Y. 12. HD., T. 12.04.2016, E. 2015/29947, K. 2016/10721, (Erişim tarihi: 10.01.2023), lexpera.com.tr. Ancak bu konuda Yargıtay 12. Hukuk Dairesi kararları arasında tutarsızlıklar bulunduğu da gözden kaçmamalıdır. 12. Hukuk Dairesi bir kararında TTK'nın 1353/1. maddesinde yer alan “*Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden men edilmesi istenemez*” cümlesini yanlış yorumlayarak kanımızca son derece hatalı bir biçimde geminin seferden men tedbirinin kaldırılması gerektiğine hükmetmiştir. Y. 12. HD., T. 21.10.2013, E. 2013/23552, K. 2013/32676. Buna karşın 12. Hukuk Dairesi diğer bir kararında ihtiyati haciz kararında ‘seferden men’ kavramının yer alması nedeniyle ilk derece mahkemesi kararını bozmuştur. “...*isimli geminin ihtiyaten haczine ve seferden menine ilişkin müdürlük kararının infazının istendiği, ancak ... 5. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 10.10.2014 tarih ve 2014/458 D. İş sayılı ihtiyati haciz kararında... 1 isimli geminin seferden menine ilişkin hüküm bulunmadığı anlaşılmaktadır*” Y. 12. HD., T. 05.11.2019, E. 2018/12468, K. 2019/15947, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 2019 yılında yürürlüğe girmesinin ardından seferden men tedbirinin yanı sıra sınırlandırma tedbiri de Türk Hukukunun bir parçası kabul edildiğinden yazarın ve Yargıtay'ın yaklaşımının geçerliliğini yitirdiği görüşündeyiz. Alacaklının seferden men talebinin de ihtiyati haciz kararın icrasına yönelik bir talep olduğu, bu nedenle Yargıtay'ın yaklaşımın yerinde olmadığına yönelik bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 388-389.

Söz konusu tedbirler bayrağı önem taşımaksızın tüm gemiler hakkında uygulanmaktadır. Bunun dışında TTK'nın 1367/1. maddesinin a ve b bentleri ise geminin bayrağına göre özel birtakım tedbirler içermektedir.

Türk bayraklı gemilerde a bendi uyarınca kararın uygulanacağı sırada geminin sefere çıkmış olması durumunda ihtiyati haciz kararı malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişilere tebliğ edilir ve deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi takdirde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur. Madde lafzından da anlaşıldığı üzere söz konusu tebligat, varsa madde metninde ismi geçen her bir kişiye ayrı ayrı yapılmak durumundadır⁵⁹⁹. Geminin teslim edilmemesi halinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun⁶⁰⁰ 289. maddesine göre (muhafaza görevini kötüye kullanma) cezaya hükmolunabilir.

Yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı ise b bendi uyarınca, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilmektedir. TTK'nın 1355. maddesinde yer alan yetki kuralıyla birlikte değerlendirildiğinde Türk karasularında seferine ara vermeden devam eden gemilerin ihtiyati haczi mümkün değildir⁶⁰¹. Diğer bir deyişle Türk mahkemesinin yetkisi, başvuru anında geminin mahkemenin yargı çevresinde seferine ara vermiş olmasıyla doğmaktadır. Bununla birlikte başvuru anı itibarıyla seferine ara verip, ihtiyati haciz kararının uygulanması sırasında sefere çıkan yabancı bayraklı bir gemi, Türk karasularında olmak koşuluyla seferde olsa dahi b bendi uyarınca seferden men edilebilecektir.

Söz konusu düzenleme uyarınca geminin sefere çıkmış olması durumunda seferden men tedbirin yalnızca yabancı bayraklı gemilere uygulanabilmektedir. Buna karşın Türk bayraklı gemilere yönelik seferden men tedbiri yerine ihtarla yetinildiği görülmektedir. Doktrinde belirtildiği gibi ihtarın tebliği suretiyle ihtiyati hacizden haberi olan alacaklı, Türk bayraklı gemisinin Türk limanlarına uğramasını kötü niyetli hareketleriyle geciktirebilir⁶⁰². Söz konusu durum ise bayrağına bağlı olarak alacaklılar arasında ayrımcılık yaratan bir hukukî durum teşkil etmektedir.

c. Diğer Koruma Tedbirleri

İcra dairesi, TTK'nın 1368/2. maddesi uyarınca önceki bahsedilenler dışında geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli görülen her türlü tedbiri almaya

⁵⁹⁹ **Atamer**, İcra, s. 306; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 242; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 408-409.

⁶⁰⁰ RG: 12.10.2004-25611.

⁶⁰¹ TTK'nın hazırlık sürecindeki tartışmalar hakkında bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 211 vd.

⁶⁰² **Çetingil vdi.**, s. 280.

yetkilidir. Bunun yanı sıra haczedilen geminin sigortalarının da icra dairesi tarafından yaptırılabilceği ifade edilmektedir⁶⁰³.

8. Geminin Teminat Karşılığında Serbest Bırakılması (Gemi Değerinin Depo Edilmesi)

İİK'nın 263. maddesinin karşılığı olan⁶⁰⁴ TTK'nın 1370. maddesi geminin belli bir teminat karşılığı serbest bırakılmasını hükme bağlamaktadır. Buradaki düzenlemede gemi üzerindeki ihtiyati haciz devam etmekte, buna karşın seferden men tedbiri satış aşamasına kadar uygulanmamakta, istenildiğinde icra dairesinde teslim edilmek şartıyla geminin borçlunun veya üçüncü kişinin elinde bırakılmasına imkân sağlanmaktadır. Söz konusu düzenlemeyle borçlunun ya da diğer kişilerin gemiye el konulması sebebiyle karşılaşılabileceği büyük zararların önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.

Teminatın türü birinci fıkrada belirtilmiştir. Gemi değerini karşılayan nakit para, icra memuru tarafından kabul edilecek taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya itibarlı bir banka kefaleti teminatın konusunu oluşturabilmektedir⁶⁰⁵. Teminat türünün gemi değerini karşılayan nakit para olması durumunda icra memurunun takdir hakkı bulunmamaktadır. Dolayısıyla geminin değerini karşılayan nakit paranın yatırılmasıyla birlikte gemi borçlunun ya da üçüncü kişinin emrinde bırakılacaktır. Bunun dışında teminat türünün taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya banka kefaleti olması durumunda icra memuru, teminatı kabul edip etmeme konusunda takdir yetkisine sahiptir. Konusunu gemi ipoteğinin oluşturduğu teminatlarda, gösterilecek ipoteğin ihtiyati haciz kararı bulunan gemi dışındaki bir gemiye ait olması gerektiği ifade edilmektedir. Nitekim söz konusu düzenlemede üzerinde ihtiyati haciz kararı bulunan gemi üzerinde halihazırda el koyma tedbirinin engellenmesi amaçlandığından, geminin teslim edilmemesi halinde ipotek hakkının paraya çevrilmesi de mümkün değildir⁶⁰⁶.

Bahsedilen genel kuralın yanı sıra alacaklı ile geminin maliki veya malik olmayan donatan, TTK'nın 1372. maddesi (1999 Haciz Sözleşmesi md. 4/2) uyarınca teminatın konusunu ve miktarını serbestçe kararlaştırabilir. Keza uygulamada ihtiyati haczin gücü karşısında tarafların genellikle anlaşarak teminatın türünü ve miktarını belirlediği, teminat

⁶⁰³ **Atamer**, İcra, s. 309; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 246. Geminin muhafaza ve idare masrafları hakkında doktrindeki tartışmalar ve ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 411 vd. Uygulamadaki aksaklıklara dikkat çeken yazar, seferden men edilen gemilerin idare ve işletilmesi idaresine yönelik bünyesinde uzman kişiler barındıran kurumsal ve denetlenebilir bir sistemin oluşturulması gerektiği önerisini sunmaktadır: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 415.

⁶⁰⁴ Genel uygulama hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2524; **Yılmaz**, Himaye, s. 1164 vd.

⁶⁰⁵ Kulüp sigortacılarınca tanzim edilen teminat mektuplarının kapsam dışında bırakılmasına ilişkin gerekçeler hakkında bkz. **Atamer**, İcra, s. 320; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 265. Konuya yönelik eleştiriler için bkz. **Kuru**, Görüşler, s. 396.

⁶⁰⁶ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 567-568.

bedelinin ise borçlu (ya da sigortacısı) tarafından doğrudan alacaklıya verildiği belirtilmektedir⁶⁰⁷. Kanunda açıkça yer almasa da bu tip bir anlaşmanın mevcut olması durumunda icra memurunun teminatın konusu üzerinde herhangi bir takdir hakkı bulunmaması lazım gelir.

TTK'nın 1370/1. maddesinin konusunu oluşturan teminatları borçlunun yanı sıra üçüncü kişiler de gösterebileceği gibi gemi, borçlunun yanı sıra üçüncü bir kişiye de bırakılabilir. Teminat gösteren kişiyle geminin bırakılacağı kişinin aynı kişi olması zorunlu değildir. Geminin üçüncü kişi elinde iken haczedilmesi ve geminin bu kişiye bırakılacağı durumlarda üçüncü kişiden geminin istenildiği zaman iade edileceğine ilişkin bir taahhüt senedi alınır.

Deniz alacağı, geminin mülkiyetine veya zilyetliğine (TTK md. 1352/1-t) ya da ortak malik taleplerine ilişkin (TTK md. 1352/1-u) ise TTK'nın 1370/4. maddesi (1999 Haciz Sözleşmesi md. 4/1, 2. cümle) uyarınca zilyet tarafından yeterli teminat gösterilmesi durumunda geminin bu kişiye de bırakılabileceği hüküm altına alınmıştır. Genel kuralın tekrarı niteliğindeki bu hükmün, ilk cümlede sayılan deniz alacakları bakımından genel kuralın bir kez daha vurgulanmasından ibaret olduğu ifade edilmektedir⁶⁰⁸.

TTK'nın 1370/2. maddesi uyarınca geminin ihtiyati haciz devam etmek kaydıyla serbest bırakılması halinde söz konusu durumun 1366. maddede sayılan kurumlara bildirilmesi ve Türk bayraklı gemilere ilişkin sicildeki ihtiyati haciz kaydının korunması gerekmektedir.

Teminatın alacaklılar arasında paylaştırılması konusunda sıra cetveli TTK'nın 1389-1397. maddelerinde yer alan hükümlere göre düzenlenecektir⁶⁰⁹.

9. İhtiyati Haczin Kaldırılması

A. Teminat Karşılığında Kaldırılması

TTK'nın 1371/1. maddesinin (İİK md. 266)⁶¹⁰ ilk cümlesi uyarınca geminin maliki veya borçlu, geminin değeriyle sınırlı olmak üzere deniz alacağının tamamı, faizi ve giderler için yeterli teminat göstererek ihtiyati haczin kaldırılmasını mahkemeden isteme hakkına sahiptir. Söz konusu talepler hakkında karar verecek mahkeme TTK'nın 1358. maddesinde

⁶⁰⁷ Thomas, s. 6, 15, 16.

⁶⁰⁸ Pekcanıtez vdi., İcra 1, s. 568.

⁶⁰⁹ İİK'nın çeşitli maddelerinde (İİK md. 144/a, 153/a/3-3, 206/6) yeri geldikçe gemilerde sıra cetveline ilişkin konularda TTK'nın söz konusu maddelerine göndermelerde bulunmaktadır. Sıra cetveli ve paylaştırma konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, İcra, s. 395 vd.; Atamer, Deniz T. 4, s. 362 vd.

⁶¹⁰ Genel uygulama hakkında bilgi için bkz. Kuru, İcra 3, s. 2536 vd.; Özkes, İhtiyati Haciz, s. 353 vd.; Yılmaz, Himaye, s. 1231 vd.; Muşul, İcra, s. 696-697.

belirtilen mahkemedir. Maddenin ikinci cümlesi uyarınca takip aşamasına geçildiği takdirde ise söz konusu yetki icra mahkemesine aittir. Mahkemenin bu konudaki kararı kesindir⁶¹¹.

Geminin üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasının ardından durumun TTK'nın 1371/2. maddesi uyarınca 1366. maddede yer alan kurumlara bildirilmesi ve sicildeki ihtiyati haciz kaydının silinmesi icra müdürü tarafından istenmelidir.

Bu noktada TTK'nın 1370. maddesinde yer alan ve bir önceki kısımlarda değinilen gemi değeri tutarındaki teminatla 1371. maddede incelenen alacak miktarını karşılayan teminat arasındaki farka kısaca değinilmesi gerekmektedir. İki teminat arasındaki en belirgin ve en önemli fark, ilk teminatta gemi üzerindeki ihtiyati haciz devam etmekten ikincisinde sona ermektedir. Keza ilk teminatta özellikle gemi değerinin⁶¹² deniz alacağını karşılamaya yetmediği durumlarda gemiye satış aşamasına kadar el konulamamakta, satış aşamasına gelindiği takdirde ise geminin teslimi emredilmektedir⁶¹³. İkincisinde ise halihazırda geminin değeri alacak miktarından yüksek olduğundan, deniz alacağı tutarında bir teminat yatırıldığından gemi üzerindeki ihtiyati haciz sona ermekte, mahkeme kararıyla birlikte ihtiyati haciz koruması teminat üzerinde devam etmektedir⁶¹⁴.

İki teminat arasındaki bir fark da kişi bakımındandır. Keza 1370. madde uyarınca gemi değerinin depo edileceği durumlarda teminat, malik, malik olmayan donatan veya üçüncü kişiler tarafından da gösterilebilmekteyken, 1371. madde uyarınca deniz alacağına karşılık gelen teminatı yalnızca malik ya da malik olmayan donatan gösterebilmektedir⁶¹⁵.

İki teminat arasındaki bir diğer fark ise hacze iştirake ilişkindir. TTK'nın 1371. maddesinde teminat, gemi değerinin değil deniz alacağının karşılığı olarak gösterildiğinden 1370. maddeden farklı olarak TTK'nın 1371/3. maddesi uyarınca ihtiyati hacze diğer alacaklıların iştirak etmesi mümkün değildir. Esasa ilişkin davanın sonuçlanmasına kadarki süreçte diğer alacaklılar da teminat üzerine kesin ya da ihtiyati haciz koydurabilmekte ve

⁶¹¹ Madde düzenlemesi, takibe başlanması halinde ihtiyati haczin kaldırılması konusundaki yetkiyi, ihtiyati haciz kararını veren asliye ticaret mahkemesi yerine icra mahkemesine vermektedir. Ancak doktrinde de haklı bir biçimde belirtildiği gibi kararın kaldırılması konusunda, ihtiyati haciz hakkında fikir sahibi olmayan ikinci bir mahkemeyi yetkilendirmek uygulamada zaman kaybına neden olabilecek niteliktedir: **Kuru**, Görüşler, s. 399. İhtiyati haczin teminat üzerine kaldırılmasına yönelik TTK'dan önceki uygulama için bkz. **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 150 vd. Kararların temyizi kabil olmadığı konusunda ayrıca bkz. *"Somut olayda; aleyhine ihtiyati haciz verilen vekilinin talebi İİK'nın 266. maddesi kapsamına girmekte olup, bu neviden kararlar, İİK'nın 265. maddesinde temyiz yoluna başvurulabileceği belirtilen itiraz üzerine verilmiş kararlardan olmadığından temyizi kabil değildir"* Y. 11. HD., T. 12.04.2017, E. 2017/1071, K. 2017/2068. Benzer yönde bkz. Y. 11. HD., T. 10.10.2016, E. 2016/7450, K. 2016/7959; Y. 11. HD., T. 10.10.2016, E. 2016/7208, K. 2016/7938; Y. 11. HD., T. 10.10.2016, E. 2016/7207, K. 2016/7928, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

⁶¹² Değer tespiti icra mahkemesince yapılacağına ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 536.

⁶¹³ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 538.

⁶¹⁴ **Türkel**, s. 377; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 542. Sorumluluk sigortacılarının verdiği teminat mektuplarının kapsam dışı bırakılmasına yönelik bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 265; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 536.

⁶¹⁵ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 543.

teminatın alacaklıya ödenmesine karar verildiği takdirde söz konusu hacizler düşmektedir. Alacağın kısmen ya da tamamen reddedilmesi durumunda ise reddedilen alacak tutarındaki teminat diğer alacaklılara ödenmektedir⁶¹⁶.

Bahsedilen farklılıklar dışında iki teminat bakımından birtakım ortak hükümler de (TTK md. 1372, 1373, 1374) mevcuttur. İlk olarak TTK'nın 1372. maddesi uyarınca alacaklı ile malik ya da malik olmayan donatan, hem gemi değerinin depo edildiği hem de deniz alacağına karşılık gösterilen teminatın türü ve miktarı konusunda anlaşabilmektedir⁶¹⁷. İkinci olarak, TTK'nın 1373. maddesi uyarınca 1370. veya 1371. maddelere göre teminat verilmesi; esasa ilişkin davada sorumluluğun kabul edildiği veya def'i, itiraz ya da sorumluluğun sınırlandırılması hakkında vazgeçildiği şeklinde yorumlanamamaktadır. Söz konusu düzenlemeyle borçlunun ya da malikin herhangi bir hak kaybı yaşamasının önüne geçilmek istenmektedir. Son olarak TTK'nın 1374. maddesi (1999 Haciz Sözleşmesi md. 4/6) uyarınca teminat veren kişi, teminat miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman mahkemeye başvurabilmektedir. Bu konuda yetkili mahkeme TTK'nın 1358/1. maddesinde yer alan mahkemelerdir⁶¹⁸. Kanunda açık biçimde yer almasa da teminat verenin bu yöndeki talebinin mahkeme tarafından kabulü, haklı bir sebebin gösterilmesine bağlıdır. Nitekim doktrinde teminat yoluyla alacaklıya getirilen korumanın haklı bir sebep olmaksızın ihlal edilemeyeceği dile getirilmektedir⁶¹⁹.

B. İtiraz Üzerine Kaldırılması

İhtiyati haciz kararının kaldırılmasının teminat dışındaki bir diğer yolu ise kararın borçlunun ya da üçüncü kişilerin itirazıdır. İtiraz usulüne ilişkin 1999 Haciz Sözleşmesi'nde herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. İtiraz usulü konusunda TTK'nın 1351. maddesinin yaptığı göndermeyle genel hüküm niteliğindeki İİK'nın 265. maddesi uygulama alanı bulmaktadır⁶²⁰. Buna karşın itiraz konusunda yetkili mahkeme ise TTK'nın 1358. maddesine göre belirlenmektedir.

⁶¹⁶ **Atamer**, İcra, s. 319; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 264; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 544-545.

⁶¹⁷ **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 14.

⁶¹⁸ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 548-549.

⁶¹⁹ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 568.

⁶²⁰ İtiraz usulü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 513 vd. İhtiyati hacze itirazın niteliğine ilişkin bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 314 vd. İtiraz usulü hakkında ayrıca bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2533 vd.; **Postacıoğlu**, s. 874; **Üstündağ**, s. 493 vd.; **Özekes**, a.e., s. 333 vd.; **Yılmaz**, Himaye, s. 1211 vd.; **Muşul**, İcra, s. 694 vd.; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 405-406; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 488 vd.

a. Yetkili Mahkeme

İhtiyati haciz kararının borçlunun veya üçüncü kişilerin yokluğunda verilmesi halinde itiraz konusunda yetkili mahkeme TTK'nın 1358. maddesinde belirtilmiştir. Madde hükmü uyarınca yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilen kişilerin itirazları hakkında karar vermeye yetkili mahkeme:

- a) Deniz alacağının esası hakkında dava açılmaması durumunda ihtiyati haciz kararını veren mahkeme,
- b) Deniz alacağının esası hakkında Türkiye'de dava açılmışsa, bu mahkeme⁶²¹,
- c) Deniz alacağının esası hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkemedir⁶²².

Kanunda açık bir şekilde belirtilmemesine karşın doktrinde, esas hakkındaki davanın itirazın ardından açılması durumunda ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin itiraz konusundaki yetkisinin söz konusu davadan etkilenmeyeceği ifade edilmektedir⁶²³. Ancak konu hakkında İstanbul BAM'ın⁶²⁴ ve Yargıtay'ın⁶²⁵ birbiriyle çelişen kararları mevcuttur. Kanımızca, doktrinde de ifade edildiği üzere itiraz tarihi itibarıyla esas hakkında dava açılmamış olması durumunda itirazlar, ihtiyati haciz kararını veren mahkemece karara

⁶²¹ Söz konusu yetki kuralının aynı alacağa ilişkin farklı kararların verilmesinin önüne geçmesi bakımından yerinde olduğuna ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 506.

⁶²² TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasındaki tartışmalara ilişkin bkz. **Atamer**, İcra, s. 311; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 249. Yargıtay bir kararında, her ne kadar TTK'nın 1358/1-b. maddesinden bahsetmese de esas hakkındaki davaya bakan mahkemenin ihtiyati hacze itiraz konusunda yetkili olduğuna hükmetmiştir. "...ihtiyati haciz istemi asıl alacağın tahsili konulu davanın açıldığı mahkemeden talep edildiği ve bu mahkemece ihtiyati haciz kararı verildiğine göre itiraz incelemesi için de aynı mahkeme yetkilidir" Y. 11. HD., T. 23.06.2015, E. 2015/6038, K. 2015/8646, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

⁶²³ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 251; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 506-507.

⁶²⁴ İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesi, bir kararında itirazın 10.01.2019 tarihinde dava açılmadan önce yapıldığı, zorunlu arabuluculuk sürecinin 03.01.2019 tarihinde başlamakla birlikte davanın 28.01.2019 tarihinde açıldığı bir uyuşmazlıkta itiraz hakkında yetkili mahkemenin esas davanın görüldüğü mahkeme olduğuna hükmetmiştir. Dava tarihi itibarıyla halen mevcut bir itiraz vuku bulduğundan mahkemenin kararı kanımızca hatalıdır. "*Alacaklı tarafından esas davanın İstanbul Anadolu 5 İş Mahkemesi'nde dava açılmadan önce 03/01/2019 tarihinde İstanbul Anadolu Zorunlu Arabuluculuk Bürosu'na başvurulduğu, arabuluculuk görüşmeleri sonucunda anlaşmama tutanağının düzenlenmesi üzerine 28/01/2019 tarihinde dava açıldığı, 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nun 3 maddesinde 5 madde kapsamında açılacak davalar bakımından zorunlu arabuluculuk yoluna başvurulması zorunlu dava şartı olarak düzenlendiği, borçlunun, itirazından önce açılması gereken davanın bir ön şartı olarak arabuluculuğa başvurduğu, itirazın ise zorunlu arabuluculuğa başvuru tarihinden sonra 10/01/2019 tarihinde yapıldığı anlaşılmaktadır. İhtiyati hacze itiraz tarihinden önce dava şartının yerine getirilmesi için zorunlu arabuluculuğa başvurulduğu görülmekle; ilk derece mahkemesinin kararı ve gerekçesi (ihtiyati haciz kararına karşı ileri sürülen itiraz ve taleplerin asıl uyuşmazlığın görüldüğü mahkemece karara bağlanması gerektiğinden) yerindedir*" İstanbul BAM 13. HD., 11.09.2019, E. 2019/906, K. 2019/1086. Karara yönelik benzer eleştiriler için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 251-252; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 507. Buna karşın İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi bir kararında yerinde bir biçimde, ihtiyati haciz kararı sonrasında esas hakkında dava açılması durumunda ihtiyati hacze itirazlar konusunda ihtiyati hacze karar veren mahkemenin yetkisiz olduğuna hükmetmiştir. "*İhtiyati hacze itiraz ve istinaf edenlerin itiraz nedenlerinin esas alacak hakkında dava açıldığı için, davadan önce ihtiyati haciz kararı veren mahkeme tarafından değerlendirilmesi mümkün değildir*" İstanbul BAM 13. HD., 13.03.2019 T., E. 2019/254, K. 2019/404, sinerjimevzuat.com.tr, (Erişim tarihi: 10.01.2023).

⁶²⁵ Yargıtay'ın yerinde bulduğumuz kararı için bkz. Y. 19. HD., T. 15.02.2012, E. 2012/15269, K. 2012/2130 **Atamer**, Deniz T. 4, s. 251.

bağlanmalıdır. Bu mahkeme, itiraz tarihinden sonraki bir tarihte esas hakkında dava açılması durumunda dahi itiraz hakkında hüküm vermeye yetkilidir.

b. İtiraz Sebepleri ve Süresi

İİK'nın 265/1. maddesi uyarınca borçlu, ihtiyati haciz kararının dayandığı sebeplere, mahkemenin yetkisine ve teminata karşı; huzurunda yapılan hacizlerde haczin tatbiki, aksi takdirde haciz tutanağının kendisine tebliği tarihinden itibaren yedi gün içinde itiraz edebilmektedir. İİK'nın 265/2. maddesi uyarınca menfaati ihlâl edilen üçüncü kişiler ise ihtiyati haczi öğrendiği tarihten itibaren yedi gün içinde ihtiyatî haczin dayandığı sebeplere veya teminata itiraz edebilir⁶²⁶. Görüldüğü üzere borçlu veya üçüncü kişilerin itiraz sebepleri İİK'nın 265. maddesinde sınırlı bir biçimde sayılmıştır. Bunlar dışında TTK'nın 1358/2. maddesi uyarınca istihkak iddiaları bir diğer itiraz sebebi olarak dikkat çekmektedir.

Bahsedilen sebepler dışında kalan talepler, itiraz mahkemesi tarafından nazara alınmayacak olmasına karşın deniz alacağının esas hakkında açılan davada öne sürülebilecektir⁶²⁷.

i. İhtiyati Haciz Sebebine İtiraz

Borçlu veya üçüncü kişiler ilk olarak ihtiyati haciz sebebine itiraz edebilir. TTK'nın 1353/4. maddesi uyarınca alacağın 1352. maddede sayılan bir deniz alacağı olması ihtiyati haciz sebebi olarak kabul edilmiştir. TTK'nın 1353/5. maddesi uyarınca vadesi gelmemiş deniz alacaklarında ise İİK'nın 257/2. maddesi uygulama alanı bulmaktadır⁶²⁸. Borçlunun veya üçüncü kişilerin ihtiyati haciz sebebine ilişkin itirazları daha önce belirtildiği gibi yedi günlük süreye tabidir.

⁶²⁶ Kanunda yer almasa bile görev itirazının da borçlu ya da üçüncü kişiler tarafından yapılabileceği belirtilmektedir. Görev kamu düzeninden olup hâkim tarafından re'sen göz önünde bulundurulmaktadır. Buna ek olarak görev itirazının gerçek bir itiraz olmadığı, hâkimin kendiliğinden görmesi gereken bir hususun hatırlatılması niteliğinde olduğu vurgulanmaktadır: **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 318. Aynı yönde bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2527; **Arslan vdi.**, İcra, s. 546; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s.491 vd.

⁶²⁷ "...*tarafklar arasındaki sözleşmenin geçersiz olması ve altındaki mührün sahte olması iddialarının ihtiyati haciz talebinin değerlendirilmesi sırasında incelenmesinin mümkün olmadığı gerekçeleriyle de itirazın reddine karar verilmiştir... usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA*" Y. 11. HD., T. 12.12.2016, E. 2016/14122, K. 2016/9495. "...*itiraz edenin itirazları, İİK 265. maddede tahdidi olarak sayılan itiraz nedenlerinden olmadığından, ihtiyati hacze itiraz aşamasında değerlendirilmesi de mümkün değildir*" İstanbul BAM 14. HD., T. 18.01.2018, E. 2018/66, K. 2018/49. Buna karşılık üçüncü kişi gemi kiracısının alacaklı ile gemi maliki arasında muvazaa bulunduğu itirazı yerel mahkemece, TTK'nın 1358. maddesinde yer alan itirazlardan olmadığı gerekçesiyle reddedilmiş ve söz konusu karar Yargıtay tarafından onanmıştır. Y. 11. HD., T. 14.03.2016, E. 2016/2638, K. 2016/2764, (Erişim tarihi: 10.01.2023), lexpera.com.tr. Halbuki muvazaa iddiası doktrinde de belirtildiği gibi ihtiyati haczin sebebine itiraz niteliği taşımaktadır ve İİK'nın 265. maddesi kapsamındadır: **Atamer**, Deniz T. 4, s. 254.

⁶²⁸ Genel uygulamada ihtiyati haciz sebebine itirazın geniş yorumlanması gerektiğine dair ve itirazda alacaklı-borçlu menfaat dengesine ilişkin açıklamalar için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 323 vd. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2528 vd. Alacağın mevcut olmaması durumunun sebebe itiraz teşkil ettiğine yönelik bkz. **Saldırım**, s. 1891.

ii. Teminata İtiraz

Borçlu veya üçüncü kişiler ikinci olarak alacaklı tarafından gösterilen teminata itiraz edebilir. İhtiyati haciz sebeplerine itirazdan farklı olarak teminat itirazında İİK'nın 265. maddesinde öngörülen yedi günlük süre geçerli kabul edilmemekte, teminata ilişkin itirazların tüm aşamalarda yapılabileceği belirtilmektedir⁶²⁹. Keza alacaklının ihtiyati haciz şartı olarak gösterdiği (10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında) teminatın artırılmasına ya da azaltılmasına ilişkin başvuruların TTK'nın 1363. maddesinin ikinci ve dördüncü fıkrası uyarınca borçlu ya da alacaklı tarafından 'her aşamada' yapılabileceği düzenlenmiştir. Doktrinde de belirtildiği gibi söz konusu teminat bakımından 1363. maddenin lafzı ve amacı dikkate alınmalıdır⁶³⁰. Aynı yaklaşım geminin serbest bırakılması için yatırılan teminata (TTK md. 1370-1371) ilişkin olarak da kabul edilmektedir. Zira TTK'nın 1374. maddesinde teminat veren kişinin (borçlu veya üçüncü kişi) her zaman teminat miktarına, türünün değiştirilmesine veya iptaline ilişkin mahkemeye başvurabileceği hükmü yer almaktadır.

Kanımızca borçlu ya da üçüncü kişiler bakımından değerlendirildiğinde teminat itirazında (a) geminin değerinin, (b) deniz alacağının faizi ve giderlerinin veya (c) ihtiyati haciz sebebiyle seferden alıkonulan süre boyunca işletme giderleriyle yoksun kalan kazançların⁶³¹ hesaplanması alelade borç ilişkilerine nazaran çok daha uzun süreler alabilmektedir. Dolayısıyla teminat itirazlarının İİK'daki yedi günlük süreye tabi tutulmaması yaklaşımını yerinde buluyoruz. Söz konusu yaklaşım alacaklı-borçlu arasındaki menfaat dengesinin sağlanmasının da bir gereğidir. Nitekim TTK'nın 1363/4. maddesinde alacaklının başvurularında herhangi bir süre sınırlamasına gidilmemişken borçlu ya da üçüncü kişilerin teminat itirazları yedi günlük süreye tabi tutulsaydı menfaat dengesini bozan bir durum ortaya çıkardı.

iii. Yetki İtirazı

İtiraz sebepleri bakımından üçüncü olarak mahkemenin yetkisine itiraz edilebilmektedir⁶³². Yetki itirazı hakkına yalnızca borçlu sahip olup İİK'da üçüncü kişilere yetkiye itiraz hakkı tanınmamıştır. Ancak doktrinde üçüncü kişilerin mahkemenin yetkisine itiraz hakkının TTK'nın 1358/1. maddesinde yer alan 'kişilerin itirazları' ibaresiyle sağlandığı

⁶²⁹ Teminat itirazına ilişkin bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2527-2528; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 321 vd.

⁶³⁰ **Atamer**, İcra, s. 314; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 255. Nitekim teminata ilişkin itirazlarda İİK'nın 265. maddesi yerine özel hüküm niteliğindeki TTK'nın 1363/2. maddesinin uygulanacağı belirtilmektedir: **Türkel**, s. 413; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 501.

⁶³¹ Bu konuda bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 501;

⁶³² Yetki itirazı hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2526-2527; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 318 vd.

ifade edilmektedir⁶³³. Kanımızca İİK'nın 265. maddesinin açık hükmü karşısında 1358/1. maddede yer alan söz konusu ibare, üçüncü kişilerin yetki itirazı hakkının korunması bakımından yetersiz kalmaktadır. Keza itirazın kapsamı ve içeriği konusunda TTK'da halihazırda açık bir hüküm bulunmamasına karşın 265. madde hükmü açık bir anlatım içermektedir. Dolayısıyla 1358/1. maddede yer alan 'kişilerin itirazları' ibaresinin kapsamının İİK'nın 265/2. maddesindeki açık hüküm karşısında ihtiyati haciz sebepleriyle ve teminatlarla sınırlı olduğu ve yetkiyi kapsamadığı öne sürülebilir. Gemiler bakımından değerlendirildiğinde yetki itirazının üçüncü kişilere de tanınması gerektiği fikrine katılıyoruz⁶³⁴. Sorunun çözümüne yönelik ise madde bütünlüğünün bozulmaması adına İİK'nın 265/2. maddesinin sonuna yetki itirazına ilişkin yeni bir cümle eklenebileceği düşüncesindeyiz.

iv. İstihkak İddiaları

İtiraz konusunda yetkili mahkeme, TTK'nın 1358/2. maddesi uyarınca istihkak iddialarını da değerlendirmekle yetkili kılınmıştır⁶³⁵. Doktrinde istihkak iddialarının İİK'nın 265/2. maddesi uyarınca ihtiyati haciz şartlarına itiraz kapsamında görülebileceği, buna ilişkin İİK'nın 96 vd. maddelerine gidilmesine gerek bulunmadığı, kaldı ki İİK'daki kısa sürelerin gemi malikleri bakımından uygulanmaya elverişli olmadığı belirtilmektedir⁶³⁶.

C. Durum ve Şartların Değişmesi Sebebiyle Kaldırılması

İİK'da açık bir hüküm bulunmamasına karşın doktrinde durum ve şartların değişmesi durumunda ihtiyati haciz kararının değiştirilmesine veya kaldırılmasına karar verilebileceğine yönelik birçok görüş mevcuttur⁶³⁷. Söz konusu görüşler genel itibariyle HMK'nın 396. maddesine dayanmaktadır. İlgili madde uyarınca durum ve şartların değişmesi sebebiyle talep üzerine ihtiyati tedbir kararının değiştirilebileceği ya da kaldırılabilirliği hüküm altına alınmaktadır. Söz konusu düzenlemenin gemilerin ihtiyati haciz kararları bakımından da kıyasen uygulanabileceği birçok yazar tarafından kabul edilmektedir⁶³⁸.

⁶³³ **Atamer**, İcra, s. 313; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 254.

⁶³⁴ Kanunda 'kişilerin itirazları' ibaresi yer almasaydı dahi üçüncü kişilerin de yetki itirazı hakkına sahip olması gerektiğine yönelik benzer yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 492.

⁶³⁵ İstihkak iddialarına ilişkin TTK'nın 1358. maddesindeki mahkemelerin yetkilendirilmesine gerekçeler ve ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, İcra, s. 314-315; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 255-256.

⁶³⁶ **Türkel**, s. 411 vd. İstihkak iddiasının uygulamada çoğu zaman ihtiyati hacze itiraz niteliği teşkil ettiğine yönelik bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 504.

⁶³⁷ Söz konusu görüşler için bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2530; **Özkes**, İhtiyati Haciz, s. 330; **Pekcanmtez vdi.**, İcra 2, s. 358; **Erişir**, s. 236; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 525. Aksi yönde bkz. **Berkin**, İflas, s. 460; **Önen**, Ergun, "İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası (İİK md. 265)", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 37, S. 1, 1980, s. 260.

⁶³⁸ **Türkel**, s. 423-424; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 526-527.

Doktrinde belirtildiği gibi, durum ve şartların değişmesi sebebiyle ihtiyati haczi, amacının ortadan kalkmasına ve hukukî bir yararının bulunmamasına rağmen ayakta tutmak, ölçülülük ilkesine ve menfaatler dengesine aykırı bir durum ortaya çıkarmaktadır⁶³⁹. Kanımızca da yedi günlük itiraz süresinin geçirilmesinin ardından durum ve şartların değişmesi sebebiyle borçluya HMK'nın 396. maddesindeki benzer bir biçimde mahkemeye başvuru hakkı tanınmalıdır. Zira amacı veya şartları ortadan kalkmış bir geçici koruma kararını ayakta tutmak için hukuken meşru bir sebep bulunmamaktadır.

Borçlunun mahkemeye yapacağı başvurunun nitelik itibarıyla itiraz niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. İtiraz sebepleri konusunda İİK'nın 265. maddesinin uygulanacağı, itirazdan farklı olarak yalnızca kanunda belirtilen itiraz sürelerinin esas alınmayacağı ifade edilmektedir⁶⁴⁰. Mahkemenin yetkisine ilişkin TTK'nın 1358. maddesi uygulama alanı bulmakta ve yargılama usulü itiraz yargılamasına benzemektedir⁶⁴¹. İtiraz başvurusunun aksine burada borçlunun başvurusu herhangi bir süre kısıtlamasına tabi değildir.

Değişen durum ve şartlar kavramının ihtiyati haczin devamını haksız hale getiren her türlü vakıayı ifade ettiği, söz konusu vakıaların ihtiyati haciz üzerinde esaslı bir etkide bulunması ve başlangıçta haklı olan korumayı sonradan haksız hale getirmesi gerektiği vurgulanmaktadır⁶⁴². Söz konusu durumlara örnek olarak borcun ifası, ibra, takas, muaccel alacağın borcun ertelenmesi sebebiyle müccel hale gelmesi gibi sebeplerle sona ermesi durumları gösterilmektedir⁶⁴³. Verilen örnekler tahdidi olmayıp hâkim tarafından somut olayın özelliğine göre değerlendirilmesi gerekmektedir⁶⁴⁴.

10. İhtiyati Haczi Tamamlayıcı Merasim

Gemilerin ihtiyati haczinde tamamlayıcı merasime ilişkin TTK'da süre konusunda 1376. madde dışında herhangi bir özel hüküm bulunmamakta; genel hüküm niteliğindeki İİK'nın 264. maddesi uygulanmaktadır. İhtiyati haczin geçici bir koruma tedbiri olmasının bir sonucu olarak alacaklı; haczin tatbikinden, haciz gıyabında yapılmışsa haciz tutanağının kendisine tebliğinden itibaren kısa bir süre sonra deniz alacağının esası hakkında dava açmalı

⁶³⁹ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 525. Borçlu menfaati bakımından benzer yönde bir görüş için bkz. **Türkel**, s. 423-424.

⁶⁴⁰ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 333; **Pekcanıtez**, Usul 2, s. 2536 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 527. Başvurunun itiraz niteliğinde değil, geçici hukukî koruma yargılamasına özel bir hukukî çare olduğu yönünde bkz. **Türkel**, s. 430.

⁶⁴¹ Yetkili mahkeme ve yargılama usulüne ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 429 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 530 vd.

⁶⁴² **Türkel**, s. 425.

⁶⁴³ **Türkel**, s. 425; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 528.

⁶⁴⁴ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 528.

ya da takip başlatmalı; diğer bir deyişle tamamlayıcı merasimi yerine getirmelidir⁶⁴⁵. Aksi takdirde gemi üzerindeki ihtiyati haciz kararı İİK'nın 264/4. maddesi uyarınca herhangi bir başka karara ihtiyaç olmaksızın kendiliğinden kalkacaktır⁶⁴⁶.

TTK'nın 1376. maddesi uyarınca İİK'nın 264. maddesinin birinci ve ikinci fıkralarında yer alan yedi günlük süreler gemilerin ihtiyati haczinde bir ay olarak uygulanacaktır⁶⁴⁷.

Deniz alacakları bakımından gemi üzerinde dava açmadan veya icra takibine başlamadan önce ihtiyati haciz yaptırmış olan alacaklı, İİK'nın 264/1. maddesine göre a) borçlunun ihtiyati haczin icrası sırasında hazır bulunması durumunda haczin icrasından, b) hazır bulunmaması durumunda ise ihtiyati haciz tutanağının kendisine tebliğinden itibaren TTK'nın 1376. maddesi uyarınca bir ay içinde takip talebinde bulunmalı veya dava açmalıdır.

A. Dava Açılması

a. Genel Olarak

Alacaklı, İİK'nın 264/1. ve TTK'nın 1376. maddeleri uyarınca bir ay içinde deniz alacağının esasına ilişkin dava açmalıdır. Esas hakkındaki davada görevli mahkeme konusunda TTK'da özel bir hüküm bulunmadığından daha önce göreve ilişkin yaptığımız açıklamalar burada da geçerlidir. Yetki bakımından da genel kurallar uygulanmakla birlikte TTK'nın 1359. maddesi (1999 Haciz Sözleşmesi md. 7/1) alternatif bir yetki kuralı getirmektedir⁶⁴⁸. Madde uyarınca deniz alacağının esasına ilişkin yapılmış bir yetki ya da tahkim sözleşmesi bulunmaması koşuluyla ihtiyati haciz kararını veren mahkeme, ihtiyati haczi tamamlayıcı dava hakkında yetkili kılınmıştır. Dolayısıyla tamamlayıcı dava, genel kurallar uyarınca yetkili mahkemede açılabilceği gibi taraflar arasında esasa ilişkin yetki ya

⁶⁴⁵ Tamamlayıcı merasimin gemiler bakımından kısa süre içerisinde yerine getirilmesine yönelik gerekçeler hakkında bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 549-550.

⁶⁴⁶ İhtiyati hacizde tamamlayıcı merasime ilişkin bkz. **Berkin**, İhtiyati Haciz, s. 81 vd.; **Kuru**, İcra 3, s. 2550 vd.; **Postacioğlu**, s. 881 vd.; **Üstündağ**, s. 496 vd.; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 361 vd.; **Yılmaz**, Himaye, s. 1168 vd.; **Muşul**, İcra, s. 698 vd.; **Arslan vdi.**, İcra, s. 548 vd.; **Kuru/ Aydın**, s. 360 vd.; **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 495 vd.; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 410-411.

⁶⁴⁷ Söz konusu sürelerin gemiler bakımından bir aya çıkarılmasının iki önemli sebebi olduğu belirtilmektedir. İlk olarak birçok uyuşmazlıkta ihtiyati haciz kararının icrasının ardından tarafların başkaca bir adli işleme gerek kalmadan sulh olabildiği; sürenin yedi güne düşürülmesi durumunda tarafların sulh olmak için gerekli görüşmeleri yapmaya fırsat bulamadan merasimin başlayacağı, tarafların yedi günlük süreden sonra sulh olması durumunda ise gereksiz yere dava veya takip yapılmış olacağı, dolayısıyla bir aylık sürenin tarafları sulhe teşvik ettiği belirtilmektedir. İkinci olarak ise davanın yurt dışındaki bir mahkemede ya da hakemler önünde açılması gereken durumlarda yedi günlük sürenin alacaklı bakımından yetersiz kalabileceği ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, İcra, s. 323-324; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 270. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 557.

⁶⁴⁸ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 574-575.

da tahkim anlaşması olmaması kaydıyla ihtiyati haciz kararını veren mahkemede de açılabilir⁶⁴⁹.

b. Davanın Ardından İlamlı İcra Takibi Başlatılması

Gemi üzerindeki ihtiyati haczin deniz alacağı hakkında dava açılmadan önce veya dava sırasında konulmuş olması durumunda alacaklının İİK'nın 264/3. maddesi uyarınca esas hakkındaki hükmün kendisine tebliğinden itibaren bir ay içerisinde ilamlı icra takibi yapması zorunludur⁶⁵⁰. Maddeye göre ihtiyati haciz kararının ortadan kalkmasını istemeyen alacaklı, kararın kesinleşmesini beklemeden bir ay içerisinde borçlu aleyhine ilamlı icra takibi başlatmalıdır.

Buna karşın Kanunda belirtilen bazı dava türlerinde hüküm kesinleşmeden ilamlı icraya konulamayacağı belirtilmektedir. Bu tip davalarda kararın ilamlı icraya konulması için aranan bir aylık sürenin kararın kesinleşme tarihinden başlayacağı ifade edilmekte, bu tip davalara örnek olarak şunlar gösterilmektedir:

MTK'nın 1/2. maddesi kapsamına giren (milletlerarası) ve yabancı olmayan (tenfiz) gerekmeden Türkiye'de hüküm ve sonuç doğuran) bir hakem kararının etki doğurabilmesi için MTK'nın 15/B hükmü uyarınca asliye hukuk mahkemesinden kararın icra edilebilir olduğuna ilişkin belgenin alınması gerekmektedir. Söz konusu belgenin alınması da hakem kararının kesinleşmesi şartına bağlıdır. Dolayısıyla MTK'nın kapsamına giren hakem kararları kesinleşmeden ilamlı icraya konulamamaktadır. Yabancı hakem kararlarının tenfizine ilişkin kararlar da MÖHUK'un 57/2. maddesi uyarınca kesinleşmeden icra edilememektedir. İİK'nın 31/a. maddesine göre gemilere ve gemiler üzerindeki aynı haklara ilişkin kararlar da kesinleşmeden icra edilememektedir. Bunun sonucu olarak TTK'nın 1352. maddesinin t bendinde yer alan geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklara ilişkin kararlar da kesinleşmeden icraya konu edilememektedir⁶⁵¹.

B. Takip Başlatılması

Alacaklı, İİK'nın 264/1. ve TTK'nın 1376. maddesine göre bir ay içinde deniz alacağının esasına ilişkin takip yapabilir⁶⁵². İcra dairesinin yetkisi konusunda genel hükümler

⁶⁴⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 574 vd.

⁶⁵⁰ Bir aylık sürenin temyiz süresinin işlemeye başladığı tarihin dikkate alınarak belirlenmesine ilişkin bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 369.

⁶⁵¹ **Atamer**, İcra, s. 327; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 273-274.

⁶⁵² Alacaklı tarafından somut olayın özelliklerine göre başvurulabilecek takip yolları hakkında bkz. **Atamer**, İcra, s. 325; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 271; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 558 vd. Genel takip yolları hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2554 vd.; **Muşul**, İcra, s. 698 vd.; **Kuru/ Aydın**, s. 360 vd.; **Atal/Ermenek/Erdoğan**, s. 496 vd.

uygulama alanı bulmaktadır⁶⁵³. Bununla birlikte bir önceki başlıkta değindiğimiz TTK'nın 1359. maddesinde yer alan alternatif yetki kuralı⁶⁵⁴, icra dairesinin yetkisi bakımından da geçerlidir. İhtiyati haczi uygulayan icra dairesi, deniz alacağının esas hakkında yapılacak takiplerde de yetkili kılınmıştır. Mahkemenin yetkisinden farklı olarak burada icra dairesinin yetkisi, taraflar arasındaki yetki ya da tahkim anlaşmasından etkilenmemektedir. Dolayısıyla taraflar arasında yetki ya da tahkim anlaşması olması durumunda dahi icra dairesi, esas hakkındaki ilamlı ve ilamsız takipler bakımından yetkilidir⁶⁵⁵. İlamsız takibin ardından açılacak itirazın iptali davasında ise yetki veya tahkim anlaşmasında belirtilen mahkemeye/hakemlere başvurulması gerekmektedir⁶⁵⁶.

Alacaklının ilamsız takip talebinde bulunması durumunda İİK'nın 264/2. maddesine göre borçlunun ödeme emrine itiraz etmesi karşısında alacaklı, itirazın kendisine tebliğinden itibaren TTK'nın 1376. maddesi uyarınca bir ay içinde itirazın kaldırılmasını istemeli veya genel mahkemelerde itirazın iptali davası açmalıdır.⁶⁵⁷ İtirazın kaldırılması talebi istenmesi ve talebinin reddedilmesi durumunda kararın tefhim veya tebliğinden itibaren alacaklı, TTK'nın 1376. maddesine göre bir ay içinde itirazın iptalini isteyebilir.

⁶⁵³ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 553 vd.

⁶⁵⁴ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 555.

⁶⁵⁵ Taraflar arasında tahkim anlaşması bulunması durumunda ilamsız icraya başvurulup başvurulacağı hususu doktrinde tartışmalıdır. İlamsız icraya başvurulabileceğine yönelik görüşler için bkz. Şanlı, Cemal, **Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları**, 6. Bası, Beta Basım, İstanbul, 2016, s.314; **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s.117; **Özel vdi.**, s. 628-629; Yeşilirmak, Ali, "Geçerli Bir Tahkim Anlaşmasının Varlığına Rağmen Genel Haciz Yoluyla Takip Yapılabilir Mi?", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 96, 2011, s.224-225; Tüysüz, Cemre, **Milletlerarası Ticari Tahkim Açısından İcra ve İflas Hukukundaki Davalar**, Beta Basım, İstanbul, 2017, (Tüysüz, Davalar), s. 99; Konyalı, Sinan Can, "İtirazın İptali Davasının Milletlerarası Usul Hukuku Yönünden Değerlendirilmesi", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 2, 2022, s. 524. Taraflar arasında tahkim anlaşması bulunması durumunda ilamsız icraya başvurulamayacağına yönelik aksi görüşte bkz. Dayınlarlı, Kemal, **HUMK'da Düzenlenen İhtiyati İç Tahkim**, Dayınlarlı Yayınları, 2004, s. 66; Deynekli, Adnan/Kısa, Sedat, **İtirazın İptali Davaları ve İcra İnkâr Kötü Niyet Tazminatı**, 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 272 vd.; Yılmaz, Ejder, "Tahkimde İtirazın İptali Davası ve Tahkime Elverişlilik Kuralı", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Hakan Pekcanitez'e Armağan, C. 16, Özel Sayı, 2014, (Yılmaz, Tahkim), s. 545. Yetki anlaşması bakımından itirazın iptali davasının yetki anlaşmasıyla yetkili kılınan mahkemede görülebileceğine ilişkin bkz. Özdemir Kocasakal, Hatice, "Milletlerarası Yetki Anlaşmalarının İflas Davası Üzerindeki Etkilerine İlişkin Bir Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, Özel Sayı, Hakan Pekcanitez'e Armağan, 2014, (Özdemir Kocasakal, İflas), s. 2312; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 540; **Özel vdi.**, s. 629; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 554. Yargıtay'ın özellikle tahkim anlaşmaları bakımından her iki yönde de kararları mevcuttur. Kararlar için bkz. **Yeşilirmak**, s. 211 vd.

⁶⁵⁶ Bu noktada bir önceki dipnotta belirttiğimiz ilamsız icraya başvurulabileceğini savunan görüştekiler genel olarak itirazın iptali davasının hakemler/yabancı mahkemeler önünde görülebileceğini kabul etmektedir. Aynı yönde ayrıca bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 492-493; **Özel vdi.**, s. 628-629; **Atamer**, İcra, s. 323; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 269; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 561. Yılmaz, taraflar arasında tahkim anlaşması bulunması durumunda ilamsız icraya başvurulamayacağını belirtmekle birlikte aksinin kabulü halinde itirazın iptali davasının hakemlerce karara bağlanması gerektiğini de ifade etmektedir: **Yılmaz**, Tahkim, s. 545.

⁶⁵⁷ Bir aylık süre, Yargıtay'ın bir kararında hatalı bir biçimde otuz gün olarak ele alınmıştır. "**TTK'nın 1376. maddesi yollamasıyla İİK'nın 264/1-2 maddeleri uyarınca otuz günlük sürenin tebliğden itibaren başlayacağı somut olayda alacaklı vekiline itirazın tebliğ edilmediği bu nedenle şikayetin reddine karar verilmesi gerekirken kabule ilişkin kararın bozulması...**" Y. 12. HD., T. 07.10.2020, E. 2020/5264, K. 2020/8241, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

C. Kararın Tenfizi

Alacaklı ile borçlu arasında yabancı mahkemeleri yetkilendiren bir yetki anlaşması ya da hakemlere yetki tanıyan bir tahkim anlaşması bulunması durumunda deniz alacağının esasına ilişkin dava, yetkili mahkeme ya da hakemler önünde açılmalıdır. Davanın kesinleşmesinin ardından kararın Türkiye’de hüküm ve sonuç doğurması için tenfiz edilmesi gerekmektedir.

Yabancı mahkemedeki ya da hakemler önündeki davanın kesinleşmesinin ardından gemi üzerindeki ihtiyati haczin ortadan kalkmaması için tamamlayıcı merasime yönelik İİK’nın 264. maddesinde açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte doktrinde 264. maddede ihtiyati hacizden sonraki tamamlayıcı bütün adli işlemlerde yedi günlük sürelerin esas alındığı ve gemiler bakımından TTK’nın 1376. maddesindeki bir aylık sürenin uygulandığı göz önünde bulundurularak tenfiz davasının, kararın kesinleşmesinden itibaren bir aylık süre içerisinde açılması gerektiği -kanımızca da haklı bir biçimde- öne sürülmektedir⁶⁵⁸. Bir aylık sürenin geçirilmesi durumunda ise İİK’nın 264/4. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı kendiliğinden ortadan kalkacaktır.

11. Yeniden veya Aynı Alacak İçin İhtiyati Haciz

İhtiyati haciz talebi sonucunda seferden men edilen ve/veya teminat karşılığında serbest bırakılan bir geminin veya kardeş gemilerin kural olarak aynı deniz alacağı için yeniden haczedilmesi mümkün değildir. Bu kuralla alacaklının çeşitli ülkelerde aynı gemiyi veya borçluya ait kardeş gemileri yeniden seferden men etmesi önlenerek borçlunun ve diğer üçüncü kişilerin menfaatleri korunmak istenmektedir. Keza söz konusu kuralın icra hukukundaki ölçülülük ilkesinin bir gereği olduğu ve alacaklının hukuka aykırı aşkın korumadan yararlanmasına engel olunması gerektiği belirtilmektedir⁶⁵⁹.

Genel kural bu şekilde olmakla birlikte 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 5. ve TTK’nın 1375. maddelerinde söz konusu kuralın istisnasına yer verilmiştir. Her iki madde de benzer düzenlemeler içermektedir. Çalışmamızın devamında söz konusu istisna hükmüne yer verilecektir.

⁶⁵⁸ **Atamer**, İcra, s. 326; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 273.

⁶⁵⁹ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 572; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 277; **Türkel**, s. 433; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 469.

A. Deniz Alacağıın Konusu Olan Gemi

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 5/1.⁶⁶⁰ ve TTK'nın 1375/1. maddeleri uyarınca üzerinde deniz alacağı bulunan geminin yurt içinde veya yurt dışında ihtiyaten haczinin ve serbest bırakılmasının ardından veya gemiyle ilgili teminat alınması sonrasında aynı geminin, yeniden ve aynı deniz alacağı⁶⁶¹ için haczedilebilmesi ancak:

- (a) TTK'nın 1370-1374. maddeleri uyarınca yatırılan toplam teminatın -geminin değerini aşmamak kaydıyla- tür veya miktar bakımından yetersiz olması⁶⁶² veya
- (b) İlk teminatı veren kişinin kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirememesi ya da yerine getirmekten aciz duruma düşmesi⁶⁶³ veya
- (c) İhtiyaten haczedilen geminin veya teminatın (i) makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla⁶⁶⁴ veyahut (ii) alacaklının serbest bırakılmayı engelleyici nitelikteki makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest bırakılması durumunda mümkündür⁶⁶⁵.

Bu noktada ilk olarak borçlu tarafından yatırılan teminat bakımından ikili bir ayrıma gidilmektedir. Deniz alacağıın konusu olan gemi, TTK'nın 1370. maddesi uyarınca gösterilen teminat karşılığında serbest bırakılmışsa gemi üzerindeki ihtiyati haciz devam ettiğinden alacaklının kararın icrasını istemesi yeterlidir. Buna karşın gemi, TTK'nın 1371. maddesi uyarınca gösterilen teminat üzerine serbest bırakılmışsa ihtiyati haciz kararı sona erdiğinden alacaklı tarafından yeni bir ihtiyati haciz kararı alınması ve bu kararın icrası gerekmektedir⁶⁶⁶.

İlk fıkrada yer alan istisna hükmü, deniz alacağına konu olan ve ihtiyati haciz kararının süresi içinde (3 iş günü) icrasının istenmesi sonucunda seferden men edilen ve serbest bırakılan gemileri kapsamaktadır. Buna karşın 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 5/1. maddesi hükmü doktrinde daha geniş bir biçimde yorumlanmaktadır. Bu görüşe göre alacaklı, gemi hakkında ihtiyati haciz kararı elde ettikten sonra ihtiyati haciz kararının icrasını üç

⁶⁶⁰ İstisna hallerinin 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki gelişimine yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 475 vd.

⁶⁶¹ 'Aynı alacak' kavramının içeriğine ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 472-473.

⁶⁶² Örneğin teminat olarak verilen paranın değerindeki sonradan meydana gelen değişimler: **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 15. Teminat miktarının yetersiz olması ve mahkemenin takdir yetkisine ilişkin ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 479-480.

⁶⁶³ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 480-481. Sorumluluk sigortacıları veya bankalar tarafından verilen teminat mektupları da dâhil olmak üzere birtakım örnekler için bkz. **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 15; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 278-279. Sorumluluk sigortacılarının verdiği teminat mektuplarının alacaklıyı korumada yetersiz kaldığına ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 470-471.

⁶⁶⁴ Makul sebebin varlığına yönelik ispat faaliyeti alacaklı tarafından yerine getirilmelidir: **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 108; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 482.

⁶⁶⁵ İngiliz Hukukunda da benzer bir düzenleme mevcuttur: **Meeson/Kimbell**, s. 167. Maddenin düzenleniş biçiminin eleştirisine yönelik bkz. **Ülgener**, İhtiyati Haciz, s. 15.

⁶⁶⁶ **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 572 vd.; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 277.

günlük süre içerisinde istememiş olabilir. Söz konusu üç günlük süre içerisinde borçlunun gemiye alternatif bir teminatı alacaklıya ibraz etmesi karşılığında alacaklının kararın icrasından vazgeçmesi muhtemeldir. Bu gibi bir durumda ilk iki bentteki şartlardan herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda alacaklının yeniden ihtiyati haciz isteyebileceği ifade edilmektedir⁶⁶⁷. Hatta alacaklıyla borçlunun herhangi bir teminat göstermeksizin dahi anlaşabileceği, ancak böyle bir durumda alacaklının c bendinin (i) cümlesinde yer alan hangi makul sebeplerle hareket ettiğini ve makul sebeplerin ne şekilde ortadan kalktığını kanıtlamak koşuluyla aynı karara dayanarak gecikmiş de olsa kararın infazını isteyebileceği görüşü mevcuttur⁶⁶⁸. Ancak bu koşulların geçerli olabilmesi, alacaklıyla borçlu arasında icradan feragati içeren bir sözleşmenin varlığına bağlanmaktadır⁶⁶⁹.

Kanımızca Sözleşme'nin hazırlık aşaması da dikkate alındığında, doktrinde belirtilen görüş yerindedir. Keza özel hukuk ilişkilerini konu alan ihtiyati haciz uygulamasında alacaklının ve borçlunun anlaşması koşuluyla kararın icrasına, sonradan da olsa mâni olunmamalıdır. Bu gibi bir durumda borçludan katı bir biçimde mahkemeye başvurarak teminat yatırmasını beklemek hem borçlu menfaatini zedelemekte hem de usul ekonomisi ilkesine aykırı bir durum ihtiva etmektedir. Dolayısıyla söz konusu hukukî boşluğa ilişkin bir düzenlemeye olan ihtiyaç açık bir biçimde ortadadır.

Bahsedilenlere ek olarak deniz alacağı konusu geminin üçüncü kişilerin itirazları sonucu serbest kalması durumunda da c bendinin (ii) cümlesi uyarınca yeniden haczedilebileceği belirtilmektedir. Örneğin esasa ilişkin yargılama sürerken seferden men edilen gemi bulunduğu yer için tehlike oluşturması durumunda üçüncü kişilerin (liman idaresi gibi), itiraz sebebi olarak İİK'nın 265. maddesinde yer almamasından dolayı (ihtiyati haciz sebebi veya teminat) İİK'nın 16. maddesi uyarınca (hadiseye uygun olmaması gerekçesiyle) şikâyeti sonucunda geminin serbest bırakılabileceği belirtilmektedir. Böyle bir durumda alacaklının serbest bırakılmayı engelleyici makul önlemler alamaması koşuluyla gemiyi yeniden ihtiyaten haczettirebileceği kabul edilmektedir⁶⁷⁰.

B. Borçluya Ait Diğer Gemiler (Çoklu İhtiyati Haciz)

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 5/2. ve TTK'nın 1375/2. maddeleri uyarınca aynı deniz alacağı için birden fazla geminin ihtiyati haczi mümkün kılınmıştır. Madde uyarınca borçluya

⁶⁶⁷ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 282.

⁶⁶⁸ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 288-289. Hazırlık çalışmalarına ilişkin bkz. Berlingieri, Haciz 1999, s. 315.

⁶⁶⁹ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 283.

⁶⁷⁰ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 290-292. Keza 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde limanların, liman trafiğinin ve limanda bağlı bulunan gemilerin menfaati, deniz alacaklısının menfaatine üstün tutulmuştur: Berlingieri, Haciz 1999, s. 242.

ait diğer gemilerin aynı deniz alacağı için ihtiyati haczi TTK'nın 1375/1. maddesinde yer alan şartlara tabidir⁶⁷¹.

Borçluya ait diğer gemilerin aynı alacak için ihtiyati haczinde deniz alacağının konusu olan gemi bakımından tek fark a bendinde yer alan hükme ilişkindir. Buna göre borçlu tarafından gösterilen teminatın türünün veya miktarının yetersiz olması durumunda kardeş gemiler bakımından toplam teminat miktarının geminin değeriyle sınırlı olması şartı aranmamaktadır. Dolayısıyla teminatın türünün veya miktarının yetersiz kaldığı bir durumda alacaklı, geminin değeriyle sınırlı olup olmadığına bakılmaksızın borçluya ait kardeş gemiler üzerinde de ihtiyati haciz isteme hakkına sahiptir⁶⁷².

Söz konusu düzenlemeyle birlikte a bendi uyarınca gemi değerinin veya teminatın yetersiz kalması durumunda borçlunun kardeş gemileri üzerinde ilave hacizler yapılmasının önü açılmıştır⁶⁷³. Buna karşın deniz alacağının 1352/1. maddenin t, u veya v (1999 Haciz Sözleşmesi md. 1/s-t-v) bentlerine ilişkin olması ve uyumsuzluğun para alacağı niteliğinde olmaması durumunda birden fazla geminin haczine olanak tanınmaması gerektiği ifade edilmektedir⁶⁷⁴.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasında tek bir taleple birden çok geminin ihtiyati haczinin istenip istenemeyeceği ya da tersi bir biçimde her bir gemi için ayrı bir talepte mi bulunulması gerektiği sorularına ilişkin tartışmalar yaşanmış; çoklu haczin tek bir talepte istenip istenemeyeceğine ilişkin sorun devletlerin iç hukuklarına bırakılmıştır⁶⁷⁵. TTK'da bu yönde açık bir düzenleme bulunmamasına karşın kanımızca tek bir ihtiyati haciz talebiyle birden fazla geminin ihtiyati haczine 'kural olarak' imkân bulunmamaktadır. Keza daha önce belirttiğimiz üzere çoklu haciz (*multiple arrest*)⁶⁷⁶ kuralı, hâlihazırda genel kuralın istisnası niteliğindedir. İstisna hükmünün uygulama alanı bulması için ise ikinci paragraflarda yer alan şartlardan birinin gerçekleşmesi gerekmektedir. Ayrıca TTK'nın 1354 vd. maddelerinde yer alan yetki kurallarının lafzı göz önünde bulundurulduğunda mahkemenin yetkisi borçlunun kişisel durumu yerine gemiye yönelmektedir. Dolayısıyla ilk olarak TTK'da aranan yetki kriterinin borçlunun her bir gemisi bakımından ayrı ayrı sağlanması gerektiği öne

⁶⁷¹ Kardeş gemilerin elbirliği ve paylı mülkiyete dayalı olarak kapsamının belirlenmesine ilişkin bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 433.

⁶⁷² **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 109; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 574; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 281; **Türkel**, s. 450; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 484.

⁶⁷³ Bu yönüyle madde hükmü, İİK'nın 100. ve 139. maddelerindeki ilave haciz düzenlemeleriyle benzerlik göstermektedir. Buna karşın gemilerin ihtiyati haczinde ilave hacze karar verecek olan makam mahkemelerdir: **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 296. Sözleşme'nin uygulanmasında kardeş gemilerin ihtiyati haczini önlemek adına tek gemi ortaklıklarının sayısının arttığına yönelik bkz. **Alcantara**, s. 554-555.

⁶⁷⁴ **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 293.

⁶⁷⁵ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 317. Birden çok geminin haczinin hakkaniyetli olmadığı, taraflar arasındaki menfaat dengesini borçlu aleyhine bozduğuna ilişkin bkz. **Thomas**, s. 22.

⁶⁷⁶ **Thomas**, s. 22.

sürülebilir⁶⁷⁷. Keza İngiliz Hukukundaki ayni davalarda (*action in rem*) da haciz talebi kural olarak belli bir gemiye yöneldiğinden tek bir taleple, yalnızca talebin yöneldiği geminin haczedilebileceği ifade edilmektedir⁶⁷⁸. TTK'da esas alınan yetki hükmünden yola çıkıldığında esasen Türk kanun koyucusunun da bu yönde bir tasarrufta bulunduğu söylenebilir. Buna ek olarak geminin değeri pek çok olayda seferden men tedbirinin ardından yapılacak kıymet takdiriyle belirlenmektedir⁶⁷⁹. Dolayısıyla ilk olarak üzerinde deniz alacağı doğan geminin haczi; şartları varsa 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/2. veya TTK'nın 1369/2. maddesi uyarınca kardeş geminin haczine ayrı ayrı hükmedilmelidir. Buna karşın istisna kuralının şartları olduğu takdirde geminin mahkemenin yargı çevresinde olup olmadığına bakılmamalıdır⁶⁸⁰. Diğer bir deyişle ilk geminin haczinin ardından çoklu haciz istisna kuralı, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 5/2. veya TTK'nın 1375/2. maddesindeki şartlardan birinin varlığı halinde alacaklının yeni bir talebine binaen hüküm altına alınmalıdır⁶⁸¹.

C. Hukuka Aykırı Yollarla Serbest Kalan Gemiler

TTK'nın 1375/3. maddesi uyarınca geminin hukuka aykırı bir biçimde ihtiyati hacizden kurtulması veya kaçması halinde gemi birinci ve ikinci fıkralara göre serbest bırakılmış sayılmamakta ve alacaklı yurt içinde veya yurt dışında geminin yeniden ihtiyati haczini isteyebilmektedir⁶⁸².

12. Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davası

İİK'nın 259/1. maddesi uyarınca ihtiyati haczi koyduran alacaklının haksız çıkması⁶⁸³ durumunda borçlunun ve üçüncü kişilerin zararını tazmin etmekle yükümlü kılınmıştır⁶⁸⁴. Buradaki sorumluluğun doktrinde genel olarak kusursuz sorumluluk hali olduğu kabul

⁶⁷⁷ Keza 1952 Haciz Sözleşmesi'ndeki esas kuralın da tek bir talepte yalnızca bir geminin ihtiyati haczine olanak tanıdığı belirtilmektedir: **Lewins**, s. 109. Benzer yönde ayrıca bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 317.

⁶⁷⁸ **Jackson**, s. 403; **Meeson/Kimbell**, s. 141; **Lewins**, s. 103. 1952 Haciz Sözleşmesi'nden önce Ortak Hukuk'taki 'one ship-one arrest' kuralı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Lewins**, s. 105 vd. İngiliz ve Avustralya Hukukları'nda çoklu haciz uygulamalarının Sözleşmelerle kıyaslanması hakkında bkz. **Lewins**, s. 111 vd.

⁶⁷⁹ Sözleşme'nin hazırlık aşamasında benzer bir soru Tayland temsilcisi tarafından gündeme getirilmiştir: **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 317.

⁶⁸⁰ Aynı yönde bkz. **Lewins**, s. 108.

⁶⁸¹ Benzer yönde bkz. **Meeson/Kimbell**, s. 141-142.

⁶⁸² Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 485-486.

⁶⁸³ Haksızlık hallerinin ortaya çıkış biçimleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Korkmaz**, s. 156 vd.

⁶⁸⁴ Zararın ve tazminatın kapsamı hakkında bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 406 vd.; **Korkmaz**, s. 212 vd. Tazminat davasının şartları hakkında bkz. **Kuru**, İcra 3, s. 2580 vd.; **Üstündağ**, s. 500-502; **Yılmaz**, Himaye, s. 1275; **Muşul**, İcra, s. 707-708; **Arslan vdi.**, İcra, s. 554; **Kuru/Aydın**, s. 366-367; **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 501; **Korkmaz**, s. 119 vd.

edilmektedir⁶⁸⁵. Sorumluluğun şartlarının ise ihtiyati haciz kararının icra edilmesi ve ihtiyati haczin haksız olduğunun anlaşılması⁶⁸⁶ şeklinde ifade edilmektedir⁶⁸⁷.

Tazminat davasında görevli ve yetkili mahkeme konusunda genel hükümler⁶⁸⁸ uygulama alanı bulmakla birlikte İİK'nın 259/4. maddesi ve TTK'nın 1361/1. maddesi (1999 Haciz Sözleşmesi md. 6/2-a) uyarınca ihtiyati haciz kararını koyan mahkeme de tazminat davası bakımından alternatif olarak yetkilendirilmiştir. TTK'nın 1361/2. maddesinde (1999 Haciz Sözleşmesi md. 6/4) ise deniz alacağının esas hakkında yurt içinde ya da yurt dışında veya hakemler önünde dava açılması durumunda esas hakkındaki davanın bekletici mesele sayılacağı ve tazminat davasının, esas hakkındaki dava sonuçlanıncaya kadar bekletileceği düzenleme altına alınmıştır⁶⁸⁹.

Zamanaşımı bakımından İİK'da açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte doktrindeki genel görüş, TBK'nın 72. maddesinde yer alan haksız fiile ilişkin iki ve on yıllık zamanaşımı sürelerinin esas alınması yönündedir⁶⁹⁰. Doktrindeki diğer bir görüş ise haksız ihtiyati tedbirden kaynaklanan tazminat davasında zamanaşımına ilişkin HMK'nın 399/3. maddesinde yer alan bir yıllık sürenin ihtiyati haciz talepleri bakımından da kıyasen uygulanabileceğini belirtmektedir⁶⁹¹.

⁶⁸⁵ **Berkin**, İhtiyati Haciz, s. 74; **Berkin**, İflas, s. 467; **Kuru**, İcra 3, s. 2583; **Postacıoğlu**, s. 894; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 394 vd.; **Üstündağ**, s. 501; **Yılmaz**, Himaye, s. 1275; **Muşul**, İcra, s. 708; **Arslan vdi.**, İcra, s. 554; **Kuru/Aydın**, s. 367; **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 501; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 410. Sorumluluğun fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesine dayandıran görüşler için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 395-396; **Korkmaz**, s. 76-77, s. 83 vd. Sorumluluğun tehlike sorumluluğu teşkil ettiğine dair bkz. **Türkel**, s. 535 vd.

⁶⁸⁶ Haksızlık unsurunun tespitinde ihtiyati haciz kararının verildiği andaki objektif durumların esas alınması gerektiğine yönelik bkz. **Türkel**, s. 564 vd.

⁶⁸⁷ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 397 vd.; **Yılmaz**, Himaye, s. 1282-1283; **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s. 363; Kayıhan, Şaban/Erdem Murat, "Haksız İhtiyati Tedbir ve Haksız İhtiyati Haciz Koyduranın Sorumluluğu", **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 1, 2015, s. 240. Haksızlık şartına ilişkin bkz. **Korkmaz**, s. 133 vd.

⁶⁸⁸ İİK'nın 259/4. maddesi hali hazırda özel yetki öngördüğünden dava, HMK'nın 6. maddesi uyarınca ihtiyati haciz talep edenin yerleşim yerinde veya kusur sorumluluğu gereği HMK'nın 16. maddesine göre haksız fiilin işlendiği, zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer veya zarar gören borçlunun yerleşim yerinde de açılabilir: **Korkmaz**, s. 301.

⁶⁸⁹ Bekletici mesele hakkında bkz. **Pekcanitez**, Usul 2, s. 1403 vd.; **Tanrıver**, Usul 1, 792 vd.; **Arslan vdi.**, Usul, s. 535 vd.; **Görgün/Börü/Kodakoğlu**, s. 330 vd.

⁶⁹⁰ **Kuru/Aydın**, s. 367; **Arslan vdi.**, İcra, s. 555; **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 501; **Yıldırım/Deren-Yıldırım**, s. 410. Yılmaz da TBK'dan önceki dönemde yazmış olduğu eserinde eski Kanundaki haksız fiillere ilişkin bir ve on yıllık haksız fiil zamanaşımı süresini esas almıştır: **Yılmaz**, Himaye, s. 1294.

⁶⁹¹ **Özekes** HMK'nın ve TBK'nın yürürlüğe girmesinden önceki dönemde yazmış olduğu eserinde her ne kadar fedakarlığın denkleştirilmesine ilişkin haksız fiil sorumluluğundaki bir yıllık süreyi esas almakta ise de HMK'nın yürürlüğe girmesinden sonra haksız ihtiyati tedbirde tazminat davasına ilişkin zamanaşımı süresinin ihtiyati haciz bakımından kıyasen uygulanmasının daha yerinde olduğunu belirtmektedir. Önceki görüş için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 413. Yeni görüş için bkz. **Pekcanitez vdi.**, İcra 2, s. 364. Aynı yönde bkz. **Korkmaz**, s. 284. Zamanaşımına ilişkin Yargıtay'ın haksız fiile ilişkin zamanaşımı süresini esas aldığı belirtilmektedir. Yargıtay kararları için bkz. **Korkmaz**, s. 284-285.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİN KANUNLAR İHTİLAFI HUKUKU BOYUTU

Çalışmamızın ilk bölümünde Türk usul ve maddî hukuku yönünden yaptığımız açıklamaların ardından ikinci ve üçüncü bölümde gemilerin ihtiyati haczi konusu, Türk Milletlerarası Özel Hukuk kuralları, ilkeleri, tekniği, doktrin görüşleri ve uygulaması ışığında değerlendirilecektir. Bu doğrultuda ikinci bölümde gemilerin ihtiyati haczi hakkında genel meselelere değindikten sonra konunun kanunlar ihtilafı boyutu incelenecektir.

Bu bölümde yapacağımız değerlendirmelerin birçoğu, MÖHUK bakımından yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklarla sınırlıdır. Buna karşın “usule *lex fori* uygulanır” ilkesinin bir gereği olarak usule ilişkin birtakım kurallar yabancılık unsuru barındırıp barındırmadığına bakılmaksızın tüm hukukî uyuşmazlıklar bakımından geçerlidir. Ancak söz konusu usul kurallarının yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklar açısından meydana getirdiği veya getirmesi muhtemel sorunlar ve çözüm önerileri yeri geldikçe açıklanacaktır.

Bu noktada deniz ticareti hukuku ilişkilerinin çoğu zaman birden çok devlet hukukunu ilgilendiren milletlerarası karakteri göz önünde bulundurulmalıdır. Keza deniz ticareti uyuşmazlıklarının Türk Hukuku bakımından yaklaşık yüzde doksanın yabancılık unsuru içerdiği belirtilmektedir⁶⁹². Dolayısıyla konunun MÖHUK bakımından uygulama alanının bir hayli geniş olduğu açıktır. Diğer bir deyişle bu bölümde incelenecek konuların, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin uyuşmazlıklarda büyük bir öneme sahip olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

I. Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Birtakım Genel Problemler

Kanunlar ihtilafı hukuku incelemelerine geçmeden önce gemilerin ihtiyati haczi, milletlerarası özel hukuk disiplininin yabancılık unsuru ve vasıflandırma konuları bakımından ele alınacaktır. Bu doğrultuda 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 8/6. maddesinde yer alan uygulama hükmü, Sözleşme’nin kendi kapsamını belirlemesi bakımından MÖHUK’taki yabancılık unsuru kavramıyla birarada incelenecektir. Ardından ilk bölümde ortaya koyduğumuz deniz alacağı kavramının vasıflandırılması üzerinde durulacaktır.

Bu kısımda yapacağımız değerlendirmeler sadece ihtiyati haciz yargılamasına ilişkin değil, aynı zamanda ihtiyati hacze itiraz yargılaması, tamamlayıcı merasimin yerine getirilmesi amacıyla açılan deniz alacağının esası hakkındaki dava ve haksız ihtiyati haciz

⁶⁹² Atamer, Deniz T. 1, s. 499.

sebebiyle açılan tazminat davası da dâhil olmak üzere farklı yargılamalarda karşımıza çıkabilecek niteliktedir. Dolayısıyla söz konusu değerlendirmeler, yalnızca ihtiyati haciz yargılamasıyla sınırlı bir biçimde anlaşılmamalıdır. Bunun yanı sıra ihtiyati haciz yargılamasında özellikle hak arama özgürlüğü temelinde hızlı bir muhakemenin gerçekleşmesi amacıyla farklılık gösteren hususlar yeri geldikince belirtilecektir.

1. MÖHUK'taki Yabancılik Unsuru Karşısında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin Uygulama Önceliği ve Sözleşme'nin Kapsamının Belirlenmesi

Yabancılik unsuru kural olarak, milletlerarası özel hukuk kurallarının uygulanabilmesi için aranan bir kavramdır. Diğer bir deyişle Türk Hukuku açısından uyumsuzluğun MÖHUK kapsamında ele alınabilmesi için Kanunun 1/1. maddesi uyarınca yabancılik unsuru taşıması gerekmektedir. MÖHUK'ta yabancılik unsurunun tanımı yapılmamıştır. Buna karşın vatandaşlık, yerleşim yeri, mutad mesken, ika yeri, ifa yeri, zarar yeri gibi birçok bağlama noktasının Türkiye dışındaki ülkelerle bağlantısının olması uyumsuzluğa yabancılik unsuru katmaktadır⁶⁹³. Deniz ticareti hukuku bakımından yabancılik unsurunun tespitinde geminin yabancı bir devletin bayrağını taşıması, yabancı sicile kayıtlı olması, taşıma sözleşmesinin diğer ülkelerle bağlantısı, tarafların işyerleri ve gemi adamlarının vatandaşlığı gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır. Hal böyleyken yabancılik unsuru bulunan bir davada hâkim, maddî hukuk hükümlerinden önce kural olarak MÖHUK hükümlerini esas almalıdır.

Söz konusu durumun istisnası MÖHUK'un 1/2. maddesinde belirtilmektedir. Bu madde uyarınca milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulduğundan 1999 Haciz Sözleşmesi, gemilerin ihtiyati haczi bakımından MÖHUK karşısında bir uygulama önceliğine sahiptir.

Bununla birlikte yabancılik unsurunun kullanımı yalnızca kaynak bakımından millî bir nitelik taşıyan MÖHUK'un uygulanmasıyla sınırlı değildir. Keza kaynak bakımından milletlerarası nitelikli milletlerarası sözleşmeler de kendi uygulama alanını belirlemek adına çeşitli yabancılik unsuru tanımları getirebilir⁶⁹⁴. Bu durumun sonucu olarak sözleşme, kendi belirlediği yabancılik unsuru kapsamıyla sınırlı olarak uygulanmaktadır. Söz konusu uygulama, özellikle taraf devletler arasındaki hukuk sistemlerinde farklılıkların bulunduğu ve

⁶⁹³ Örnekler ve yabancılik unsuru hakkında açıklamalar için bkz. Nomer, Ergin, **Devletler Hususî Hukuku**, Beta Basım, Yenilenmiş 23. Bası, 2021, (Nomer, Devletler), s. 5 vd.; **Tekinalp**, Bağlama, s. 20; **Çelikel/Erdem**, s. 6 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 5, dpn. 1; **Doğan**, MÖHUK, s. 6 vd.; **Özel vdi.**, s. 9 vd.; Can, Hacı, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Adalet Yayınevi, Güncelleştirilmiş 6. Baskı, 2023, s. 178 vd.; Akıncı, Ziya, **Milletlerarası Özel Hukuk Ders Kitabı**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020, (Akıncı, MÖHUK), s. 4-5.

⁶⁹⁴ Milletlerarası sözleşmelerde yer alan kanunlar ihtilafı kuralları hakkında açıklamalar için bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 44-45; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 20 vd.

ortak bir düzenlemenin mümkün görülmediği hallerde tercih edilmekte ve yabancılık unsuru barındırmayan uyumsuzlukları ülkelerin iç hukukuna bırakma amacı gütmektedir.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 8/6. maddesi de uygulama alanının belirlenmesi bakımından bir önceki paragraftakine benzer bir hüküm içermektedir. Hüküm incelendiğinde Sözleşme'nin kapsamını belirlemek amacıyla yabancılık unsuru şartı getirdiği görülmektedir. Bu doğrultuda Sözleşme, aradığı yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzlukları taraf devletlerin iç hukukuna bırakmış durumdadır.

Uyumsuzluğun Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kalması için aranan şartlar şu şekildedir: (a) İhtiyati haciz talep edilen geminin ihtiyati haciz başvurusunda bulunulan devletin bayrağını taşıması ve (b) deniz alacağı alacaklısının mutad meskeninin veya iş merkezinin ihtiyati haciz talep edilen ülkede bulunması. Dolayısıyla her iki şartın birlikte gerçekleştiği bir durumda Sözleşmede yer alan yabancılık unsuru sağlanmamış olacak ve uyumsuzluk Sözleşme kapsamı dışında kalacaktır. Türk Hukuku bakımından söz konusu hüküm çerçevesinde denilebilir ki ihtiyati haciz istenen geminin Türk bayraklı bir gemi olması ve alacaklının mutad meskeninin veya işyerinin Türkiye'de bulunması durumunda Sözleşme uygulanmayacaktır. Bunun bir sonucu olarak usule ilişkin konularda kural olarak TTK ve İİK hükümleri tatbik edilecek; maddî hukuk konularında ise MÖHUK hükümleri esas alınacaktır.

Maddede alacaklının hileli davranışlarının önüne geçilmesi de amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, mutad meskeni veya işyeri başvuru ülkesiyle aynı ülkede bulunan alacaklı, Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını temin etmek amacıyla deniz alacağını halefiyet, devir vb. yollarla mutad meskeni ya da işyeri başvuru ülkesi dışında bulunan başka kişilere devretmesi durumunda dahi Sözleşme uygulanmamaktadır.

TTK hükümlerinin birçoğunun 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinde neredeyse hiçbir değişiklik yapılmadan Türk Hukukuna iktibas edildiğinden bahsetmiştik. Hal böyle iken 'Sözleşme uygulanmasa dahi, her halükârda TTK hükümlerinin de Sözleşme ile aynı, benzer veya Sözleşme'yi tamamlayıcı düzenlemeler içerdiği; dolayısıyla Sözleşme'nin uygulanamamasının Türk Hukuku bakımından herhangi bir farklılık yaratmayacağı' şeklinde bir değerlendirme yapılabilir. Ancak:

TTK uyarınca ihtiyati haciz istenen gemi hakkında Kanunun 1353. ve 1366. maddelerine göre gemi hakkında yalnızca seferden men tedbirine hükmedilebileceğinden bahsetmiştik. Hâlbuki 1999 Haciz Sözleşmesi'nde seferden men tedbirinin yanı sıra

sınırlandırma tedbirini de diğer bir tedbir türü olarak kabul edilmiştir⁶⁹⁵. Dolayısıyla Sözleşme kapsamına giren bir ihtiyati haciz talebinde alacaklı, seferden men tedbirinin yanı sıra sınırlandırma tedbirini de talep hakkına sahiptir. Ancak Sözleşme kapsamı dışında kalan bir ihtiyati haciz talebinde alacaklı, TTK uyarınca ihtiyati haciz talep etmek suretiyle yalnızca geminin seferden men edilmesini isteyebilir. Dolayısıyla Sözleşme'nin uygulama alanının belirlenmesi Türk mahkemesince hükmolunabilecek tedbir türlerinin belirlenmesi bakımından son derece büyük bir öneme sahiptir. Sınırlandırma tedbirinin TTK'ya alınmamış olması kanımızca bir eksikliktir. Sonraki paragraflarda Kanundaki söz konusu eksikliğin sonuçları ve sakıncaları hakkında açıklamalarda bulunacağız.

İlk olarak doktrinde de belirtildiği gibi 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan sınırlandırma tedbirinin borçluyu koruduğu ölçüde alacaklıyı da koruyabileceği göz ardı edilmemelidir. Seferden men tedbirini neticesinde gemi üzerindeki zilyetliği sona eren borçlunun edimlerini ifa edememesi neticesinde kendisinin yanı sıra gemiyle veya yükle alakası bulunan birçok üçüncü kişinin yüksek miktarlarda zararı meydana gelmektedir. Bunun yanı sıra geminin seferden men edilmesi taraflar bakımından da oldukça masraflıdır. İİK'nın 92. maddesi uyarınca haciz süresince geminin idaresi, bakımı, işletilmesi, kiralari veya semereleri üzerinde tasarrufta bulunulması gibi birçok tedbir icra dairesi tarafından yerine getirilmelidir. Söz konusu yükümlülükler icra dairesi için külfet olduğu gibi taraflar için de son derece masraflıdır⁶⁹⁶.

İkinci olarak geminin günlük, aylık veya yıllık kazancının deniz alacağını aştığı bir durumda seferden men tedbirinin uygulanması pek çok durumda aşkın haciz olarak nitelendirilebilecek ve İİK'nın 85. maddesine aykırılık teşkil edebilecektir⁶⁹⁷.

Hâlbuki geminin seferden men edilmesi yerine sınırlandırma tedbirinin uygulandığı bir durumda geminin zilyetliği borçluda kalabilmekte, geminin sevk ve idaresi icra dairesinin gözetimi altında borçlu tarafından yerine getirilebilmektedir⁶⁹⁸. Böylelikle seferden men

⁶⁹⁵ Konu hakkında açıklamalar için bkz. Giriş Bölümü, başlık IV-2-B-c.

⁶⁹⁶ Sınırlandırma tedbirinin alacaklı menfaatini de koruyabileceği, iki infaz yöntemi arasında ciddi ekonomik farkın bulunduğuna yönelik bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 48, s. 205. Sınırlandırma tedbirinin mali yönden avantajlarına yönelik bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 210.

⁶⁹⁷ **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 211.

⁶⁹⁸ Sınırlandırma (Yeşilova Aras'ın deyimiyle kısıtlama) tedbirinin, geminin mahkemenin gözetiminde borçlu tarafından işletilmesine izin verilmesini doğal olarak bünyesinde barındırdığına ilişkin bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 302. Buna karşın yazar sınırlandırma tedbirine yönelik olarak aynı eserde geminin icra makamının denetiminde kısıtlı bir biçimde işletilebileceğini de ifade etmektedir: **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 124. Dolayısıyla sınırlandırma tedbirinde denetimin mahkeme tarafından mı yoksa icra dairesi tarafından mı yerine getirilmesi gerektiği tam olarak anlaşılamamaktadır. Kanımızca 1999 Haciz Sözleşmesi'ni tamamlayıcı etkisi de göz önüne alındığında, her ne kadar yalnızca seferden men tedbirine yönelik olarak getirildiği öne sürülebilse de TTK'nın 1368/2. maddesi hükmünün sınırlandırma tedbirini bakımından da kıyasen uygulanması yerinde ve Kanunun lafzına uygun bir çözümdür. Bunun yanı sıra İİK'nın 92/3. maddesi de tamamlayıcı hüküm niteliğinde olup icra dairesinin denetimi bakımından uygulamaya elverişlidir. Bunun sonucu olarak sınırlandırma tedbirinin

sonucu meydana gelebilecek büyük miktarlardaki zararların yanı sıra ortaya çıkacak masraflardan da kaçınılmış olmaktadır.

Her ne kadar seferden men tedbiri teminat amacı bakımından sınırlandırma tedbirine nazaran alacaklıyı daha iyi koruyor görünse de alacaklı, bu tip zararların ve masrafların ortaya çıkmaması adına ve borçluyla aralarındaki ilişki gereğince sınırlandırma tedbirinin kendisi için daha avantajlı olduğunu düşünebilir. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nin kapsamı altında olan bir ihtiyati haciz talebinde sınırlandırma tedbirinin de mahkeme tarafından göz önünde bulundurulması yerinde bir yaklaşımdır⁶⁹⁹. Hatta başvuruda yalnızca ihtiyati haciz talebine yer verilmiş, bunun dışında seferden men veya sınırlandırma tedbirlerinden bahsedilmemiş olması durumunda mahkemece hangi tedbir türünün uygulanması istendiği alacaklıya sorulabilir. Ancak bu gibi bir durumun daha önce bahsettiğimiz Yargıtay'ın 'seferden men tedbirinin ihtiyati haczin doğal bir sonucunu teşkil ettiği ve alacaklı tarafından geminin ihtiyati haczinin istenmesinin yeterli olduğu' yönündeki yaklaşımına ters düşeceği göz önünde tutulmalıdır⁷⁰⁰. 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki söz konusu farklılık nedeniyle seferden men tedbirinin ihtiyati haczin doğal bir sonucu olduğu anlayışı, kanımızca Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinin ardından geçerliliğini yitirmiştir. Dolayısıyla Sözleşme kapsamındaki ihtiyati hacizlerde alacaklının talebi halinde Türk mahkemesi, seferden men tedbiri yerine sınırlandırma tedbirine de hükmedebilmelidir.

2. Vasıflandırma (Classification)

A. Genel Olarak

Yabancılik unsuru barındıran uyuşmazlıklar birden çok hukuk sistemiyle ilişki içerisinde. Söz konusu uyuşmazlıklardaki belli kavram veya müesseseler kimi zaman bağlantılı olduğu diğer hukuk sistemlerinde *lex fori*'den daha farklı nitelikte olabilir; diğer hukuk sistemleri tarafından farklı şekillerde ele alınabilir ya da yorumlanabilir. Yabancı hukuk sistemleriyle Türk Hukuku arasındaki söz konusu farklılıklar karşısında Türk hâkiminin, uyuşmazlıkla ilgili kavram ya da müesseseleri hangi ülke hukukuna göre ele alacağı bir vasıflandırma meselesidir. Söz konusu kavramların hukukî niteliğine ya da

uygulanması sonrasında geminin işletilmesi, idaresi, bakımı ve korunması noktasında icra dairesinin denetimine tabi olduğu ifade edilebilir.

⁶⁹⁹ Seferden men veya sınırlandırma tedbirinden hangisinin infaz edileceğinin mahkemenin takdirinde olması gerektiğine ilişkin bkz. **Yeşilova Aras**, *İnfaz*, s. 48-49, s. 302-303.

⁷⁰⁰ Söz konusu Yargıtay kararları için bkz. Birinci Bölüm, başlık II-7-C-a.

içeriğine ilişkin esasa uygulanacak hukuk (*lex causae*) ile *lex fori* arasında farklılıklar mevcutsa vasıflandırma sorununun varlığından bahsedilir⁷⁰¹.

Milletlerarası özel hukukta vasıflandırma kurumu esas olarak bağlama konusunun yorumlanması suretiyle uyuşmazlığa hangi kanunlar ihtilafı kuralının uygulanacağını belirlemekte ve bu sayede yabancı hukukun tatbikine hizmet etmektedir. Buna karşın vasıflandırma faaliyetinin konusu geniş anlamda yalnızca bağlama konusu ile sınırlı değildir⁷⁰². Bu doğrultuda özellikle hâkimin hukukunda yer almayan ve/veya hâkimin hukukuyla yabancı hukuk arasında farklı anlamlara gelebilecek hukukî kavramlar mevcut olduğunda da vasıflandırmaya ihtiyaç duyulabilir⁷⁰³. Ayrıca bazı hukuki kavramların nitelendirilmesi faaliyetinde vasıflandırma metodundan faydalanılmaktadır. Örneğin MÖHUK'un 24. maddesi kapsamında karakteristik edim borçlusunun işyeri hukukunun uygulanabilmesi için sözleşmenin ticari faaliyet gereği kurulması gerekmektedir. Ticari faaliyet niteliğinin tespitinde *lex fori* vasıflandırma uyarınca TTK'nın 3. ve 4. maddelerine başvurulmaktadır. Dolayısıyla vasıflandırma kurumunun özünü her ne kadar bağlama konusu oluştursa da, bazı hukuki kavramların içeriğinin belirlenmesinde de vasıflandırma metodundan faydalanılmaktadır.

İhtiyati haciz talepleri bakımından somutlaştırmak gerekirse ihtiyati haciz talebinde Türk hâkimi, deniz alacağının esasına ilişkin bir değerlendirmede bulunmamaktadır. Türk hâkimi *lex fori*'nin usul kuralları uyarınca alacaklı tarafından sunulan belgeler aracılığıyla alacağın deniz alacağı niteliği ve parasal değerine ilişkin olarak yaklaşık ispat düzeyinde kanaat getirdiği takdirde kural olarak ihtiyati haciz verecek; aksi takdirde alacaklının talebini

⁷⁰¹ Vasıflandırma hakkında genel bilgiler için bkz. **Nomer**, Devletler, s. 97 vd.; **Tekinalp**, Bağlama, s. 36 vd.; **Çelikel/Erdem**, s. 74-75; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 55 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 220 vd.; **Özel vdi.**, s. 85 vd.; **Can**, s. 201 vd.

⁷⁰² Doktrinde vasıflandırmanın kapsamına ilişkin tartışmaların olduğu belirtilmektedir: Lorenzen, G. Ernest, "The Qualification, Classification, or Characterization Problem in Conflict of Laws", **The Yale Law Journal**, C. 50, S. 5, 1941, s. 743. Bağlama konusu ve bağlama noktası dışında kalan örnek vasıflandırma konuları için bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 79.

⁷⁰³ Benzer yönde bkz. **Nomer**, Devletler, s. 99; **Çelikel/Erdem**, s. 79; **Özel vdi.**, s. 93; **Can**, s. 208. Söz konusu norm yokluğunun intibak/adaptasyon metodu ile çözülebileceğine dair bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 57, dpn. 102. Vasıflandırma meselesinin uyuşmazlık konusunun mahiyetine yöneldiği, ihtilafa ilişkin normun vasıflandırma kapsamı dışında kaldığına ilişkin bkz. **Can**, s. 202. Hukuki kavramların arkasında yatan konsept ve fikirlerin de vasıflandırma konusu olabileceği yönünde bkz. Cook, Walter Wheeler, "Characterization in Conflict of Laws", **The Yale Law Journal**, C. 51, S. 2, 1941, s. 194. Bu yönüyle ele alındığında doktrinde bir görüş, deniz alacaklarının vasıflandırılmasında deniz alacağı kavramını bağlama konusu şeklinde, kanımızca hatalı bir biçimde tasnif etmekte ve bağlama konusunun vasıflandırılması kapsamında ele almaktadır: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 111-113. Halbuki bağlama konusunun vasıflandırılması esasa uygulanacak hukukun tespit edilmesine hizmet etmektedir. Halbuki ihtiyati haciz mahkemesinin kural olarak, yargılama esnasında yabancı hukuku tespit etme ve uygulama görevi (ihtiyati haczin doğası ve mahiyeti gereği) bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle ihtiyati haciz mahkemesi yalnızca alacağın deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı ve parasal değeri hakkında bir yargılama faaliyeti yürütmektedir. Dolayısıyla deniz alacağının vasıflandırılması meselesi, bağlama konusu ya da bağlama noktasının vasıflandırılmasından ziyade farklı hukuklar bakımından farklı anlamlara gelebilecek kavramların nitelendirilmesine yönelik yapılan bir faaliyetidir.

reddedecektir. Ancak talep hakkında karar verebilmesi için Türk hâkiminin herşeyden önce alacağın deniz alacağı olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceğine ilişkin bir değerlendirme yapması; diğer bir deyişle alacağın deniz alacağı niteliğinde olup olmadığını vasıflandırması gerekmektedir.

Vasıflandırmada esas kuralın *lex fori* vasıflandırma olduğu birçok yazar tarafından kabul edilmektedir⁷⁰⁴. Bu doğrultuda ihtiyati haciz açısından hâkimin deniz alacağı kavramını Türk Hukukuna göre vasıflandırması yerinde olduğu gibi; süratle hak arama özgürlüğü temelinde yargılamanın aciliyeti gereği aynı zamanda bir zorunluluktur.

B. Deniz Alacağının Vasıflandırılması

İhtiyati haciz yargılamasına konu alacağın deniz alacağı teşkil edip etmediği bir vasıflandırma meselesidir. Türk hâkiminin, ihtiyati hacze konu alacağın deniz alacağı niteliğini *lex fori* hükümlerine göre vasıflandırması gerekmektedir. *Lex fori* vasıflandırma prensibi⁷⁰⁵ uyarınca hâkim, alacağın deniz alacağı niteliği taşıyıp taşımadığını 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. ve Sözleşmede boşluk bulunması durumunda TTK'nın 1352/1. maddelerine göre belirlemelidir.

Söz konusu maddelerde yer alan deniz alacağı listesi sınırlı sayı ilkesi uyarınca belirlenmiştir. Dolayısıyla söz konusu listelerde yer almayan alacak tiplerinin yorum yoluyla genişletilerek deniz alacağı niteliği kazanması mümkün olmadığı gibi tarafların anlaşarak alelade bir alacağa deniz alacağı niteliği kazandırması da mümkün değildir.

Deniz alacaklarının bu şekilde tek tek belirlenmiş olması vasıflandırma konusunda Türk mahkemesinin işini kolaylaştırmaktadır. Buna karşın deniz alacaklarının içeriğinin belirlenmesi noktasında, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra TTK'nın yanı sıra Sözleşme maddelerinin amacının ve hazırlayıcılarının yorumlarının da Türk Hukukunun bir parçası haline gelmiş olduğunun kabul edilmesi gerekir. Dolayısıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinde yirmi iki bent halinde sayılan deniz alacağı listesinin içeriğinin belirlenmesinde maddelerin kapsamı, amacı ve Sözleşme'yi hazırlayanların bu doğrultudaki yorumları da Türk hâkimi tarafından dikkate alınmalıdır⁷⁰⁶.

İlk bölümde ayrıntılı bir biçimde yer verdiğimiz deniz alacağı listesinin içeriğine yönelik yapılan incelemeler hâkime *lex fori* vasıflandırmada yol gösterici olması bakımından

⁷⁰⁴ Nomer, Devletler, s. 104; Tekinalp, Bağlama, s. 37-38; Çelikel/Erdem, s. 87 vd. Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 58; Doğan, MÖHUK, s. 223; Özel vdi., s. 91; Can, s. 210.

⁷⁰⁵ Deniz alacakları ve gemi alacaklarının vasıflandırılması bakımından aynı yönde bkz. Rares, s. 86.

⁷⁰⁶ Keza genel uygulama bakımından *lex fori* vasıflandırmanın yalnızca iç hukuk kavramlarına bağlı bir biçimde hareket etmeyeceği, milletlerarası özel hukukun amaçlarına göre uygulama alanının genişleyebileceğine yönelik bkz. Özel vdi., s. 91.

büyük bir öneme sahiptir. Hatırlatmakta fayda vardır ki önceki değerlendirmelerimiz, çoğunlukla Türk Hukuku ile sınırlı bir biçimde ve doktrin görüşleri ışığında şekillenmiştir⁷⁰⁷. Söz konusu değerlendirmelerimize ek olarak vasıflandırma metodu özelinde belirtmek istediğimiz bir durum mevcuttur.

Türk Hukukunun tanımadığı ancak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin deniz alacağı listesinde yer almak kaydıyla Sözleşme hazırlayıcılarının deniz alacağı kapsamında kabul ettikleri birtakım deniz alacağı çeşitleri de bulunabilir⁷⁰⁸. Bu tip bir durumda Türk hâkiminin yapacağı inceleme, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin de Türk Hukukunun bir parçası olması ve yeknesak bir yorum tarzının benimsenmesi bakımından yalnızca Türk iç hukuk düzenlemelerinin tanıdığı deniz alacağı çeşitleriyle sınırlı olmamalıdır⁷⁰⁹. Örneğin deniz alacağının Türk Hukukunda tanınmayan ancak Sözleşme kapsamında yer alan (i) bir aynı hakka ilişkin ya da (ii) gemiye ilişkin bir satış, kira ya da kullanım vb. bir sözleşmeden kaynaklanması durumunda da alacağın deniz alacağı niteliğinde olduğu kabul edilmelidir⁷¹⁰. Dolayısıyla bu tip bir uyumsuzlukta mahkemenin vasıflandırma bakımından 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinin kapsamını da ortaya koyması gerekebilir. Bu noktada özellikle alacaklının ihtiyati haciz sebebi teşkil eden alacağın neden deniz alacağı teşkil ettiğini ve Sözleşmedeki hangi bende dayandığını da net bir biçimde ortaya koyması kendisinin yararınadır. Zira hâkimin yargılamanın aciliyeti gereği söz konusu incelemeye vaktinin olmaması pek muhtemeldir⁷¹¹.

Deniz alacağı olarak kabul edilen müşterek avarya, pilotaj veya römorkaj gibi kavramların vasıflandırılması noktasında da ihtiyatlı davranmak gerekmektedir. Nitekim 1999 Haciz Sözleşmesi ile Türk Hukukunun söz konusu kavramlara verdiği tanımların farklı olması mümkündür. Bu durumda Türk Hukukunun yanı sıra 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık aşamalarında konuya ilişkin tartışmalar ve açıklamalar da dikkate alınmalıdır.

1999 Haciz Sözleşmesi yakın bir tarihte yürürlüğe girmiş ve Türk Hukukunun bir parçası haline gelmiştir. Önceki bölümde TTK'nın ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte, ihtiyati haciz bakımından yeknesak düzenin bir parçası olmanın önemi üzerinde de durulmuştur. Deniz alacakları bakımından yapılacak vasıflandırmanın önceki

⁷⁰⁷ Zira diğer hukuk sistemlerinde yer alan deniz alacaklarının içeriğinin belirlenmesi faaliyeti başlı başına bir çalışma konusu teşkil ettiği gibi çalışmamızda *lex fori* vasıflandırma prensibi kabul edildiği için bu tip bir incelemeye gerek görülmemiştir.

⁷⁰⁸ Nitekim deniz alacağı listesinde her bir alacak tipinin hangi sözleşmeleri ya da hangi tip alacakları kapsamına aldığı tek tek yazılmış değildir.

⁷⁰⁹ Aynı yönde bkz. **Rares**, s. 94. Özellikle gemi alacaklarının ve deniz alacaklarının vasıflandırılması bakımından Avustralya mahkemelerinin kararları hakkında bkz. **Rares**, s. 89 vd.

⁷¹⁰ Örneğin taraflar arasında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/1. maddesinin u bendi uyarınca Türk Hukukunda tanınmayan ancak Sözleşme kapsamına alınmak istenen özel bir *mortgage*, ipotek veya rehin ilişkisi bulunması.

⁷¹¹ Aynı yönde ve deniz alacaklarının vasıflandırılmasında *lex fori* yöntemini kabul eden diğer görüşler için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 91; **Pekcanitez vdi.**, İcra 1, s. 550; **Türkel**, s. 571; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 114.

paragraflarda ele alındığı şekliyle yerine getirilmesi kanımızca *lex fori* vasıflandırma ilkesine uygun olmakla birlikte yeknesak düzenin parçası olma bakımından da yadsınamaz bir öneme sahiptir⁷¹². Zira Sözleşme'nin ve TTK'nın ihtiyati haciz uygulamasındaki temel amaçlarından birisi de deniz ticaretinin süjeleri konumunda olan malik, taşıyan, taşıtan ya da gönderilen gibi kimselerin hukukî öngörülebilirlik isteklerinin sağlanmasıdır. Bu doğrultuda deniz alacağının vasıflandırılmasında 1999 Haciz Sözleşmesi hükümlerinin yanı sıra hazırlık çalışmaları sırasındaki bentlerin kapsamına yönelik yapılan yorumlar da göz önünde tutulmalıdır.

II. Kanunlar İhtilafı Hukuku Uyarınca

Bu kısımda deniz alacağının doğumundan sonra ihtiyati haciz talebiyle başlayan ve ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesine kadarki süreci içerisine alan kanunlar ihtilafı meselelerine değinilecektir. Bu açıdan ihtiyati haciz yargılamasının yanı sıra, itiraz yargılaması, esas hakkındaki dava, haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davalarına ilişkin hususlar ele alınacaktır.

Esas davaya yönelik yapacağımız açıklamalar bakımından yirmi iki bentlik deniz alacağı uyuşmazlıklarının tümünün incelenmesi mümkün değildir. Hatta tek bir uyuşmazlık türü dahi tek başına çalışma konusu olabilecek niteliktedir. Buna karşın yapacağımız inceleme, deniz ticareti uyuşmazlıklarına özgü belirli uyuşmazlık tipleriyle sınırlı olmak kaydıyla sorun teşkil edebilecek nitelikte gördüğümüz, özellikle Türk doktrininde hiç tartışılmamış ya da çok az değinilmiş konulara ilişkin olacaktır.

1. Usule İlişkin Konularda Uygulanacak Hukuk Olarak *Lex Fori* Prensibi

Kanunlar ihtilafı hukukunda kabul edilen en önemli prensiplerden birisi de usule *lex fori* uygulanır ilkesidir⁷¹³. Diğer bir deyişle uyuşmazlığın usulüne ilişkin konuların *lex fori*'nin hâkimiyeti altında olduğu benimsenmektedir. Yabancılik unsuru barındıran uyuşmazlıklarda usul dışında kalan esasa (maddî hukuka) ilişkin meselelerde ise kanunlar ihtilafı kurallarının belirlediği hukuk sistemi söz sahibidir. Söz konusu hukuk Türk Hukuku olabileceği gibi yabancı bir hukuk da olabilir.

⁷¹² Aynı yönde bkz. **Rares**, s. 83. Benzer bir biçimde 1952 Haciz Sözleşmesi'nde ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nde kanunlar ihtilafı kurallarına yer verilmeyerek gemi alacaklarının içeriğinin belirlenmesi faaliyetinin iç hukuklara bırakılması, farklı uygulamaların önünü açması sebebiyle eleştirilmektedir: **Myburgh**, s. 166 vd.

⁷¹³ **Nomer**, Devletler, s. 396; **Tekinalp**, Bağlama, s. 404; **Çelikel/Erdem**, s. 503; **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 414; **Doğan**, MÖHUK, s. 25; **Özel vdi.**, s. 546.

Davadaki usulî meselelerin *lex fori*'ye tabi olmasının altında yatan sebeplerin başında usul hukukunun kamu düzeninden olduğu gösterilmektedir⁷¹⁴. Bunun yanı sıra *lex fori* ilkesinin mahkemenin işinin kolaylaştırdığı da ifade edilmektedir. Zira hâkimin yabancı bir usul hukukunu bütün olarak bilmesinin beklenemeyeceği; yabancı hukukta yer alan usul hükümlerinin uygulanmasının zor olduğu kadar pratik de olmadığı belirtilmektedir⁷¹⁵. Bunun dışında *lex fori* prensibinin uygulanma gerekliliği, usul hukukunun bir bütün olarak uygulanması zorunluluğu ve hukuk sistemlerinin en teknik kısımlarından birini oluşturması nedenlerine de dayandırılmaktadır. Dolayısıyla aynı davada farklı usul sorunları için hangi devletin hukukunun uygulanacağını araştırılması meselesinin, mahkemeler için bir külfet olduğu ifade edilmekle birlikte aynı davada farklı usul kurallarının uygulanması, maddî hukuk bakımından doğru bir hükme ulaşılmasının önünde bir engel olarak görülmektedir⁷¹⁶. Keza tarafların davadaki en temel ve meşru beklentilerinden birisi de maddî gerçekliğin en kısa süre içerisinde bir mahkeme hükmüyle ortaya konulmasıdır. Dolayısıyla usule *lex fori*'nin uygulanması yargılamanın hızlı ve etkin bir biçimde yürütülmesine hizmet etmek suretiyle mahkemenin yanı sıra taraf menfaatleri için de son derece vazgeçilmez bir prensip olarak öne çıkmaktadır⁷¹⁷.

Teorik olarak bu şekilde açıklanmasına karşın uyuşmazlıkta hangi konuların usule, hangi konuların esasa ilişkin olduğunun önceden belirlenmesinin mümkün olmadığı⁷¹⁸; usul-esas ayrımının her somut olayda -ayrımın temelinde yatan amaçlar da dikkate alınacak biçimde- ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir⁷¹⁹. Belli başlı ayrımlar olsa da⁷²⁰ günümüz hukuk sistemlerinin karmaşık yapısı düşünüldüğünde usule *lex fori* uygulanır prensibinin sınırlarının teorik bir biçimde önceden belirlenmesi oldukça güçtür. Buna rağmen uygulamacılar için yol gösterici olması bakımından sonraki başlıklarda usul ve esas ayrımına ilişkin birtakım hususlar değerlendirilecektir.

⁷¹⁴ Nomer, Devletler, s. 396-397; Çelikel/Erdem, s. 504; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 414; Özbek Hadimoğlu, s. 136; Kırılı Aydemir, Deniz Defne, Milletlerarası Usul Hukukunda İhtiyati Tedbirler (Brüksel I Tüzüğü, UNIDROIT İlkeleri ve Türk Yargılama Hukuku Çerçevesinde), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 215. Brüksel Ibis Tüzüğü'nde *lex fori* ilkesinin benimsendiğine yönelik bkz. Kırılı Aydemir, s. 220 vd.

⁷¹⁵ Özel vdi., s. 547.

⁷¹⁶ Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 51-52.

⁷¹⁷ Kırılı Aydemir, s. 215. *Lex fori* ilkesi hukukî güvenlik ve dava ekonomisi gibi kavramlarla da açıklanmaktadır: Nomer, Devletler, s. 397.

⁷¹⁸ Çelikel/Erdem, s. 505; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 426; Doğan, MÖHUK, s.26.

⁷¹⁹ Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 52. Bu konudaki çeşitli teorilerin de tartışmasız ve kesin bir sonuca götürmediğine yönelik bkz. Çelikel/Erdem, s. 505. Usule ya da esasa ait olma sorununun *lex fori* vasıflandırmayla çözülebileceğine ilişkin bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 427; Özel vdi., s. 548.

⁷²⁰ Örnekler için bkz. Çelikel/Erdem, s. 504-505; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 427-428; Özel vdi., s.548-549.

2. İhtiyati Haciz Kurumunun Kanunlar İhtilafı Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi

A. Geçici Koruma Tedbiri Olarak İhtiyati Haciz Bakımından *Lex Fori* Prensibi

Kanunlar ihtilafı hukukunda hangi hallerde geçici koruma tedbirlerine başvurulabileceği, geçici korumanın kapsamı, şartları ve hangi durumlarda koruma kararı verileceği konusunda *lex fori*'nin uygulanacağı belirtilmektedir⁷²¹. Söz konusu anlayışın temelinde gecikmesinde sakınca olan hallerde hâkimin kendi hukukunun tanımadığı bir tedbir türünü araştırmasının alacaklı açısından yaratacağı süratle hak arama özgürlüğüne aykırı durumlar ve yabancı tedbir türünün uygulanmasına yönelik pratikte yaşanabilecek sıkıntılar yatmaktadır⁷²². Bu doğrultuda hangi tedbir türünün uygulanacağı noktasında Türk hâkimi yalnızca Türk Hukukunda yer alan geçici koruma tedbirlerine hükmedebilmektedir. Bunun dışında Türk Hukukunun tanımadığı bir tedbir talebinin nazara alınması *lex fori* prensibi çerçevesinde mümkün görünmemektedir.

Çalışma konumuz olan ihtiyati haciz, kaynağını 1999 Haciz Sözleşmesi'nden alan teminat amaçlı bir geçici hukukî koruma tedbiridir. Nitelik bakımından kural olarak usul hukuku karakterli olmakla birlikte teminat amacına uygunluk bakımından ise kararın hak arama özgürlüğü temelinde hızlı bir biçimde verilmesi ve etkin bir biçimde uygulanması gerekmektedir. Dolayısıyla teminat ve hak arama özgürlüğü bakımından değerlendirildiğinde ihtiyati hacze genel olarak *lex fori*'nin uygulanması gerektiği söylenebilir⁷²³.

Söz konusu duruma ek olarak Türk Hukukunda cebri icra hukuku alanındaki tasarrufların her devletin kendi ülke ve sınırları içerisinde haiz olduğu mutlak güçten ve yetkilerden kaynaklandığı, cebri icranın devletin egemenlik yetkisinin kullanılmasının doğrudan bir sonucu olduğu ifade edilmektedir⁷²⁴. Dolayısıyla Türk mahkemeleri bakımından cebri icra hukuku alanındaki ihtiyati haczin Türk Hukukundaki hükümler uyarınca

⁷²¹ Çelikel/Erdem, s. 535; Özel vdi., s. 650. *Lex fori* ilkesine bağlama noktalarıyla mı yoksa geçici hukukî koruma kararlarının doğrudan uygulanan kural niteliğiyle mi ulaşıldığının belirsiz olduğu ifade edilmektedir: Özbek Hadimoğlu, s. 147. *Lex fori* anlayışı MÖHUK'un 14/4. ve 33. maddelerinde de benimsenmektedir. 14/4. maddede boşanma davasında geçici tedbir taleplerine Türk Hukukunun uygulanacağına yönelik tek taraflı bir kanunlar ihtilafı kuralı getirilmişken 33. maddede malların korunmasına ilişkin tedbirler bakımından tedbirin alındığı ülke hukuku yetkili kılınmıştır.

⁷²² Çelikel/Erdem, s. 256, s. 537; Özbek Hadimoğlu, s. 143; Kırılı Aydemir, s. 338. Geçici koruma tedbirlerinin ivedi olması gerekliliğinden hareket edenlerin yabancı hukukun uygulanması görüşünü reddettiklerine yönelik bkz. Kırılı Aydemir, s. 217. Geçici koruma tedbirlerine *lex causae*'nin uygulanmasını savunan görüşler için bkz. Özbek Hadimoğlu, s. 139 vd.; Kırılı Aydemir, s. 218 vd. Geçici koruma tedbirine uygulanacak hukuk konusunda *lex fori* ve *lex causae* teorilerinin olumlu ve olumsuz yanlarına ilişkin ayrıca bkz. Kırılı Aydemir, s. 214.

⁷²³ İhtiyati haczin usule ilişkin bir işlem olduğu ve *lex fori*'nin uygulanacağına ilişkin bkz. Myburgh, s. 152; Özel vdi., s. 663. Alman ve Fransız Hukukları'nda da tedbir taleplerine *lex fori*'nin uygulandığı belirtilmektedir: Kırılı Aydemir, s. 216-217. 1999 Haciz Sözleşmesi, teminatın türü ve miktarı konusunu millî hukuklara bırakmakla birlikte teminatın türü *lex fori*'ye ait bir mesele olarak görülmektedir: Türkel, s. 103.

⁷²⁴ Atamer, Deniz T. 1, s. 501; Nomer, Devletler, s. 492; Özel vdi., s. 666.

yürütülmesi egemenlik yetkisinin bir uzantısı ve sonucu olarak görülebilir. Keza TTK'nın hazırlık sürecinde MÖHUK Komisyonu'nun görüşü doğrultusunda⁷²⁵ cebri icra tasarruflarının işlemin yapıldığı devletin hukukuna tabi olduğu benimsenmiş ve söz konusu görüş TTK'nın 1350/1. maddesinde “*Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir*” şeklinde kaleme alınmıştır.

Gemiler bakımından ihtiyati haciz yargılaması genel olarak TTK'da ve İİK'da yer alan usulî hükümler uyarınca yürütülmektedir. Alacaklının uyuşmazlığa konu alacağın deniz alacağı niteliğinde olduğuna ve parasal değerine ilişkin mahkemede yaklaşık ispat düzeyinde kanaat uyandırması gerekli ve yeterlidir. Vadesi gelmemiş alacaklara yönelik ise İİK'nın 257/2. maddesindeki şartların da ispatı gerekmektedir. İhtiyati hacze konu alacağın deniz alacağı niteliği taşıyıp taşımadığı vasıflandırma meselesi olup, *lex fori* vasıflandırma esas alınmasına karşın yargılamada uyuşmazlığın esasına ilişkin herhangi bir değerlendirmede bulunulmamaktadır. Diğer bir deyişle yargılamada kural olarak kanunlar ihtilafı hükümlerinin belirlediği herhangi bir yabancı hukukun uygulanması söz konusu değildir. Keza ihtiyati haciz bir dava niteliğinde de görülmemektedir⁷²⁶.

Sonuç olarak ihtiyati haczin cebri icra hukukun bir parçası olduğu, geçici tedbir niteliğinin bulunduğu ve teminat amacı ve süratle hak arama özgürlüğü temelinde usul hukuku karakterli olduğu; bu sebeple kural olarak *lex fori*'nin hâkimiyeti alanında bulunduğu söylenebilir. Zira TTK'nın 1350/1. maddesinde kabul edilen kural da bu yöndedir⁷²⁷. Buna karşın genel kuralın istisnası olan maddî hukuka ilişkin konuların *lex causae*'nin uygulanması gerektiği kanısındayız⁷²⁸. *Lex fori*'nin istisnasız bir biçimde uygulanması maddî hukuka ilişkin kanunlar ihtilafı konularının dışlanması anlamına geldiği gibi maddî hukuka ilişkin hakla bağlantılı konularda ihlallerin ortaya çıkmasına neden olabilecek niteliktedir⁷²⁹. Nitekim doktrinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından isabetle belirtildiği gibi 1952 Haciz

⁷²⁵ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 501.

⁷²⁶ **Erişir**, s. 120, dpn. 372; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 249. Aksi yönde bkz. **Önen**, s. 252. Geçici hukukî koruma ile dava arasındaki farklılıklar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Erişir**, s. 120 vd.

⁷²⁷ Söz konusu hükmün iki yönlü bir kanunlar ihtilafı kuralı şeklinde düzenlenmiş olması doktrinde eleştirilmektedir. İhtiyati haciz ve cebri icra devletin egemenliğine ilişkin görülmekte ve maddede geçen “*geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir*” cümlesi yerine “*Türk hukukuna tabidir*” şeklinde kaleme alınması gerektiği belirtilmektedir: **Eksi**, Tasarı, s. 115-116.

⁷²⁸ *Lex fori* ilkesinin mutlak olmadığı yönünde bkz. **Nomer**, Devletler, s. 402; **Kırlı Aydemir**, s. 334. Benzer şekilde cebri icra işlemlerinde maddî hukuka ilişkin sorunların ortaya çıkması durumunda MÖHUK'un kanunlar ihtilafı kurallarına göre saptanacak hukuk tarafından çözüleceğine ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 503. *Lex fori* ilkesine getirilen eleştirilerden birisi de birçok istisnasının mevcut olmasıdır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 137 vd.

⁷²⁹ Benzer yönde bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 157.

Sözleşmesi'nde ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan ihtiyati haciz (*arrest*) sisteminin yalnızca usul hukukuna tabi olduğuna ilişkin bir vasıflandırma yapmak mümkün değildir. Zira Sözleşmeler'de maddî hukuk-usul hukukunun iç içe geçtiği hususlar bulunmaktadır. Kaldı ki ihtiyati hacze ilişkin tüm unsurların usule ilişkin görülerek *lex fori*'nin uygulanması Sözleşmelerle sağlanmak istenen yeknesak düzen önünde bir engel olarak görülmektedir⁷³⁰.

B. İhtiyati Haciz Yargılamasında *Lex Fori* Prensibine Yönelik Tartışmalar

İhtiyati haczin *lex fori* temelinde yürütülmesine ilişkin genel kuraldan ve gerekçelerden bahsedilmiştir. Buna karşın genel kurala istisna teşkil eden birtakım hususların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. İhtiyati haczin usul hukuku temelli geçici tedbir niteliği, tümüyle *lex fori*'ye tabi olmasına sebebiyet vermemelidir. Zira ihtiyati haciz yargılamasındaki bazı hususlar maddî hukuk ile sıkı ilişki içerisindedir. Sonraki alt başlıklarda *lex fori* ilkesinin dışında kalan konular incelenecektir. Bunun yanı sıra *lex fori* ilkesine tâbi olmakla birlikte tartışmalı hususlar hakkında da bilgi verilecektir⁷³¹.

a. Deniz Alacağının Mevcudiyeti ve İhtiyati Haciz Sebebi Bakımından

İhtiyati haciz yargılamasında talebin kabulü için aranan şartlar genel itibariyle usulî hükümler olup *lex fori*'ye tabidir⁷³². Dolayısıyla TTK'nın 1362. ve İİK'nın 257 vd. maddelerindeki hükümler genel olarak usule ilişkin ve *lex fori*'ye tabidir. TTK'nın 1353/4. maddesi uyarınca alacağın deniz alacağı olması ihtiyati haciz sebebi sayılmaktadır. TTK'daki aranan şartlara ek olarak alacaklının İİK'nın 258/1. maddesinde yer alan alacağın ve ihtiyati haciz sebebinin varlığı konusunda mahkemede kanaat uyandırması gerekip gerekmediği konusunda doktrindeki tartışmalar ve görüşümüz önceki bölümde ele alınmıştır⁷³³.

Alacağın varlığına ilişkin yapılacak bir değerlendirmenin usul hukukundan ziyade maddî hukuka ilişkin olduğuna⁷³⁴ ve deniz alacağı talepleri bakımından TTK'nın 1353/4. ve 1362. maddelerinin tek başına uygulanmasının yeterli olduğuna daha önce değinmiştik. Dolayısıyla söz konusu inceleme, *lex fori* ilkesinin dışında kalmakla birlikte kural olarak uyumsuzluğun esasına ilişkin bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır⁷³⁵.

⁷³⁰ Myburgh, s. 154. *Lexforizm* olarak adlandırılan anlayışa yönelik eleştiriler için bkz. Myburgh, s. 155.

⁷³¹ *Lex fori*'nin kapsamı hakkında ayrıca bkz. Nomer, Devletler, s. 402 vd.

⁷³² Özel vdi., s. 663.

⁷³³ Konu hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-5-A vd.

⁷³⁴ Aynı yönde bkz. Jackson, s. 681; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 139. İhtiyati tedbir yargılaması yönünden aynı yönde bkz. Kırılı Aydemir, s. 216.

⁷³⁵ Nitekim TTK gerekçesinde de 1353/4. maddeye ilişkin olarak gemiler için kabul edilen özel usul gereğince İİK'nın 257. maddesindeki şartların aranmayacağı açık bir biçimde belirtilmiştir. Bkz. 1353. madde gerekçesi dördüncü paragraf.

İhtiyati haciz yargılaması bakımından değerlendirilecek olursa hâkimin yabancı hukuku araştırarak deniz alacağının mevcudiyetine kanaat getirmesine kadarki geçecek sürede geminin mahkemenin yetki alanı dışında çıkması olasılığı neredeyse kesindir. Hal böyle iken söz konusu İİK hükmünün özellikle yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklar bakımından aranması, teminat amacı ve süratle hak arama özgürlüğü temelinde ihtiyati haczin niteliğine aykırı düşmektedir⁷³⁶.

Tarafların menfaat dengesi açısından değerlendirildiğinde ise İİK'dan farklı olarak alacaklı, TTK'nın 1363/1. maddesi uyarınca halihazırda 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında yüksek bir teminat yatırmakla yükümlüdür ve bu miktar borçlunun talep etmesi halinde daha da yükselebilmektedir. Hal böyle iken yüksek teminat miktarını yatıran ve haksız çıktığı takdirde ortaya çıkması muhtemel çok daha yüksek zararların tazmini riski altına girdiğini öngörebilen alacaklıdan⁷³⁷, bir de deniz alacağının varlığını yabancı hukuk sistemine binaen yaklaşık ispat düzeyinde de olsa kanıtlamasını beklemek; ihtiyati haciz korumasından beklenen faydanın zedelenmesi anlamını taşımaktadır. Bu noktada alacaklı ve borçlu arasındaki menfaat dengesi alacaklı yönünden -İİK'dan farklı olarak TTK'da- ihtiyati haciz sebebinin ve alacağın varlığına yönelik ispat faaliyetinin aranmaması noktasında yumuşatılarak⁷³⁸; teminat miktarının yüksek tutulması suretiyle ise ağırlaştırılarak dengelenmeye çalışılmıştır⁷³⁹. Kaldı ki geminin ihtiyati haczi alacaklılar bakımından vekil masrafları başta olmak üzere diğer giderler de düşünüldüğünde oldukça maliyetli bir alandır⁷⁴⁰. Dolayısıyla alacaklıların katlandığı masraflar yalnızca teminatla sınırlı değildir. Bu sebeple daha önce hiç doğmamış ya da mevcudiyeti oldukça çekişmeli bir deniz alacağına binaen alacaklının çok büyük masraflara katlanarak ve riziko altına girerek ihtiyati haciz faaliyetine girişmesi İİK'daki genel ihtiyati haciz uygulamasının aksine daha istisnai bir somut durum teşkil etmektedir. Pozitif hukuk bakımından durum bu şekilde olmasına karşılık,

⁷³⁶ “Böyle bir zaman baskısı altında mahkemeden, yabancı bir hukuku araştırması beklenemez” **Atamer**, Deniz T. 4, s. 91. İhtiyati haciz yargılaması alacaklının hak arama özgürlüğüyle borçlunun mülkiyet hakkının çatışması şeklinde de yorumlanmaktadır: **Türkel**, s. 283. Ortak Hukuk'ta mülkiyet hakkı temelinde diğer bir değerlendirme için bkz. **Thomas**, s. 28. İhtiyati hacizde alacaklının hukukî koruma talebiyle borçlunun hukukî dinlenilme hakkının karşı karşıya geldiğine ilişkin bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 210; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 326.

⁷³⁷ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 225.

⁷³⁸ İhtiyati haciz sebebinin yaklaşık ispat düzeyinde de olsa katı bir biçimde ispatını beklemenin alacaklının hak arama özgürlüğüne aykırılık oluşturabileceğine yönelik bkz. **Türkel**, s. 283.

⁷³⁹ İhtiyati haciz talebinin değerlendirilmesinde öncelikle alacaklının menfaatinin dikkate alındığı; borçlunun menfaatinin ise ihtiyati haciz sebeplerinde kendisini gösterdiğine yönelik bkz. **Çiftçi**, s. 349. Deniz alacağı listesinin borçlu menfaati açısından değerlendirilmesine ilişkin bkz. **Türkel**, s. 216. Hak arama özgürlüğünün teminat miktarının üst sınırını oluşturması gerektiğine dair bkz. **Türkel**, s. 302. Teminat şartının menfaat dengesinin sağlanmasına hizmet etmesi yönünden bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 343, dpn. 594'deki yazarlar.

⁷⁴⁰ **Trichardt**, s. 81.

olması gereken hukuk bakımından konunun içeriği, özellikle alacaklı-borçlu menfaat dengesi temelinde tartışmaya oldukça açıktır⁷⁴¹.

Çekincelerimizi belirtmiş olsak da kanunlar ihtilafı hukuku sınırları dâhilinde pratikte yol gösterici olması bakımından şu tip bir yöntem izlenebilir:

Türk mahkemesi, deniz alacağının mevcudiyeti konusunda büyük bir şüphe içerisindeyse yabancı hukuk araştırmasına MÖHUK'un 2/1. maddesi uyarınca kendiliğinden girişebilir. Ancak yabancı hukukun uygulanmasının sınırını süratle hak arama özgürlüğü oluşturmaktadır. Bu doğrultuda yabancı hukukun araştırılması alacaklının hak arama özgürlüğünün önüne geçecekse çekişmeli konular MÖHUK'un 2/2. maddesi uyarınca Türk Hukukuna göre çözüme kavuşturulabilir. Bu doğrultuda ihtiyati haciz yargılamasında MÖHUK'un 2/2. maddesinin uygulama alanının esasa ilişkin yargılamaya nazaran çok daha geniş olduğu söylenebilir. Diğer bir deyişle ihtiyati haciz hakiminin 'yabancı hukuku araştırma' görevi, diğer yargılamalara nazaran çok daha yumuşak bir biçimde uygulanabilir. Zira Türk mahkemesinin alacağın mevcudiyetine yönelik yapacağı inceleme esasa ilişkin davada uyuşmazlığın esasına ilişkin yapılacak incelemeden çok daha kısıtlı bir zamanda gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla mahkemenin yapacağı incelemenin -1952 Haciz Sözleşmesi'nin değerlendirilmesine ilişkin açıklamalarda vurgulandığı gibi- olsa olsa bir 'ön inceleme' niteliğinde olduğu ifade edilebilir. Bu noktada alacaklının MÖHUK'un 2/1. maddesi uyarınca yabancı hukuka ilişkin ilgili hükümleri veya benzer konudaki yabancı mahkeme kararlarını mahkemeye ibraz etmesi kendisinin yararına olacaktır. Ancak bu belgelerin sunulmaması halinde dahi Türk mahkemesinin, alacağın mevcudiyetine yönelik yaklaşık ispat düzeyinde yapacağı ön incelemeyi neredeyse her bir somut olayda *lex fori*'ye göre yürütmek zorunda olduğu söylenebilir⁷⁴².

Sonuç olarak TTK'da muaccel deniz alacaklarına yönelik ihtiyati haciz sebebi 1362. maddeyle sınırlı olduğundan ve alacağın mevcudiyetine yönelik özel bir hüküm de bulunmadığından hâkimin deniz alacağının varlığını değerlendirmesine ilişkin bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁷⁴³. Hâkim ihtiyati haciz talebi hakkındaki hükmünü yalnızca alacağın deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı (vasıflandırma meselesi) ve parasal değerini

⁷⁴¹ Doktrinde menfaat dengesi temelinde konuya yaklaşım ve çözüm önerileri hakkında bkz. **Türkel**, s. 283 vd. Kıta Avrupası Hukuku ile Ortak Hukuk'un sistemsal farklılıklarını da gözetererek Yazar, gemilerin ihtiyati haczine mahsus özel ihtiyati haciz sebeplerinin kabul edilebileceğini; bununla birlikte ihtiyati haciz sebeplerinin bulunmadığı konusundaki ispat faaliyetinin borçlu tarafından yerine getirilmesi gerektiğini belirtmektedir: **Türkel**, s. 284 vd. Yargıtay'ın ve BAM'ın ihtiyati haciz taleplerinin dayandığı iddiaların ispatı konusundaki çeşitli kararları için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 139 vd.

⁷⁴² Deniz alacağının mevcudiyetinin MÖHUK'un 2/2. maddesi temelinde *lex fori*'ye göre inceleneceği konusunda benzer yönde bkz. **Türkel**, s. 572, dpn. 177.

⁷⁴³ Aksi yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 143.

göz önünde bulundurarak kurmalıdır. Bununla birlikte alacağın deniz alacağı niteliğinin tespitinin yapılabilmesi için hiç kuşkusuz alacağın mevcudiyetini gösterir sözleşme, konişmento vb. belgelerin de mahkemeye ibrazı gerekmektedir.

b. Alacağın Muacceliyeti Bakımından

İhtiyati haciz yargılamasında alacaklı kural olarak, deniz alacağının muaccel olduğunu da kanıtlamak durumundadır⁷⁴⁴. Deniz alacağı muaccel değilse TTK'nın atfı gereğince İİK'nın 257/2. maddesindeki ihtiyati haciz sebepleri hakkında mahkemede kanaat uyandırılması gerekmektedir.

Bir alacağın muaccel olup olmadığı meselesi genel itibariyle maddî hukukun konusu olsa da YİBHKG 2022 yılında verdiği kararda muaccel olmayan bir alacağın dava konusu yapılmasında alacaklının hukukî yararının bulunmadığına, bu sebeple davanın HMK'nın 114/1-h maddesinde belirtilen dava şartı eksikliği sebebiyle esastan değil, usulden reddedilmesi gerektiğine hükmetmiştir⁷⁴⁵.

Karar uyarınca muacceliyet usule ilişkin bir mesele olduğundan, deniz alacağının muacceliyeti de mahkeme tarafından *lex fori* uyarınca karara bağlanmalıdır. Kaldı ki daha önce de belirttiğimiz gibi ihtiyati haciz yargılamasında mahkemenin yabancı hukuku araştırması noktasında genel yargılamalara nazaran hak arama özgürlüğü ve etkin hukukî koruma ilkeleri göz önüne alındığında oldukça kısıtlı bir zamanı mevcuttur. Dolayısıyla yargılamanın aciliyeti gereği hâkimin muacceliyet şartının gerçekleşip gerçekleşmediğini *lex causae* uyarınca tespit edebilmesi de mümkün görünmemektedir.

⁷⁴⁴ Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 161.

⁷⁴⁵ “Bir davanın esasına ilişkin karar verilebilmesi için hukuken korunmaya değer bir menfaatten söz edilebiliyor olması gerekmektedir. Hukuken korunmaya değer bir menfaatin bulunmadığı, dolayısıyla dava açmakta hukukî yararın olmadığı durumlarda ise hukukî yararın bir dava şartı olması nedeniyle davanın esasına girilemez.

İfa zamanı gelmemiş bir alacak için açılan davada hukukî yararın bulunup bulunmadığı hususunda ise davacının hukukî yararından söz edilemeyeceği, keza ifa zamanından önce borcun ifasının talep edilemeyeceği, dolayısıyla alacaklının bu durumda doğmuş ve güncel bir menfaatinin bulunmadığı kabul edilmelidir.

Taraflarca kararlaştırılmamış veya işin mahiyetinden aksi anlaşılmıyorsa her borç doğduğu anda muaccel olur (TBK m. 90). Ancak taraflar ifa zamanını açık veya zımnî olarak belirleyebilir, bu süreyi daha sonra uzatabilir, değiştirebilir ya da kaldırabilirler. Her halükârda borcun istenebilir hâle gelebilmesi için muaccel olması, yani kararlaştırılmış ifa zamanının gelmiş olması gerekmektedir; alacaklı, ancak borcun muaccel olmasıyla borçludan ifayı isteyebilmekte ve ifanın yerine getirilmemesi hâlinde borçluyu dava edebilir hâle gelmektedir.

Yukarıdaki açıklamalardan da görüleceği üzere, ifa zamanı gelmemiş (vadesi gelmemiş, muaccel olmayan, müaccel) bir alacak için açılmış dava, erken açılmış dava niteliğinde olduğundan, bu davanın açılmasında henüz hukukî yarar bulunmamaktadır. O nedenle, HMK'nın 114/1-h bendinde dava şartları arasında sayılan hukukî yararın bulunmadığı durumda, davanın esastan değil, HMK'nın 115/2. maddesi gereği usulden reddine karar verilmesi gerekir” Y. İBHKG, T. 18.02.2022, E. 2019/5, K. 2022/1, sinerjimevzuat.com.tr, (Erişim tarihi: 10.03.2023).

Benzer bir yorum muaccel deniz alacağının talep edilebilmesi için aranan protesto, ihbar veya ihtar gibi ek şartlar bakımından da benimsenmelidir. Zira mahkemenin ne yabancı hukuktaki muacceliyet hükümlerini ne de bu tip ek şartları araştırması noktasında vakti bulunmamaktadır. Dolayısıyla alacağın talep edilebilmesine yönelik bu tip ek şartların aranıp aranmaması konusunda da *lex fori* uygulama alanı bulmalıdır⁷⁴⁶.

c. İspat Hukuku ve Deliller Bakımından

Kanunlar ihtilafı hukukunda genel olarak ispata ve delillere ilişkin kuralların adil bir sonuca ulaşmak adına düzenlenen usul hukuku müesseseleri olduğu ve buna ilişkin meselelerin de kural olarak *lex fori*'ye tabi olduğu kabul edilmektedir⁷⁴⁷. Dolayısıyla bu bölümde özel olarak yer verilmeyen durumlarda *lex fori*'nin uygulanacağını belirtmesinde fayda vardır. Sonraki paragraflarda ispat hukuku ve deliller bakımından *lex fori* dışında kalan tartışmalı hususlar incelenecektir.

İhtiyati hacizde ispat derecesi bakımından yaklaşık ispatın yeterli olduğu daha önce açıklanmıştı. Doktrinde ispat derecesine ilişkin hususların -özellikle tahkim yargılamalarında- maddî hukuka ilişkin olduğuna yönelik görüşler olsa da⁷⁴⁸, kanımızca ihtiyati haciz yargılaması açısından alacaklıdan aranan yaklaşık ispat derecesi, taraflar arasındaki menfaat dengesinin ve hak arama özgürlüğünün vazgeçilmez bir unsurudur. Keza cebri icra müessesesi olan ihtiyati haciz, tahkim yargılamalarına nazaran devletin egemenliğiyle çok daha yakın ilişki içerisindedir. Her ne kadar tahkim yargılamaları bakımından maddî hukuka ilişkin görülebilse de, ihtiyati hacizde aranan ispat derecesi taraflar arasındaki menfaat dengesini korumak adına adil bir yargılamaya hizmet etmesi ve kendi içerisindeki bütünlüğü bakımından değerlendirildiğinde İİK'da düzenlenen bir usul hükmü olarak dikkat çekmektedir. Tüm bu sebeplerden ihtiyati haciz yargılamasında ispat derecesinin *lex fori*'ye tabi olması gerektiği ifade edilebilir.

⁷⁴⁶ Ek şartların maddî hukuk hükümlerine uyarınca belirlenmesine yönelik görüşler için bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-B-d.

⁷⁴⁷ Nomer, Devletler, s. 405; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 585; Akıncı, MÖHUK, s. 170; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 133. İspat ve deliller konusunda hangi hususların *lex fori*'ye tabi olduğuna ilişkin örnekler için bkz. Nomer, Devletler, s. 405 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 585-586; Doğan, MÖHUK, s. 31 vd. Gemilerin ihtiyati haczi yargılamasında delillere ilişkin usul hukuku bakımından değerlendirmeler için bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 143 vd. HMK uyarınca delil gösterilmesi ve ibrazı hakkında bkz. Pekcanıtez, Usul 2, s. 1756 vd.; Tanrıver, Usul 1, s. 890 vd.; Arslan vdi., Usul, s. 426 vd.; Görgün/Börü/Kodakoğlu, s. 467 vd.; Muşul, Usul, s. 329 vd.; Erdönmez, Güray, "Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre Delillerin Gösterilmesi ve İbrazi", İstanbul Barosu Dergisi, C. 87, S. 5, 2013, s. 15 vd.

⁷⁴⁸ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 586, dpn. 309.

İspat külfetinin de genel olarak maddî hukuka ilişkin olduğu dile getirilmektedir⁷⁴⁹. Buna karşın maddî hukuk ilişkisine bağlı olmaksızın doğrudan doğruya usul hukukuna ait sebeplere bağlı bulunan ispat külfetine ait kurallara *lex fori*'nin uygulanacağı ifade edilmektedir⁷⁵⁰. Bu doğrultuda biz de usul hukuku niteliği gereği ispat külfetine *lex fori*'nin uygulanacağı ve ihtiyati haciz talebine ilişkin yargılamada ispat külfetinin alacaklının üzerinde bulunduğu kanısındayız.

Bahsedilen hususlar dışında dışında senetle ispat zorunluluğunun *lex fori* prensibinin istisnasını teşkil ettiği ve mutlak bir biçimde uygulanmaması gerektiği belirtilmektedir⁷⁵¹. Bu doğrultuda hukukî işlemin tanıkla ispatı mümkün olan bir ülkede yapılması durumunda davanın tanıkla da ispatlanabileceği ifade edilmekte, aksi takdirde *lex fori*'nin senetle ispatı zorunlu kılan hükmünün Türkiye dışında senetle ispatı zorunlu kılmayan ülkelerde uygulanması sonucunda söz konusu işlemlerin ispatının ciddi derecede güçleşeceği ve adaletsiz sonuçlara yol açacağı kanımızca haklı bir biçimde öne sürülmektedir⁷⁵². Zira deniz ticareti alanındaki ilişkilerin doğal yapısı gereği taraflar arasındaki hukukî işlemlerin bir senede bağlanmış olmasını beklemek her zaman mümkün değildir. Dolayısıyla alacaklının deniz alacağına esas hukukî işlemi her halükârda senetle ispatlamasını beklemek, deniz ticareti ilişkilerinin milletlerarası niteliğine aykırılık teşkil etmektedir. Bu noktada senetle ispat zorunluluğu hakkında *lex fori* prensibi yerine hukukî işlemin yapıldığı yer (LRA) (*locus regit actum*) kuralının uygulanması daha isabetlidir. Ezcümle hukukî işlemin senetle ispat zorunluluğu olmayan bir ülkede yapılmış olması halinde Türk mahkemesince de senetle ispat zorunluluğu aranmamalıdır⁷⁵³.

LRA kuralı uygulanmasa dahi, senetle ispat zorunluluğunun istisnasını teşkil eden HMK'nın 203/1-c. maddesi, *lex fori*'nin bir parçası olarak her daim göz önünde bulundurulabilir. Madde uyarınca “işin niteliği ve tarafların durumlarına göre, senede bağlanmaması teamül olarak yerleşmiş bulunan hukukî işlemler” in tanıkla ispatı

⁷⁴⁹ Nomer, Devletler, s. 406; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 586; Doğan, MÖHUK, s. 30; Akıncı, MÖHUK, s. 170. Aksi yönde bkz. Tekinalp, Bağlama, s. 441.

⁷⁵⁰ Nomer, Devletler, s. 407; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 586. İspat külfetinin istisnaları olmak kaydıyla kural olarak usul hukukuna ilişkin olduğuna yönelik bkz. Çelikel/Erdem, s. 520. İspat külfeti İngiliz Hukukunda da usule ilişkin görülmektedir: Jackson, s. 685.

⁷⁵¹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 587. Aksi yönde bkz. Nomer, Devletler, s. 408. Benzer yönde kesin delille ve senetle ispat zorunluluğunun ihtiyati haciz yargılamasında mutlak olarak uygulanmamasına yönelik görüş ve bu yöndeki Yargıtay kararları için bkz. Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 144.

⁷⁵² Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 587.

⁷⁵³ “Gerçekten de; taraflardan, senetle ispat zorunluluğu bulunmayan bir ülkede gerçekleştirdikleri işlemlerini - ileride ortaya çıkacak ihtilafların senetle ispat zorunluluğu öngören bir ülkede görüleceği ihtimalini hesaba katarak- senede bağlamaları istenemez. Bu, eşyanın tabiatına ve hayat ilişkilerinin tabii seyrine aykırı olur” Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 587.

mümkündür⁷⁵⁴. Dolayısıyla deniz ticareti teamül kuralları, deniz alacağına esas teşkil eden hukukî işlemin senede bağlanmasını gerekli görmüyorsa ihtiyati haciz mahkemesinin de senetle ispat şartını aramaması gerekmektedir. Buna karşın senede bağlanmayan bir deniz alacağı hakkında mahkemede kanaat oluşturma faaliyetinin senede bağlanmış deniz alacağına nazaran daha zor olacağı açıktır.

C. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılamasında Kanunlar İhtilafı Meseleleri

İhtiyati hacze itiraz yargılamasının kanunlar ihtilafı hukuku açısından incelenmesine geçilmeden önce ilk olarak ihtiyati haciz yargılamasıyla arasındaki farkların ortaya konulması önem arz etmektedir. Kısaca değinmek gerekirse:

- İhtiyati haciz yargılamasının niteliği gereği alacaklının korunması adına kararın hızlı bir biçimde verilmesi gerekmektedir, itiraz yargılamasında mahkeme daha esnek davranabilmektedir. Mahkeme tarafları duruşmaya davet edebileceği gibi gerektiğinde bilirkişi, keşif vb. yollara da başvurabilir.
- İhtiyati haciz yargılamasında yaklaşık ispat aranmaktayken itiraz yargılamasında ispat derecesine ilişkin bu tip bir kural mevcut değildir.
- İhtiyati haciz yargılamasında mahkemenin incelediği konular muaccel olmak kaydıyla alacağın parasal değeri ve deniz alacağı niteliğine ilişkindir. İtiraz yargılamasında ise İİK'nın 265. maddesiyle sınırlı bir biçimde ihtiyati haczin dayandığı sebeplere, mahkemenin yetkisine ve teminata yönelik bir inceleme mevcuttur. Bunun dışındaki itirazlar ise esas hakkındaki davanın konusunu oluşturmaktadır.

İtiraz kararının niteliği konusunda doktrinde çeşitli görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre itiraz kararları maddî hukuk bakımından taraflar arasındaki uyuşmazlığı çözen bir etkiye sahip değilken⁷⁵⁵, diğer bir görüşe göre ise itiraz kararları maddî hukuk bakımından inşai nitelikte sonuç doğurmaktadır⁷⁵⁶. Kanımızca ilk görüşün de belirttiği gibi itiraz kararları taraflar arasındaki uyuşmazlığı nihai bir biçimde sona erdirir nitelikte değildir. Ancak söz konusu niteliğine rağmen, Türk hâkimi ihtiyati haciz yargılamasından farklı olarak maddî hukuka ilişkin itiraz sebeplerini ilgili kanunlar ihtilafı kurallarını tatbik ederek karara bağlamalıdır. Nitekim itiraz yargılaması, ihtiyati haciz yargılamasındaki aciliyetin aksine usule *lex fori* uygulanır ilkesinin katı bir biçimde vücut bulduğu bir niteliğe sahip değildir.

⁷⁵⁴ Söz konusu istisna hükmüne ilişkin bkz. **Pekcanitez**, Usul 2, s. 1853 vd.; **Muşul**, Usul, s. 344 vd.; **Görgün/Börü/Kodakoğlu**, s.459;

⁷⁵⁵ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 349; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 522.

⁷⁵⁶ **Önen**, s. 276.

Söz konusu bilgiler ışığında ihtiyati haciz ile itiraz yargılaması arasındaki farklılıklar icra hukukunda olduğu gibi kanunlar ihtilafı hukuku bakımından da belirleyici etkiye sahiptir. Kanunlar ihtilafı hukuku bakımından sınırlama yapmak gerekirse İİK'nın 265/1. maddesinde yer alan yetkiye ve teminata ilişkin itirazlar usul hukuku karakteri sebebiyle *lex fori* uyarınca çözülmelidir. Dolayısıyla TTK'daki hükümlere aykırı olarak yetkisiz mahkeme tarafından verildiğine veya 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminatın yetersiz olduğuna ilişkin itirazlar Türk mahkemesi tarafından Türk Hukuku uyarınca karara bağlanmalıdır.

İİK'nın düzenlediği bir diğer itiraz sebebi ise ihtiyati haczin dayandığı sebeplere itirazdır. Söz konusu itirazlar usul hukukuyla birlikte maddî hukukla da sıkı ilişki içerisindedir. Bu niteliği sebebiyle mahkeme, maddî hukuka ilişkin sebep itirazları hakkında gerektiği takdirde yabancı hukukun araştırılması yoluna gitmelidir⁷⁵⁷. Keza ihtiyati haciz yargılamasının aksine itiraz yargılaması süratle hak arama özgürlüğünün katı bir biçimde uygulandığı bir yargılama değildir⁷⁵⁸.

Doktrinde itiraz yargılamasının konusunun, borçlu dinlenilmeden tek taraflı ihtiyati haciz yargılamasının meydana getirdiği hukukî durumların değiştirilmesi olduğu ifade edilmektedir. Özellikle ihtiyati haciz şartlarında eksikliklerin bulunması durumunda borçlunun itiraz hakkının olduğu belirtilmektedir⁷⁵⁹. Bu bakımdan alacak hakkının kısmen veya tamamen yokluğu, alacağın deniz alacağı niteliğinde bulunmadığı, aranıyorsa müeccel alacaklara yönelik ihtiyati haciz sebeplerinin bulunmadığı, borçlunun geminin maliki ya da zilyedi olmadığı veya yanlış geminin ihtiyaten haczedildiği gibi sebepler itiraz hakkı kapsamında zikredilmektedir⁷⁶⁰. Örneğin borçlunun deniz alacağıyla bir ilgisi olmaması, ihtiyati haczin yanlış gemi üzerinde uygulanması gibi tek taraflı yargılama sebebiyle oluşan durumlara yönelik itirazları bu kapsamda ele alınmaktadır. Doktrinde itiraz yargılamasında uygulanacak hukukun belirlenerek uyumsuzluğun bu hukuka göre çözümleneceği belirtildiği

⁷⁵⁷ Aynı yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 92; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 550-551; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 115. Keza itiraz yargılamasında mahkemenin itiraz sebeplerinin gerçekleşip gerçekleşmediği konusunda ihtiyati haciz yargılamasının aksine tam bir araştırma yapması gerektiği, bu hususta tam bir kanaate sahip olduktan sonra itiraz hakkında karar vermesi gerektiğine yönelik ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 516-517. İhtiyati tedbir kararına itiraz edilmesi durumunda kararın kaldırılması veya değiştirilmesi usulünün ihtiyati tedbir usulünden farklılık arz etmediği, yetki ve usulde paralellik ilkesi gereği ihtiyati tedbir yargılamasıyla itiraz yargılamasında uygulanacak hukukun aynı hukuk olması gerektiği yönünde bkz. **Kırlı Aydemir**, s. 347.

⁷⁵⁸ Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 115.

⁷⁵⁹ **Saldırım**, s. 1886; **Türkel**, s. 405; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 495. Genel uygulama bakımından ihtiyati haciz sebeplerinin yorumuna yönelik görüşler hakkında ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 494 vd.

⁷⁶⁰ **Türkel**, s. 405. Genel uygulamada alacağın yokluğuna veya ödendiğine ilişkin talebin itiraz sebebi teşkil ettiğine yönelik benzer bir görüş için bkz. **Saldırım**, s. 1895 vd.

gibi⁷⁶¹ mahkemenin işin esasına girerek deniz alacağının varlığına veya yokluğuna ilişkin detaylı bir inceleme yapmadığına yönelik görüşler⁷⁶² mevcuttur.

İhtiyati haczin dayandığı sebeplere itirazın maddî hukuk bakımından sınırını esas hakkındaki davanın konusunu teşkil eden durumlar oluşturmaktadır⁷⁶³. Burada hangi itirazların esasa ilişkin olduğu ve esasa ilişkin davada çözülmesi gerektiği ya da ihtiyati haczin dayandığı sebebe ilişkin olduğu ve itiraz mahkemesince karara bağlanabileceği konusunda kesin bir sınır çizmek mümkün görünmemektedir. Ancak buna rağmen konuya yönelik belli bir yaklaşımın da ortaya konulması gerekmektedir. Örneğin deniz alacağına esas teşkil eden borcun ifa edilmiş⁷⁶⁴ veya muvazaalı olduğu ya da deniz alacağı isteminin zamanaşımına uğradığı iddiası ihtiyati haczin dayandığı sebebe itiraz niteliği taşıdığı gibi aynı zamanda uyuşmazlığın esasını da ilgilendirir niteliktedir. Bununla birlikte itiraz konusunun sebebe ilişkin olması, itiraz mahkemesince karara bağlanması için yeterlidir. Bu gibi durumlarda söz konusu ayrımın yapılmasına yönelik itiraz mahkemesince izlenecek yöntem büyük önem arz etmektedir. Keza sebepten yoksun bir ihtiyati haciz kararına itiraz yargılaması esnasında son verilmesi, borçlunun ve üçüncü kişilerin korunması temelinde ortaya çıkacak ve günden güne artacak zararların önüne geçilmesi bakımından oldukça önemlidir. Söz konusu incelemenin esas davaya bırakılması durumunda dava sonuçlanıncaya kadar geçecek sürede çok daha büyük zararlar ortaya çıkabilecektir.

Hangi taleplerin sebebe itiraz, hangi taleplerin esasa yönelik olduğunun ayrımının yapılması gerekmektedir. Bu doğrultuda sebebe itiraz konularının ihtiyati haciz kararındaki hukuka aykırılıkları kendisine konu edindiğini söylemek mümkündür⁷⁶⁵. Dolayısıyla itiraz sebeplerinin, uyuşmazlığın kendisinin aksine ihtiyati haciz yargılamasındaki hukuka aykırılıklarla çok daha yakın ilişki içerisinde olduğunu dile getirmek yanlış olmaz. Bu noktada doktrinde belirtilen tek taraflı yargılama sebebiyle oluşan ve ihtiyati haciz kararının kanunun aradığı şartları taşımadığına yönelik ileri sürülen taleplerin sebebe itiraz niteliği taşıdığı görüşlerin yerinde olduğu kanısındayız. Esasa yönelik itirazlar ise ihtiyati haciz kararına esas teşkil eden hukuka aykırı durumların dışında kalan talepleri kendisine konu edinmektedir⁷⁶⁶.

⁷⁶¹ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 93.

⁷⁶² **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 522.

⁷⁶³ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 347; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 516-517.

⁷⁶⁴ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 497-497.

⁷⁶⁵ **Önen**, s. 260.

⁷⁶⁶ İcra hukukunun temel ilkelerine, ihtiyati haciz kararı verilmesi sırasındaki emredici hükümlere ve geçici hukukî himaye tedbirlerinin mahiyetinden kaynaklanan ilkelere aykırılıklar itiraz sebebi olarak görülmektedir: **Saldırım**, s. 1888-1890.

Bu noktada deniz alacağının zamanaşımına uğradığı⁷⁶⁷ ya da muaccel olmadığı itirazı ihtiyati haciz şartlarına/sebeplerine ilişkindir ve itiraz mahkemesince karara bağlanması gerekmektedir. Benzer bir biçimde geminin borçlunun mülkiyetinde ya da zilyetliğinde olmadığı iddiası da sebebe itiraz niteliğindedir⁷⁶⁸. Zira her bir durumda ihtiyati haciz kararı, karara esas teşkil eden hukukî gerekçelerden yoksundur. İtiraz mahkemesi bu tip durumlarda zamanaşımına, muacceliyete veya mülkiyete/zilyetliğe uygulanacak hukuk uyarınca hüküm kurmalıdır. Üçüncü kişilerin gemi üzerindeki istihkak iddialarının varlığı durumunda da mahkeme, benzer bir biçimde gemi üzerindeki mülkiyete veya sınırlı ayni hakka uygulanacak hukuk uyarınca karar vermelidir⁷⁶⁹.

Alacaklının deniz alacaklısı sıfatını taşımadığı itirazı da diğer bir sebebe itiraz niteliğindedir. Bunun yanı sıra deniz alacaklısı sıfatı HMK'nın 53. maddesinde belirtilen dava takip yetkisini de ilgilendirmektedir. Maddenin ikinci cümlesi uyarınca dava takip yetkisi eksikliği, istisnalar haricinde maddî hukuktaki tasarruf yetkisine göre tayin edilmektedir. Dolayısıyla bu yöndeki itirazların maddî hukuk temelli olduğu ve alacaklının deniz alacaklısı sıfatını taşıyıp taşımadığına uygulanacak hukuk konusunda, MÖHUK'un 9. maddesindeki ehliyeteye ilişkin bağlama kuralının tatbik edileceği akla gelebilir. Ancak deniz alacaklısı sıfatının MÖHUK'un 9. maddesi uyarınca farklı hukuk sistemlerince farklı şekillerde yorumlanması, Sözleşme ile sağlanması hedeflenen yeknesaklık amacına ters düşmektedir. Ne var ki 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/4. maddesinde alacaklı "*bir deniz alacağını iddia eden kimse*" şeklinde tanımlanmaktadır. MÖHUK'un milletlerarası sözleşme hükümlerini saklı tutan 1/2. maddesi karşısında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin söz konusu maddesi, MÖHUK'un 9. maddesinin uygulanmasını bertaraf etmektedir. Dolayısıyla alacaklının deniz alacaklısı sıfatına sahip oluşu olmadığı Sözleşme'nin söz konusu maddesinin yorumu yoluyla belirlenmelidir. 1999 Haciz Sözleşmesi deniz alacaklısı sıfatını, deniz alacağını iddia etme hakkı bulunan kişileri ifade edecek şekilde tanımlamaktadır.

İhtiyati hacizde 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 1/4. maddesi uyarınca alacaklı (deniz alacağı alacaklısı) sıfatını taşımak için bir deniz alacağını iddia etmek yeterli görülmektedir. Madde yorumlandığında deniz alacağı alacaklısından bahsedebilmek için herşeyden önce gemi üzerinde bir deniz alacağının doğması (varlık kazanması) gereklidir. Her ne kadar maddede açıkça belirtilmese de doktrinde ihtiyati haciz talebinde bulunan kişinin 'deniz

⁷⁶⁷ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 497.

⁷⁶⁸ **Türkel**, s. 411; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 499.

⁷⁶⁹ Gemiyle borçlu arasındaki ilişkinin kurulması bağlamında mülkiyet iddialarının çözümünde kanunlar ihtilafı hükümlerine göre karar verilmesi gerektiğine yönelik benzer bir görüş için bkz. **Myburgh**, s. 162. Buna karşın mahkemenin menfi tespit davasındaki gibi yargılama yapmaması gerektiğine yönelik bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 496.

alacağının tahsilinde menfaatinin olması' şartının da aranması gerektiği ifade edilmektedir⁷⁷⁰. Nitekim deniz ticareti ilişkilerinde tek bir hukukî uyuşmazlıkta birden çok kişinin menfaati etkilenebilmektedir. Dolayısıyla deniz alacaklısı sıfatı, deniz alacağını iddia eden ve deniz alacağının tahsilinde menfaati bulunan kişileri ifade edecek biçimde anlaşılmalıdır.

Son olarak deniz alacağının varlığının tespitine yönelik talepler ise esasa ilişkindir⁷⁷¹. Bunun dışında sözleşmenin geçersizliğine, edimlerin belirlenmesine veya ifa engellerinin tespitine yönelik yapılan itirazlar da ihtiyati haciz kararının gerekçelerinden ziyade tarafların menfaatleriyle daha yakın ilişki içerisinde ve esasa ilişkin olması sebebiyle itiraz mahkemesince nazara alınmamalıdır.

Maddi hukuk bakımından hangi taleplerin itiraz sebebi teşkil ettiği, hangi taleplerin esasa ilişkin olduğuna dair kesin bir sınır çizilememektedir. İtiraz mahkemesince yapılacak tespit somut olay özelinde ve doktrinde belirtilen kriterler göz önünde bulundurularak yerine getirilmesi kanımızca yerinde bir yaklaşım olacaktır. Kanunlar ihtilafı hukuku bakımından itiraz mahkemesi, maddî hukuka ilişkin olarak gördüğü sebebe ilişkin itirazlar hakkında MÖHUK'un ilgili hükümlerinin emrettiği hukuk düzeni uyarınca karar vermelidir.

İhtiyati haczin durum ve şartların değişmesi sebebiyle kaldırılması yolu da doktrinde esasen itiraz niteliğinde görüldüğünden bu başlık altında yaptığımız açıklamalar söz konusu yargılama bakımından da geçerlidir⁷⁷².

D. Deniz Alacağının Esasına İlişkin Davada Kanunlar İhtilafı Meseleleri

İhtiyati haciz kararının esas hakkındaki davadan önce açılması durumunda alacaklının İİK'nın 264. maddesi uyarınca ve TTK'nın 1376. maddesinin öngördüğü bir aylık süre içerisinde takip talebinde bulunması veya esasa ilişkin dava açması gerekmektedir. Aksi takdirde ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkmaktadır. Alacaklı, bu ihtimaller dışında herhangi bir ihtiyati haciz kararı olmaksızın deniz alacağının esasına yönelik milletlerarası yetkisi bulunan bir mahkemede doğrudan dava açma yolunu da seçebilir.

1999 Haciz Sözleşmesi'nde deniz alacağının esasına uygulanacak hukuk hakkında herhangi bir kanunlar ihtilafı kuralı bulunmamaktadır⁷⁷³. Dolayısıyla deniz alacağının esas hakkındaki davada Türk mahkemesinin ilk olarak yabancılik unsurunu tespit etmesi ve MÖHUK'ta yer alan ilgili kanunlar ihtilafı hükümlerine başvurması gerekmektedir. Bağlama

⁷⁷⁰ Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 249-250.

⁷⁷¹ Benzer yönde bkz. Önen, s. 268. İhtiyati haciz yargılaması bakımından aksi yönde bkz. Postacıoğlu, s. 871-872.

⁷⁷² Konu hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-9-C.

⁷⁷³ Sözleşmede kanunlar ihtilafı kurallarının yer almaması sonucunda esas davalara farklı kanunlar ihtilafı tatbik edilmek suretiyle farklı devlet hukuklarının uygulanacağı; bu durumun kanunlar ihtilafı bakımından uyumlaştırma ve milletlerarası yeknesaklık açısından başarısızlık olduğu hakkında bkz. Myburgh, s. 155.

kurallarının uygulanabilmesi için öncelikle uyuşmazlığın hangi bağlama konusunun kapsamına girdiğinin tespit edilmesi, diğer bir deyişle vasıflandırılması gerekmektedir⁷⁷⁴. Vasıflandırmanın ardından bağlama noktaları yardımıyla uygulanacak hukukun belirlenmesiyle birlikte kanunlar ihtilafı hukukunun işlevi yerine getirilmiş olacaktır.

Çalışmamızın devamında kanunlar ihtilafı hukuku bakımından esas davaya yönelik olarak yapacağımız değerlendirmeler sözleşmeye, haksız fiile dayalı ve de aynı haklara ilişkin uyuşmazlıklar olmak üzere üç ana başlık halinde ele alınacaktır. Buna karşın çalışmamızın konusunun gemilerin ihtiyati haczi olduğu düşünüldüğünde esas davadaki kanunlar ihtilafı meseleleri, özellikle deniz ticareti uyuşmazlıklarında meydana gelebilecek sorunların ve çözüm önerilerimizin aktarılması amacını taşımaktadır. Dolayısıyla Türk Kanunlar İhtilafı Hukukunda ortak uygulamaya sahip ehliyete, şekle ve zamanaşımına vb. ilişkin bağlama konularının incelenmesi kapsam dışında bırakılmıştır⁷⁷⁵.

a. Sözleşmeye Dayalı Uyuşmazlıklar

Deniz ticareti hukuku alanındaki uyuşmazlıkların büyük bir bölümü sözleşmelerden kaynaklanmaktadır. Deniz alacakları bakımından sözleşmeden kaynaklanan uyuşmazlıklarda dikkat çeken üç adet bağlama konusu bulunmaktadır. Bunlardan ilki eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin MÖHUK'un 29. maddesidir. Keza deniz ticareti hukukunun süjesi konumundaki gemilerin en büyük kullanım amacını eşya taşıması oluşturmaktadır. İkinci olarak özellikle gemi adamlarının istemlerinde uygulanmak üzere iş veya hizmet sözleşmelerine ilişkin MÖHUK'un 27. maddesi ve son olarak MÖHUK'un 24. maddesi ön plana çıkmaktadır. MÖHUK'un 24. maddesi sözleşmeler hakkında tatbik edilen genel bir bağlama kuralıdır. Dolayısıyla bağlama konusu, Kanunda özel olarak düzenlenmeyen sözleşmeye dayalı taleplerde uygulanacak hukukun belirlenmesi bakımından son derece büyük bir öneme sahiptir⁷⁷⁶.

⁷⁷⁴ “Bir kanunlar ihtilafı meselesinin çözümünde hâkimin yapacağı ilk iş yetkili kanunun tayinidir. Bu kanunun tayininden evvel uyuşmazlığa konu olan problemin ve konuyu belirli bir hukuk düzenine bağlayan bağlama noktasının vasfının tayini gerekir” **Çelikel/Erdem**, s. 75. “Geleneksel kanunlar ihtilafı sisteminin ilk adımı uyuşmazlığın vasıflandırılmasıdır. Uyuşmazlık konusu hayat ilişkisi bir hukukî kategoriye dahil edilmelidir ki buna göre bağlama kuralları aracılığıyla uygulanacak hukuk tespit edilebilsin” **Özel vdi.**, s. 85. “Bağlama konusunu oluşturan hukukî kavramların hukukî karakterinin tespit edilmesinden önce, olay veya ilişkiye uygulanacak hukukun belirlenebilmesi mümkün değildir” **Doğan**, MÖHUK, s. 220.

⁷⁷⁵ Sözleşme statüsü dışında kalan bağlama konuları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 298 vd.; **Çelikel/Erdem**, s. 406 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 375 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 419 vd.; **Özel vdi.**, s. 475 vd.; **Akıncı**, MÖHUK, s. 50.

⁷⁷⁶ **Çelikel/Erdem**, s. 400; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 323; **Özel vdi.**, s. 402; **Akıncı**, MÖHUK, s. 49-50.

i. İş Sözleşmesi ve İş İlişkileri

(a) Vasıflandırma ve Madde Kapsamının Belirlenmesi

Gemi adamlarının istemlerinin TTK'nın 1352/1. maddesinin o bendinin içeriğine yönelik değerlendirmeler ilk bölümde yapılmıştır. MÖHUK'un 27. maddesinin uygulanmasındaki belirleyici unsur ise ilk olarak sözleşmenin ve taraf sıfatlarının vasıflandırılmasıdır. İşçi ve işveren sıfatının tayiniyle sözleşmenin niteliğinin belirlenmesi bir vasıflandırma meselesi olup kural olarak *lex fori*'ye tabidir⁷⁷⁷. Bu doğrultuda borçlu malik/kiracı/işleten konumundaki kişinin işveren, alacaklı gemi adamının ise işçi konumunda olması⁷⁷⁸ ve aralarındaki sözleşmenin iş veya hizmet sözleşmesinin unsurlarını kural olarak taşıması gerekmektedir⁷⁷⁹. Bu unsurları taşıyan bir sözleşmenin statüsü 27. maddeye göre belirlenmektedir. Bunun yanı sıra maddenin kapsamı geçerli bir iş sözleşmesine dayanan iş ilişkilerinden daha geniş yorumlanmaktadır. Bu doğrultuda 27. maddenin geçerli bir iş sözleşmesine dayanan iş ilişkilerinin yanı sıra geçersiz sözleşmeye rağmen ifa edilmeye başlanan iş ilişkilerini ve son olarak sözleşme olarak vasıflandırılmayan fiili (*de facto*) iş ilişkilerini de kapsadığı belirtilmektedir⁷⁸⁰.

O bendinde yer alan deniz alacağı açısından değerlendirildiğinde alacaklı gemi adamının işverene şahsi bağıllık içerisinde ve ücret karşılığı hizmet ifa etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla işverenin talimatı dışında kalmak üzere bağımsız çalışanlar hakkında genel hüküm MÖHUK'un 24. maddesi uygulama alanı bulmaktadır⁷⁸¹.

Gemi adamlarının iş sözleşmeleri dışında kalan birtakım istemleri de o bendi uyarınca deniz alacağı kabul edilmektedir⁷⁸². Dolayısıyla gemi adamlarının iş veya hizmet sözleşmesi dışında kalan özellikle haksız fiile ilişkin taleplerinde MÖHUK'un 34. maddesinin uygulanacağı akla gelebilir. Ancak 27. madde doktrinde geniş yorumlanmakta, işçinin haksız

⁷⁷⁷ Nomer, Devletler, s. 354; Tekinalp, Bağlama, s. 330. İş sözleşmesinin vasıflandırılmasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Elçin, Doğa, **Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, (Elçin, Bireysel), s. 13 vd.; Tarman, Zeynep Derya, "Yabancılik Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 59, S. 3, 2010, (Tarman, İş Sözleşmesi), s. 526; Ekşi, Nuray, "Yabancılik Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Kenan Tunçomağ'a Armağan**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1997, (Ekşi, İş Sözleşmesi), s. 133.

⁷⁷⁸ Gemi adamı, işçi-işveren sıfatının tayini konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-B-c-vi.

⁷⁷⁹ Ekşi, İş Sözleşmesi, s. 117.

⁷⁸⁰ Giuliano, Mario/Lagarde, Paul, **Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations**, 6. maddeye ilişkin açıklamalar, [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031\(01\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML), (Erişim tarihi: 22.04.2023); Liukkunen, Ulla Susanna, **The Role of Mandatory Rules in International Labor Law - A Comparative Study in the Conflict of Laws**, Talentum, Helsinki, 2004, s. 111; Tarman, İş Sözleşmesi, s. 525. Geçersizliğin en baştan bilinmesi halinde haksız fiile ilişkin bağlama kuralına gidileceğine yönelik bkz. Elçin, Doğa, "Sınır Aşıcı İş İlişkilerinde Haksız Fiilden Doğan Taleplere Uygulanacak Hukukun Tayini", **Legal Hukuk Dergisi**, C. 17, S. 195, 2019, (Elçin, Sınır), s. 1072-1073.

⁷⁸¹ Tarman, İş Sözleşmesi, s. 526.

⁷⁸² Bu yönde bkz. Türkel, s. 122; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 251.

fiile dayanan talepleri de iş ilişkisine dayanmak kaydıyla 27. madde kapsamında değerlendirilmektedir⁷⁸³. Dolayısıyla gemi adamının iş veya hizmet sözleşmesi dışında kalan talepleri bakımından da aralarındaki iş ilişkisinden kaynağını almak koşuluyla 27. maddenin tatbik edileceği söylenebilir.

Maddenin uygulama alanının bireysel iş sözleşmeleriyle sınırlı olduğu ve toplu iş sözleşmeleriyle sosyal güvenlik ilişkilerini kapsamadığı kabul edilmektedir⁷⁸⁴. Buna ek olarak sözleşmenin iş veya hizmet sözleşmesi olarak vasıflandırılması yeterli olup, Deniz İş Kanunu, İş Kanunu veya TBK kapsamında olmasının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Dolayısıyla madde İş Kanunu'nun yanı sıra Deniz İş Kanunu ve aynı zamanda TBK'da düzenlenen hizmet sözleşmeleri bakımından da uygulama alanı bulmaktadır⁷⁸⁵. Alacaklı sıfatına ilişkin olarak ise o bendinde gemi adamı sıfatıyla çalışan kişilerin yanı sıra aşçı, doktor veya garson gibi gemide görev yapan yardımcı hizmet personeli bakımından da deniz alacağının doğacağı kabul edilmelidir⁷⁸⁶. Dolayısıyla gemi adamı kavramının geniş yorumlandığı ve yardımcı hizmet personelinin iş sözleşmesi veya iş ilişkisinden kaynaklanan taleplerinin de 27. madde kapsamına girdiğinin belirtilmesi gerekmektedir. Eşitlik ilkesi temelinde gemide çalışmaları dolayısıyla yardımcı hizmet personellerinin hakları da, gemi adamları kadar korunmaya değerdir. Nitekim iş görme edimi açısından düşünüldüğünde gemide çalışan her bir kişinin yerine getirdiği faaliyet, seferin güvenliğine ve devamına hizmet etmektedir. Bu sebeple yardımcı personel ile gemi adamlarının menfaatlerinin arasında bir ayrım yapılmaması gerektiği kanısındayız.

⁷⁸³ **Nomer**, Devletler, s. 369; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 527. Benzer yönde bkz. Doğan, Vahit, **İş Akdinden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında Bağlama Kuralının ve Sınırlarının Tespiti**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1996, (Doğan, Sınırlar), s. 127. Sınır aşıcı iş ilişkilerinde haksız fiilden doğan taleplere yönelik ayrı bir bağlama kuralının ihdas edilmesi gerektiğine yönelik bkz. **Elçin**, Sınır, s. 1079 vd. İş sözleşmesine dayanan uyuşmazlıklarda haksız fiile dayanan taleplerin fer'i bağlanma yoluyla iş sözleşmesi statüsüne tâbi olabileceğine ilişkin bkz. **Nomer**, Devletler, s. 369; Saatcıoğlu, Onur Can, "Haksız Fiilden Doğan Talep Haklarına Uygulanacak Hukukun Tespitinde "Fer'i Bağlanma" Yöntemi", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl 2021, C. 25, S. 1, 2021, s. 230.

⁷⁸⁴ **Elçin**, Bireysel, s. 241; Sariöz Büyükalp, İpek, "Mutad İşyeri kavramı ve MÖHUK m. 27/3'ün Uygulanması Sorunu", **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 8, S. 2, 2018, (Sariöz Büyükalp, Mutad İşyeri), s. 199. Bireysel iş sözleşmeleriyle toplu iş sözleşmeleri arasındaki ilişki hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 253 vd.

⁷⁸⁵ İş Kanunu ve TBK bakımından aynı yönde bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 19.

⁷⁸⁶ Yardımcı hizmet personeline ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-B-c-vi.

(b) Uygulanacak Hukuk

(i) Subjektif Bağlama Noktası

İş veya hizmet sözleşmesi bakımından taraflar MÖHUK'un 27/1. maddesi uyarınca uygulanacak hukuku açık ya da zımnî şekilde belirleyebilmektedir⁷⁸⁷. Bunun yanı sıra işçinin mutad işyeri hukukunun emredici hükümlerinin sağladığı asgari koruma hükümleri tarafların anlaşmasıyla bertaraf edilememektedir. Bu doğrultuda hukuk seçimi sonrasında gemi adamı, objektif iş akdi statüsü olan mutad işyeri hukukunun emrettiği korumadan daha elverişsiz bir konuma düşmekteyse hukuk seçimine 'kural olarak' geçerlilik tanınmamaktadır⁷⁸⁸. Ancak özellikle iş görme ediminin çok büyük bir bölümünü açık denizde ifa eden gemi adamlarının mutad işyerinin belirlenmesinin olanaksız olduğu pek çok somut durum mevcut olabilmektedir. Bu tip bir durumda sözleşmenin zayıf konumunda bulunan gemi adamının hangi koruma hükümlerinden yararlanacağı konusunda MÖHUK'ta bir açık bir hüküm bulunmamaktadır. Söz konusu boşluk, 27. maddede yer alan objektif bağlama noktaları hakkında yapacağımız değerlendirmeler sonrasında bir bütün olarak değerlendirilecektir.

(ii) Objektif Bağlama Noktaları

Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde MÖHUK'un 27/2. maddesi uyarınca sözleşmeye işçinin işini mutad olarak yaptığı işyeri hukuku (mutad işyeri hukuku) uygulanmaktadır. Bir sonraki fıkrada işin belirli bir ülkede mutad olarak yapılmayıp devamlı olarak birden fazla ülkede yapılması durumunda işverenin esas işyerinin bulunduğu ülke hukukunun uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. Dördüncü fıkrada ise halin bütün şartlarına göre daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşmeye ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri yerine bu ülke hukukunun uygulanabileceği belirtilmektedir.

⁷⁸⁷ **Nomer**, Devletler, s. 349; **Elçin**, Bireysel, s. 78. Hukuk seçiminin yapılış şekli, özellikle zımnî irade beyanıyla yapılıp yapılamayacağı konusundaki bilgiler için ayrıca bkz. **Elçin**, Bireysel, 71 vd.; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 528 vd.

⁷⁸⁸ Hangi hukuk sisteminin işçinin lehine olduğunun karşılaştırılmasına yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. Doğan, Vahit, "5718 sayılı Kanununa Göre İş Akdine Uygulanacak Hukukun Tespiti", **Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri**, Legal Yayıncılık, 2010, (Doğan, Tespit), s. 114 vd. Bu doğrultuda bağlantılı hükümlerin grup olarak kıyaslanmasına yönelik bkz. **Doğan**, Tespit, s. 116; **Doğan**, MÖHUK, s. 429; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 362; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 532; **Elçin**, Bireysel, s. 104. Söz konusu tespitin ardından taraflarca seçilen hukukun işçinin aleyhine olması durumunda tamamen geçersiz olmayacağı, yalnızca işçinin lehine olan hüküm grupları bakımından mutad işyeri hukukunun esas alınacağı, bunun dışında kalan hususlarda yine seçilen hukukun tatbik edileceğine yönelik bkz. **Doğan**, Sınırlar, s. 66; **Elçin**, Bireysel, s. 93; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 533. Kıyaslamanın her iki hukukun bir bütün olarak değil, uyumsuzluğa uygulanacak kanun hükümlerinin karşılaştırılması yoluyla yapılacağına yönelik bkz. **Nomer**, Devletler, s. 350; **Özel vdi.**, s.462; **Can**, s. 534. İrade serbestisine yönelik doktrindeki tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 65 vd.

a. Mutad İşyeri Kavramı ve Bağlama Noktasının Gemi Adamı İstemleri Karşısındaki Durumu

Mutad işyeri kavramı işin ağırlıklı ifa edildiği yer⁷⁸⁹; işin nitelik, nicelik ve süre bakımından ağırlıklı olarak yerine getirilen yer⁷⁹⁰ ve işin devamlı ve fiilen yerine getirildiği yer⁷⁹¹ gibi çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır⁷⁹². Terminolojik açıdan bakıldığında kanunda işin ‘mutad olarak yapıldığı ülke’ kavramı yerine ‘mutad olarak yapıldığı işyeri’ kavramının tercih edilmiş olması hatalı bulunmaktadır⁷⁹³.

İşin mutad olarak yapıldığı işyeri denildiğinde gemi adamları bakımından işin mutaden yerine getirildiği yegâne yer gemidir. Geminin işyeri olarak kabulü halinde, sözleşme statüsünün belirlenmesi amacıyla bir ülkenin hukuk sistemine bağlanması noktasında akla ilk olarak geminin bayrak ülkesi gelmektedir⁷⁹⁴. Ancak mutad işyerinin tespiti genel olarak işverenin ‘işyerinin’ belirlenmesinden ziyade işin ağırlıklı olarak yerine getirildiği ‘ülkenin’ belirlenmesi yoluyla sağlanmaktadır. Bu sebeple kanunda yer alan şekliyle esasen işin mutaden yerine getirildiği işyerinin değil, işin mutaden yerine getirildiği ülkenin tespit edilmesi gerekmektedir. Keza Roma I Tüzüğü’nün⁷⁹⁵ 8/2. maddesinde de işçinin işini mutaden yaptığı ülkeden bahsedilmektedir⁷⁹⁶.

Gemi adamlarının istemleri bakımından mutad işyeri ülkesinin tespiti çoğu durumda kolay değildir⁷⁹⁷. Hatta gemi adamlarının yerine getirdiği işlerin büyük bir bölümü halihazırda milletlerarası ticari faaliyetler bakımından hiçbir ülkenin sınırları dâhilinde değildir⁷⁹⁸.

⁷⁸⁹ **Nomer**, Devletler, s. 351; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 363; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 534.

⁷⁹⁰ **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 206; **Özel vdi.**, s. 463.

⁷⁹¹ **Can**, s. 535.

⁷⁹² İşyeri kavramına yönelik açıklamalar için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 201 vd. Fıkranın ikinci cümlesi uyarınca mutad işyerinin değişmesine yönelik ayrıntılı açıklamalar için bkz. **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 535 vd. Mutad işyeri bağlama noktasının taraf menfaati, eşitlik ilkesi ve milletlerarası yetki-uygulanacak hukuk paralelliği temelindeki önemine ilişkin bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 213 vd.

⁷⁹³ Doktrinde işin mutaden yapıldığı işyerinin işin mutaden yapıldığı ülkeden farklı olabileceği; kanun koyucunun işverene bağlı bir bağlama noktası olarak ‘işyeri’ kavramını tercih ettiği ve işverenin menfaatini ön planda tuttuğu ifade edilmektedir: **Elçin**, Bireysel, s. 125. Doktrinde ayrıca aradaki terimsel farklılığa da dikkat çekilmekte ve söz konusu farklılığın fiili işyeri ile mutad işyeri kavramları arasında tartışmalara neden olduğu belirtilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 204 vd.

⁷⁹⁴ Bayrak ülkesi hukukunun bağlama noktası olarak tarihsel gelişimi, çeşitli milletlerarası sözleşmelerde ve birtakım kanunlar ihtilafı eserleri özelinde ortaya çıkış biçimine yönelik bkz. **Tetley**, Bayrak, s. 146 vd.

⁷⁹⁵ REGULATION (EC) No 593/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008R0593&from=EN>, (Erişim tarihi: 20.04.2023).

⁷⁹⁶ Roma I Tüzüğü’nün uygulanış ve yorumlanış biçimiyle Roma Konvansiyonu ile arasındaki farklılıklar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 198 vd.

⁷⁹⁷ Van der Voet, Gerdien, “International Maritime Employment Law-About the Special Legal Status of the Most Globalised of International Workers: the Seafarer”, **Netherlands International Private Law Journal**, S. 1, 2019, s. 17.

⁷⁹⁸ Hiçbir devletin egemenliği altında gerçekleşmeyen çalışmalara ilişkin olarak Roma Konvansiyonu hükmünün kısa bir değerlendirilmesi hakkında bkz. **Giuliano/Lagarde**, Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 6/3. maddeye ilişkin açıklamalar. Gemi adamlarının gemideki çalışmaları ve diğer işçilere nazaran özellik arz eden noktalar hakkında bkz. **van der Voet**, s. 5-6.

Özellikle milletlerarası alanda gerçekleşen taşımalarda işin ifası nicelik, nitelik ve zaman bakımından pek çok durumda açık denizde gerçekleşmektedir. Bu tip bir durumda uyuşmazlığın herhangi bir ülke hukukuyla olan bağlantısı, yalnızca geminin karasularında bulunduğu veya limanlarda demirlediği sürelerle sınırlı olarak kurulabilmektedir. Kaldı ki geminin hangi devletlerin yargı alanına gireceği ve hangi sürelerle orada bulunacağı da donatanın akdettiği sözleşmelere bağlı olup oldukça tesadüfidir. Mutad işyeri ülkesinin bu sınırlı sürelerin hesabı suretiyle belirlenmesi durumunda uyuşmazlıkla bağlantısı oldukça zayıf ve öngörülemez bir ülke hukukunun tatbiki gündeme gelebilmektedir. Dolayısıyla maddenin ilk fıkrasında belirtilen mutad işyeri bağlama noktası, işinin çok büyük bir kısmını açık denizde geçiren gemi adamlarının istemleri bakımından oldukça yetersiz kalmaktadır⁷⁹⁹.

b. MÖHUK'un 27/3. Maddesinin Gemi Adamları İstemleri Bakımından Uygulanamama Sorunu

Maddenin üçüncü fıkrasında işçinin işini belirli bir ülkede mutad olarak yapmayıp devamlı olarak birden fazla ülkede yapması durumunda sözleşmenin, işverenin esas işyerinin bulunduğu ülke hukukuna tabi olacağı belirtilmektedir. Kanımızca gemi adamlarının taleplerine ilişkin üçüncü fıkra hükmü halihazırda birçok somut uyuşmazlık bakımından uygulanabilir nitelikte değildir. Kanun koyucu her ne kadar ikinci fıkradaki mutad işyeri ülkesinin tespit edilemediği durumlar için üçüncü fıkarda bu tip bir bağlama noktasına yer vermiş olsa da, söz konusu fıkra halen 'işin bir ülkede mutad olarak yapılmayıp devamlı olarak birden fazla ülkede yapılması' koşuluna bağlıdır. Çalışmasının büyük bir bölümünü açık denizde (ülke sınırları dışında) gerçekleştiren gemi adamı talepleri bakımından ise söz konusu koşul sağlanmamaktadır. Görüldüğü üzere kanun koyucu işin mutlaka bir ülkede yerine getiriliyor olması gerektiği kanısına sahiptir. Diğer bir deyişle kanun koyucuya göre iş görme edimi A ülkesinde yerine getirilmiyorsa mutlaka B ülkesinde yerine getiriliyor olmalıdır. Maddede bahsi geçen "*devamlı olarak*" tabiri de bu görüşümüzü destekler niteliktedir. Halbuki daha önce de belirttiğimiz gibi gemi adamları, işinin büyük bir bölümünü açık denizde yerine getirmektedir. Dolayısıyla lafzi yönden bu şekilde kaleme alınmış bir bağlama kuralının gemi adamlarının uyuşmazlıklarına tatbik edilmesinin mümkün olmadığı kanaatindeyiz⁸⁰⁰.

⁷⁹⁹ Nomer, Devletler, s. 353; Tarman, İş Sözleşmesi, s. 537.

⁸⁰⁰ Keza üçüncü fıkra hükmü amaç bakımından "...işin mutaden birden fazla ülkede ifa edilmesi halinde, bu ülkelerden yalnızca biri ile sıkı ilişki kurmaya çalışmak, kaçış hükmünün kabulü ile de ulaşılmak istenen milletlerarası özel hukuk hakkaniyetine aykırıdır" şeklinde de eleştirilmektedir: Sarıöz Büyükalp, Mutad İşyeri, s. 229.

c. Esas İşyeri Hukuku (MÖHUK md. 27/3) ve İşçiyi İşe Alan İşyeri (Roma I Tüzüğü md. 8/3) Bağlama Noktalarının Değerlendirilmesi

Bir önceki başlıkta bahsedilenler dışında MÖHUK'un 27/3. maddesinde yer alan işverenin esas işyeri hukuku bağlama noktası tercihi de doktrinde başlı başına bir eleştiri konusudur. Esas işyerinin kısaca, işletme merkezinin bulunduğu yer⁸⁰¹ ya da MÖHUK'un 9. maddesindeki idare merkezi⁸⁰² olarak anlaşılması gerektiği belirtilmektedir. Roma I Tüzüğü'nde ise esas işyeri bağlama noktası yerine işçiyi işe alan işyeri bağlama noktası tercih edilmiştir. Tüzük ile kıyaslandığında işçiyi işe alan işyeri, esas merkez işyeri olabileceği gibi başka ülkelerde yer alan şubeler de olabilir ya da hâkim şirket olabileceği gibi farklı bir ülkede bulunan yavru şirket de olabilir. İşçinin özellikle esas işyerinin bulunduğu ülke dışında diğer bir ülkedeki şube tarafından işe alınması durumunda esas işyeri hukukunun uygulanması zayıf konumda olan işçiyi işveren karşısında daha da savunmasız bırakmaktadır. Buna karşın işveren, hangi ülkede kurduğuna bakmaksızın tüm işçileri bakımından tek bir merkez hukukunun uygulanması suretiyle çok daha avantajlı konuma getirilmektedir⁸⁰³. Öte yandan işçiyi işe alan işyeri hukukunun uygulanması işçi açısından daha öngörülebilir olduğu gibi, sözleşmeyle esas işyeri hukukuna nazaran daha yakın ilişki içerisindedir. Buna rağmen işçiyi işe alan işyeri bağlama noktası dahi, belli çalışma tipleri bakımından en yakın bağlantıyı sağlamada yetersiz kalabilmektedir⁸⁰⁴. Esas işyeri bağlama noktasında olduğu gibi işçiyi işe alan işyeri bağlama noktası da bu açılardan eleştirilmektedir⁸⁰⁵.

Türk Hukukunda merkezi yurt dışında bulunan şirketler, Türkiye'de şube açmak isterse TTK'nın 40/4. maddesi uyarınca şubelerini ayrı bir yerli şirketmiş gibi sicile tescil

⁸⁰¹ Karşılaştırmalı hukuk bakımından bkz. **Doğan**, Tespit, s. 161; **Doğan**, MÖHUK, s. 431.

⁸⁰² **Tekinalp**, Bağlama, s. 334.

⁸⁰³ Esas işyeri hukuku bağlama noktasının tek başına işçi aleyhine bir düzenleme içerdiği ve uygulanacak hukuku belirleme yetkisini tek taraflı olarak işverene verdiğine ilişkin bkz. **Doğan**, Sınırlar, s. 83. Söz konusu düzenlemeyle kanun koyucunun işverenin menfaatini gözettiğine ilişkin bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 144. Esas işyeri hukukunun iş sözleşmesini yalnızca işveren odaklı bir hukuka yönlendirdiği de ifade edilmektedir: **Sarıöz-Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 237.

⁸⁰⁴ Nitekim Avrupa Adalet Divanı'nın mutad işyeri ülkesi hukukunu (Roma I Tüzüğü md. 8/2) geniş, işçiyi işe alan işyeri hukukunu (Roma I Tüzüğü md. 8/3) ise dar bir biçimde yorumlamasının altında yatan sebebin işin mutaden yapıldığı ülke hukukunun işçiyi işe alan işyeri hukukuna nazaran uyumsuzlukla çok daha yakın bağlantı sağlaması gerekçesine dayandırılmaktadır: **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 241. İşçiyi işe alan işyeri hukukunun ancak sözleşmeyle sıkı ilişki içerisinde olması halinde uygulanabileceğine yönelik görüşler için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 241, dñn.154. Söz konusu bağlama noktası doktrinde, gemi adamının aracı şirketler tarafından ve/veya yazılı sözleşme yerine telefon, mail vb. yollarla işe alınması gibi durumlar karşısında ve Avrupa Adalet Divanı tavsiye kararı da gerekçe gösterilerek sert bir dille eleştirilmektedir: **Van der Voet**, s. 18 vd.

⁸⁰⁵ **Elçin**, Bireysel, s. 138. Söz konusu bağlama noktalarının uyumsuzlukla en yakın ilişkiyi sağlamakta yetersiz kalabileceği, bu sebeple kanun koyucunun son fıkradaki istisna hükmüne yer verdiği görüşü için bkz. **Doğan**, Tespit, s. 163; **Doğan**, MÖHUK, s. 431.

ettirmeli ve esas sözleşmelerinde Türkiye’de bir merkez göstermelidir⁸⁰⁶. Dolayısıyla her bir şube ayrı bir şirket olarak teşekkül ettiğinden şubenin merkezi, işverenin esas işyeri niteliğindedir. Ancak işverenin işyerinin Türkiye’de bulunmadığı durumlarda esas işyeri hukukunun uygulanması, esas işyeri ülkesi dışında bir ülkedeki şube tarafından işe alınan işçi bakımından uyumsuzlukla bağlantısı zayıf ve öngörülemez bir hukuk düzeni olarak karşımıza çıkabilmektedir.

Hâkim şirket-yavru şirket bakımından ise yavru şirket, halihazırda hâkim şirketten ayrı bir şirket biçiminde teşekkül ettiğinden yavru şirketin esas merkezinin bulunduğu ülkenin hukuku uygulanmaktadır. Ancak işverenin, iş hukuku hükümlerinin işçiye sağladığı korumanın çok az olduğu bir ülkede şirket kurarak iş sözleşmelerini bu şirket üzerinden akdettiği ve kötü niyetli fiillerle kendisine avantaj sağladığı tespit edildiği takdirde hâkim şirketle olan organik bağın da ortaya konulması suretiyle perdenin kaldırılması ilkesine başvurulabilir⁸⁰⁷. Buna karşın perdenin kaldırılması ilkesi somut olayın özelliklerine göre davacı-işçinin ispat külfeti bakımından kendisine oldukça ağır bir yük getirmektedir⁸⁰⁸.

İster esas işyeri isterse de işçiyi işe alan işyeri hukuku uygulansın, sözleşme statüsü her durumda işverenin tek taraflı iradesine terk edilmektedir. Özellikle işveren, işçiyi koruyucu hükümlerin asgari düzeyde olduğu bir ülkede şube açmak ya da yeni bir şirket kurmak suretiyle, tüm sözleşmelerini o ülkedeki şubesi ya da merkezi üzerinden akdederek kendisi bakımından avantaj sağlayabilmektedir. Özellikle tek gemi ortaklığı şeklinde kurulan şirketler bakımından işveren, istihdam ettiği gemi adamları için en az koruma sağlayan ülkeler arasında seçim hakkına sahip olmaktadır.

ç. İstisna Hükümü

MÖHUK’un 27/4. maddesinde halin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri yerine daha sıkı ilişkili hukukun uygulanabileceği hükmü yer almaktadır. Söz konusu hüküm uyarınca mahkeme, önüne gelen uyumsuzlukta her halükârda mutad işyeri ülkesi ya da esas işyeri ülkesi hukukuna nazaran sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukuk olup olmadığını değerlendirebilmektedir. Hâkimin daha sıkı ilişkili hukuku uygulayıp uygulamama noktasında

⁸⁰⁶ Aygül, Musa, **Milletlerarası Özel Hukukta Şirketlere Uygulanacak Hukukun Tespiti**, Seçkin Yayınları, 2007, s. 189.

⁸⁰⁷ İş hukukunda işçinin korunması ilkesi temelinde perdenin kaldırılması teorisinin uygulanabileceği ve iş hukukunun yapısına uyumu konusunda bkz. Arda Bicz, Fatma, **Türk İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması**, Legal Yayıncılık, 2017, s. 47 vd.

⁸⁰⁸ İş hukukunda tüzel kişilik perdesinin kaldırılması teorisini, işyerinin devri kapsamında inceleyen ve bu konudaki kriterleri ortaya koyan Yargıtay Kararı’nın değerlendirilmesine yönelik bkz. Ulucan, Devrim, “İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 74, 2016.

bir takdir yetkisi mevcuttur. Bu tip bir hukukun mevcudiyetine kanaat getirildiği takdirde iş sözleşmesinin statüsü, mahkemenin takdirine bağlı olarak daha sıkı ilişkili hukuka tabi olabilmektedir⁸⁰⁹.

(iii) MÖHUK'un 27. Maddesinde Yer Alan Subjektif ve Objektif Bağlama Noktalarının Gemi Adamlarının Talepleri Bakımından Değerlendirilmesi

MÖHUK'un 27/1. maddesi uyarınca taraflar, iş sözleşmesine uygulanacak hukuku aralarında serbestçe kararlaştırabilmektedir. Birinci fıkrada gemi adamları bakımından sorun teşkil eden husus, mutad işyeri ülkesinin belirlenememesi nedeniyle gemi adamının hangi ülke hukukunun asgari korumasından yararlanacağı noktasında toplanmaktadır. İlk alt başlıkta bu konu üzerinde durulacaktır. Buna ek olarak taraflarca hukuk seçimi yapılmamış olması durumunda diğer fıkralarda yer alan bağlama noktalarının gemi adamları bakımından değerlendirilmesi ise sonraki alt başlıkların konusudur.

a. Hukuk Seçimi Yapılması Durumunda Mutad İşyeri Tespit Edilemeyen Gemi Adamlarının Yararlanacağı Asgari Korumanın Belirlenmesi

Gemi adamlarının yararlanacağı asgari korumanın belirlenmesi önceki başlıklarda ortaya koyduğumuz sorunlar temelinde mutad işyeri ülkesinin değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Doktrinde özellikle taşımanın belli bir devlete ait karasularında yerine getirilmesi veya seyrüseferin belirli ülkelerle sınırlı olacak şekilde tekrar edilmesi ve sonunda ana limana dönüş yapılması durumlarında mutad işyerinin belirlenebilir olduğu ifade edilmektedir⁸¹⁰. Buna karşın işin büyük bir bölümünün açık denizde gerçekleşmesi ve ana limana dönüşün işin çok küçük bir kısmını teşkil etmesi durumunda mutad işyeri ülkesinin belirlenemeyeceği haklı bir biçimde öne sürülmektedir⁸¹¹. Dolayısıyla mutad işyerinin belirlenebildiği uyumsuzluklar bakımından gemi adamının hükümlerinden yararlanacağı koruma ülkesi karasularında sefer yapılan ülke ya da ana liman ülkesi olarak belirlenebilmektedir.

Mutad işyerinin tespit edilememesi durumunda dahi gemi adamlarının asgari bir korumadan yararlanması kanımızca son derece gerekli ve önemlidir. Ancak söz konusu korumanın esas işyeri ülkesi, işçinin işe alındığı işyeri ülkesi ya da bayrak ülkesi gibi bağlama

⁸⁰⁹ İstisna hükmünde yer alan daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktasının işçi bakımından mutad işyeri hukukuna nazaran daha aleyhe hükümler içermesi durumunda hâkim tarafından uygulanmayabileceği belirtilmektedir: **Çelikel/Erdem**, s. 438; **Tarman**, İş Sözleşmesi, s. 539; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s.241.

⁸¹⁰ Mankowski, Peter, "Employment Contracts Under Article 8 of Rome I Regulation", **Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe**, Ed. Ferrari, Franco/Leible, Stefan, Verona, 2009, (Mankowski, Roma 1), s. 199; Staudinger, Ansgar, **Rome I Regulation-Pöcker Commentary**, Ed. Ferrari Franco, Sellier European Law Publishers, 2015, s. 308; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 228.

⁸¹¹ **Staudinger**, s. 393; **Van der Voet**, s. 16; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 228.

noktalarıyla işverenin tek taraflı iradesine teslim edilmemesi gerekmektedir. Keza gemi adamları diğer işçilere nazaran oldukça ağır koşullarda çalışabilmektedir. Buna ek olarak deniz taşımacılığıyla uğraşan şirketlerin devasa ekonomik gücü karşısında gemi adamları, diğer küçük işletmelerde çalışan işçilere kıyasla çok daha zayıf konumdadır. Söz konusu ekonomik gücün bağlama noktalarını belirlemek suretiyle kötüye kullanılması ihtimali gemi adamları bakımından çok daha beklenebilir bir somut hukukî durum teşkil etmektedir⁸¹².

Doktrinde taraflarca hukuk seçimi yapılmasına karşın mutad işyerinin belirlenemediği hallerde asgari koruma standartlarının MÖHUK'un 27/3. maddesi uyarınca esas işyeri hukukuna tabi olabileceği belirtilmektedir⁸¹³. Kanun koyucu madde gerekçesinde esas işyeri bağlama noktasının kabulüne ilişkin *“her iki tarafı da belirsizlikler ve zorluklardan korumak üzere”* ibaresine yer vermiştir⁸¹⁴.

Kanımızca asgari koruma standartları bakımından işverenin esas işyeri hukuku bağlama noktası, söz konusu gerekçenin aksine işveren için gayet belirli ve öngörülebilir bir bağlama noktası iken, aynı yaklaşımın işçi bakımından söylenmesi oldukça zordur. Dolayısıyla tarafların hukuk seçimi yaptığı ve mutad işyerinin belirlenemediği durumlarda üçüncü fıkradaki esas işyeri ülkesi hukukunun uygulanması; gerekçenin aksine yalnızca tek tarafın menfaatini gözetmekte, halihazırda zayıf konumda olan işçiyi daha da zayıf konuma düşürebilecek bir hukukî duruma sebebiyet verebilmektedir.

Bu tip bir durumda MÖHUK'un 27/4. maddesine gidilerek daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktası uyarınca, işçi konumundaki gemi adamının mutad meskeni hukukunun korumasından faydalanması düşünülebilir. Her ne kadar mutad işyeri bağlama noktası iş

⁸¹² Söz konusu durum sebebiyle doktrinde gemi adamlarının koruma standartlarının belirlenmesi bakımından milletlerarası bir düzenlemeye ihtiyaç olduğuna dikkat çekilmekte; gemi adamlarının korunmasına ilişkin belirli milletlerarası standartların kabul edilmemesi durumunda bu kişilerin yaşama ve çalışma koşulları bakımından milletlerarası rekabetin insafına terk edileceği belirtilmektedir: **Van der Voet**, s. 6. Aynı yönde bkz. **Karan/Akın**, s. 729. Bu standartların sağlanması noktasında ILO tarafından 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi önemli bir adım olarak görülmektedir. Türkiye bakımından Sözleşme'nin onaylanmasının uygun bulunduğu dair 6898 sayılı Kanun 25.03.2017 tarih ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiş olsa da Sözleşme halen onay sürecindedir. Sözleşme gemi adamlarının belli başlı temel hakları bakımından milletlerarası standartta önemli hükümler içerse de herhangi bir kanunlar ihtilafı hukuku kuralı ihtiva etmemektedir. Bununla birlikte söz konusu milletlerarası standartların sağlandığı ölçüde gemi adamlarının belli temel haklar bakımından kanunlar ihtilafı korumasına ihtiyacı kalmayacağı da göz önünde bulundurulmalıdır. Bununla birlikte işverenin kıdem, ihbar ve fazla çalışma ücretleri vb. konularda halihazırda bağlama noktalarını dolanabileceği de ifade edilmelidir. Bu noktada Sözleşmede yer alan temel haklara ilişkin hükümlerin doğrudan uygulanan kural kapsamında değerlendirilebileceğine ilişkin bkz. **Van der Voet**, s. 12. İşçinin işe alındığı işyeri bağlama noktasının işveren tarafından kötüye kullanılabileceğine ilişkin bkz. Williams, P. Ross, “The EEC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations”, **The International and Comparative Law Quarterly**, C. 35, S. 1, 1986, s. 26; **Elçin**, Bireysel, s. 138.

⁸¹³ **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 359, dpn. 507.

⁸¹⁴ Bkz. MÖHUK gerekçesi md. 26/3.

sözleşmesiyle bağlantı tesis etmesi bakımından amaca uygunsa da⁸¹⁵ gemi adamları bakımından mutad işyerinin belirlenememe ihtimali diğer işçilere nazaran bir hayli yüksektir. Bunun yanı sıra üçüncü fıkarda yer alan esas işyeri ülkesi hukukunun uyuşmazlıkla bağlantısının zayıf kalabilmesi ve korumanın işverenin tek taraflı iradesine bırakılmaması görüşümüz temelinde işverenin esas işyeri hukuku dışında bir hukuka bağlanması, zayıf konumda olan gemi adamları bakımından bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu hukukun da gemi adamının mutad meskeni hukuku olmasında kanımızca herhangi bir sakınca bulunmamaktadır. Mutad mesken hukuku, sözleşmenin zayıf tarafında bulunan işçi için bildiği ve öngörülebilir bir hukuk düzeni olmasının yanı sıra koruma standartlarını işverenin tek taraflı iradesine terk etmemesi bakımından da oldukça önemlidir. Hatırlatmakta fayda vardır ki işçinin mutad meskeni hukuku; hukuk seçiminin yapıldığı ancak mutad işyerinin belirlenemediği uyuşmazlıklarda işçinin yararlanacağı koruma standartlarının belirlenmesi bakımından sınırlı bir uygulama alanına sahiptir⁸¹⁶.

b. Hukuk Seçiminin Yapılmadığı Durumlarda Uygulanacak Bağlama Noktası

Tarafların hukuk seçimi yapmadığı ve mutad işyerinin belirlenemediği durumlarda gemi adamlarının iş sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitinde geminin bayrak ülkesi hukuku, işçinin işe alındığı işyeri ülkesi hukuku veya sözleşmeyle en sıkı ilişkili ülke hukuku bağlama noktalarının esas alınması önerilmektedir.

Doktrinde gemi adamlarının çalıştığı işyerinin gemi olduğu ve iş sözleşmesine bayrak ülkesi hukukunun uygulanacağı öne sürülmektedir⁸¹⁷. Geminin bayrak ülkesiyle yakın bir ilişki içerisinde olduğu; bunun yanı sıra devamlılık, kesinlik, gemi adamları arasındaki eşitlik, kamu hukuku ve sosyal güvenlikle bağlantı gibi sebeplerle bayrak ülkesi hukukunun uygulanmasının yerinde olacağı ifade edilmektedir. Ayrıca gemi adamının birden fazla

⁸¹⁵ İş sözleşmesiyle ilişkisi bakımından mutad işyeri bağlama noktasının yerindeliliğine ilişkin bkz. **Doğan**, Sınırlar, s. 79-80. Mutad işyeri bağlama noktasının önemi hakkında bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 213 vd.

⁸¹⁶ Örnek vermek gerekirse işçi A ile işveren B arasında akdedilen bir iş sözleşmesinde taraflar uygulanacak hukuk olarak (J) ülkesinin hukukunu seçmiş olsun. Sözleşmeye uygulanacak hukuk yine (J) ülkesinin hukuku olmakla birlikte mutad işyeri belirlenemediği için A'nın koruma standartları (J) ülkesi hukukuyla kendi mutad meskeni hukukuna göre kıyaslanacaktır. (J) ülkesi hukuku, mutad mesken hukukuna nazaran A için daha elverişli hükümler içermekteyse sözleşme (J) ülkesi hukukuna tabi olmaya devam edecektir. Buna karşın mutad mesken hukukunun daha koruyucu hükümler içermesi durumunda ise (J) ülkesi hukuku yerine mutad mesken hukuku söz sahibi olacaktır.

⁸¹⁷ Göger, Erdoğan, **Devletler Hususi Hukuku (Kanunlar İhtilafı)**, Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975, (Göger, Kanunlar İhtilafı), s. 322; **Ekşi**, İş Sözleşmesi, s. 128. Alman Hukuku bakımından bayrak ülkesi hukukuna ilişkin bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 145. Bayrak ülkesi hukukunu destekleyen yazarların İtalyanca ve Almanca dillerinde yazılmış eserleri için bkz. Zanobetti, Alessandra, "Employment Contracts and The Rome Convention: The Koelzsch Ruling of The European Court of Justice", **Cuadernos de Derecho Transnacional**, C. 3, S. 2, Kasım 2011, s. 352, dpn. 40'daki yazarlar. Zanobetti'nin çalışmasında yer verdiği yazarlara ait eserler genel olarak Almanca, İtalyanca ve Fransızca dillerinde yazıldığı ve sayısal olarak fazla olduğu için söz konusu görüşlere yapılan atıflar çalışmamızda 'aktaran' şeklinde değil, doğrudan yazarın ilgili dipnotlarına yapılacaktır.

gemide çalıştırılması durumunda işçinin işe alındığı işyeri hukukunun uygulanabileceği belirtilmektedir⁸¹⁸. Bunun dışında bayrak ülkesi hukukunun denizcilik geleneklerine uygun, milletlerarası sözleşmelerle uyumlu olduğu da dile getirilmektedir⁸¹⁹.

Söz konusu görüş geminin mutad işyeri olarak kabul edilemeyeceği, bayrak ülkesinin işveren tarafından kötüye kullanıma açık ve işçiyi korumaktan uzak bir bağlama noktası olduğu yönüyle eleştirilmekte, bayrak ülkesi hukukunun iş sözleşmesiyle bağlantısının da zayıf olduğu dile getirilmektedir⁸²⁰. Bununla birlikte mutad işyerinin belirlenememesi durumunda halihazırda (Roma Konvansiyonu'nda yer alan) işçiyi işe alan işyeri hukuku⁸²¹ ya da en sıkı ilişkili hukuk bağlama noktalarının uygulanabileceği öne sürülmektedir⁸²².

Doktrinde genel olarak üçüncü fıkradaki esas işyeri ülkesinin (Roma I Tüzüğü md. 8/3 işçiyi işe alan işyeri ülkesi), bağlama noktasını belirleme olanağını tek taraflı bir biçimde işverene teslim etmesi nedeniyle dar yorumlanması gerektiği ve mutad işyerinin tüm araştırmalara rağmen belirlenemediği durumlar bakımından ikincil olarak uygulanabileceği kabul edilmektedir⁸²³.

Doktrinde ileri sürülen bayrak ülkesi hukuku bağlama noktasının gemi adamları bakımından uyuşmazlıkla yakın irtibatı bulunmuyorsa uygulanmaması gerektiği kanaatindeyiz. Zira söz konusu bağlama noktası işveren bakımından kötüye kullanıma oldukça müsaittir. Bayrak ülkesi her ne kadar işçiler bakımından eşitlik, birlik ve öngörülebilirliği sağlasa da işçiyi koruyucu hükümlerin belirlenmesini işverenin tek taraflı iradesine terk etmektedir. Elverişli bayrak ülkesi (*flag of convenience*) hukuklarından birinin seçimi suretiyle söz konusu iradenin kötüye kullanımı sonucunda hukukî korumanın olmadığı ya da en asgari düzeyde olduğu bir düzen içerisinde işçiler arasındaki eşitlik, birlik ve

⁸¹⁸ **Mankowski**, Roma 1, s. 199-200.

⁸¹⁹ **Zanobetti**, s. 352.

⁸²⁰ **Zanobetti**, s. 352, dpn. 38'deki yazarlar; **Staudinger**, s. 309; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 227, dpn. 117; **Van der Voet**, s. 17. *Flag shopping* kavramı temelinde bayrak ülkesi hukuku bağlama noktasına yönelik benzer eleştiriler için bkz. **Tetley**, Bayrak, s. 173-174; Tetley William, "Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws", **University of San Francisco Maritime Law Journal**, C. 6, S. 1, 1993, (**Tetley**, Gemi Alacağı), s. 44-46.

⁸²¹ **Staudinger**, s. 309.

⁸²² **Zanobetti**, s. 352, dpn. 37'deki yazarlar.

⁸²³ **Zanobetti**, s. 347; Van Hoek, Aukje A.H., "Private International Law: An Appropriate Means to Regulate Transnational Employment in the European Union", **European Law Review**, S. 3, 2014, s. 160; **Elçin**, Bireysel, s. 138-140; Palao Moreno, Guillermo, "Multinational Groups of Companies and Individual Employment Contracts in Spanish and European Private International Law", **Yearbook of Private International Law**, C. 9, 2002, s. 323; **Mankowski**, Roma 1, s. 181; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 237; **Van der Voet**, s. 14. Roma I Tüzüğü'nün 8/3. maddesinin uygulama alanının bir hayli daraldığı ve ancak marjinal bir önem taşıdığı hakkında bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 235, dpn. 140.

öngörülebilirliğin ikinci planda kaldığı kanısındayız⁸²⁴. Buna karşın bayrak ülkesi hukukunun, (i) somut uyuşmazlıkla doğal bir bağlantısı bulunmaktaysa veya (ii) donatanın bağlama noktalarını dolanmak maksadıyla hareket etmediği açıkça anlaşılabiliriyorsa uygulanabileceği de unutulmamalıdır. Örneğin Amerikan vatandaşı olan ve şirket merkezi Londra’da bulunan bir donatanın, Amerikan bayraklı gemisinde bir uyuşmazlık çıktıysa ve gemi adamlarının mutad işyeri belirlenemiyorsa, bayrak ülkesi olan Amerikan Hukuku, MÖHUK’un 27/4. maddesi uyarınca tatbik edilebilir. Bu noktada geminin, asgari koruma standartlarının yüksek olduğu bir devlet bayrağı taşıması durumu mahkemece, donatanın bağlama noktalarını dolanmak maksadıyla (kötü niyetle) hareket etmediğine ilişkin unsur olarak göz önünde bulundurulabilir.

İş görme edimini açık denizde yerine getiren gemi adamları bakımından üçüncü fıkra da yer alan esas işyeri bağlama noktası da daha önce belirttiğimiz gerekçelerle üçüncü fıkranın lafzı ve amacı dikkate alındığında kanımızca uygulamaya elverişli değildir⁸²⁵. Kaldı ki esas işyeri ülkesi hukukunun sözleşmeyle yakın bağlantıyı her durumda sağlayamaması ve işveren menfaatini gözetiyor olması sebebiyle hali hazırda eleştirildiğinden bahsetmiştik.

Taraflarca hukuk seçimi yapılmadığı takdirde mutad işyeri ülkesi belirlenemeyen gemi adamlarının iş sözleşmeleri veya iş ilişkilerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda dördüncü fıkra da yer alan daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktası, belli başlı sakıncalarına rağmen⁸²⁶, gemi adamlarının kaderini işverenin tek taraflı iradesine terk etmemesi ve taraflarla yakın bağlantıyı tesis etmesi bakımından en uygundur⁸²⁷. Mahkemenin sözleşmenin daha sıkı ilişkili hukuku araştırma görevi mutad işyeri ülkesinin belirlenebildiği durumlarda dahi -takdire de olsa- mevcuttur. Dolayısıyla söz konusu hukukun araştırılması hâkime ek bir külfet de getirmemektedir. Dahası iş sözleşmeleri bakımından işçinin korunması ilkesi kanımızca öngörülebilirlik ilkesinin bir adım önündedir. Kaldı ki daha önce de belirttiğimiz gibi kanun koyucu istisna hükmünü tesis ederken iş sözleşmesinin mutad işyeri veya esas işyeri ülkesi hukuklarına nazaran başka bir ülke hukukuyla çok daha yakın ilişki içerisinde olabileceği düşüncesine hali hazırda sahiptir ve işçinin korunması bakımından gerektiğinde istisna

⁸²⁴ Kaldı ki doktrinde de bayrak ülkesi hukukunun sözleşmeler bakımından son çare olarak uygulanması gerektiği de ifade edilmektedir: **Tetley**, Bayrak, s. 153. Elverişli bayrak ülkesi hukukunun sakıncaları hakkında bkz. **Tetley**, Bayrak, s. 172 vd.; **Ekşi**, Taşıma, s. 153-154.

⁸²⁵ Her ne kadar ikinci fıkra ile üçüncü fıkra arasında hiyerarşik bir ilişki olduğu görüşüne katılsak da işin ülke sınırları dâhilinde yerine getirilmediği uyuşmazlıklar bakımından üçüncü fıkranın uygulanma koşulları oluşmamaktadır. Bağlama noktaları arasındaki hiyerarşik ilişki için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 238, dpn. 152, par. 3.

⁸²⁶ Hukuki belirlilik ve öngörülebilirlik yönünden bkz. **Zanobetti**, s. 354; **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 238, dpn. 252, par. 3. Buna ek olarak söz konusu bağlama noktasının mahkemeler tarafından *lex fori*’yi uygulama aracı olarak kullanılabileceğine yönelik bkz. **Palao Moreno**, s. 323.

⁸²⁷ Devlet egemenliği dışında gerçekleşen çalışmalar bakımından aynı yönde bkz. **Guillermo**, s. 323.

hükümünün tüm diğer bağlama noktalarının önüne geçerek⁸²⁸ kullanılması konusunda hâkime takdir yetkisi bahşetmektedir.

Sözleşmeyle yakın ilişkinin belirlenmesinde tarafların tâbiyeti/vatandaşlığı, geminin seyrüsefer düzeni, bayrak ülkesi ya da bağlama limanı, tarafların işyeri ya da mutad meskenleri, ana liman ülkesi, işçinin vergilerini ödediği ülke, sözleşmenin dili, işçiye ödenen ücretin döviz cinsi, işçinin sosyal güvenlik sistemine kayıtlı olduğu yer⁸²⁹ vb. kriterler tahdidi olmamak kaydıyla uygulanabilir. Sayılan bağlama noktaları arasında bayrak ülkesi hukuku, gemi adamları arasındaki birliği ve öngörülebilirliği sağlaması yönüyle diğer bağlama noktalarına nazaran bir adım önde görünse de; kötüye kullanıma elverişli olduğu için MÖHUK'un 27/4. maddesi uyarınca tatbik edilmesi gereken temel bir bağlama noktası olarak kabul edilmemelidir. Bayrak ülkesi hukuku, ancak uyuşmazlıktaki diğer unsurlarla desteklendiği takdirde göz önünde bulundurulmalıdır.

c. Sonuç ve Önerilerimiz

Günümüzde iş sözleşmelerine konu olan çalışma şekilleri ve koşulları gittikçe çeşitlilik arz etmeye başlamıştır. Mutad işyeri, işverenin esas işyeri gibi bağlama noktalarının uyuşmazlıkla bağlantısı özellikle iş görme ediminin farklı ülkelerde yerine getirilebildiği internet üzerinden çalışma, serbest (*freelance*) çalışma gibi çalışma şekilleri bakımından oldukça zayıf kalmaktadır. Aynı durum işin niteliği gereği gemi adamları ve uçuş personelleri bakımından da geçerlidir. Söz konusu durum karşısında kanımızca, özel tipteki belli çalışmalara yönelik olarak MÖHUK'un 27. maddesinde yer alan genel bağlama noktalarının yanında özel bağlama kuralları ihdas edilmek suretiyle çözüme kavuşturulabilir⁸³⁰.

ILO tarafından hazırlanan 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi⁸³¹ temel haklar bakımından birçok maddî hüküm içerse de gemi adamlarının kanunlar ihtilafı kuralları bakımından da korunması gerekmektedir. Gemi adamlarının korunmasına yönelik asgari standartlar, doğrudan uygulanan kural niteliğindeki milletlerarası sözleşme ve/veya ayrı kanunlar ihtilafı hükümleriyle düzenlenebilecek nitelikte olması bakımından değerlendirildiğinde ayrı bir çalışma konusu oluşturabilecek kadar geniştir. Buna rağmen çalışmamızın bu bölümünü, tamamlayıcı merasimi Türk mahkemeleri önünde yerine getiren

⁸²⁸ **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 238, dñn. 152.

⁸²⁹ **Van Hoek**, s. 162; **Van der Voet**, s. 11. Daha sıkı ilişkinin tespitinde yararlanılabilecek kriterler hakkında bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Mutad İşyeri, s. 238. Daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 146 vd.

⁸³⁰ Benzer bir çözüm önerisi için bkz. **Elçin**, Bireysel, s. 156.

⁸³¹ https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186, (Erişim Tarihi: 06.10.2023).

gemi adamlarına yol gösterici olması ve Türk Hukukundaki tartışmalı noktalara değinmesi bakımından MÖHUK'un 27. maddesiyle sınırlı tutmuş bulunmaktayız.

Konuya yönelik vardığımız sonucu kısaca özetlemek gerekirse gemi adamlarıyla işveren arasında hukuk seçimi mevcutsa ve mutad işyeri belirlenemiyorsa gemi adamının mutad meskeni hukukunda yer alan asgari koruma hükümlerinin esas alınabileceği kanaatindeyiz. Hukuk seçiminin yapılmadığı ve mutad işyerinin belirlenemediği durumlarda ise MÖHUK'un 27. maddesinin üçüncü fıkrasından ziyade son fıkrada yer alan istisna hükmüne gidilmesi hem lafzi, hem teknik ve pratik bakımdan kanımızca gerekli ve yerinde bir çözümdür.

ii. Eşya Taşıma Sözleşmesi

Eşya taşıma sözleşmesi niteliğine sahip sözleşmelerde uygulanacak hukuk, milletlerarası sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla MÖHUK'un 29. maddesine göre belirlenmektedir⁸³². Deniz ticaretinde yaygın olarak kullanılan sözleşmelerin niteliğinin belirlenmesinde önemli noktalardan birini özellikle taşıma sözleşmeleriyle kira sözleşmelerinin ayırt edilmesi oluşturmaktadır. Bu bakımdan kira veya kullanım sözleşmeleriyle taşıma sözleşmeleri arasındaki ayrım, özellikle navlun ve charter sözleşmeleri temelinde ilk bölümde incelenmiştir⁸³³. Söz konusu incelemeler, sözleşmenin niteliğinin belirlenmesi ve vasıflandırılması bakımından büyük bir öneme sahiptir. Zira eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk MÖHUK'un 29. maddesine göre belirlenmekteyken geminin kiralanmasına ya da kullanımına ilişkin sözleşmeler MÖHUK'un 24. maddesinin kapsamına dâhildir⁸³⁴.

⁸³² Eşya taşıma konusunda Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler için bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 456; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 369, dpn. 529; **Özel vdi.**, s. 472, dpn. 707; Ekşi, Nuray, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Basım, 4. Baskı, İstanbul 2020, (Ekşi, Ticaret), s. 83 vd.; Ekşi, Nuray, "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri**, Legal Yayıncılık, 2010, (Ekşi, Taşıma), s. 136 vd.; Partalcı, Rumeysa, "Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 37, S. 2, 2017, (Partalcı, Taşıma), s. 780 vd. Kara, demiryolu ve hava taşımacılığı dahil olmak üzere eşya taşımaya ilişkin milletlerarası sözleşmelerdeki kanunlar ihtilafı hükümleri için bkz. Sevinç, Aslıhan, "5718 sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk", **Rona Serozan'a Armağan**, On İki Levha Yayıncılık, C. 2, İstanbul, 2010, s. 1600 vd.

⁸³³ Kira veya kullanım sözleşmelerine ilişkin bkz. Birinci Bölüm, başlık III-3-B-c-iv. Eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin bkz. Birinci Bölüm, başlık III-3-B-c-v. Bazı millî hukuklarda gemi tahsis sözleşmesiyle eşya taşıma sözleşmesi tasniflerinin farklı bir biçimde yapıldığına yönelik bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 530 vd.

⁸³⁴ Doktrinde de navlun sözleşmeleri açısından vasıflandırma sorunuyla karşı karşıya kalınmasının muhtemel olduğu; *lex fori* 'ye göre navlun sözleşmesi sayılan bir hukukî ilişkinin *lex causae* uyarınca başka tip bir sözleşme olarak kabul edilebileceği, örneğin *lex fori* 'ye göre sözleşmenin deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi olarak bir navlun sözleşmesi kabul edilmesine rağmen esasa uygulanacak hukukun bu sözleşmeyi gemi kira ya da gemi tahsisi sözleşmesi olarak nitelendirebileceği ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özgenç, Zeynep, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014, (Özgenç, Navlun), s. 117.

(a) Bağlama Konusunun Vasıflandırılması ve Maddenin Kapsamının Belirlenmesi

Eşya taşıma sözleşmeleri bakımından ilk olarak üzerinde durulması gereken sözleşme türü zaman çarteri sözleşmeleridir. Sözleşmenin vasıflandırılmasında *lex fori* vasıflandırma⁸³⁵ esas alındığında TTK'nın 1131. maddesinde yer alan tanım başta olmak üzere devamı maddelerinde yer alan unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak TTK'daki düzenlemeler doktrinde farklı şekilde yorumlanmaktadır. Doktrinde zaman çarteri sözleşmelerinin, eşya taşıma veya gemi kiralama sözleşmesi niteliğinde olduğuna ilişkin iki temel görüş mevcuttur⁸³⁶.

İlk görüş uyarınca zaman çarteri sözleşmesinin konusunun eşya taşıma değil esasen geminin (nakliye aracının) kiralanması olduğu ve MÖHUK'un 29. maddesinin kapsamı dışında kaldığı ifade edilmektedir⁸³⁷.

İkinci görüş ise genel olarak zaman çarteri sözleşmesinin amacından hareket etmekte ve sözleşmenin konusu olan geminin eşya taşıma amacıyla kiralanması durumunda sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi şeklinde vasıflandırılması ve 29. maddenin kapsamı içinde mütalaa edilmesi gerektiğini savunmaktadır⁸³⁸. Bu doğrultuda donatan (tahsis eden), taşıtana (tahsis olunana) karşı eşya taşıma taahhüdü altına girdiyse burada navlun sözleşmesi benzeri bir sözleşme bulunmakta; buna karşın donatanın taahhüdü taşıtanın gemiden yararlanmasına ilişkinse gemi kira sözleşmesi niteliği ön plana çıkmaktadır⁸³⁹. Diğer bir görüş de gemi sahibinin yük taşıma taahhüdü altına girdiği durumlarda, geminin zilyetliğinin devri söz konusu olmadığından zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmektedir⁸⁴⁰.

Doktrinde de belirtildiği gibi zaman çarteri sözleşmelerinin birçoğunda tahsis olunan, sözleşme konusu gemiyi eşya taşıma amacıyla kullanmaktadır. Bu tip bir durumda sözleşmedeki gemi tahsisi soyut bir unsur olarak kalmakta, sözleşme esas olarak eşya taşıma

⁸³⁵ Eşya taşıma sözleşmeleri bakımından *lex fori* vasıflandırmayı esas alan benzer bir görüş için bkz. **Partalci**, Taşıma, s. 766. MÖHUK'un 29. maddesindeki kavramların vasıflandırılmasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Partalci**, Taşıma, s. 765 vd. Navlun sözleşmelerinde vasıflandırma hakkında bkz. **Göger**, Navlun, s. 100 vd.

⁸³⁶ Zaman çarteri sözleşmesinin karma nitelikte bir sözleşme olduğuna dair azınlıkta kalan diğer bir görüş için bkz. **Partalci**, Taşıma, s. 770.

⁸³⁷ Mankowski, Peter, **Seerechtliche Vertragsverhältnisse Im Internationalen Privatrecht**, Tübingen, 1995, (Mankowski, Seerechtliche), s. 95'ten aktaran **Ekşi**, Ticaret, s. 118. **Ekşi**, Taşıma, s. 145-146; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 371, dpn. 530; **Özel vdi.**, s. 475.

⁸³⁸ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 532; **Özgenç**, Navlun, s. 118 vd.; Özgenç, Zeynep, "Türk Hukukunda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 4, 2018, (Özgenç, Meseleler), s. 250. Benzer yönde taraflar arasındaki sözleşmenin kuruluş amacının önemli olduğuna ilişkin bkz. **Ülgener**, Zaman Çarteri, s. 359.

⁸³⁹ **Kaner**, s. 425.

⁸⁴⁰ **Ülgener**, Zaman Çarteri, s. 359. eTTK'dan bugüne Türk Hukukunda zaman çarteri sözleşmesinin niteliği hakkındaki diğer görüşler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Özgenç**, Meseleler, s. 248 vd.

saiki nazarında somutlaşmaktadır⁸⁴¹. Kaldı ki TTK'nın 1131/2. maddesine göre kira sözleşmesinin en önemli unsurlarından biri olarak kabul edilen zilyetlik tahsis eden üzerinde kalmakta, tahsis olunana bırakılmamaktadır. Dolayısıyla zaman charteri sözleşmesinin ardında yatan esas unsurun eşya taşıma olması durumunda sözleşmenin MÖHUK'un 29. maddesi içerisinde değerlendirilmesi gerektiği kanısındayız.

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri bakımından bir diğer sözleşme türü olan navlun sözleşmelerinin vasıflandırılmasında genel olarak sözleşmenin isminden bağımsız olarak hareket edilmesi gerektiği, sözleşmenin adında charter kavramı geçse dahi sözleşmenin esas konusunun gemi kiralanması olması durumunda navlun sözleşmesi olarak vasıflandırılmayacağı belirtilmektedir⁸⁴². Bu doğrultuda navlun sözleşmesinin türü olan yolculuk charteri ve kırkambar sözleşmeleri de 29. madde kapsamında ele alınmaktadır. Buna karşın donatılmış gemi kira sözleşmeleri (*demise charter*) ve sefer charteri sözleşmeleri kira sözleşmesi niteliğinde olduğundan 29. madde kapsamı dışında kalmaktadır⁸⁴³. Söz konusu iki sözleşmenin vasıflandırılmasında TTK'nın 1138. maddesinde yer alan tanımlar ve devamı maddelerindeki sözleşmenin niteliğine ilişkin diğer hükümler esas alınır⁸⁴⁴. TTK'da yer alan tanım itibarıyla söz konusu iki sözleşmenin unsurları kanunda net bir biçimde ortaya konulduğundan zaman charteri sözleşmesinin aksine vasıflandırma noktasında herhangi bir tartışma bulunmamaktadır.

TTK'nın 1119. maddesinde düzenlenen çıplak gemi kira sözleşmelerinde (*bareboat charter*) sözleşmenin esaslı unsurunu geminin kiralanması oluşturduğundan eşya taşıma sözleşmesi şeklinde vasıflandırılmamakta ve 29. maddenin kapsamı dışında kalmaktadır⁸⁴⁵.

Eşya taşıma sözleşmesi uyarınca yükün geminin yanı sıra tır, uçak vb. farklı araçlarla da taşınması durumunda (karma nitelikli taşıma sözleşmesi) da 29. maddenin uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir⁸⁴⁶.

⁸⁴¹ **Özgenç**, Navlun, s. 118. Navlun sözleşmesinin eşya taşıma sözleşmesi niteliğine ilişkin milletlerarası alandaki görüşler hakkında ayrıca bkz. **Özgenç**, Meseleler, s. 257 vd.

⁸⁴² Söz konusu görüşle birlikte navlun sözleşmelerinin vasıflandırılmasında *lex fori* ve *lex causae* yöntemlerinin yetersiz olduğu, sözleşmenin vasıflandırılmasında bağlama kuralının bağımsız ve kendine özgü niteliğinin göz önünde bulundurulması gerektiği konusunda bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 118 vd.

⁸⁴³ Donatılmış gemi kira sözleşmelerinin ve sefer charteri sözleşmelerinin taşıma sözleşmesi niteliğinde olmadığına yönelik bkz. **Ekşi**, Taşıma, s. 146. Sözleşmelerin niteliğine yönelik önceki açıklamalarımız için bkz. Birinci Bölüm, başlık III-3-B-c-iv vd.

⁸⁴⁴ **Sevinç**, s. 1591 vd.; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 531.

⁸⁴⁵ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 532; **Mankowski**, Seerechliche, s. 119'dan aktaran **Ekşi**, Ticaret, s. 119; **Özel vdi.**, s. 475.

⁸⁴⁶ **Ekşi**, Taşıma, s. 152; **Ekşi**, Ticaret, s. 125; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 532. MÖHUK'un 29. maddesinin çeşitli taşıma modelleri bakımından uygulanıp uygulanamayacağına yönelik bkz. **Ekşi**, Taşıma, s. 157 vd.

(b) Subjektif Bağlama Noktası

MÖHUK'un 29/1. maddesi uyarınca taşıma sözleşmesinin tarafları sözleşmeye uygulanacak hukuku aralarında serbestçe kararlaştırabilmektedir. İlk fıkrada hukuk seçimine ilişkin herhangi bir sınırlama yer almamaktadır.

Hukuk seçiminin ne şekilde yapılacağı konusunda MÖHUK'un 29. maddesinde açık bir hüküm yer almamakla birlikte sözleşmelerde hukuk seçimini düzenleyen MÖHUK'un 24. maddesinin ilk üç fıkrası eşya taşıma sözleşmeleri bakımından da uygulama alanı bulmaktadır⁸⁴⁷. Bu doğrultuda hukuk seçimi, açık⁸⁴⁸ veya zımnî⁸⁴⁹ irade beyanıyla yapılabileceği gibi; taraflarca kısmî⁸⁵⁰ ya da şartlı⁸⁵¹ hukuk seçimi de yapılabilmektedir. Hukuk seçiminin zımnî olması durumunda taraf iradelerinin hâkim tarafından yorumlanması gerekmektedir. Somut olayın özelliklerine göre yapılan yorum sonucunda tarafların bir devlet hukukunu seçtiklerinin (Kanunda da belirtildiği gibi) tereddüde yer vermeyecek bir biçimde ortaya konulması durumunda zımnî hukuk seçiminin varlığından bahsedilebilmektedir⁸⁵². Söz konusu araştırmayla ulaşılmak istenen nokta tarafların zımnî iradelerinin altında yatan gerçek iradelerinin tespitidir⁸⁵³. Buna karşın taraf iradelerinin varsayımsal bir metotla, akdin kurulduğu sırada bir hukuk seçecek olsalardı hangi hukuku seçecekleri noktasında yapılacak bir değerlendirme, farazi hukuk seçiminin konusunu oluşturmaktadır. Farazi hukuk seçimine

⁸⁴⁷ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 339; Özel vdi., s. 473; Özgenç, Meseleler, s. 259.

⁸⁴⁸ Açık hukuk seçimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, Devletler, s. 326; Çelikel/Erdem, s. 401; Doğan, MÖHUK, s. 401; Özel vdi., s. 413 vd.; Can, s. 515; Özdemir Kocasakal, Hatice, "Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl 30, S. 1-2, 2010, (Özdemir Kocasakal, Sözleşme), s. 29 vd.; Demirkol, Berk, Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011, (Demirkol, Sözleşme), s. 140 vd.; Özgenç, Meseleler, s. 260 vd.

⁸⁴⁹ Zımnî hukuk seçimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, Devletler, s. 326 vd.; Tekinalp, Bağlama, s. 283-284; Çelikel/Erdem, s. 401; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 327-328; Doğan, MÖHUK, s. 401-402; Özel vdi., s. 413 vd.; Can, s. 515; Akıncı, MÖHUK, s.55; Demirkol, Sözleşme, s. 151 vd.; Özgenç, Meseleler, s. 263 vd.

⁸⁵⁰ Kısmi hukuk seçimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, Devletler, s. 330; Tekinalp, Bağlama, s. 281; Çelikel/Erdem, s. 401; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 329 vd.; Doğan, MÖHUK, s. 406; Özel vdi., s. 416 vd.; Can, s. 517 vd.; Akıncı, MÖHUK, s. 54. Kısmi hukuk seçiminin geçerli olabilmesi için sözleşmenin bölünebilir nitelikte olması gerektiğine yönelik bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 329; Demirkol, Sözleşme, s. 195. Kısmi hukuk seçiminin sakıncaları hakkında bkz. Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 42. Navlun sözleşmelerinde kısmi hukuk seçiminin sakıncaları hakkında bkz. Özgenç, Navlun, s. 147; Özgenç, Meseleler, s. 266.

⁸⁵¹ Şartlı hukuk seçimi konusunda Kanunda açık bir hüküm yer almamakla birlikte MÖHUK'un 24/3. maddesinde hukuk seçiminin taraflarca her zaman yapılabileceği veya değiştirilebileceği hükmü karşısında şartlı hukuk seçimine de cevaz verilmesi gerektiği savunulmaktadır. Keza tarafların bozucu veya geciktirici şarta bağlı olarak hukuk seçimi yapması irade serbestisi içerisinde mütalaa edilmektedir: Nomer, Devletler, s. 331; Tekinalp, Bağlama, s. 281-282; Özel vdi., s. 421; Özgenç, Navlun, s. 148. Navlun sözleşmelerinde şartlı hukuk seçimi konusunda bkz. Özgenç, Meseleler, s. 267-268.

⁸⁵² Nomer, Devletler, s. 330-331; Tekinalp, Bağlama, s. 288; Çelikel/Erdem, s. 385; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 327; Özel vdi., s. 415. Söz konusu kritere yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. Demirkol, Sözleşme, s. 151 vd.

⁸⁵³ Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 43-44; Demirkol, Sözleşme, s. 153. Navlun sözleşmelerinde zımnî hukuk seçimine ilişkin örnekler için bkz. Özgenç, Navlun, s. 144 vd.

MÖHUK'un 24/1. maddesinin ikinci cümlesinden de hareketle cevaz verilmemesi gerektiği doktrinde genel olarak kabul edilmektedir⁸⁵⁴.

MÖHUK'un 24/3. maddesi uyarınca hukuk seçimi, taraflarca her zaman yapılabilir veya değiştirilebilir. Sözleşmenin kurulmasından sonraki bir aşamada yapılacak hukuk seçimi geriye etkili olarak geçerlidir. Ancak üçüncü kişilerin hakları söz konusu değişiklikten etkilenmemektedir⁸⁵⁵.

Hukuk seçimi taraflarca kararlaştırılarak esas sözleşmeden ayrı bir sözleşme şeklinde yapılabileceği (hukuk seçimi sözleşmesi) gibi esas sözleşmenin içerisinde yer alan bir şart (hukuk seçimi kaydı) olarak da kararlaştırılabilir. Her halükarda hukuk seçimi esas sözleşmeden ayrı ve bağımsız bir hukukî ilişkidir⁸⁵⁶. Bunun yanı sıra navlun sözleşmelerine ilişkin uygulamada tarafların ayrı bir hukuk seçimi sözleşmesi yapmaktan ziyade hukuk seçimi kaydının genellikle form sözleşmelerde yer aldığı, taşıyan tarafından taşıtana gönderilen sözleşmenin taşıtan tarafından imzalanmasıyla birlikte hukuk seçiminin de yapıldığı belirtilmektedir⁸⁵⁷.

Milletlerarası deniz ticaretindeki eşya taşıma sözleşmeleri açısından hukuk seçimine ilişkin olarak üzerinde önemle durulması gereken iki husus bulunmaktadır. İlk olarak tarafların sözleşmeye uygulanmak üzere anasyonel hukuk kurallarını; ikinci olarak ise konişmentolarda yer alan genel öncelik şartında⁸⁵⁸ (*paramount clause*) birtakım yeknesak kuralları seçmesinin MÖHUK bağlamında hukuk seçimi sayılıp sayılmayacağı üzerinde durulmalıdır.

Deniz ticaretinin milletlerarası karakteri gereği birçok taşıma sözleşmesinde ve/veya konişmentoda millî hukuklar dışında kalan, milletlerarası kuruluşların düzenlediği anasyonel nitelikli genel işlem şartlarına, form sözleşmelere, kodlara veya model kurallara atıf yapılmaktadır. Söz konusu düzenlemeler dışında taraflar *lex mercatoria*⁸⁵⁹ ya da *lex*

⁸⁵⁴ **Nomer**, Devletler, s. 327; **Tekinalp**, Bağlama, s. 284 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 328; **Doğan**, MÖHUK, s. 403; **Can**, s. 517; **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 44; **Demirkol**, Sözleşme, s. 153-154.

⁸⁵⁵ **Tekinalp**, Bağlama, s. 282-283; **Çelikel/Erdem**, s. 401; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 330; **Doğan**, MÖHUK, s. 406-407; **Özel vdi.**, s. 419-420; **Can**, s. 518-519; **Akıncı**, MÖHUK, s. 54; **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 30 vd.

⁸⁵⁶ **Özel vdi.**, s. 422; **Can**, s. 515.

⁸⁵⁷ **Özgenç**, Navlun, s. 138-139. Söz konusu uygulamanın taşıyan tarafından kötüye kullanılabileceğine; navlun sözleşmelerinin birçoğunun genel işlem şartları içeren standart sözleşmeler olduğuna ve genel işlem şartları içerisinde yer alan hukuk seçimi maddesinin geçerliliğinin, diğer tarafın bu konuda bilgisi olduğuna dair bir kaydın düşülmesine bağlı bulunduğu ilişkin bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 140 vd.; **Özgenç**, Meseleler, s. 261 vd. Genel uygulama hakkında bkz. **Akıncı**, MÖHUK, s. 56.

⁸⁵⁸ Söz konusu şartın ortaya çıkışı ve tarihsel süreci hakkında bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 534, dpn. 573. Öncelik kaydının niteliğine ilişkin değerlendirmeler hakkında bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 159 vd. Ayrıca bkz. **Ülgener**, Fehmi M., "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 18, S. 1-2, 1995, (**Ülgener**, Uygulanacak Hukuk), s. 104.

⁸⁵⁹ *Lex mercatoria* hakkında bkz. Giriş Bölümü, başlık V-2.

*maritima*⁸⁶⁰ gibi milletlerarası ticari örf ve adet kurallarına da göndermede bulunabilmektedir. Milletlerarası özel hukuk doktrinde taraflarca bu tip bir gönderme yapılmasının MÖHUK bağlamında hukuk seçimi sayılmayacağı, gönderme yapılan düzenlemelerin sözleşmeye dâhil edilerek (*incorporation*) sözleşme hükmü haline geleceği ve bu şekilde uygulanacağı genel olarak kabul edilmektedir⁸⁶¹. Bunun sonucu olarak gönderme yapılan düzenlemeler, taraflarca seçilen (MÖHUK md. 29/1) ya da -bu tip bir seçim yoksa- objektif bağlama noktası (MÖHUK md. 29/2-3) yardımıyla belirlenecek hukuk düzeninin emredici hukuk kurallarının sınırları içinde uygulanmaktadır. Söz konusu görüş uyarınca gönderme yapılan kuralların sözleşmenin tabi olduğu ülke hukukunun emredici hükümlerine aykırı olmaması gerekmektedir⁸⁶².

Deniz ticareti uygulamasında konişmentolarda genellikle konişmentoya uygulanacak kuralları ihtiva eden genel öncelik kayıtlarına yer verilmektedir. Bu tip kayıtlarda çoğu zaman Lahey veya Lahey/Visby Kuralları'nın öncelikle uygulanacağı hükmü yer almaktadır. Genel öncelik kayıtlarıyla yapılan seçim, belli bir devletin hukuk düzenine yönelmemesi bakımından bir önceki paragrafta bahsedilen 'sözleşmeye dâhil etme' (*incorporation*) yoluyla yapılan seçime benzemektedir. Buna karşın öncelik kaydında taraflar sözleşme hükümleriyle gönderme yapılan kurallar arasında hiyerarşik bir düzen kurmakta; söz konusu kuralların sözleşme hükümlerinden önce uygulanması konusunda anlaşmaktadır. Bunun sonucu olarak sözleşmede, gönderme yapılan kurallara aykırı bir hüküm yer alması halinde kurallara öncelik verilmesi amaçlanmaktadır⁸⁶³.

Milletlerarası özel hukuk doktrindeki görüşler esas alındığında bahsedilen durumların hiçbirisi hukuk seçimi olarak kabul edilmemektedir. Keza navlun sözleşmeleri bakımından da benzer bir görüş bulunmaktadır⁸⁶⁴. Bu durumun sonucu olarak gönderme yapılan kurallar yalnızca sözleşme statüsünün çizdiği sınırlar çerçevesinde uygulanabilmektedir. Ayrıca öncelik şartındaki irade beyanının geçerlilik şartları konusunda yetkili hukuk hükümleri söz sahibi olmaktadır. Türk Hukuku bakımından öncelik şartıyla

⁸⁶⁰ *Lex maritima* hakkında bkz. Giriş Bölümü, başlık V-1.

⁸⁶¹ **Nomer**, Devletler, s. 324; **Tekinalp**, Bağlama, s. 282; **Çelikel/Erdem**, s. 402-403; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 331-332; **Doğan**, MÖHUK, s. 400; **Özel vdi.**, s. 410; **Akıncı**, MÖHUK, s. 54; Ekşi, Nuray, **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında "Incorporation" Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, Beta Basım, İstanbul, 2004, s. 21-22; **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 37; **Ekşi**, Ticaret, s. 71; **Demirkol**, Sözleşme, s. 176; **Özgenç**, Meseleler, s. 270. Sözleşme metnine dahil etme ile hukuk seçimi arasındaki farklar için bkz. **Ekşi**, Ticaret, s. 62 vd.

⁸⁶² **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 332; **Özel vdi.**, s. 412. Doktrinde çarter sözleşmeleri bakımından emredici nitelikte kuralların daha dar uygulanması ve taraf iradesine diğer sözleşmelere nazaran daha geniş bir serbesti sağlanması; ancak sözleşmenin üçüncü kişileri de ilgilendirmesi halinde emredici kuralların kapsamının genişleyeceği öne sürülmektedir: **Ülgener**, Uygulanacak Hukuk, s. 98.

⁸⁶³ **Ülgener**, Uygulanacak Hukuk, s. 107-108; **Özgenç**, Navlun, s. 159.

⁸⁶⁴ **Özgenç**, Navlun, s. 157; **Özgenç**, Meseleler, s. 272-273.

gönderme yapılan anasyonel hukuk kurallarının TBK'nın 27. maddesi temelinde Kanunun emredici hükümlerine, kamu düzenine ve kişilik haklarına aykırı olmadığı sürece geçerli olacağı ifade edilmektedir⁸⁶⁵. Buna karşın doktrinde genel öncelik kaydında yapılan seçimlerin geçerli bir hukuk seçimi olduğu, söz konusu kaydın yer aldığı sözleşmelere ve koniementolara Lahey Kuralları veya tadillerinin doğrudan uygulanacağı da öne sürülmektedir⁸⁶⁶.

Genel öncelik kayıtlarında yapılan seçimlerin kanunlar ihtilafı bakımından hukuk seçimi olarak kabul edilemeyeceği görüşlerine katılmaktayız. Keza Roma Konvansiyonu'nda tarafların millî bir hukuk düzeni dışında bir seçim yapmasının sözleşmeye dâhil etme (*incorporation*) olarak kabul edildiği ifade edildiği gibi⁸⁶⁷, Roma I Tüzüğü'nün başlangıç hükümlerinde de (Roma I Tüzüğü par. 13: “*This Regulation does not preclude parties from incorporating by reference into their contract a non-State body of law or an international convention*”) söz konusu durumun bir hukuk seçimi değil, sözleşmeye dâhil etme olduğu belirtilmektedir. Bunun yanı sıra Lahey/Visby kurallarının emredici niteliği ve birçok devlet tarafından millî hukuklarına iktibas edilmiş olması sebebiyle genel öncelik kayıtlarının önemini yitirdiği de söylenmektedir⁸⁶⁸. TTK'da da benzer bir biçimde Lahey Kuralları iktibas edilmiştir. Bu doğrultuda söz konusu düzenlemede yer alan emredici kurallar da esasen Türk Hukukunun emredici kuralı halini almıştır⁸⁶⁹.

(c) Objektif Bağlama Noktaları

Tarafların eşya taşıma sözleşmesine uygulanmak üzere hukuk seçimi yapmamış olmaları durumunda MÖHUK'un 29/2. maddesi uyarınca sözleşmenin kurulduğu sırada taşıyanın⁸⁷⁰ (taşıyıcının) esas işyerinin bulunduğu ülkenin hukuku; bu ülkenin aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke ya da gönderenin esas işyerinin olduğu ülke

⁸⁶⁵ Özgenç, Navlun, s. 161.

⁸⁶⁶ Atamer, Deniz T. 1, s. 534. Bununla birlikte yazar, MÖHUK'un hazırlık çalışmaları sırasında söz konusu durum konusunda açık bir düzenleme gerektiğine yönelik görüşünü belirtmiştir: Atamer, Kerim, “MÖHUK Reformu Hakkında”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 23, S. 1-2, 2003, (Atamer, MÖHUK), s. 92-93. La Haye Kuralları'nın gereken hukukî belirlilik ve öngörülebilirliği sağlayamadığı yönünde bkz. Özgenç, s. 410.

⁸⁶⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 38.

⁸⁶⁸ Schoenbaum, s. 552.

⁸⁶⁹ Buna karşın tahkim anlaşmasına binaen uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesi durumunda, genel öncelik kaydında yer alan seçim bir hukuk seçimi olarak addedilebilir. Keza tahkim yargılamasında taraf iradesinin önemi gereği hukuk seçimi geniş yorumlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özgenç, Navlun, s. 151; Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 40. *Lex mercatoria*'nın esasa uygulanacak hukuk olarak belirlenmesine yönelik benzer görüş için bkz. Ayoğlu, s. 86.

⁸⁷⁰ Türk Deniz Ticareti Hukukunda taşıyıcı kavramı yerine genellikle taşıyan kavramı tercih edilmektedir. Bu sebeple çalışmamızın konusu bakımından taşıyıcı kavramı, yalnızca MÖHUK'un 29. maddesinde yer aldığından, Türk Deniz Ticareti mevzuatı ve doktrininde kullanıldığı biçimde taşıyan kavramını tercih etmiş bulunmaktayız.

olması durumunda uygulanmaktadır⁸⁷¹. Maddenin bir sonraki fıkrası uyarınca ise halin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda taşıyanın esas işyeri hukuku yerine daha sıkı ilişkili ülkenin hukuku uygulanmaktadır.

(i) Taşıyanın Esas İşyeri Ülkesi Hukuku

Tarafların hukuk seçimi yapmamış olması durumunda sözleşme ilk olarak taşıma sözleşmelerinde karakteristik edim borçlusu olarak kabul edilen taşıyanın⁸⁷² -belli şartların varlığı halinde- esas işyeri hukukuna bağlanmaktadır. Kanun koyucu, MÖHUK'un 24/4. maddesinden farklı bir biçimde karakteristik edim borçlusunun (taşıyanın) işyeri hukukunun başka hiçbir şart aranmaksızın tek başına uygulanmasının sözleşmeyle en yakın bağlantıyı sağlayamayacağını düşünmüştür. Bu doğrultuda taşıyanın esas işyeri ülkesinin uygulanabilmesi, bu ülkenin aynı zamanda (i) yüklemenin veya (ii) boşaltmanın ya da (iii) gönderenin esas işyeri ülkelerinden herhangi birisiyle aynı olması şartına bağlanmıştır⁸⁷³. Bağlama noktasının uygulanmasında zaman bakımından sözleşmenin kuruluş anı esas alınmakta olup taşıyanın işyerinde sonradan meydana gelen değişiklikler göz önünde bulundurulmamaktadır⁸⁷⁴.

Doktrinde taşıyan kavramının yorumlanması konusundaki görüşler benzerdir. Maddede geçen taşıyan kavramından asıl taşıyanın (sözleşmeyle eşya taşıma taahhüdü altına giren kişi) anlaşılması gerektiği, buna karşın fiili taşıyanın/alt taşıyanın (sözleşmeye imza koymamakla birlikte taşıma edimini gerçekleştiren) dikkate alınmayacağı kabul edilmektedir⁸⁷⁵.

Maddede geçen gönderen kavramı, eşyayı taşıyana teslim eden kişi şeklinde tanımlanmaktadır⁸⁷⁶. Buna karşın Türk Deniz Ticareti Hukuku bakımından ise gönderenin

⁸⁷¹ Doktrinde söz konusu şart 'kesişim kümesi sistemi' şeklinde tarif edilmektedir: Pürselim, Hatice Selin, "Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK md. 29/II'deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk", **VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia**, Antalya, 2019, s. 340.

⁸⁷² **Tekinalp**, Bağlama, s. 340; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 371; **Akıncı**, MÖHUK, s. 65; **Özgenç**, Navlun, s. 193. Eski dönemde taşıyanın işyeri hukukunun uygulanabileceğine yönelik bkz. Göğer, Erdoğan, **Deniz Ticaret Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı**, Şenyuva Matbaası, Ankara, 1969, (Göğer, Deniz Ticareti), s. 100.

⁸⁷³ Taşıyanın esas işyeri hukukunun uygulanabilmesi için aranan söz konusu şartın gönderenin menfaatini gözetmek amacıyla koyulduğuna ilişkin bkz. **Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe**, s. 371; **Özgenç**, Navlun, s. 180.

⁸⁷⁴ Gönderenin esas işyeri bakımından da sözleşmenin kuruluş anının esas alınmasına yönelik bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 183. Esas işyeri kavramının yorumlanmasına ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 538; **Eksi**, Taşıma, s. 153; **Eksi**, Ticaret, s. 126; **Özgenç**, Navlun, s. 186 vd.

⁸⁷⁵ **Guiliano/Lagarde**, madde 4/5'in beşinci paragrafı; **Atamer**, MÖHUK, s. 107; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 537-538; **Eksi**, Ticaret, s. 126; **Özgenç**, Navlun, s. 181. Taşıyanın kimliğinin tespit edilmesine yönelik bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 181 vd.; **Özgenç**, Meseleler, s. 276-277. Fiili taşıyan kavramı hakkında bkz. Aksoy, Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 71 vd.; **Atamer**, Yolcu, s. 131.

⁸⁷⁶ **Guiliano/Lagarde**, madde 4/5'in ikinci paragraf son cümlesi. Ayrıca bkz. **Özgenç**, Meseleler, s. 277.

‘taşıtan’ anlamına gelecek şekilde kullanıldığı⁸⁷⁷, bu doğrultuda gönderenin eşyayı yükleme limanında fiilen teslim eden kişi olarak değil, kendisine karşı taşıma taahhüdünde bulunulan kişi şeklinde anlaşılması gerektiği ifade edilmektedir⁸⁷⁸.

Uygulamada yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülkelerin tespiti noktasında sabit ve öngörülebilir bir bağlama noktasının sağlanabilmesi için sözleşmede kararlaştırılan liman ülkelerinin esas alınması gerektiği belirtilmektedir⁸⁷⁹.

(ii) Taşıyanın Esas İşyeri Ülkesi Hukukunun (MÖHUK md. 29/2) Uygulanamaması Durumunda Uygulanacak Hukukun Tespiti

İkinci fıkradaki şartların oluşmaması durumunda uygulanacak bağlama noktasına yönelik iki görüş mevcuttur. İlk görüş uyarınca bu tip bir durumda MÖHUK’un 24/4. maddesinde yer alan genel kural uygulama alanı bulmalıdır⁸⁸⁰. Diğer görüş ise bu durumda MÖHUK’un 29/3. maddesinde yer alan istisna hükmüne gidilebileceğini savunmaktadır⁸⁸¹.

Kanımızca ikinci fıkranın uygulanmadığı durumlarda -her ne kadar MÖHUK gerekçesinde de bu durumda 24. maddedeki genel kurala gidileceği öngörülmüşse de- çözüm MÖHUK’un 29. maddesinin içerisinde aranmalıdır. Keza MÖHUK’un 24/4. maddesinde yer alan (ticari faaliyetler bakımından) karakteristik edim borçlusunun işyeri hukuku bağlama noktası, MÖHUK 29/2. maddesinde yer alan taşıyanın esas işyeri hukukuyla birebir aynıdır. İki bağlama kuralı arasındaki tek fark 24. maddede belirtilen taşıyanın birden çok işyerinin olması durumunda sözleşmeyle en sıkı ilişkili işyeri ülkesinin bağlama noktası olarak kabul edilmesi halinde ortaya çıkmaktadır⁸⁸². İlk görüşteki yazarlar dahi genel kuralın uygulanması durumunda MÖHUK’un 29/2. maddesinde yer alan kuralın gereksiz bir düzenleme haline geldiği/anlamsızlaştığı fikrindedir⁸⁸³.

Mevcut pozitif düzenlemeler bakımından değerlendirilecek olursa üçüncü fıkra da yer alan istisna hükmü MÖHUK’un 24. maddesi karşısında hâlihazırda özel hüküm niteliğindedir.

⁸⁷⁷ **Özgenç**, Navlun, s. 183. Yazar sonraki eserinde aynı kavramı ‘yükleten’ şeklinde değiştirmiştir: **Özgenç**, Meseleler, s. 277.

⁸⁷⁸ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 538; **Atamer**, MÖHUK, s. 107. Söz konusu kavramlara verilen anlamlar arasındaki farklılıkların belli başlı sorunlara neden olabileceği hakkında bkz. **Eksi**, Ticaret, s. 127-128.

⁸⁷⁹ **Guiliano/Lagarde**, madde 4/5’in dördüncü paragrafı; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 538.

⁸⁸⁰ **Tekinalp**, Bağlama, s. 341; **Çelikel/Erdem**, s. 456; **Özel vdi.**, s. 474; **Pürselim**, s. 341; **Özgenç**, Navlun, s. 188-189; **Özgenç**, Meseleler, s. 282. MÖHUK gerekçesinde de şartların oluşmaması durumunda genel kurala gidileceği belirtilmektedir: <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1324m.htm>, (Erişim tarihi: 01.05.2023).

⁸⁸¹ **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 371; **Eksi**, Ticaret, s. 103-104; **Partalcı**, Taşıma, s. 780.

⁸⁸² **Partalcı**, Taşıma, s. 779. Navlun sözleşmeleri bakımından en sıkı ilişkili işyerinin tespiti hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 190 vd.

⁸⁸³ **Özgenç**, Navlun, s. 190; **Özgenç**, Meseleler, s. 283-284. Söz konusu sorunun kaynak Roma Konvansiyonu’ndaki düzenlemenin eksik alınmasından kaynaklandığına ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 539. Hükme yönelik diğer eleştiriler için bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 188-189.

Her ne kadar istisna niteliğinde dahi olsa kanun koyucu, taşıyanın esas işyerinden daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunabileceğini düşünmektedir. Kaldı ki bu tip bir durumda hâkime takdir yetkisi dahi tanınmamaktadır. Buna ek olarak doktrinde de belirtildiği gibi, taşıyanın esas işyeriyle şubesinin aynı ülkede olması durumunda MÖHUK'un 29/2. maddesince şartları oluşmadığı için uygulanamayan hukuk, MÖHUK'un 24/4. maddesi uyarınca uygulanabilmektedir. Bu durum da iki madde arasında bir çelişki meydana getirmektedir. Zira kanun koyucunun MÖHUK'un 29/2. maddesindeki şartlar oluşmadığı için uygulanmasını öngörmediği taşıyıcının esas işyeri hukukunun, yine kanun koyucunun MÖHUK'un 24/4. maddesindeki emriyle sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanması gerekecektir⁸⁸⁴. Hal böyle iken MÖHUK'un 29/3. maddesindeki daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktasının uygulanması yerine kendi içerisinde hukukî anlamda bir ahenk barındırmayan hükümler arasında çözüm arayışına girmek kanımızca yerinde bir yaklaşım değildir. Dolayısıyla ikinci fıkradaki şartların oluşmaması durumunda esas alınacak bağlama noktası kanımızca üçüncü fıkradaki 'daha sıkı ilişkili hukuk' bağlama noktası olarak karşımıza çıkmaktadır.

(iii) İstisna Hükümü

MÖHUK'un 29/3. maddesinde belirtilen istisna hükmünün hangi durumlarda uygulanacağını doktrindeki tartışmalara kısaca yer verilerek ortaya konulması gerekmektedir. İstisna hükmüne yönelik doktrindeki esas tartışma konusu, kuralın Kanundaki düzenleniş biçimine ve uygulama önceliğine ilişkindir. Zira Kanun maddesi lafzıyla birebir uygulanacak olursa, mahkemenin her somut olayda karakteristik edimin yanında daha sıkı ilişkiyi de ayrıca belirlemesi ve daha sıkı ilişkili hukukun bulunması durumunda istisna niteliğindeki kuralı karakteristik edim teorisi kuralının önüne geçirerek esas kuralmışçasına uygulaması gerekmektedir⁸⁸⁵.

Doktrindeki ilk görüş uyarınca daha sıkı ilişkili hukukun karakteristik edim teorisinin önüne geçerek her bir somut olay özelinde araştırılması karakteristik edim teorisini işlevsizleştirmektedir⁸⁸⁶. Bunun yanı sıra daha sıkı ilişkili hukuk kavramının soyut ve hukukî öngörülebilirlikten uzak olduğu da ifade edilmektedir⁸⁸⁷. İstisna kuralının MÖHUK'un 24/4. maddesinin ilk cümlesinde geçen 'en sıkı ilişkili hukuk' tan ziyade ikinci cümlede geçen

⁸⁸⁴ Partalcı, Taşıma, s. 779.

⁸⁸⁵ Aksi yönde bkz. Sargın, Fügen, "Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel bir Yaklaşım", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 50, S. 2, 2001, (Sargın, Karakteristik Edim), s. 43.

⁸⁸⁶ Sargın, Karakteristik Edim, s. 44; Özgenç, Navlun, s. 194; Özgenç, Meseleler, s. 287.

⁸⁸⁷ Bonomi, Andrea, "Conversion of the Rome Convention on Contracts into an EC Instrument: Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission", *Yearbook of Private International Law*, S. 5, 2003, s. 74. Özgenç, söz konusu eleştirilere rağmen istisna hükmünün MÖHUK'ta yer alması gerektiği görüşünü yinelemektedir. Yazar asıl eleştirilerini istisna hükmünün varlığına değil; hiçbir sınırlamaya bağlı kalmaksızın uygulama olanağı getiren Kanundaki tanzim biçimine yöneltmektedir. Özgenç, Navlun, s. 195.

karakteristik edim borçlusunun işyeri hukuku kuralının istisnası olarak anlaşılması gerektiği⁸⁸⁸, dolayısıyla kuralın karakteristik edimin belirlenemediği uyuşmazlıklar bakımından uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir⁸⁸⁹. Bununla birlikte navlun sözleşmelerinde karakteristik edimin taşıyanın üzerinde olduğunun açık olduğu, buna karşın esasen taşıyanın kimliğinin belirlenmesinde sorunlarla karşılaşılacağı dile getirilmektedir. Üçüncü fıkra hükmünün navlun sözleşmeleri bakımından, özellikle taşıyanın kimliğinin ya da işyerinin tespit edilemediği durumlarda uygulanabileceğine dikkat çekilmektedir⁸⁹⁰.

Diğer bir görüş ise istisna hükmünün karakteristik edim borçlusunun işyeri hukukundan daha sıkı ilişkili bir hukuk bulunması durumunda uygulanacağı öngörmektedir⁸⁹¹. Benzer yönde istisna hükmünün, karakteristik edim kriterinin kanunlar ihtilafı adaletini sağlayamadığı durumlarda uygulanabileceğini belirten görüşler de mevcuttur⁸⁹².

Kanımızca eşya taşıma sözleşmeleri bakımından doktrinde de belirtildiği gibi karakteristik edimin taşıyanın edimi olduğu pek çok durumda belirlenebilir niteliktedir. Buna karşın taşıyanın kimliğinin belirlenememesi durumu da amaçsal bakımdan değerlendirildiğinde bir nevi karakteristik edim bağlama noktasının uygulanamaması anlamını taşımaktadır. Bu gibi bir durumda istisna hükmüne başvurulması mahkeme açısından bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Bu itibarla istisna hükmünün ilk görüşteki yazarlarca ifade edilen ‘karakteristik edimin belirlenemediği uyuşmazlıklar’ kavramı yerine, eşya taşıma sözleşmeleri temelinde ‘karakteristik edimin tatbik edilemediği uyuşmazlıklar’ şeklinde anlaşılması gerekmektedir.

Önceki paragraftaki duruma ek olarak MÖHUK’un 29/3. maddesinin lafzı ve maddenin düzenleniş biçimi esas alındığında; karakteristik edim borçlusunun işyeri hukukuna nazaran sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukuk bulunması durumunda hâkim, daha sıkı ilişkili hukuku uygulamak durumundadır. Burada doktrinde istisna hükmünün düzenleniş biçimine yöneltilen eleştirilere katılıyoruz. Bununla birlikte maddede geçen ‘halin bütün şartları’ kavramından hareketle mahkemenin bu noktada keyfi davranmaması gerektiğinin;

⁸⁸⁸ Demirkol, Sözleşme, s. 293; Özgenç, Navlun, s. 194.

⁸⁸⁹ Guiliano/Lagarde, madde 4/7’nin ilk paragrafı; Sargın, Karakteristik Edim, s. 43; Özgenç, Meseleler, s. 286.

⁸⁹⁰ Özgenç, Navlun, s. 193-194; Özgenç, Meseleler, s. 286.

⁸⁹¹ Guiliano/Lagarde, madde 4/7’nin üçüncü paragrafı.

⁸⁹² Tekinalp, Bağlama, s. 341; Çelikel/Erdem, s. 403-404; Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 60. Ayrıca bkz. Özdemir Kosacakal, Sözleşme, s. 61, dpn. 120’deki yazarlar. Sözleşmeyle daha sıkı ilişkili hukukun belirlenmesine yönelik kriterler için bkz. Özdemir Kocasakal, Sözleşme, s. 60-61. Aksi yönde bkz. Sargın, Karakteristik Edim, s. 43.

istisna hükmüne ancak somut olaydaki birçok hususun belli bir ülkeyi işaret etmesi durumunda karinenin bir istisnası olarak başvurabileceğinin de altı çizilmelidir.

iii. MÖHUK'un 24. Maddesi Kapsamındaki Sözleşmeler

Deniz ticareti uyuşmazlıklarına konu edilen ve bağlama konusu özel olarak MÖHUK'ta belirtilmeyen diğer sözleşme türleri hakkında genel olarak MÖHUK'un 24. maddesi uygulanmaktadır. Özellikle ilk bölümde incelediğimiz deniz alacağı listesi göz önünde bulundurulduğunda, sözleşmeden kaynaklanmakla birlikte eşya taşıma ya da iş sözleşmesi veya iş ilişkileri dışında kalan uyuşmazlıkların hemen hemen hepsinde MÖHUK'un 24. maddesi söz sahibidir.

(a) Vasıflandırma ve Madde Kapsamının Belirlenmesi

Sözleşmeden kaynaklanan uyuşmazlıklarda MÖHUK'un 24. maddesinin uygulama alanının belirlenmesinde esas olan maddenin genel kanunlar ihtilafı kuralı niteliğinin göz önünde bulundurulmasıdır. Dolayısıyla MÖHUK'ta yer alan diğer bağlama konularına girmeyen sözleşmeye dayalı taleplerde uygulanacak hukuk 24. madde uyarınca belirlenmektedir⁸⁹³. Söz konusu madde sözleşmeden kaynaklanan deniz alacağı taleplerinin esasına yönelik yargılamada özellikle gemi kira veya kullanım sözleşmeleri, yolcu taşıma sözleşmeleri⁸⁹⁴ ve gemi yönetim sözleşmeleri bakımından uygulanacak hukuku belirleyen kanunlar ihtilafı hükmü olarak dikkat çekmektedir. Bununla birlikte 24. maddenin uygulama alanı yalnızca bu sözleşmelerle sınırlı değildir. Bunlar dışında deniz alacağı listesinde yer alan gemi inşası⁸⁹⁵, kurtarma, enkaz kaldırma, römorkaj, kılavuzluk, tedarik ve hizmetlerin sağlanmasına ilişkin akdedilen sözleşmelerle; satım, onarım, yapım, donatma, batmış bir geminin yüzdürülmesi, zararsız hale getirilmesi veya yok edilmesi amacıyla akdedilen birçok sözleşme de madde kapsamına dâhildir. Ayrıca çevreye veya kıyı şeridinde verilen veya verilmesi muhtemel zararları önlemek amacıyla akdedilen sözleşmelerle; krediler dâhil olmak üzere geminin veya malikin adına yapılmış sözleşmelere ilişkin tüm uyuşmazlıklarda genel olarak 24. madde söz sahibi olmaktadır. Söz konusu sözleşmelerin niteliğinin belirlenmesine yönelik vasıflandırmalar genel kural *lex fori*'ye göre yapılmalıdır.

⁸⁹³ Çelikel/Erdem, s. 400; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 323; Özel vdi., s. 402; Akıncı, MÖHUK, s. 49-50; Demirkol, Sözleşme, s. 347; Ekşi, Ticaret, s. 34.

⁸⁹⁴ Tekinalp, Bağlama, s. 340 Akıncı, MÖHUK, s. 64.

⁸⁹⁵ Gemi inşa sözleşmesinin hukukî niteliğine yönelik çeşitli görüşler olsa da esasen eser veya satım sözleşmesi görüşlerinin ön plana çıktığı belirtilmektedir: Misili, İnşa, s. 33. Ancak her iki ihtimalde dahi gemi inşa sözleşmesine ilişkin bir uyuşmazlık MÖHUK'un 24. maddesi kapsamına girmektedir. Gemi inşa sözleşmesinin niteliği hakkındaki bilgiler için bkz. Misili, İnşa, s. 35 vd.

Bağlama konusunun belirlenmesinde esas dava bakımından önemli olan alacağın deniz alacağı niteliğinden ziyade öncelikle kaynağının belirlenmesidir. Keza aynı bentte yer alan deniz alacağı için haksız fiil ya da sebepsiz zenginleşmeden kaynaklanan bir istemin bulunması da muhtemeldir ve bu tip bir durumda uygulanacak kanunlar ihtilafı hükmü de değişmektedir⁸⁹⁶. Alacağın sözleşmeden kaynaklandığı ve önceki başlıklarda anlatılan sözleşmeye dayalı diğer bağlama konularının kapsamına girmediği tespit edildiği takdirde uygulanacak hukuk 24. madde uyarınca belirlenmektedir. Söz konusu değerlendirmeyi hâkim somut olayın özelliklerine göre ele almalıdır.

(b) Karakteristik Edimin Belirlenmesi

MÖHUK'un 24. maddesinde yer alan subjektif bağlama noktası hakkında genel bilgi bir önceki başlıkta eşya taşıma sözleşmeleri bakımından verilmiştir. Dolayısıyla daha önce açık, zımnî, farazi, şartlı veya kısmi hukuk seçimine ilişkin yaptığımız tüm açıklamalar MÖHUK'un 24. maddesinin ilk üç fıkrası hakkında da geçerlidir⁸⁹⁷. Bu kısımda ise objektif bağlama kuralı olarak en sıkı ilişkili hukuk temelinde karakteristik edimin belli sözleşme tipleri bakımından değerlendirilmesine yönelik açıklamalara kısaca yer verilecektir. Bunun yanı sıra somut olayın özelliklerinden karakteristik edimin belirlenemediği ya da daha sıkı ilişkili hukukun bulunduğu ayrık durumların mevcut olabileceği her zaman göz önünde bulundurulmalıdır.

Karakteristik edim kısaca sözleşmeye hukukî ağırlığını veren, sözleşmeyi karakterize eden, diğer edim karşısında rizikolu konumda bulunan, paranın karşısındaki edim⁸⁹⁸ gibi çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır⁸⁹⁹. Çalışmamızın devamında deniz ticaretinde önemi haiz belli sözleşme türlerine göre karakteristik edimin tespiti üzerinde durulacaktır.

(i) Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Yolcu taşıma sözleşmelerinde genel olarak taşıyanın edimi karakteristik edim olarak kabul edilmektedir⁹⁰⁰. Bunun dışında paket tur niteliğini haiz taşıma sözleşmelerinin de

⁸⁹⁶ Borcun kaynağı bakımından diğer sözleşme benzeri durumların vasıflandırılmasına yönelik bkz. **Demirkol**, Sözleşme, s. 322 vd.

⁸⁹⁷ MÖHUK'un 24. maddesindeki hukuk seçimi prensiplerinin aksi belirtilmedikçe her türlü sözleşme bakımından geçerli olacağına dair bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 325-326.

⁸⁹⁸ Karakteristik edimin belirlenmesinde para ediminin rolü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Sargın**, Karakteristik Edim, s. 47 vd.

⁸⁹⁹ **Nomer**, Devletler, s. 335; **Tekinalp**, Bağlama, s. 289; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 347; **Ekşi**, Ticaret, s. 39; **Doğan**, MÖHUK, s. 411; **Özel vdi.**, s. 426; **Can**, s. 523; **Akıncı**, MÖHUK, s. 56; **Demirkol**, Sözleşme, s. 217. Karakteristik edim teorisine ilişkin bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 389 vd.; **Özel vdi.**, s. 426. Teoriye yönelik eleştiriler için bkz. **Sargın**, Karakteristik Edim, s. 53 vd.

⁹⁰⁰ **Atamer**, Yolcu, s. 124; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 540; İrge Erdoğan, Burcu, "Milletlerarası Özel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası**

değerlendirilmesi gerekmektedir. 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun⁹⁰¹ 51. maddesinde paket tur sözleşmeleri:

“...paket tur düzenleyicileri veya aracıları tarafından aşağıdaki hizmetlerden en az ikisinin birlikte, her şeyin dâhil olduğu fiyatla satıldığı veya satımının vaat edildiği ve hizmetin yirmi dört saatten uzun bir süreyi kapsadığı veya gecelik konaklamayı içerdiği sözleşmelerdir: a) Ulaştırma b) Konaklama c) Ulaştırma ve konaklama hizmetlerine bağlı olmayan başka turizm hizmetleri” şeklinde tanımlanmaktadır.

Söz konusu tanımdan yola çıkarak yolcu ve/veya bagajını taşıma edimini içermekle birlikte taşıyanın yukarıda belirtilen başkaca edimleri de üstlendiği paket tur sözleşmeleri MÖHUK’un 26/4. maddesi uyarınca tüketici sözleşmelerine ilişkin 26. madde kapsamına dâhildir⁹⁰². Paket tur sözleşmesinin *lex fori* uyarınca vasıflandırılmasında birden fazla edimin taahhüt edilmesinin yanı sıra 51. maddede geçen (i) yirmi dört saati kapsama veya (ii) gecelik konaklamayı içermek gibi özelliklerin sözleşmede bulunup bulunmadığının da tespiti gerekmektedir. Bu şartlardan birisinin eksik olması durumunda sözleşme statüsü 24. maddeye tabi olacaktır⁹⁰³. Bunun dışında taraf olduğumuz Atina Sözleşmesi’nin yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin MÖHUK’taki kanunlar ihtilafı kuralları karşısındaki uygulama önceliğinin önemle altı çizilmelidir. Sözleşme’nin uygulama alanını belirleyen 2. maddedeki şartları sağlayan ve 2016 yılında Dış İşleri Komisyonu Raporu uyarınca milletlerarası nitelik taşıyan taşımalar bakımından Sözleşme hükümleri, MÖHUK’a kıyasla öncelikli olarak uygulanmaktadır⁹⁰⁴.

(ii) Gemi Kira veya Kullanma Sözleşmesi

Yolcu taşıma sözleşmesi dışında gemi kira veya kullanım sözleşmeleri de 24. madde kapsamına dâhildir. Gemi kira veya kullanma sözleşmelerinde karakteristik edimin geminin kiracıya teslimi olması sebebiyle karakteristik edim borçlusunun kiraya veren olduğu kabul edilmektedir⁹⁰⁵. Bunun yanı sıra geminin zilyetliği kiracıya devredilmekle birlikte gemi yönetiminin kiraya verenin üzerinde olduğu durumlarda karakteristik edim değişmemektedir.

Özel Hukuk Bülteni, C. 37, S. 2, 2017, (İrge Erdoğan, Taşıma), s. 523. Milletlerarası özel hukuk bakımından deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İrge Erdoğan, Taşıma, s. 508 vd.

⁹⁰¹ RG: 28.11.2013-28835.

⁹⁰² Atamer, Yolcu, s. 124; Atamer, Deniz T. 1, s. 541; İrge Erdoğan, Taşıma, s. 527.

⁹⁰³ Yolcu taşımalarının 24. madde kapsamında olduğuna ilişkin bkz. Tekinalp, Bağlama, s. 340; Akıncı, MÖHUK, s. 64.

⁹⁰⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. İrge Erdoğan, Taşıma, s. 515 vd. Dış İşleri Komisyonu Raporu için bkz. s. 23, https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_sd.onerge_bilgileri?kanunlar_sira_no=192926, (Erişim tarihi: 01.05.2023). Atina Sözleşmesi’ne ilişkin kanunlar ihtilafı meseleleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İrge Erdoğan, Taşıma, s. 528 vd. Sözleşme’nin *lex fori*’ye tabi tuttuğu ve MÖHUK’a kıyasla öncelikle uygulanacak kanunlar ihtilafı hükümleri için bkz. Atamer, Yolcu, s. 123-124.

⁹⁰⁵ Tekinalp, Bağlama, s. 308; Önder, s. 84; Sargın, Gemi Kira, s. 237.

Burada dikkat edilmesi gereken husus geminin zilyetliğinin kiracıya devri unsurudur. Ancak zilyetliğin devredilmediği durumlarda sözleşme, eşya taşıma sözleşmesi olarak vasıflandırılabilen ve 24. maddenin kapsamı dışında kalabilmektedir. Finansal kiralama sözleşmelerinde de zilyetliğin devri ön planda olduğundan karakteristik edim kiraya verenin edimi şeklinde ortaya çıkmaktadır⁹⁰⁶.

(iii) Gemi Yönetim Sözleşmesi

Gemi yönetim sözleşmesinin vasıflandırılmasında yönetici ile donatan arasındaki ilişkinin kaynağında temsil ilişkisinin bulunduğu dile getirilse de sözleşmenin niteliğinin (TTK'nın 102 vd. maddelerinde yer alan) bir acentelik sözleşmesi niteliğinde olduğu öne sürülmektedir⁹⁰⁷. Doktrinde bir diğer görüş ise gemi yönetim sözleşmesini *sui generis* bir sözleşme olarak nitelendirmektedir. Bunun yanı sıra sözleşmenin bir vekalet sözleşmesi niteliğinde olmadığına da dikkat çekilmektedir⁹⁰⁸.

Kanımızca gemi yönetim sözleşmesinin kendisine özgü yapısı, aradaki ilişkinin bir temsil ilişkisi ya da vekâlet sözleşmesi şeklinde vasıflandırılmasını imkânsız kılmaktadır. Keza geminin teknik ve idari yönetim unsuru, temsilci ve temsil olunan arasındaki alelalde bir ilişkiye nazaran oldukça kompleks bir yapıya sahiptir. Ayrıca temsile ilişkin bağlama kuralı olan MÖHUK'un 30/1. maddesi halihazırda taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine göndermede bulunmaktadır. Donatan ile yönetici arasında bir hizmet ilişkisi bulunmadığından maddenin son fıkrasının da uygulanabilirliği yoktur. Hal böyle iken gemi yönetim sözleşmesinin temsil ilişkisi şeklinde vasıflandırılarak MÖHUK'un 30. maddesine tabi tutulması, doktrinde de belirtildiği gibi sözleşmenin niteliğiyle birebir örtüşmemektedir.

Vekâlet sözleşmesine ilişkin olarak TBK'nın 505/1. maddesinin aksine gemi yönetimi sözleşmesinde yönetici, donatanın emir ve talimatlarıyla bağlı değildir. Buna ek olarak TBK'nın 512. maddesinin aksine yöneticinin istifa etmesi veya donatan tarafından azledilmesi, donatanla yönetici arasındaki ilişkinin niteliğine de uygun düşmemektedir⁹⁰⁹.

Gemi yönetim sözleşmesi, zilyetliğin devrini gerektirmemesi bakımından gemi kira veya kullanım sözleşmelerinden de ayrılmaktadır⁹¹⁰. Doktrindeki görüşler temelinde ister acentelik sözleşmesi, isterse *sui generis* bir sözleşme olarak nitelendirilsin, gemi yönetim sözleşmesinin *lex fori* uyarınca vasıflandırılmasında başvurulacak bağlama kuralı MÖHUK'un 24. maddesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁹⁰⁶ Tekinalp, Bağlama, s. 309.

⁹⁰⁷ Ülgener, Yönetim, s. 140.

⁹⁰⁸ Şeker Ögüz, s. 40 vd.

⁹⁰⁹ Şeker Ögüz, s. 42-44.

⁹¹⁰ Gemi yönetim sözleşmesine ilişkin açıklamalar için bkz. Birinci Bölüm, başlık II-3-B-c-iv, yedinci paragraf.

Gemi yönetim sözleşmesinde yönetici, yetkili olduğu konularda geminin teknik ve ticari yönetimini üstlenmekteyken; donatan ise karşılığında yönetim bedeli ödemektedir. Dolayısıyla sözleşmeyi karakterize eden, ağırlığını veren ve yönetim bedelinin (paranın) karşısındaki edim yöneticinin edimi olduğundan, karakteristik edim borçlusu yönetici olarak karşımıza çıkmaktadır⁹¹¹. Dolayısıyla tarafların hukuk seçimi yapmamış olduğu durumlarda (ticari faaliyet gereği kurulan bir sözleşme mevcut olduğundan) uygulanacak hukuk yöneticinin işyerinin bulunduğu ülke hukukudur. Bunun yanı sıra halin bütün şartlarından daha sıkı ilişkili bir hukukun olduğu anlaşılıyorsa MÖHUK'un 24/4. maddesinin son cümlesi uyarınca sözleşmeye bu hukuk uygulanacaktır.

(iv) Diğer Sözleşmeler

Önceki başlıklarda bahsedilenler dışında kalan sözleşme türlerinin pek çoğunda karakteristik edim borçlusu sözleşmenin isminin yorumlanması yoluyla tespiti elverişlidir. Örneğin kurtarma⁹¹², enkaz kaldırma, römorkaj, kılavuzluk, donatma vb. sözleşmelerde karakteristik edim, genellikle sözleşmeye adını veren edimi ifa etme yükümlülüğü altında olan tarafın edimi olarak belirlenebilmektedir⁹¹³. Buna karşın karakteristik edimin yer değiştirdiği durumlarda hâkimin karakteristik edimin tespiti, somut olayın özelliklerine göre değerlendirmesi oldukça önemlidir.

(c) Uygulanacak Hukuk

Karakteristik edimin tespitiyle birlikte ilk olarak sözleşmenin ticari veya mesleki faaliyet gereği yapılmış olup olmadığı üzerinde durulmalıdır. Ticari veya mesleki faaliyet gereği akdedilen sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun sözleşmenin kuruluşu sırasındaki işyeri hukuku uyuşmazlığa tatbik edilmektedir⁹¹⁴. Aksi durumda karakteristik edim borçlusunun mutad meskeni hukuku uygulama alanı bulmaktadır⁹¹⁵. Karakteristik edim borçlusunun birden fazla işyerinin olması durumunda sözleşmeyle en sıkı ilişki içerisinde

⁹¹¹ Amasya, s. 177.

⁹¹² Kurtarma sözleşmesine uygulanacak hukuk konusunda 1989 MS'nin uygulama alanına giren uyuşmazlıklar bakımından MÖHUK karşısındaki uygulama önceliği de göz önünde bulundurulmalıdır. Kurtarma sözleşmesi konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Çakan Çavuş, Cansu, **Kurtarma Sözleşmeleri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022.

⁹¹³ Karakteristik edimin örnekseme yoluyla sayılmasına ilişkin bkz. **Nomer**, Devletler, s. 336 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 348; **Özel vdi.**, s. 426 vd.; **Can**, s. 523-524; **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 55.

⁹¹⁴ Ticari faaliyetin ve ticari iş karinesinin *lex fori* uyarınca TTK'nın 3. ve 19. maddesi uyarınca vasıflandırılmasına ilişkin bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 346-347; **Özel vdi.**, s. 431. Ayrıca bkz. **Can**, s. 523. İşyeri kavramının vasıflandırılmasına ilişkin bkz. **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 57 vd.

⁹¹⁵ Tüzel kişiler hakkında mutad mesken kriterinin uygulanabilirliği hakkında bkz. **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 56 vd.

bulunan işyeri hukuku dikkate alınacaktır⁹¹⁶. Söz konusu hükümden yola çıkıldığında en sıkı ilişkili işyerinin her durumda karakteristik edim borçlusunun esas merkezinin bulunduğu işyeriyle örtüşmediği görülmektedir. Dolayısıyla dünyanın birçok yerinde faaliyet yürütmek ve sözleşmeye imza koymakla birlikte karakteristik edimin yerine getirilmesinde en çok payı bulunan; örneğin satışın yapıldığı, yakıtın tedarik edildiği, enkaz kaldırma gemilerinin veya gemi yönetimi yerine getiren yöneticinin bağlı bulunduğu, kira sözleşmesinde geminin teslim alındığı işyeri vb. sözleşmeyle daha sıkı ilişkili konumda bulunabilir. Söz konusu değerlendirmede yine somut olayın özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır.

(d) İstisna Hükümü

MÖHUK'un 24/4. maddesinin son cümlesi uyarınca halin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili hukukun bulunması durumunda sözleşmeye karakteristik edim borçlusunun işyeri hukuku yerine bu hukuk uygulanabilmektedir. İstisna hükmünün uygulama alanı eşya taşıma sözleşmeleri bakımından daha önce ayrıntılı bir biçimde incelenmiştir. Tekrara düşmemek adına söz konusu bölümde yaptığımız açıklamaların MÖHUK'un 24. maddesi bakımından da geçerli olduğunu belirtmekle yetiniyoruz⁹¹⁷.

b. Haksız Fiile Dayalı Uyuşmazlıklar

Deniz alacağı niteliğinde olan alacakların büyük bir bölümü de haksız fiile dayanmaktadır. Bu alacakların bir kısmı doğrudan haksız fiil sorumluluğuna dayanmaktayken bazıları ise somut uyuşmazlığın yapısı gereği haksız fiil hükümlerinin tatbikini gerekli kılmaktadır. Örneğin çatma sonucunda oluşan⁹¹⁸ veya çevreye verilen zararların tazmini konusundaki istemler genel olarak bizzat davalının haksız fiil sorumluluğunu gerektirebilmektedir⁹¹⁹. Buna karşın gemi adamının yakınlarının talepleri de işverenin haksız

⁹¹⁶ Nitekim Özdemir Kocasakal, bu hususu şu şekilde açıklamaktadır: “...karakteristik edim borçlusunun mesleki veya ticari faaliyetini yerine getirmesinde diğerlerinde nazaran daha önemli olan, daha ağırlıklı olan işyeri değil; somut sözleşme ilişkisinin kurulması ve ifasında diğer işyerlerine göre daha aktif rol almış olan, dolayısıyla sözleşme ilişkisinin daha yakın bağlantılara sahip olduğu işyeri esas alınacaktır”; “...birden çok işyerinin varlığı halinde, sözleşmenin kurulmasında muhatap olarak alınan, müzakerelerin kendisi ile yürütüldüğü işyerini yakın bağlantılı işyeri olarak kabul etmek; eğer sözleşmede karakteristik edimin başka bir işyeri tarafından temin edileceği belirtilmiş veya alıcı böyle bir durumu öngörebilecek durumda ise bu işyerini esas almak uygun olacaktır” **Özdemir Kocasakal**, Sözleşme, s. 59.

⁹¹⁷ İstisna hükmünün uygulanmasına yönelik açıklamalar hakkında bkz. İkinci Bölüm, başlık II-2-D-a-ii-(c)-(iii).

⁹¹⁸ Özellikle çatma sonucunda (i) kusuru bulunmayan gemi malikinin çatmaya karışan diğer gemi malikine ya da (ii) yolcunun sözleşme ilişkisinin bulunmadığı diğer gemi malikine yönelik talepleri de haksız fiile dayalı deniz alacağı teşkil edebilmektedir. Çatmanın haksız fiil olduğuna ilişkin bkz. **Atamer**, Çatma, s. 183. Çatmada koşulları bulunması halinde MÖHUK'un 34. maddesinin uygulanacağına ilişkin bkz. **Sözer**, Deniz T. 2, s. 376.

⁹¹⁹ Donatanın deniz kirliliği zararlarından kaynaklanan sorumluluğunun çeşitli kanunlar uyarınca değerlendirilmesi hakkında bkz. **Ağsakal**, s. 232 vd.; Kara, Hacı, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk**, Ankara, 2005, s. 42 vd.; Uluğ, İlknur, “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret

fiil sorumluluğunu gündeme getirebilmektedir. Örneğin iş kazasından kaynaklanan ölüm nedeniyle gemi adamının ailesinin destekten yoksun kalma tazminatı istemi de haksız fiil sorumluluğuna dayanan bir deniz alacağı olarak kabul edilebilir. Somut olayın özelliğine göre uyuşmazlığın haksız fiile ilişkin olduğunun vasıflandırılması durumunda kural olarak MÖHUK'un 34. maddesinin emrettiği hukukun tatbiki gerekmektedir.

i. Objektif Bağlama Noktaları (İka Yeri Hukuku-Zarar Yeri Hukuku)

MÖHUK'un 34/5. maddesi uyarınca haksız fiilin gerçekleşmesinden sonra taraflarca açık bir hukuk seçimi yapılmadığı takdirde aynı maddenin ilk fıkrasına göre haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği yer (ika yeri–*lex loci delicti commissi*) hukukuna tabidir. Maddenin ikinci fıkrasında ise ika yeriyle zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması halinde zararın meydana geldiği ülke (zarar yeri–*lex loci damni*) hukukunun uygulanacağı hüküm altına alınmıştır.

İka yeri hukuku bağlama noktası haksız fiili gerçekleştiren kişinin fiillerini ve davranışlarını bulunduğu yerdeki kurallara göre ayarlayacağı ve bu kurallara göre sorumlu olacağı ve işlem güvenliğini temin edeceği düşüncesine dayanmaktadır⁹²⁰. İka yeri hukukunun farklı yetkili mahkemeler önünde uygulanacak hukuk bakımından yeknesaklığı sağladığı ve tespitinin kolay olduğu da dile getirilmekte; buna karşın haksız fiili oluşturan eylemlerin birden çok ülkeye dağılması durumunda hangi ika yerinin esas alınacağı konusunda bir düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu da belirtilmektedir⁹²¹. İka yeri hukukunun aynı zamanda failin beklentilerini esas aldığı, failin zarar yeri hukukuna tabi tutulmasının hakkaniyetli olmadığı öne sürülmektedir⁹²². Buna karşın ika yeri hukukunun mağdur açısından öngörülemez ve önemsiz olduğu⁹²³, mağdur menfaati temelinde kendi kusurundan

Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi”, Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, 2007, s. 1130 vd.

⁹²⁰ Tekinalp, Bağlama, s. 354; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s.389; Özel vdi., s. 493; Özel, Sibel, “Haksız Fiillere Uygulanacak Hukukun “Daha Sıkı İlişkili Hukuk” Temelinde Belirlenmesi”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 41, S. 2, 2021, (Özel, Haksız Fiil), s. 487. Diğer gerekçeler için ayrıca bkz. Doğan, MÖHUK, s. 438. İka yeri bağlama noktasının önemine ilişkin bkz. Turhan, Turgut, Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka Yeri Kuralı, Dayınlarlı Yayıncılık, Ankara, 1989, s. 350 vd. Haksız fiile uygulanacak hukuk konusunda ika yeri ve diğer bağlama noktaları hakkında bilgi için bkz. Çörtoğlu Koca, Sema, “Conflict of Laws on Environmental Liability Law”, Ankara Barosu Dergisi, S. 2, 2009, (Çörtoğlu Koca, Sorumluluk), s. 27 vd.

⁹²¹ Tekinalp, Bağlama, s. 354; Öztekin Gelgel, s. 85-86; Partalcı, Çevre, s. 180. İka yerinin birden çok ülkeye dağılması durumunda uygulanacak bağlama noktasına ilişkin 1995 tarihli Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act Birleşik Krallık düzenlemesi hakkında bkz. Morse, Christopher, “Torts in Private International Law: A New Statutory Framework”, The International and Comparative Law Quarterly, C. 45, S. 4, 1996, s. 896 vd. Birleşik Krallık düzenlemesi birebir zarar yeri kavramını kullanmamakla beraber zaman yönünden zararın meydana geldiği andaki kişinin veya malın bulunduğu ülkeyi esas almaktadır. Benzer bir açıklama için bkz. Özel, Haksız Fiil, s. 490.

⁹²² Turhan, s. 156 vd.; Özel, Haksız Fiil, s. 488.

⁹²³ Özel, Haksız Fiil, s. 488, dpn. 19’daki yazarlar.

kaynaklanmayan zararların tazmininde zarar yeri hukukunun uygulanmasının gerekli olduğu da savunulmaktadır⁹²⁴.

MÖHUK uyarınca ika yeri bağlama noktası, ancak zararın da aynı ülkede meydana gelmesi halinde uygulanmaktadır. Bu iki unsurun farklı ülkelerde ortaya çıkması halinde kanun koyucu tercihini zarar yeri hukukundan yana kullanmıştır⁹²⁵. MÖHUK'un ilk iki fıkrasının lafzına ve düzenleniş biçimine bakıldığında her iki bağlama noktasının aynı ülkeyi işaret etmesi durumunda ika yeri, hali hazırda zarar yeriyle aynı ülke olduğu için esasen her durumda zarar yeri ülkesi hukuku haksız fiile uygulanmış olmaktadır. Keza doktrinde de iki fıkranın düzenleniş biçiminden yola çıkılarak ilk fıkra da yer alan ika yeri düzenlemesinin kanunda hiç yer almasaydı dahi uygulanacak hukukta herhangi bir değişiklik yaratmayacağı belirtilmektedir⁹²⁶.

Bir önceki paragraftaki bilgiler ışığında haksız fiillere ilişkin MÖHUK'ta kabul edilen esas bağlama noktasının ika yerinden ziyade zarar yeri ülkesi hukuku olduğu ifade edilebilir.⁹²⁷ Zarar yeri bağlama noktası MÖHUK'ta da olduğu gibi 2007 tarihli Akit Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Roma II Tüzüğü'nün⁹²⁸ 4. maddesinde de kabul edilmektedir⁹²⁹.

Zarar tanımı ve zarar yerinin tespiti gibi konuların vasıflandırılmasının *lex fori*'ye göre yapılacağı ifade edilmekte; ancak zararın kapsamının tespitinin ise haksız fiil statüsüne tabi olduğu belirtilmektedir⁹³⁰. Ayrıca zarar yerinin belirlenmesinde doğrudan zararların göz önünde bulundurulması gerektiği, buna karşın dolaylı zararların ise zarar yerinin tespitinde ölçü olmadığının altı çizilmelidir⁹³¹. Daha net bir ifadeyle açıklayacak olursak davacının doğrudan zararlarının yanı sıra dolaylı zararlarının tazminini isteyip isteyemeyeceği meselesi de zararın kapsamı doğrultusunda esasa uygulanacak hukuka tabidir. Burada belirttiğimiz

⁹²⁴ Zarar yeri hukukunun tercih sebeplerine ilişkin ayrıca bkz. **Öztekin Gelgel**, s. 96 vd.

⁹²⁵ **Nomer**, Devletler, s. 366.

⁹²⁶ **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s.390. Benzer yönde maddenin düzenleniş biçimine ilişkin eleştiriler hakkında bkz. **Turhan**, s. 356-357; **Partalçı**, Çevre, s. 189.

⁹²⁷ Aynı yönde bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 390; **Özel**, Haksız Fiil, s. 489.

⁹²⁸ Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R0864>, (Erişim tarihi: 03.02.2023).

⁹²⁹ Söz konusu düzenlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Öztekin Gelgel**, s. 98 vd.; **Özel**, Haksız Fiil, s. 489 vd. Roma II Tüzüğü'nün 4/1. maddesinde zarar yeri ülkesi kriteri benimsenmiş olup bir sonraki fıkra da ise zarar veren ve zarar görenin mutad meskenlerinin aynı ülkede olması ve bu ülkenin zararın meydana geldiği ülkeden farklı bir ülke olması durumunda tarafların mutad mesken hukuklarının uygulanacağı kabul edilmektedir.

⁹³⁰ **Nomer**, Devletler, s. 367; **Özel**, Haksız Fiil, s. 490 vd.; **Partalçı**, Çevre, s. 223. Maddenin kapsamına ilişkin ayrıca bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 392; **Özel vdi.**, s. 495.

⁹³¹ **Nomer**, Devletler, s. 366; **Tekinalp**, Bağlama, s. 359; **Çelikel/Erdem**, s. 473; **Özel vdi.**, s. 496; **Özel**, Haksız Fiil, s. 493; **Partalçı**, Çevre, s. 199. Nitekim Roma II Tüzüğü'nün 4/1. maddesinde de (*irrespective of the country or countries in which the indirect consequences of that event occur*) benzer yönde bir hüküm yer almaktadır.

husus, zarar yeri ülkesinin tespitinde yalnızca doğrudan zararın meydana geldiği yerin/yerlerin esas alınacağı, dolaylı zararın meydana geldiği yerlerin ise bağlama noktası olarak kabul edilmeyeceği meselesidir. Bu doğrultuda zarar yeri kişiye yönelik zararlarda haksız fiil sonucu ölümün ya da yaralanmanın vuku bulduğu ülke, mala yönelik zararlarda ise haksız fiil sonucu malın zayi olduğu veya zarara uğradığı ülke şeklinde ifade edilebilir⁹³².

ii. Daha Sıkı İlişkili Hukuk

İlk iki fıkra da belirtilen ika yeri veya zarar yeri bağlama noktalarının uyuşmazlıkla bağlantısının zayıf kaldığı durumlar gözetilerek haksız fiille daha yakın bağlantılı bir ülke hukukunun olması durumunda, MÖHUK'un 34/3. maddesi uyarınca daha sıkı ilişkili ülke hukuku uygulanabilmektedir. Zira ika yeri ve zarar yeri somut uyuşmazlıkta -özellikle deniz ticareti uyuşmazlıkları bakımından- her iki taraf için de oldukça tesadüfi ve öngörülemez bir hukuk düzeni olarak karşımıza çıkabilmektedir⁹³³. Bu tip durumlar karşısında -kanundaki düzenleniş biçimi de göz önünde bulundurulduğunda- mahkemenin daha sıkı ilişkili hukuku uygulama noktasında bir yükümlülüğü bulunmaktadır.

Bir önceki paragraftaki açıklamalara ek olarak doktrinde daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktasının, zararın meydana geldiği ülkenin tespit edilemediği -özellikle açık denizde meydana gelen çatmalar veya çevre kirliliği gibi- uyuşmazlıklar bakımından da uygulanacağı belirtilmektedir⁹³⁴.

Son olarak üçüncü fıkranın -MÖHUK'un 24/4. maddesinde olduğu gibi- bir istisna hükmü olup olmadığı tartışmalı olsa da⁹³⁵ MÖHUK'un 34/3. maddesi, uygulama koşulları bakımından 24. maddenin aksine açık bir düzenleme içermekte olup hükmün istisna niteliği, uygulanacak hukukun belirlenmesinde pratik bakımdan bir farklılık yaratmamaktadır. Bu bakımdan esas olan, -özellikle açık denizde vuku bulan haksız fiillerde- zarar yeri hukukundan daha yakın bağlantılı bir hukukun mevcut olup olmadığıdır⁹³⁶.

⁹³² **Nomer**, Devletler, s. 366; **Özel**, Haksız Fiil, s. 494. Roma II Tüzüğü Gerekçesi 17: "Accordingly, in cases of personal injury or damage to property, the country in which the damage occurs should be the country where the injury was sustained or the property was damaged respectively". Doğrudan zarara ilişkin örnekler hakkında bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 390-391; **Özel vdi.**, s. 497.

⁹³³ **Özel**, Haksız Fiil, s. 499.

⁹³⁴ **Nomer**, Devletler, s. 365; **Turhan**, s. 370; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 391; **Özel vdi.**, s. 499; Çörtoğlu Koca, Sema, "Milletlerarası Özel Hukuka Göre Açık Denizlerde Meydana Gelen Çevre Kirliliğine Uygulanacak Hukuk", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ünal Narmanlıoğlu'na Armağan, C. 9, Özel Sayı, 2007, (Çörtoğlu Koca, Deniz), s. 800-801; **Partalçı**, Çevre, s. 197, dpn. 315.

⁹³⁵ İka yeri ve zarar yeri bağlama noktalarının 24. maddedeki karakteristik edim teorisinin aksine bir karine teşkil etmediği; dolayısıyla üçüncü fıkra da yer alan daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktasının istisna hükmü olarak değil, ika yeri ve zarar yerinin yanında üçüncü bir esas kural olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir: **Özel**, Haksız Fiil, s. 501.

⁹³⁶ Daha sıkı ilişkinin belirlenmesinde esas alınabilecek unsurlar hakkında bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 362 vd.; **Turhan**, s. 382 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 392; **Özel**, Haksız Fiil, s. 502 vd. Özellikle taraflar

iii. Deniz Alacağı Teşkil Eden Birtakım Uyuşmazlık Türleri Bakımından MÖHUK'un 34. Maddesinin Uygulama Alanının Belirlenmesi

(a) Çatma

Çatmaya dayalı deniz alacağı istemlerinde MÖHUK'un uygulanabilmesi için Kanunun 1/2. maddesi uyarınca aynı konuda milletlerarası sözleşme hükümlerinin bulunmaması gerekmektedir. Bu bakımdan MÖHUK'un ilk olarak 23.09.1910 tarihli Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme⁹³⁷ (1910 Çatma Sözleşmesi) hükümleri karşısındaki durumu ele alınmalıdır⁹³⁸. 1910 Çatma Sözleşmesi'nin 12/1. maddesi uyarınca Sözleşme, ilk olarak çatmaya karışan gemilerin taraf devlet bayrağını taşıması durumunda söz sahibi olmaktadır. Aynı maddenin ikinci fıkrasının ikinci paragrafı Türkiye bakımından yorumlandığında ise çatmayla ilgili bulunan kişilerin (malik/işleten/tahsis olunan vb.) tümünün Türk vatandaşı -şirket ise Türk tabiiyetinde- olması halinde uyuşmazlığa Türk Hukukunun uygulanacağı belirtilmektedir. Doktrinde söz konusu hüküm, çatmaya karışan ilgililerden ziyade, çatmaya karışan gemilerin bayrağının esas alınacağını ve her bir geminin Türk bayrağını taşıması halinde Türk Hukukunun uygulanacağını belirtmektedir⁹³⁹. Ancak Sözleşme maddesinin lafzına bakıldığında gemilerin bayrağından ziyade ilgililerin vatandaşlığının esas alındığı görülmektedir⁹⁴⁰. Keza madde bir bütün olarak değerlendirildiğinde:

1910 Çatma Sözleşmesi md. 12: *“Bu mukavelenin hükümleri, davaya mevzu teşkil eden gemilerin hepsi Âli Akid Taraflara mensub olduğu vakit millî kanunların tayin ettiği diğer hallerde bütün alâkadarlar hakkında tatbik olunacaktır.*

Bununla beraber mukarrerdir ki:

arasında haksız fiilin meydana gelmesinden önce sözleşmeye dayalı bir ilişkinin mevcut olması durumunda söz konusu unsurun, daha sıkı ilişkili hukukun tespitinde ilk sıralarda yer alacağı ve sözleşme statüsünün haksız fiile uygulanabileceği kabul edilmektedir: **Nomer**, Devletler, s. 369; **Tekinalp**, Bağlama, s. 360; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 392; **Özel vdi.**, s. 500 vd.; Stone, Peter, “Choice of Law for Tort Claims”, **EU Private International Law**, Ed. Peter Stone/Youseph Farah, Edward Elgar Publishing, 2015'ten aktaran **Özel**, Haksız Fiil, s. 507, dnp. 128.

⁹³⁷ RG: 23.06.1937-3638. Sözleşme Türkiye bakımından 16.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Göğer, Erdoğan, “Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafı”, **Adalet Dergisi**, Yıl 57, S. 8-9, 1966, (**Göğer**, Çatma), s. 632 vd.; **Atamer**, Çatma, s. 176 vd.; **Ersoy**, s. 492.

⁹³⁸ Benzer yönde Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kalan konularda çatma konusunda kanunlar ihtilafı problemlerinin bertaraf edilemediği belirtilmektedir: **Göğer**, Çatma, s. 632.

⁹³⁹ **Atamer**, Çatma, s. 183, par. 2.

⁹⁴⁰ Aynı yönde bkz. Süzel, Cüneyt, “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 28, S. 1-2, 2008, (**Süzel**, Uygulanacak Hukuk), s. 182; **Topsoy**, Çatma, s. 454.

1 - Gayri âkid bir Devlet tebeasından bulunan alâkadatlar hakkında mezkûr hükümlerin tatbiki, Akid Devletlerden her biri tarafın dan mütekabiliyet şartına tâbi tutulabilecektir.

2 - Alâkadarların hepsi davayı rüyet eden mahkemenin mensub bulunduğu Devlet tebaası oldukları takdirde mukavelename değil millî kanun tatbik edilecektir.”

Görülmektedir ki ilk fıkrada geçen ‘gemi’ ve ‘alakadarlar’ kavramları farklı anlamda kullanılmaktadır. Konumuzu ilgilendiren ikinci fıkranın ikinci paragrafında ise düzenleyiciler geminin mensup olduğu devlet tebaası yerine alakadarların tebaası ile ilgili bir hüküm getirmektedir. Keza İngilizce metne bakıldığında da “vessels” ve “persons” kavramlarına ayrı ayrı yer verildiği görülmektedir:

“The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties, and in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that:

1. *As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.*

2. *Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.”*

Tüm bu sebeplerle 1910 Çatma Sözleşmesi, çatmaya karışan gemilerden her birinin taraf devlet bayrağını taşıması halinde MÖHUK karşısında öncelikle uygulanmaktadır. Bunun dışında ilgililerin tümünün Türk vatandaşı olduğu bir uyuşmazlıkta Sözleşme’nin 12/2. maddesi uyarınca doğrudan Türk Hukukunun maddî hukuk hükümleri uygulama alanı bulmaktadır⁹⁴¹. MÖHUK ise, (i) çatmaya karışan gemilerden en az bir geminin taraf devlet bayrağı taşımadığı veya bir önceki şartı sağlamakla birlikte (ii) ilgililerin tümünün Türk vatandaşı/Türk tâbiyetinde olmadığı uyuşmazlıklar hakkında söz sahibidir.

(b) Çevre Kirliliği

Çevre, özellikle de deniz kirliliğinden doğan istemler MÖHUK’un 34. maddesinin uygulama alanına giren bir diğer uyuşmazlık türü olarak dikkat çekmektedir⁹⁴². Gemilerin işletilmesi veya kazalar sonucunda bir ya da birden çok devletin karasularına ya da kıyılarına

⁹⁴¹ 1910 Çatma Sözleşmesi’nin uygulama alanına yönelik ayrıca bkz. **Göğer**, Çatma, s. 632; **Topsoy**, Çatma, s. 456 vd.

⁹⁴² Çevre zararlarına ilişkin talepler MÖHUK’un 34. maddesindeki bağlama kuralı kapsamında incelenmektedir: **Partalçı**, Çevre, s. 167 vd.

zarar verilmekte veyahut söz konusu yerler birtakım tehlikelere maruz kalabilmektedir. Özellikle yükün veya petrol ya da diğer zararlı maddelerin denize bırakılması sebebiyle, geri dönüşü zor ya da imkânsız zararlar meydana gelmektedir. Ortaya çıkan zararın büyüklüğü, geri dönülmezliği ve kirlenmenin pek çok durumda milletlerarası nitelik taşıması gibi sebepler, özellikle kirliliğe ilişkin sorumluluk ve zararın tazmini bakımından birçok milletlerarası sözleşmenin imzalanmasına sebebiyet vermiştir⁹⁴³.

Türkiye'nin de taraf olduğu 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin⁹⁴⁴ (1992 Petrol Sözleşmesi) 2. maddesi uyarınca Sözleşme, bir taraf devletin (i) karasuları da dâhil olmak üzere ülkesinde; (ii) milletlerarası hukuka göre belirlenen münhasır ekonomik bölgesinde⁹⁴⁵ veya (iii) bu tip belirleme yapılmamışsa milletlerarası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan karasularının ötesindeki ve bitişiğindeki bölgede meydana gelen kirlenmelere uygulanmaktadır. Önleyici tedbirler bakımından ise herhangi bir coğrafi sınırlama mevcut değildir. Buna ek olarak zararın dökme hâlindeki dirençli petrolün (hidrokarbür) fiilen taşınması sırasında gemiden sızması sonucu meydana gelmesi gerekmektedir⁹⁴⁶. Dolayısıyla söz konusu şartları sağlayan kirlenmelerde sorumluluk ve tazmin bakımından Sözleşme, MÖHUK karşısında uygulama önceliğine sahiptir⁹⁴⁷.

TTK'nın 1340/1. maddesinin c bendi 1992 Petrol Sözleşmesi'nin uygulama alanını genişletmektedir. Madde uyarınca kirlenme zararı (i) Sözleşme'nin 2. maddesinin a bendinde belirlenen yerlerin dışında meydana gelmişse, (ii) aynı Sözleşme'ye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemiden kaynaklanmışsa ve (iii) Türkiye'de dava yoluyla ileri sürülmüşse Sözleşme'ye aykırılık teşkil eden yabancı hukuk hükümlerinin uygulanmayacağı, bu gibi hallerde doğrudan 1992 Petrol Sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı

⁹⁴³ Demir, İsmail, "Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri", **Ankara Barosu Dergisi**, S. 4, 2014, (Demir, Tazmin Rejimi), s. 123-124. İç hukuk bakımından ayrıca bkz. 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, RG: 11.03.2005-25752 ve Kanuna ilişkin yönetmelik hükümleri, RG: 21.10.2006-26326. Deniz kirliliği konusunda Türkiye'nin de 1990 yılında taraf olduğu MARPOL Sözleşmesi'ndeki düzenlemeler için bkz. **Abdullayev**, s. 67 vd. 1982 Deniz Sözleşmesi kapsamında deniz çevresinin korunmasına yönelik bkz. Anlar Güneş, Şule, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 56, S. 2, 2007.

⁹⁴⁴ RG: 24.07.2001-24472. Sözleşme 17.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bununla birlikte her iki Sözleşme hükümlerine TTK'nın 1328 vd. maddelerinde de yer verilmektedir. Söz konusu bölümün hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 355-359.

⁹⁴⁵ Münhasır ekonomik bölge hakkında bkz. **Kuran**, s. 271 vd.; **Doğan**, Devletler, s. 330 vd.; **Shaw**, s. 580 vd.

⁹⁴⁶ Sözleşme kapsamındaki gemiler ve kirlenme hakkında bkz. Sözleşmenin 1. maddesi.

⁹⁴⁷ Bunun dışında Türkiye, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme ve 2010 Protokolü'ne taraf değildir. Sözleşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İsmail, "1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 27, S. 3, 2011.

belirtilmektedir. Daha net bir ifadeyle maddenin düzenleniş biçiminden her üç olasılığın birlikte gerçekleştiği durumlarda yabancı hukukunun 1992 Petrol Sözleşmesi'ne aykırı kuralları uygulanmayacak; onun yerine 1992 Petrol Sözleşmesi hükümleri uyumsuzluğa tatbik edilecektir.

Türkiye bakımından uygulama önceliğine sahip bir diğer Sözleşme ise 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme'dir⁹⁴⁸. Sözleşme'nin uygulama alanı 2. maddede yer almakta olup 1992 Petrol Sözleşmesi'ne benzerdir. Sözleşme kapsamındaki kirlenmeler ise Sözleşme'nin 1/10. maddesi uyarınca genel itibariyle gemiden sızan yakıt ve boşaltım sırasında meydana gelen kirlenmeler olarak tarif edilebilir. Uyuşmazlığın çözümünde kapsamına giren konularda Sözleşme hükümlerinin MÖHUK'un 1/2. maddesi karşısında öncelikle göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

iv. Bağlama Noktalarının Haksız Fiile Dayanan Deniz Alacakları Bakımından Değerlendirilmesi

Haksız fiile dayalı deniz ticareti uyuşmazlıklarında ika yeri ve zarar yeri bağlama noktaları, hukukî ilişkinin doğası gereği her zaman bir ülkeyi işaret etmemektedir. Özellikle açık denizdeki çatmalar sonucunda gemide, kişilerde ve/veya yükte meydana gelen zararlara yönelik istemlerle açık denizde vuku bulan çevre kirliliğinden kaynaklanan istemler ya da gemi adamlarının haksız fiile dayalı istemlerinde ika yeri ve zarar yeri herhangi bir ülke sınırı dâhilinde bulunmamaktadır. Dolayısıyla ika yerinin veya zarar yerinin belirlenemediği ya da söz konusu bağlama noktalarının uyuşmazlıkla sıkı ilişkiyi sağlayamadığı durumlarda MÖHUK'un 34/3. maddesinin lafzı, amacı ve milletlerarası özel hukuk hakkaniyetinin bir gereği olarak daha sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gerekmektedir.

Söz konusu bilgiler ışığında MÖHUK'un 34/3. maddesinde yer alan daha sıkı ilişkili hukukun uygulama alanı, haksız fiile dayanan deniz alacağı istemleri bakımından çok daha geniştir. Nitekim açık denizde meydana gelen zararlarda ika ve zarar yeri ülkesi belirlenemediğinden daha sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gerekliliği ve daha sıkı ilişkili hukukun gerektiğinde ilk iki fıkradaki bağlama noktalarının önüne geçerek uygulandığı düşünüldüğünde, söz konusu bağlama noktasının kapsamının deniz ticareti uyuşmazlıkları bakımından ne derece geniş olduğu daha iyi anlaşılmaktadır. Dolayısıyla deniz ticareti uyuşmazlıkları bakımından daha sıkı ilişkili hukukun belirlenmesine yönelik hangi kriterlerin belirleyici olduğunun ortaya konulması önemlidir. Çalışmamızın devamında özellikle İngiliz

⁹⁴⁸ RG: 27.07.2013-28720. Sözleşme Türkiye bakımından 12.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

ve Amerikan Hukukunda öne çıkan belli başlı kriterlere yer verilecek ve Türk Hukukundaki daha sıkı ilişkili hukuk bağlama noktasının somut görünümü belirlenmeye çalışılacaktır.

(a) İngiliz ve Amerikan Hukukunda Denizlerde Meydana Gelen Haksız Fiillere İlişkin Uygulamalar

Yakın geçmişte Amirallik Mahkemeleri'nin ika yeri bağlama noktasını sıkça tercih ettikleri, ancak denizcilik gelenekleri de göz önünde bulundurularak söz konusu bağlama noktasının her olayda katı bir biçimde uygulanmadığı belirtilmektedir. O dönemde ayrıca geminin bayrağını taşıdığı devletin adeta yüzen bir toprak parçası biçiminde görüldüğü ve bayrak ülkesi hukukunun uygulanması yönünde bir eğilimin de mevcut olduğu ifade edilmektedir⁹⁴⁹. Bununla birlikte özellikle Amerikan Mahkemeleri'nde gemi malikinin vatandaşlığının da bir hayli önemli olduğu, zira bayrağın yalnızca görünürde bir sembol olarak kaldığı Amerikan vatandaşı gemi malikine karşı açılan davalarda malikin vatandaşı olduğu devlet (Amerikan) hukukunun tercih edildiği de dile getirilmektedir⁹⁵⁰.

Bu noktada ikili bir ayrıma gidilmektedir. Tek geminin sebep olduğu ve haksız fiilin devlet karasularında gerçekleştiği uyuşmazlıklarda ika yeriyle bayrak ülkesi arasında bir tercihin mevcut olduğu öne sürülmektedir. Geminin tümüyle iç idaresiyle alakalı uyuşmazlıklarda (örneğin gemi adamları arasında çıkan kavga sonucu gemide oluşan zararlar) bayrak ülkesi hukuku, zararın gemi dışında meydana geldiği (örneğin karasularında veya limanlarda meydana gelen ölümler, yaralanmalar veya ortaya çıkan diğer zararlar) uyuşmazlıklarda ise ika yeri bağlama noktasının tercih edilebileceği belirtilmektedir⁹⁵¹. Bununla birlikte İngiliz ve Amerikan Mahkemeleri'nin kendi karasularında meydana gelen uyuşmazlıklara ika yeri hukukunu uygulama eğiliminin olduğu da vurgulanmaktadır⁹⁵².

Açık denizde meydana gelen haksız fiillerde ise genel denizcilik hukuku kurallarının uygulanabileceği öne sürülse de kanunlar ihtilafı hukuku anlayışının dışlanmaması gereğine de işaret edilerek bayrak ülkesi hukukunun uygulanabileceği ifade edilmektedir⁹⁵³. Özellikle

⁹⁴⁹ Hancock, Moffatt, **Torts in Conflict of Laws**, The University of Michigan Press, 1942, s. 260; **Winter D.**, "Maritime Torts: Choice-of-Law Principles", **Cambridge University Press**, C. 3, S. 1, 1954, s. 115.

⁹⁵⁰ **Hancock**, s. 261. Söz konusu bağlama noktasının geminin birden fazla malikinin olduğu durumlarda sorun yaratabileceğine ilişkin eleştiriler ve örnek mahkeme kararı için bkz. **Winter**, s. 120. Söz konusu anlayışın Amerikan mahkemelerinin *lex fori*'yi uygulama eğilimine yönelik olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır. Diğer örnek mahkeme kararları için bkz. **Hancock**, s. 262 vd.

⁹⁵¹ Amerikan Mahkemeleri'nde -bir kural olarak benimsenmese de- liman işçilerinin ölüm ya da yaralanmaları durumunda ika yeri hukukunun, gemi adamlarının ölüm ya da yaralanmaları durumunda ise bayrak ülkesi hukukunun uygulanması yönünde bir tercihin olduğu ifade edilmektedir. Örnek Amerikan Mahkemesi kararları için bkz. **Hancock**, s. 262-264.

⁹⁵² **Hancock**, s. 266.

⁹⁵³ Eleştirilere yönelik bkz. **Hancock**, s. 272; **Winter**, s. 120. Bu durumda İngiliz Hukukunda yer alan örf adet hukukunun uygulanabileceğine yönelik görüşler için bkz. Berlingieri, Francesco, "Jurisdiction and Choice of

açık denizde tek geminin karıştığı haksız fiil uyuşmazlıklarında bayrak ülkesi hukukunun Amerikan ve İngiliz Mahkemeleri'nce tercih edildiği belirtilmektedir⁹⁵⁴. Buna ek olarak açık denizde meydana gelen çatmaya dayalı uyuşmazlıklarda birden fazla gemi, dolayısıyla birden fazla bayrak ülkesi söz konusu olduğundan İngiliz ve Amerikan Mahkemeleri'nin kanunlar ihtilafı anlayışını bir kenara bırakarak milletlerarası nitelikli kurallara başvurduğu da vurgulanmaktadır⁹⁵⁵. Söz konusu anlayışın temelinde açık denizdeki gemilerin millî hukuklarından ziyade milletlerarası kurallara tabi olduğu düşüncesi yatmaktadır. Ancak söz konusu milletlerarası kuralların haksız fiilin yasal zeminini bütünüyle düzenlemediğinin de altı çizilmektedir⁹⁵⁶. Açık denizde meydana gelen çatmaya dayalı uyuşmazlıklarda da benzer bir ayırım yapılmakta; tek bir gemi içerisindeki (taşıtanların veya yolcuların taşıyana karşı ya da gemi adamlarının işveren gemi malikine karşı talepleri) tazminat talepleri bakımından bayrak ülkesi hukukunun uygulanabileceği belirtilmektedir⁹⁵⁷. Buna karşın çatmadan dolayı çatmaya karışan diğer gemi malikine yöneltilecek taleplerde ise her iki geminin de aynı bayrağı taşıması halinde bayrak ülkesi hukukunun uygulanabileceği⁹⁵⁸ dile getirilmekte ise de bu tip uyuşmazlıklarda genel denizcilik kurallarının uygulandığı mahkeme kararları da mevcuttur⁹⁵⁹.

Açık denizde çatmaya karışan gemilerin farklı bayrakları taşıması halinde (i) kusurlu geminin bayrak ülkesi hukuku⁹⁶⁰, (ii) kusursuz geminin bayrak ülkesi hukuku, (iii) genel denizcilik kurallarının⁹⁶¹ uygulanması veya son olarak *lex fori*'nin⁹⁶² uygulanması ihtimalleri

Law in Collision Cases and an Overview of the Concept of Fault and Its Appointment", **Tulane Law Review**, C. 51, 1977, (**Berlingieri**, Çatma), s. 871. Özellikle açık denizde tek geminin karıştığı haksız fiil uyuşmazlıklarında bayrak ülkesi hukukunun sıkça tercih edildiği; bununla birlikte geminin kayıtlı olduğu liman ülkesi hukukunun bayrak ülkesi hukukundan farklı olması halinde liman ülkesine öncelik tanındığı belirtilmektedir. Açıklamalar ve örnek mahkeme kararları için bkz. **Winter**, s. 116-117. Genel denizcilik kuralları çevre zararlarının tazmininde de bir bağlama noktası olarak kabul edilmektedir: **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 796.

⁹⁵⁴ **Tetley**, Bayrak, s. 164; **Winter**, s. 121.

⁹⁵⁵ **Hancock**, s. 203; **Winter**, s. 121. Genel denizcilik kurallarının içeriği ve İngiliz Mahkemeleri'nde uygulanış biçimine ilişkin bkz. **Winter**, s. 122.

⁹⁵⁶ **Hancock**, s. 273-274.

⁹⁵⁷ **Jackson**, s. 703; **Winter**, s. 121.

⁹⁵⁸ Örnek karar için bkz. **Hancock**, s. 276'nın ilk paragrafı. Müşterek bayrak veya sicil yeri hukukunun uygulanabileceğine yönelik ayrıca bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 365.

⁹⁵⁹ Örnek karar için bkz. **Hancock**, s. 276'nın ikinci paragrafı.

⁹⁶⁰ Kusurlu geminin bayrak ülkesi hukukunun Fransız, İskoçya ve Amerikan mahkemeleri tarafından uygulanmakla birlikte İngiliz Mahkemeleri'nce tercih edilmediği de belirtilmektedir: Clarence Smith, J.A., "Torts and the Conflict of Laws", **The Modern Law Review**, C. 20, S. 5, 1957, s. 462.

⁹⁶¹ **Göğer**, Çatma, s. 644 vd.; **Tetley**, Bayrak, s. 168; **Jackson**, s. 703; **Winter**, s. 123. Özellikle açık denizde meydana gelen çatmalarda genel denizcilik kurallarının uygulanması yönteminin Rodos ve Roma Hukukuna kadar dayandığı belirtilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Gormley**, s. 319 vd.

⁹⁶² **Tetley**, Bayrak, s. 169; **Berlingieri**, Çatma, s. 871. İngiliz Mahkemeleri'nin genel denizcilik kurallarının aksine *lex fori*'yi uyguladığı kararlarının da mevcut olduğu belirtilmektedir: **Jackson**, s. 707. *Lex fori* bağlama noktasının uygulanmasını devletin egemenliğinin bir uzantısı olarak gören eski dönemdeki görüşler için bkz. Okay, Sami, "Çatmada Kanunlar İhtilafı", **Ahmet Esat Ersabük'ün Hatırasına Armağan**, Ankara, 1958, (**Okay**, Çatma), s. 499. Çatma konusunda *lex fori* bağlama noktasının Savigny'e kadar uzandığı ve ister açık deniz ister devlet karasularında gerçekleşsin çatmadan kaynaklı uyuşmazlıkların tek bir bağlama noktası

değerlendirilmektedir⁹⁶³. Kusurlu geminin bayrak ülkesi hukuku, kusurlu gemi üzerindeki kontrolün bayrağını taşıdığı devlet tarafından sağlanması gerektiği⁹⁶⁴, dolayısıyla zarar verenin sorumluluğunun kapsamı ve sonuçları bakımından kusurlu geminin bayrak ülkesi hukukunun söz sahibi olması gerektiği felsefesine dayanmaktadır. Kusursuz geminin bayrak ülkesi hukukunun uygulanması fikri ise gemide veya kişilerde ortaya çıkan zararların tazmin rejiminin yine zarar gören geminin bayrak ülkesi hukukuna tabi olması gerektiğini esas almaktadır. Son olarak İngiliz Mahkemeleri'nde sıkça başvuru alan genel denizcilik kuralları da açık denizde meydana gelen haksız fiile uygulanacak hukuk olarak ön plana çıkmaktadır⁹⁶⁵. Genel denizcilik kurallarının uygulanması, doktrinde ve mahkeme kararlarında gerçekçi olmadığı ve kurgusal temellere dayandığı gerekçeleriyle eleştirilmektedir. Tüm dünyada geçerli maddî deniz hukuku sistemi birliğinin bulunmadığı, söz konusu birliğin ancak tüm dünyada geçerli kanunlar ihtilafı prensiplerinin kabulüyle gerçekleştirilebileceği ifade edilmekte; Fransız ve İngiliz gemilerinin karıştığı bir uyuşmazlığın Amerikan Hukukunun genel denizcilik geleneklerine göre çözülmesinin anlamsızlığı vurgulanmaktadır⁹⁶⁶. *Lex fori* bağlama noktasının ise farklı devlet gemilerinin dâhil olduğu ve herhangi bir bayrak ülkesi hukuku lehine yorum yapılamadığı⁹⁶⁷ ya da herhangi bir sıkı ilişkili devlet hukukuna bağlanılamadığı⁹⁶⁸ uyuşmazlıklar bakımından uygulanabilir nitelikte görülmektedir.

(b) MÖHUK'un 34. Maddesinin Deniz Ticareti Uyuşmazlıkları Bakımından Değerlendirilmesi

Bu başlık altında açık denizde veya Türk karasularında meydana gelen haksız fiil talepleri bakımından MÖHUK'un 34. maddesi temelinde bir değerlendirme yapılacaktır. MÖHUK'taki düzenleniş biçimi bakımından daha önce bahsedildiği gibi ika yeri, zarar yeri bağlama noktası karşısında gereksiz bir bağlama noktası olarak görülmektedir. Ancak bu duruma karşın haksız fiile ilişkin deniz uyuşmazlıkları bakımından bir olasılığın açıklanmasında fayda görmekteyiz. Zararın meydana geldiği yer açık deniz olup ika yerinin

yardımıyla çözüm getirme amacını taşıdığı da ifade edilmektedir: **Göger**, Çatma, s. 635. Bunun yanı sıra menfaati en çok etkilenen devlet hukukunun uygulanmasına yönelik görüşlerin de olduğu söylenmektedir: **Göger**, Çatma, s. 636-637.

⁹⁶³ **Hancock**, s. 279; **Winter**, s. 119.

⁹⁶⁴ Söz konusu görüş ayrıca gemiyi, bayrağını taşıdığı devletin yüzen bir parçası olarak görmek ve esasen haksız fiil söz konusu devletin topraklarında meydana geldiğinden ika yeri hukukunun bir uzantısı şeklinde de görülmektedir: **Göger**, Çatma, s. 649.

⁹⁶⁵ **Hancock**, s. 276-278. Benzer eleştiriler için ayrıca bkz. **Okay**, Çatma, s. 504-505.

⁹⁶⁶ **Hancock**, s. 279-280. Ayrıca İngiliz mahkemelerinin genel denizcilik kuralları adı altında aslında İngiliz kanunlarını uyguladığı eleştirisi de mevcuttur: **Göger**, Çatma, s. 645.

⁹⁶⁷ **Winter**, s. 124-125.

⁹⁶⁸ **Clarence Smith**, s. 458'deki yazarlar; **Süzel**, Uygulanacak Hukuk, s. 194.

belli bir ülkenin sınırı dâhilinde olması durumunda⁹⁶⁹ kanımızca ika yeri ülkesi hukuku, uygulanacak hukukun belirlenmesinde söz sahibi olabilmelidir. Zira madde lafzı gereği bu durumda zarar yeri ülke sınırı dâhilinde olmadığından ika yeriyle zarar yerinin farklı ülkeler olduğu öne sürülememektedir. Bununla birlikte somut olayın özelliklerinden daha sıkı ilişkinin mevcut olduğu durumlarda daha sıkı ilişkili hukukun mahkemece ika yeri ve zarar yeri bağlama noktalarının önüne geçerek uygulanması gerektiği de göz ardı edilmemelidir.

(i) Çevre Kirliliğinden Doğan Masrafların ve Zararların Tazmininde Uygulanacak Hukuk

MÖHUK'un 34. maddesi kapsamında değerlendirilecek ilk uyuşmazlık türü deniz kirliliğinden doğan zararların tazminidir. Tazmin rejimi konusunda ilk olarak özellikle Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir⁹⁷⁰. Bunun dışında kalan yabancılık unsuru barındıran hususlarda MÖHUK hali hazırda uygulama alanı bulmaktadır⁹⁷¹.

Tarafların MÖHUK'un 34/5. maddesi uyarınca zararın meydana gelmesinden sonra hukuk seçimi yapmamış olması durumunda objektif bağlama kurallarının tatbiki gündeme gelmektedir. Doğrudan zarar teorisi göz önünde bulundurulduğunda MÖHUK'un 34/2. maddesine göre zarar, denize petrol, yakıt vb. zararlı maddelerin döküldüğü anda veya yükün bırakılması anında ortaya çıkmaktadır ve zararın meydana geldiği ülke söz konusu fiillerin gerçekleştiği karasuları ülkesi olmaktadır. Dolayısıyla kirlenmeye yol açan bu tip fiillerin herhangi bir devletin karasularında gerçekleşmesi halinde ika yeri ve zarar yeri ülkesi genel olarak özdeş olup belirlenebilir niteliktedir⁹⁷².

Söz konusu fiillerin açık denizde meydana gelmesi durumunda ise ika ve zarar yeri bağlama noktası uygulanabilirliğini yitirmektedir. Bu durumda meydana gelen zararların tazmini noktasında MÖHUK'un 34/3. maddesi uyarınca daha sıkı ilişkili hukukun araştırılması gerekmektedir⁹⁷³. Daha sıkı ilişkili hukukun tespitinde genel denizcilik kuralları,

⁹⁶⁹ Örneğin karasuları sınırında meydana gelen bir kirlenmenin açık denize yayılarak zararın çok büyük bir bölümünü açık denizde meydana getirmesi.

⁹⁷⁰ Milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı ve tazmin rejiminin sükreleri gibi konularında ayrıntılı bilgi için bkz. **Demir**, Tazmin Rejimi, s. 123 vd.; **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 806 vd.

⁹⁷¹ Çevre zararlarında ilişkin Roma II Tüzüğü ve İsviçre Hukukundaki düzenlemeler için bkz. **Öztekin Gelgel**, s. 162 vd.; **Partalci**, Çevre, s. 182 vd.

⁹⁷² Çevre kirliliğinden doğan uyuşmazlıklarda ika yeri bağlama noktasının birçok devlet tarafından uygulandığı ifade edilmektedir: **Çörtoğlu Koca**, Sorumluluk, s. 28; **Partalci**, Çevre, s. 180.

⁹⁷³ Herhangi bir devlet karasularında meydana gelmiş olmamakla birlikte kirliliğin yayılarak belli devletin/devletlerin karasularına ve/veya limanlarına ilerlemesi durumunda -ika yeriyle zarar yeri farklılaşmakla birlikte- yine zarar yeri tespit edilebilir niteliktedir. Denizlerdeki kirliliğin benzer bir biçimde hızla hareket eden bir yapıya sahip olduğuna ilişkin bkz. **Ağsakal**, s. 232. Ancak her durumda zarar yeri ülkesi hukukundan daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunup bulunmadığının MÖHUK'un 34. maddesi uyarınca araştırılması gerekmektedir.

bayrak ülkesi hukuku, sicil yeri hukuku ve *lex fori* bağlama noktalarının uygulanmasına yönelik görüşler mevcuttur⁹⁷⁴.

Çevre kirliliğine ilişkin uyuşmazlıklarda zarar görenin korunmasının ve zararın meydana geldiği devletin kamu güvenliğinin ve kamu menfaatinin de önemli bir yere sahip olduğu vurgulanmaktadır⁹⁷⁵. Zira alınan tedbirler ve yapılan masraflar pek çok zaman zararın devletlerin karasularına/kıyılarına yayılmasını önleyici ve kirliliği ortadan kaldıracı kamu sağlığı ve kamu güvenliği temelli müdahaleler olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca söz konusu masrafların tazmini, masrafların yapıldığı ülkeyle de yakın bir ilişki içerisinde. Bu noktadan hareket edilecek olursa, kanımızca zarar görenin menfaati esas alınarak zarar görenin mutad meskeninin ya da işyerinin bulunduğu ülke hukukunun uygulanması yerindedir. Kirliliğin büyümesini önleyici ve/veya kirliliği ortadan kaldıracı tedbirlere başvuran kurum kamu kurumu olabileceği gibi özel bir şirket de olabilir⁹⁷⁶. Tedbirler çok uluslu özel bir şirket tarafından yerine getirilmişse şirketin tedbirleri alan şubesinin bağlı bulunduğu devlet hukuku da tazmin rejiminde söz sahibi olabilir⁹⁷⁷.

Önleyici/giderici tedbirler dışındaki kamusal temelli diğer zararların - örneğin bozulan çevrenin yeniden oluşturulması için yapılan masraflar- tazmininde de önceki paragraflardaki açıklamalarımıza benzer bir yol izlenebilir. Kamusal zararlar dışında özel mallarda meydana gelen zararlara ilişkin olarak ise -ika/ zarar yeri tespit edilemediği takdirde- geminin bayrağı, kirlenmenin yayıldığı alanlar, gemi malikinin ve zarar görenin vatandaşlığı, gemi maliki ile zarar gören arasında haksız fiilden önceki bir hukukî ilişkinin varlığı⁹⁷⁸, yerleşim yeri/işyeri ve mutad meskenleri gibi kriterlerin göz önünde bulundurularak daha sıkı ilişkili hukuka bağlanması gerekmektedir. Ancak bu bağlama noktalarından hiçbirinin uyuşmazlıkla yakın bağlantıyı tesis edememesi halinde bayrak ülkesi hukuku son çare olarak en sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanabilir⁹⁷⁹.

Hâkimin daha sıkı ilişkili hukuku belirlerken yararlanabileceği kriterler için bkz. **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 801 vd.

⁹⁷⁴ **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 796 vd.

⁹⁷⁵ **Çörtoğlu Koca**, Sorumluluk, s. 29; **Partalci**, Çevre, s. 258. Çevrenin korunmasına yönelik doğrudan uygulanan kural niteliğindeki düzenlemeler için bkz. **Partalci**, Çevre, s. 258-259.

⁹⁷⁶ **Tsimplis**, s. 188. Bu duruma karşın kamu otoritelerinin çevre kirliliğinden kaynaklanan zararlarının tazmini için birçok milletlerarası sözleşme bulunduğu belirtilmektedir. Örnekler için bkz. **Tsimplis**, s. 188 vd. Hatta kamu otoritelerine çevre kirliliğinden kaynaklı gemileri haczetme yetkisini bahşeden düzenlemelerin de olduğu ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Tsimplis**, s. 191 vd.

⁹⁷⁷ Örnek olarak bkz. temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar vb.

⁹⁷⁸ **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 803.

⁹⁷⁹ Daha sıkı ilişkili hukuk olarak bayrak ülkesi hukukunun uygulanabileceği görüşünde bkz. Von Bar, Christian, "Environmental Damage in Private International Law", **Collected Courses of the Hague Academy of International Law**, C. 268, 1999, s. 322; **Doğan**, Devletler, s. 443; **Çörtoğlu Koca**, Deniz, s. 802-803.

(ii) Çatma Sonucu Meydana Gelen Zararların Tazmininde Uygulanacak Hukuk

Çatma nedeniyle oluşan zararın tazmini taleplerinde doğrudan zarar teorisi kapsamında ika ve zarar yeri kuralı olarak çatmanın vuku bulduğu yer olarak kabul edilebilir. Çatmanın karasularında meydana gelmesi durumunda ika ve zarar yeri ülkesi tespit edilebilir niteliktedir⁹⁸⁰. Ancak pek çok durumda zarar yeri, uyuşmazlık taraflarıyla bağlantısı güçlü olmayan bir bağlama noktası olarak karşımıza çıkabilir. Örneğin Rus ve İngiliz gemisinin Türkiye'nin Akdeniz'deki karasularında çatmaya karışması sonucunda gemilerde meydana gelen zararlarla gemi adamlarının ölümü/yaralanmasına ilişkin zararların tazmininin talep edilmesi halinde zarar yeri ülkesi hukuku olarak Türk Hukukunun uyuşmazlıkla bağlantısı bir hayli zayıflamaktadır. Bu durumda diğer bir bağlama noktası olarak daha sıkı ilişkili hukuka gidilmesi kanunlar ihtilafının amaçsal değerleri bakımından somut olaya bağlı olarak daha yerinde olabilir.

Daha sıkı ilişkili hukukun belirlenmesinde özellikle gemilerin bayrağı, haksız fiilin meydana geldiği yer, zararın meydana geldiği yer, zarar gören gerçek bir kişi ise kişinin vatandaşlığı, mutad meskeni, gemi malikinin vatandaşlığı ve işyeri gibi unsurlar göz önünde bulundurulabilir. Hatta geminin belirli ülkeler arasında düzenli seferler yapması (kısaca seyrüsefer düzeni) ya da sefer sonucunda yanaştığı liman ülkesi de yakın bağlantının tesisinde ölçüt olabilir. Örneğin sürekli bir biçimde Türkiye-İtalya arasında sefer yapan ve İtalya'da bir limana bağlanan İspanyol bir yolcu gemisine karşı çatmadan kaynaklı tazminat talebinde zarar gören yolcu, İtalyan Hukukunun bu tip bir olayda uygulanabileceğini öngörebilir. Seyrüsefer düzeninin yanı sıra kalkış ya da varma yeri ülkesi de sıkı ilişkinin tespitinde bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çatma neticesinde gemide/gemilerde oluşan zararların tazmini noktasında gemilerin bayrak ülkesi sıkı ilişkinin tespitinde bakılması gereken ilk ölçüt olarak kabul edilmelidir. Keza bayrak ülkesi hukuku, çatmadan kaynaklanan birden fazla davacının talebini tek bir hukuk sistemine bağlayarak çözüm getirmesi bakımından da isabetlidir.

Her iki geminin de aynı bayrağı taşıması halinde daha sıkı ilişkili hukuk müşterek bayrak ülkesi hukuku olarak kabul edilmektedir. Keza doktrinde birçok yazar açık denizde meydana gelen çatmalarda her iki geminin aynı bayrağı taşıması durumunda bayrak ülkesi

⁹⁸⁰ Nitekim doktrinde de içsular ve karasularında meydana gelen çatmalarda ika yeri olan kıyı devleti hukukunun uygulanması fikri benimsenmiş durumdadır: **Okay**, Çatma, s. 491; **Topsoy**, Çatma, s. 458. İka yeri hukukunu kabul eden devletler hakkında bkz. **Göger**, Çatma, s. 638; Eski dönemde ilk olarak ika yeri hukukunun uygulanması, ika yeriyle zarar yerinin farklı ülkelerde olması durumunda ise zarar yeri ülkesi bağlama noktasının tercih edilmesi yönündeki görüş için bkz. **Okay**, Çatma, s. 488.

hukukunun uygulanmasının yerinde olacağını belirtmektedir⁹⁸¹. Kanımızca doktrindeki bu görüş yerindedir. Hatta somut uyuşmazlıkta bayrak ülkesi hukuku, her iki geminin aynı bayrağı taşıdığı ve ika/zarar yerinin karasuları olduğu uyuşmazlıklarda dahi somut olayın özelliklerine göre daha sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanabilir niteliktedir. Ancak bazı durumlarda gemi bayrağının oldukça sembolik kaldığı da göz ardı edilmemelidir. Örneğin tüm unsurlarıyla Amerika’da faaliyet gösteren bir şirket gemisi alelade bir ülkenin bayrağını taşıyor olabilir. Bu tip bir durumda şirketin kuruluş yeri ya da idare merkezi gibi unsurlar bayrak ülkesine nazaran uyuşmazlıkla çok daha yakın bağlantı içerisindedir ve bayrak ülkesi yerine ika yeri veya zarar yeri bağlama noktasından birinin tatbiki gündeme gelebilir.

Çatmaya karışan her bir geminin farklı devlet bayrağı taşıması halinde ise gemi maliklerinin işyerleri, vatandaşlıkları, mutad meskenleri gibi kriterler daha sıkı ilişkinin tespitinde belirleyici niteliktedir. Bunun dışında daha sıkı ilişkili hukukun tespitinde yukarıda belirtilen ilk iki bağlama noktasına ilişkin (i) kusurlu geminin bayrak ülkesi ya da (ii) kusursuz geminin bayrak ülkesi arasındaki tercihe yönelik sunulan gerekçeler taraflar arasındaki ortak menfaat dengesinden ziyade meseleyi tek boyutlu bir biçimde ele almaktadır. Zira ilkinde zarar verenin sorumluluk rejiminin zarar veren geminin bayrak ülkesi hukukunca, diğerinde ise tazmin rejiminin zarar gören geminin bayrak ülkesi hukukunca görülmesi gerekliliğinden hareket edilmektedir. Ancak sorumluluk ve tazmin rejimi hukuku, haksız fiil talepleri bütününe iki ayrılmaz parçasıdır. Dolayısıyla bağlama noktasının tespitinde sorumluluk ve tazmin rejimi kanımızca tek bir hukuk sistemi çatısı altında toplanmalıdır⁹⁸².

Genel denizcilik kurallarının uygulanması fikri kanunlar ihtilafı sistemini dışladığı yönüyle eleştirilmektedir. Hâlbuki söz konusu kuralların *for* devletince yorumlanarak uygulanması; deniz hukuku kaideleri oldukça eskiye dayanan, oturmuş ve gelişmiş bir deniz hukuku anlayışına sahip olan devletler bakımından kanımızca pratik ve adildir. Ancak Türkiye gibi denizcilik geleneklerini ve uygulamalarını henüz tam olarak oturtamamış ve bu değerlerin hali hazırda gelişmekte olduğu bir ülkede söz konusu kuralların neler olduğu, ne şekilde yorumlanacağı ve uygulanacağı konusunda büyük belirsizlikler mevcuttur. Kaldı ki, ilgili kuralların uygulandığı devletlerde dahi işbu kuralların kurgusal temellere dayandığı eleştirisi mevcuttur. Dolayısıyla Türk Hukuku bakımından söz konusu bağlama noktasının

⁹⁸¹ Okay, Çatma, s. 503; Tekinalp, Bağlama, s. 365; Süzel, Uygulanacak Hukuk, s. 194; Topsoy, Çatma, s. 462. Ayrıca bkz. Göğer, Çatma, s. 654.

⁹⁸² Zarar verenin sorumluluğuna kendi gemisinin bayrak ülkesi hukukunun, zarar görenin zararının tazminine kendi gemisinin bayrak ülkesi hukukunun ayrı ayrı uygulanabileceği akla gelse de iki hukuk sistemi arasındaki farklılıklar sebebiyle meydana gelecek tutarsızlıklar, mahkemeler için içinden çıkılması zor, hukukî açıdan sakıncalı ve hatta uygulanması mümkün olmayan kararlar doğurabilme ihtimaline sahiptir. Benzer yönde bkz. Tekinalp, Bağlama, s. 365.

uygulanabileceğini öne sürmek, kanımızca şu an için gerçekçi bir hukukî temele dayanmayacağı gibi yakın gelecekte de pek mümkün görünmemektedir.

Son olarak *lex fori* bağlama noktası ise milletlerarası özel hukuk hakkaniyeti temelinde en sıkı ilişkili hukuka bağlanma amacından ziyade hâkimin kendi hukukunu en iyi bildiği düşüncesine dayanmaktadır. Elbette devletlerin *lex fori*'yi uygulama konusunda bir eğilimi mevcut olabilir. Ancak çatmaya dayalı deniz hukuku uyuşmazlıklarında *lex fori* bağlama noktası hali hazırda, uyuşmazlıkla bağlantısının hiç olmadığı/az olduğu ve milletlerarası özel hukuk ilkeleriyle bağdaşmadığı gerekçesiyle eleştirilmektedir⁹⁸³. Dolayısıyla daha sıkı ilişkili hukukun tespitinde *lex fori* bağlama noktasının ilk kriter olarak uygulanması kanımızca hatalıdır. *Lex fori*, daha sıkı ilişkili hukukun tespiti aşamasında hiçbir ülke hukukuna bağlanılamadığı ya da birinin diğerine tercih edilemediği hallerde son çare olarak uygulanmalıdır.

Açık denizde farklı bayrak taşıyan gemiler arasındaki çatmalarda uygulanacak hukuk meselesine yönelik Türk doktrininde ilk görüş davalının sınırlı bir seçim hakkına sahip olduğunu; davalının kendi millî hukuku ile davacının gemisinin bayrak ülkesi hukuku arasında seçim yapabileceğini öne sürmektedir⁹⁸⁴. İkinci görüş tek tarafın kusuruna dayanan çatmalarda kusurlu geminin bayrak ülkesi hukukunun ika yeri şeklinde uygulanabileceğini belirtmektedir⁹⁸⁵. Üçüncü görüş zarar gören geminin veya kusurlu geminin bayrak ülkesi hukukunun; ortak kusurlu çatmalarda ise *lex fori*'nin uygulanmasını önermektedir⁹⁸⁶. Dördüncü görüş ise çatmanın kusurlu olup olmadığının tespitinde çatmaya karışan gemilerin bayrak ülkesi hukuklarının birlikte uygulanması, iki hukukun birbiriyle çelişmesi veya hüküm bulunmaması hallerinde genel deniz hukuku kurallarının uygulanması gerektiğini öne sürmektedir. Çatmanın tek tarafın kusurundan kaynaklandığı tespit edilirse uyuşmazlığın - zarar görenin zararının en kısa sürede giderilmesi amacına binaen- zarar gören davacının hukukunun uygulanacağı ifade edilmektedir⁹⁸⁷. Ortak kusurlu çatmalarda ise taraflara hukuk seçimi için imkân tanınması, tarafların hukuk seçiminde anlaşılamamaları halinde hâkimin uyuşmazlığı milletlerarası örf ve âdet kuralları ile hakkaniyet ilkesi uyarınca çözüme bağlamasının yerinde olacağı belirtilmektedir⁹⁸⁸.

⁹⁸³ Benzer yönde eleştiriler için bkz. **Göğer**, Çatma, s. 654. *Lex fori* bağlama noktası hukuk seçimini davacının iradesine bırakması sebebiyle de eleştirilmektedir: **Okay**, Çatma, s. 503.

⁹⁸⁴ **Okay**, Çatma, s. 509. Benzer bir seçim hakkı için bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 365.

⁹⁸⁵ **Tekinalp**, Bağlama, s. 365.

⁹⁸⁶ **Süzel**, Uygulanacak Hukuk, s. 195.

⁹⁸⁷ **Nomer**, Devletler, s. 367.

⁹⁸⁸ **Topsoy**, Çatma, s. 463. Çatma türleri ve kusurun belirlenmesine yönelik bkz. Akten, Necmettin, "Denizde Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 82, S. 3, 2008, s. 1293 vd.; **Tekil**, Deniz, s. 419 vd.; **Algantürk Light**, Çatma, s. 57 vd.

İkinci ve üçüncü görüş, kusura bağlı olarak farklı bağlama noktaları önermekte; buna karşın çatmada kusurun belirlenmesi konusunda hangi hukukun uygulanacağı sorusuna çözüm getirmemektedir⁹⁸⁹. Bu ortak eleştiri dışında ilk görüş kusurlu çatmalar bakımından eleştiriye açıktır. Keza uygulanacak hukuku seçme imkânının hali hazırda zarar veren davalıya verilmesi, haksız fiile ilişkin davalarda zarar görenin menfaatini ön planda tutan zararın tazmini amacıyla bağdaşmamaktadır. İkinci görüş de benzer bir biçimde kusurlu geminin verdiği zarara yine kusurlu geminin bayrak ülkesini uygulamakta ve bu suretle zarar görenin menfaatini göz ardı etmektedir. Dördüncü görüşün öne sürdüğü kusurun belirlenmesinde her iki bayrak ülkesi hukukunun birlikte uygulanması fikri özellikle her iki bayrak ülkesinden biri lehine tercih yapılamaması bakımından amaca uygundur. Ancak sonrasında önerilen genel deniz hukuku kurallarının Türk hâkimi tarafından uygulanmasında yaratacağı güçlükler düşünüldüğünde eleştiriye açıktır. Ayrıca ortak kusurlu çatmalarda hakkaniyet ilkesi temelinde milletlerarası örf ve âdet kurallarının uygulanması önerisi de daha sıkı ilişkili hukukun tespitini öngören MÖHUK'un 34/3. maddesine aykırılık teşkil etmektedir. Zira kanunlar ihtilafı tekniği bakımından daha sıkı ilişkili hukuktan kasıt anasyonel nitelikli kurallardan ziyade uyumsuzlukla daha sıkı ilişkili bir devlet hukuku sistemine bağlanmaktadır.

Açık denizde farklı devlet bayraklarına mensup gemiler arasında meydana gelen çatma neticesinde ika ve zarar yeri ülke sınırları dâhilinde olmadığından MÖHUK'un 34/3. maddesi uyarınca daha sıkı ilişkili hukuk tespit edilmelidir. Bu doğrultuda kanımızca çatmada kusurun tespitine yönelik olarak her iki bayrak ülkesi hukuku birlikte uygulanmalı; bu hukuk sistemlerinden zarar görenin lehine olan hukuk sistemi tercih edilmelidir. Bu doğrultuda her iki hukuk sisteminden herhangi biri çatmanın tek tarafın kusurundan kaynaklandığını öngörüyorsa uyumsuzluk bu hukuka tabi olmalıdır. Her iki hukuk sisteminin de çatmanın ortak kusurdan kaynaklandığını öngördüğü ya da kusuru belirleyemediği durumlarda ise uyumsuzluk son çare olarak *lex fori* uyarınca çözüme kavuşturulmalıdır⁹⁹⁰.

Donatanların birbirlerine karşı talepleri dışında çatma sonucunda gemi adamlarının, taşıtanların ya da yolcuların çatmadan dolayı donatana karşı açtığı davaların da incelenmesi gerekmektedir. Taleplerin yöneltildiği kişi; gemi adamlarının çalıştığı/yolcunun ve bagajının taşındığı/taşıtanın yükünün taşındığı geminin donatanı olabileceği gibi⁹⁹¹ çatmaya karışan

⁹⁸⁹ Benzer bir eleştiri için bkz. **Topsoy**, Çatma, s. 462.

⁹⁹⁰ Benzer bir biçimde her iki tarafın kusurlu olduğu çatmalarda *lex fori*'nin uygulanabileceğine ilişkin bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 365, dpn. 54'teki Alman yazarlar. Bu durumda her iki bayrak ülkesi hukukunun birlikte uygulanabileceğine yönelik bkz. **Nomer**, Devletler, s. 367.

⁹⁹¹ Ancak bu durumda taraflar arasındaki sözleşmesel bir ilişki de bulunmaktadır ve davacının talebini sözleşmeye dayandırma ihtimali de bir hayli kuvvetlidir.

diğer geminin donatanı da olabilir. Bu tip bir durumda her iki ihtimal için geçerli olmak üzere MÖHUK'un 34/3. maddesi temelinde bayrak ülkesi hukuku uyumsuzlıkla daha sıkı ilişkinin tespitinde çok önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira bu ihtimallerde çok sayıda kişinin talebinin tek bir hukuk düzenince karara bağlanması hukukî öngörülebilirliğin sağlanmasının yanı sıra hukukî bütünlük açısından da önemlidir. Aynı olaydan kaynaklanan birden fazla talebin aynı davada birleştirilmesi durumunda sorumluluk ve tazmin rejiminde birliğin sağlanması bakımından bayrak ülkesi hukukunun uygulamaya en elverişli hukuk sistemi olduğu söylenebilir. Aksi takdirde her bir davacı bakımından farklı ülke hukuklarının uygulanması durumunda, mahkemenin iş yükünü oldukça ağırlaştacağı gibi bu suretle hakkın yerine getirilmesini de sürüncemede kalabilir. Dolayısıyla bu tür uyumsuzlukların çözümünde bayrak ülkesi hukukunun daha sıkı ilişkili hukuk olarak tatbiki kanımızca yerindedir. Zira uyumsuzluğun farklı devlet mahkemeleri önünde sonuca bağlandığı hallerde dahi bayrak ülkesi hukuku, kararların diğer ülkelerde tenfizi bakımından milletlerarası karar ahengine hizmet eder niteliktedir.

(iii) Gemi Adamlarının, Taşıtanların veya Yolcuların Gemi Malikine Karşı Haksız Fiilden Kaynaklanan Diğer Talepleri

Önceki başlıklarda genel olarak bahsettiğimiz hususlar gemi adamlarının, taşıtanların veya yolcuların gemi malikine yönelttiği haksız fiile dayalı tazminat talepleri bakımından da geçerlidir. Ancak belirtmek gerekir ki bu tip durumlarda sözleşme ve haksız fiil sorumluluğu arasında hakların yarışması söz konusuysa MÖHUK'un 34. maddesinin uygulanabilmesi için davacının talebini haksız fiile dayandırması ihtimalinin gerçekleşmesi gerekmektedir⁹⁹². İka yerinin ve zarar yerinin açık denizde olması durumunda daha sıkı ilişkili hukukun tespitinde bir önceki başlığın ikinci paragrafında bahsedilen (geminin bayrağı, haksız fiilin meydana geldiği yer, zararın meydana geldiği yer, zarar gören gerçek bir kişi ise kişinin vatandaşlığı, mutad meskeni, gemi malikinin vatandaşlığı ve işyeri, geminin seyrüsefer düzeni, varma yeri ülkesi, liman ülkesi vb.) unsurlar göz önünde bulundurulabilir. Bayrak ülkesi hukuku, taraflar açısından öngörülebilir olmasının yanı sıra kusur ve tazmin rejimi bakımından tekliği/birliği sağlaması nedeniyle diğer bağlantı noktalarına nazaran bir adım öndedir. Bayrak ülkesi dışında bir hukuk, ancak birden fazla unsurun aynı ülke hukukunu işaret etmesi halinde uygulanabilir niteliktedir. Buna karşın davalı gemi malikinin elverişli bayrak hükümlerinden yararlanmak kastıyla hareket ettiği, esasında geminin bayrağı ile malik arasında hiçbir organik

⁹⁹² Kanunlar ihtilafı hukuku temelinde hakların yarışması hakkında bkz. **Tekinalp**, Bağlama, s. 296 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 388; **Doğan**, MÖHUK, s. 441 vd.; **Can**, s. 597-598. Fer'i bağlanma teorisi kapsamında hakların yarışması sorunu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Saatcioğlu**, s. 232 vd.

bağın bulunmadığı anlaşıyorsa bayrak ülkesi hukuku bağlama noktasından vazgeçilerek somut olaydaki diğer unsurlara başvurulabilir.

c. Ayni Hak Uyuşmazlıkları

Deniz taşıma araçları üzerindeki zilyetlik ve ayni haklar MÖHUK'un 22. maddesinde özel olarak düzenleme altına alınmıştır. Dolayısıyla gemi üzerindeki zilyetliğin yanı sıra mülkiyet, intifa hakkı, gemi ipoteği, tescil ilişkileri gibi ayni haklara ilişkin uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk MÖHUK'un 22. maddesine göre belirlenmektedir⁹⁹³. Ayrıca milletlerarası sözleşme hükümlerinin MÖHUK'un 22. maddesi karşısında uygulama önceliği de her zaman göz önünde bulundurulmalıdır⁹⁹⁴. Ancak ayni hak iddiasının gemi dışındaki yüke ilişkin olması durumunda ise MÖHUK'un 21. maddesi uygulama alanı bulmaktadır. Bu noktada mahkemenin, ayni hakkın dayandığı eşyanın gemi olup olmamasına yönelik bir ayrıma gitmesi uygulanacak hukukun belirlenmesi bakımından son derece önemlidir. Son olarak gemi üzerindeki şahsi haklara ilişkin uyuşmazlıklarla konişmentoya uygulanacak hukuk da madde kapsamı dışındadır⁹⁹⁵.

Gemi üzerinde rehin tesisinin 22. madde kapsamında olup olmadığı tartışmalıdır. Bir görüş, gemi üzerinde kurulacak rehinlere ilişkin geminin bulunduğu yer hukukunun söz sahibi olacağını öne sürmekteyken⁹⁹⁶ bir diğer görüş ise bir önceki anlayışın henüz taraf olunmamakla birlikte TTK'da esas alınan 1993 MS hükümlerine aykırı olduğu⁹⁹⁷ ve gemi üzerinde tescile bağlı olmaksızın kurulan rehinlerin de 22. madde kapsamında yer aldığını öne sürmektedir⁹⁹⁸.

Kanımızca uygun bulma kanununun yürürlüğe girmesine karşın her ne kadar henüz taraf olunmasa da 1993 MS hükümleri TTK'da da esas alındığından (ve ileriki bir tarihte taraf olunması muhtemel olduğundan) yapılacak değerlendirmenin, 1993 MS hükümlerine paralel bir biçimde yapılması gerekmektedir. Kapsam bakımından 1993 MS, 1/1. maddesi uyarınca gemiler üzerindeki rehinler, ipotekler ve benzer yükümlülüklerle birlikte gemi alacakları

⁹⁹³ Tersane sahibinin kanunî ipotek hakkı da madde kapsamında değerlendirilmektedir: **Atamer**, Deniz T. 1, s. 518. Doktrinde madde hükmü geniş yorumlanmakta; denizaltı ve deniz üstünden giden deniz altılar ve deniz uçaklarıyla yüzen havuzlar, sonfaj platformları, şatlar vb. araçlar da madde kapsamında ele alınmaktadır: **Atamer**, Deniz T. 1, s. 517; **Acun Mekengeç**, Merve, **Ayni Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016, (**Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk), s. 170.

⁹⁹⁴ Ayni haklar bakımından Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 168, dpn. 533.

⁹⁹⁵ **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, 168; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 518. Konişmentoya uygulanacak hukuk konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Özgenç**, Navlun, s. 235 vd.

⁹⁹⁶ **Nomer**, Devletler, s. 314; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 173; **Özel vdi**, s. 379.

⁹⁹⁷ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 518, dpn. 516. 1993 MS'ye temel teşkil eden ve Türkiye'nin de taraf olduğu 1926 Rehin Sözleşmesi'ne ilişkin bkz. **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 175 vd.

⁹⁹⁸ **Can**, s. 494.

hakkında uygulanmaktadır. Söz konusu bütüncül yaklaşımın yanı sıra Sözleşme, aynı fıkranın a bendinde rehinlerin, ipoteklerin ve benzer yükümlülüklerin ‘geminin sicile kayıtlı olduğu devletin hukukuna uygun olarak kurulmuş ve tescil edilmiş olmasını’ kapsamına aldığı hakların diğer taraf devletlerce de tanınması bakımından bir şart olarak öngörmektedir.

Görülmektedir ki Sözleşme, rehin hakkının yanı sıra rehin hakkına benzer yükümlülükleri de uygulama alanı içerisinde değerlendirmekle birlikte söz konusu hakları,, tanıma şartı bakımından 22. maddeye paralel bir biçimde (MÖHUK md. 22/2: *menşe ülke, deniz taşıma araçlarında aynı hakların tescil edildiği sicil yeri, bu sicil yeri yoksa bağlama limanı*) sicile kayıtlı olduğu devletin hukukuna tabi tutmaktadır⁹⁹⁹. Dolayısıyla aynı hakların yanı sıra gemi üzerinde kurulacak rehinlerin de, hem Sözleşmedeki bütünlüğün sağlanması hem de Sözleşme ile MÖHUK arasındaki paralelliğin tesis edilmesi¹⁰⁰⁰ amacıyla tescil edilebilirliğine bakılmaksızın 22. madde kapsamında değerlendirilmesinin uygun olduğu kanısındayız. Bunun dışında 1993 MS’nin 2. maddesiyle TTK’nın 1350/1. maddesi ve doktrinde de kabul edilen görüşler uyarınca gemi üzerindeki aynı hakka etki eden cebri icra işlemleri (ihtiyaten ve/veya icraen haciz, geminin cebri icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali) cebri icra işleminin uygulandığı devletin hukukuna tabidir ve 22. maddenin kapsamı dışındadır¹⁰⁰¹.

MÖHUK’un 22. maddesinin diğer bir istisnasını ise kanunî rehin hakkı niteliğinde olan gemi alacakları oluşturmaktadır. Gemi alacağının doğumuna uygulanacak hukuk konusunda TTK’nın 1320/3. maddesinde özel bir düzenleme bulunmaktadır. Madde uyarınca Türk mahkemelerinde dava edilen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediği Türk Hukukuna göre belirlenmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde TTK maddesi, MÖHUK dışında yer alan özel ve tek taraflı bir kanunlar ihtilafı kuralı niteliğindedir¹⁰⁰². Dolayısıyla gemi alacağına MÖHUK’un 22. maddesi uyarınca belirlenecek hukuk değil, özel hüküm niteliğindeki TTK’nın 1320/3. maddesi uyarınca Türk Hukukunu tatbik etmek gerekmektedir¹⁰⁰³. Bununla birlikte gemi alacağının sırasına uygulanacak hukukun ise usul hukuku kaynaklı olduğundan *lex fori*’ye tabi olduğu ifade edilmektedir¹⁰⁰⁴.

⁹⁹⁹ Bağlama Limanı Kütüğü’ne yapılan kayıtların sicil yeri olarak değerlendirilemeyeceği, buraya kayıtlı gemiler açısından bağlama limanı bağlama noktasının uygulanacağına ilişkin bkz. **Atamer**, Bağlama, s. 346.

¹⁰⁰⁰ Aynı yönde bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 519. Eski dönemde bağlama kuralı yokluğuna karşın gemi üzerindeki mülkiyete ve gemi ipotegine ilişkin uyuşmazlıklarda sicil yeri hukukunun uygulanacağına yönelik bkz. **Göğer**, Deniz Ticareti, s. 34 ve s. 54.

¹⁰⁰¹ Cebri icra işlemlerinin 22. madde karşısındaki durumu bakımından doktrinde herhangi bir tartışma bulunmamaktadır: **Göğer**, Deniz Ticareti, s. 67; **Nomer**, Devletler, s. 314; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 518; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 173.

¹⁰⁰² **Nomer**, Devletler, s. 315; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 299-300; **Özel vdi.**, s. 378; **Can**, s. 494.

¹⁰⁰³ Doktrinde TTK’nın 1320/3. maddesinde yer alan Türk Hukuku bağlama noktası *lex fori* olarak değil, MÖHUK’un 21. maddesine göre *lex rei sitae*’nin bir uzantısı olarak yorumlanmaktadır: Tekinalp, Gülören, Türk

Söz konusu hükmün kanunlaşma sürecinde gemi alacaklarının da gemi üzerindeki diğer aynı haklar gibi menşe ülke hukukuna tabi olması uygun bulunmuş; ancak 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3/1. maddesinin e bendinde gemi alacağını, ihtiyati haciz istenen devletin hukukuna (*lex fori*) tabi tutan hükümle çelişmesi karşısında menşe ülke hukuku bağlama noktasından vazgeçilerek TTK'nın 1320/3. maddesindeki tek taraflı kanunlar ihtilafı kuralı kabul edilmiştir¹⁰⁰⁵.

i. Vasıflandırma

Hangi araçların deniz aracı sayılacağı bir vasıflandırma meselesidir. Deniz araçlarından ilki ve en önemlisi gemilerdir. Dolayısıyla burada genel kural *lex fori* vasıflandırma esas alındığında TTK'nın 931. maddesi uyarınca gemi niteliğini haiz tüm araçların MÖHUK bakımından deniz aracı sayılacağı söylenebilir¹⁰⁰⁶. Genel kural bu yönde olsa da doktrinde hangi araçların deniz aracı sayılacağının aynı hakların tescil edildiği sicil yeri hukukuna, sicile kayıtlı olmayan gemilerde ise bağlama limanı ülkesi hukukuna göre belirleneceği öne sürülmektedir¹⁰⁰⁷. Açıkça belirtilmese de MÖHUK'un 22/2. maddesindeki menşe ülke tanımı göz önünde bulundurulduğunda söz konusu görüşün temelinde *lex causae* vasıflandırmanın yer aldığı görülmektedir.

Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Cezaevi Matbaası, İstanbul, 1967, (**Tekinalp**, Gemi Alacağı), s. 25 vd.; **Nomer**, Devletler, s. 315. Ancak TTK hükmü doktrinde de belirtildiği gibi malın bulunduğu yere göre değil, davanın açıldığı mahkemenin hukuku bakımından *lex fori* lehine bir kriter getirmektedir. Aynı yönde bkz. **Hill**, s. 119-120; **Özel vdi.**, s. 378; Özgenç, Zeynep, "Gemi Alacaklısı Hakkına Uygulanacak Hukuk Sorunu", **İpek Yolu Canlanıyor: Türk-Çin Hukuku Zirvesi**, 2013, (**Özgenç**, Gemi Alacağı), s. 245; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 526, dpn. 551; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 174. Gemi alacağının doğumuna uygulanacak hukuk hakkında diğer yaklaşımlar için bkz. **Özgenç**, Gemi Alacağı, s. 235 vd.

¹⁰⁰⁴ **Göğər**, Deniz Ticareti, s. 67; **Özgenç**, Gemi Alacağı, s. 248. Gemi alacaklarının sırasına öncelikle *lex rei sitae*'nin, bazı hallerde *lex fori*'nin uygulanabileceğine ilişkin bkz. **Tekinalp**, Gemi Alacağı, s. 77 vd. Benzer şekilde gemi üzerindeki rehinlerin sırasına uygulanacak hukuk da *lex fori* olarak karşımıza çıkmaktadır: **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 176. Buna karşın ipotek hakkı sahibi alacaklılarla gemi alacağı sahipleri arasındaki sıra bakımından sicil yeri hukukunun uygulanabileceği görüşü için bkz. **Atamer**, MÖHUK, s. 101-102. Gemi alacağına uygulanacak hukuka yönelik başta Amerikan, İngiliz ve Kanada mahkemeleri başta olmak üzere çeşitli devlet mahkemelerinin kararlarına yönelik değerlendirmeler için bkz. **Tetley**, Gemi Alacağı, s. 16 vd.

¹⁰⁰⁵ Kanunlaşma sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 523 vd. Gemi alacaklarına uygulanacak hukuk konusundaki *lex rei sitae* görüşü için bkz. **Tekinalp**, Gemi Alacağı, s. 25 vd.; **Tekinalp**, Bağlama, s. 265; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 61 vd. *Lex fori* görüşü ve avantajları için bkz. **Özgenç**, Gemi Alacağı, s. 245 vd. *lex causae* görüşü için bkz. **Atamer**, Yargılama Usulü, s. 229. Atamer, daha sonra görüşünü değiştirerek *lex causae* bağlama noktası yerine menşe ülke bağlama noktasının daha isabetli olduğunu ifade etmiş; ancak yukarıda da belirttiğimiz 1999 Haciz Sözleşmesi ile uyum sebebiyle söz konusu bağlama noktasının TTK'ya yansıtılmadığını belirtmiştir: **Atamer**, Deniz T. 1, s. 525 vd.

¹⁰⁰⁶ Daha önce incelediğimiz TTK'nın gemi tanımındaki unsurlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Giriş Bölümü, başlık IV-1-B-a vd. Bunun dışında deniz araçlarının yalnızca gemilerle sınırlı olmadığı, deniz altından giden denizaltılarla su üzerinde uçan deniz uçaklarının da madde kapsamında olduğu; buna karşın deniz aracının insan ya da eşya taşımasının farklılık yaratmadığı ifade edilmektedir: **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 170.

¹⁰⁰⁷ **Tekinalp**, Bağlama, s. 266; **Özel vdi.**, s. 377; **Can**, s. 493; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 170; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 517.

Aynı hak uyuşmazlıklarında aynı hakların kayıtlı olduğu sicil yeriyle gemi arasında çok yakın bir ilişki mevcuttur. Bu yönüyle *lex causae* vasıflandırma, aynı hak uyuşmazlıklarında deniz aracı niteliğinin belirlenmesi bakımından amaca uygundur. Ancak pratik açıdan baktığımızda söz konusu görüşün temelinde bir ikilemin yattığını gözlemlemekteyiz. Birçok durumda deniz aracının sicile kaydının, ilgili ülke hukuku uyarınca deniz aracı niteliğinde olması şartıyla mümkün olduğu söylenebilir. Aksi durumda deniz aracı niteliğinde olmayan bir eşyanın zaten sicile kaydı da mümkün değildir. Dolayısıyla uyuşmazlık halinde Türk hâkimi, sicil yerini ve sicilin deniz araçlarına ilişkin bir sicil olduğunu tespitle birlikte esasen o eşyanın bir deniz aracı olduğunu da kendiliğinden belirlemiş olmaktadır. Dolayısıyla deniz aracı niteliğine ilişkin olarak kanımızca sicil yeri hukukuna göre bir araştırma yapılmasına gerek bulunmamaktadır. Bu noktada aracın hangi sicile kayıtlı olduğuyla sicil türünün ortaya konulması, MÖHUK'un 22. maddesindeki uyuşmazlıklarla sınırlı olmak üzere deniz aracı niteliğinin tespiti için yeterlidir.

Sicile kayıtlı olmayan deniz araçları bakımından da benzer bir yöntem izlenebilir. Bu doğrultuda bağlama limanı ülkesindeki kayıtlara bakılması yeterlidir. Aracın bağlama limanı ülkesinde sicil dışındaki bir kayıt sisteminde (Türkiye'deki bağlama kütüğü gibi) kaydının olduğu tespit edilmişse, deniz aracı niteliği kendiliğinden belirlenmiş olmaktadır.

ii. Uygulanacak Hukuk

MÖHUK'un 22/1. maddesi uyarınca deniz taşıma araçları üzerindeki aynı haklar menşe ülke hukukuna tabidir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre menşe ülke, deniz taşıma araçlarında aynı hakların tescil edildiği sicil yeri, sicil yeri bulunmadığı takdirde ise bağlama limanı ülkesi olarak kabul edilmektedir. Söz konusu bağlama kuralı gereği deniz aracı üzerindeki aynı haklara ilişkin uyuşmazlıklar MÖHUK'un 22. maddesi uyarınca aracın sicile kayıtlı olduğu yer hukukuna tabidir. Deniz aracının herhangi bir sicile kayıtlı olmaması halinde ise bağlama limanının bulunduğu ülke hukuku uyuşmazlığa uygulanacaktır.

Tanımdan yola çıkıldığında herhangi bir sicile kaydedilmemiş ve bağlama limanı bulunmayan deniz araçları üzerindeki aynı haklar bakımından MÖHUK'un 21. maddesinin uygulanacağı belirtilmekte; bunun dışında birden fazla sicile kayıtlı deniz araçları hakkında ise hangi sicil yerinin esas alınacağı noktasında genel olarak MÖHUK'un 4/1. maddesinin b ve c bentlerinin kıyasen uygulanabileceği belirtilmektedir¹⁰⁰⁸. Buna göre deniz aracının hem Türk, hem de yabancı bir sicile kayıtlı olması halinde sicil yeri Türkiye olarak kabul

¹⁰⁰⁸ Çift sicil uygulamasının tercih sebepleri ve ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 519; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 172, dpn. 559.

edilmektedir. Sicil yerlerinin hiçbiri Türkiye’de değilse deniz aracıyla daha yakın ilişkili içerisinde olan sicil yerinin esas alınması gerektiği ifade edilmektedir¹⁰⁰⁹. Söz konusu sicil yerinin ‘aynı hakların tescil edildiği asli sicil yeri’ şeklinde anlaşılması gerektiği belirtilmektedir¹⁰¹⁰.

Bağlama limanı kavramının ise TTK’nın 946. maddesi uyarınca geminin seferlerinin ticari anlamda yönetildiği yer şeklinde anlaşılması gerektiği¹⁰¹¹; bağlama limanının herhangi bir ‘limanda’ bulunabileceği gibi liman dışında bir yerde de konumlanabileceği belirtilmektedir. Dolayısıyla bağlama limanı her durumda geminin yönetiminin yapıldığı ticari işletmenin bulunduğu yer olarak kabul edilmektedir¹⁰¹².

E. Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davasında Kanunlar İhtilafı Meseleleri

Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında sorumluluğun kaynağı haksız fiildir. Bu sebeple tazminat davasında uygulanacak hukukun MÖHUK’un 34. maddesi olduğu akla gelebilir. Alacaklının haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluğu, 1999 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmalarında üzerinde en çok tartışılan konulardan biri olmuştur¹⁰¹³. Bu doğrultuda haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan sorumluluk konusunda yeknesaklık amaçlansa da, konu üzerinde uzlaşa sağlanamamış; nihayetinde 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 6/3. maddesinde konuya ilişkin bağlama kuralı tesis edilmesi yolu tercih edilmiştir¹⁰¹⁴. Anayasa’nın 90/4. ve MÖHUK’un 1/2. maddesi uyarınca 1999 Haciz Sözleşmesi’nde yer alan söz konusu hüküm, MÖHUK’un 34. maddesine nazaran öncelikle uygulanmalıdır.

Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında kimlerin tazminat talep edebileceği tartışmalıdır. Ancak bu konuda 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 6. maddesi, MÖHUK’un 1/2. maddesi uyarınca özel bir bağlama kuralı ihtiva etmektedir. Doktrinde 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 6/1. maddesinin düzenleniş biçiminden yola çıkıldığında davacının yalnızca gemisi haczedilen borçlu olabileceği belirtilmektedir. Buna karşın amaçsal yorum yapıldığı takdirde maddenin amacının tazminat davası konusunda maddî hükümler ihdas etmek olmadığı; dolayısıyla yalnızca borçlunun değil, ihtiyati hacizden etkilenen diğer üçüncü

¹⁰⁰⁹ **Atamer**, MÖHUK, s. 98; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 172.

¹⁰¹⁰ **Atamer**, MÖHUK, s. 98; **Atamer**, Deniz T. 1, s. 519.

¹⁰¹¹ **Atamer**, Deniz T. 1, s. 520; **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 166, dpn. 547.

¹⁰¹² **Acun Mekengeç**, Uygulanacak Hukuk, s. 166, dpn. 547. Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Bağlama Limanı Kütüğü’ne kayıtlı gemiler bakımından bağlama limanı tespitine yönelik bkz. **Atamer**, Deniz T. 1, s. 521.

¹⁰¹³ Hazırlık çalışmaları hakkında bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 120 vd.

¹⁰¹⁴ 1952 Haciz Sözleşmesi dönemindeki durum hakkında bkz. **Türkel**, s. 462 vd.

kişilerin de tazminat talebinde bulunabileceği kanımızca da haklı bir biçimde ifade edilmektedir¹⁰¹⁵.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/2. maddesi uyarınca ihtiyati haczin uygulandığı devlet mahkemeleri, (i) ihtiyati haczin haksız veya sebepsiz olmasından veya (ii) teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olmasından kaynaklanan zıya ve hasar da dâhil olmak ve fakat bununla sınırlı kalmamak kaydıyla, ihtiyati haczin sebep olduğu her türlü zıya ve hasar için, alacaklının sorumluluğunun kapsamını belirlemeye yetkili kılınmıştır.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/3. maddesine göre alacaklının ikinci fıkra uyarınca sorumluluğu, varsa, ihtiyati haczin uygulandığı devletin hukukuna (*lex arresti*) tabidir. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında sorumluluğun kaynağını kural olarak gemiye haksız biçimde el konması eylemi oluşturmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde *lex arresti* bağlama noktası, MÖHUK'un 34/1. maddesinde yer alan ika yeri hukukunun bir uzantısıdır¹⁰¹⁶. *Lex arresti*, pek çok durumda zararın meydana geldiği yerle de özdeştir. Geminin haksız bir biçimde seferden men edilmesi neticesine bağlı olarak limanda kaldığı süre içerisinde meydana gelen doğrudan zararlar¹⁰¹⁷; liman giderleri, yükün korunmasına veya başka gemilere yüklenerek taşıtanlara teslimine yönelik tedbirler, yakıt ve kumanya giderleri, gemi adamlarının ülkelerine dönüş giderleri gibi birçok biçimde ortaya çıkabilmektedir. Bu gibi durumlarda zarar yeri bağlama noktası da *lex arresti* ile örtüşmektedir.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/3. maddesi uyarınca Türk mahkemesi'nin önüne gelen bir uyuşmazlıkta hâkim, alacaklının sorumluluğuna *lex arresti*'yi tatbik etmelidir. Söz konusu bağlama kuralı iki taraflı bir bağlama kuralı olarak dikkat çekmektedir. Zira ihtiyati haczin Türk mahkemesi'nce uygulandığı bir durumda *lex arresti* Türk Hukuku olarak somutlaşmaktayken; yabancı devletin ihtiyati haciz kararını uygulaması sonrasında, tazminat davasının borçlu tarafından Türk mahkemelerinde ikame edilmesi durumunda ise *lex arresti*, farklı devlet hukuklarına işaret edebilmektedir¹⁰¹⁸.

İhtiyati haciz kararının Türk mahkemesi tarafından uygulanması durumunda alacaklının sorumluluğuna 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/3. maddesi uyarınca Türk Hukuku

¹⁰¹⁵ **Türkel**, s. 467-468. Aynı yönde bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 121 vd.

¹⁰¹⁶ Aynı yönde bkz. **Türkel**, s. 472 vd.

¹⁰¹⁷ Burada bahsettiğimiz doğrudan zarar teorisi MÖHUK'taki zararın meydana geldiği yerin tespit edilmesine kabul edilen ilkedir. Zararın kapsamına doğrudan zarar veya dolaylı zararların girip girmediği hususu ise esasa uygulanacak hukuka tabidir.

¹⁰¹⁸ Üçüncü bölümde ayrıntılı bir biçimde açıklanacağı üzere şimdilik denilebilir ki; TTK'nın 1361/1. maddesi alternatif yetki bir yetki kuralıdır. Dolayısıyla borçlunun ve diğer ilgililerin Türkiye'de HMK'nın diğer maddelerine dayanarak tazminat davası ikame etmesi mümkündür. Örneğin geminin yabancı mahkemeler tarafından haczedilmesi durumunda borçlu, HMK'nın 6. maddesi uyarınca davalı-alacaklının yerleşim yeri olan Türkiye'de dava açılabilir. Bu durumda ihtiyati haczi uygulayan yabancı bir devlet olsa dahi Türk mahkemesi tazminat davasını görebilmektedir.

tatbik edilmelidir. Türk Hukukunda haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında sorumluluk halinin kusursuz sorumluluk olduğu görüşü hâkimdir. Zira yabancılık unsuru barındıran tazminat uyuşmazlıklarında sorumluluk türünün belirlenmesi maddî hukuk meselesi olup *lex arresti*'ye tabidir¹⁰¹⁹. Bu yönüyle Türk Hukuku, sorumluluğun türü ve ortaya çıkış biçimleri¹⁰²⁰ konusunda söz sahibidir.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/2. maddesinin a bendinde ihtiyati haczin 'haksız' olmasının yanı sıra, 'sebepsiz' olması da ayrı bir sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasında haklı olan bir el koymanın, hangi hallerde sebepsiz olacağı hakkında somut bir örnek ortaya konmadığı ve kavramın belirsizliği öne sürülmüş ve 'sebepsiz' tabirinin madde metninden çıkarılması talep edilmiştir. Bu talep karşısında CMI gözlemcisi, borçlu gemi malikinin ekonomik durumunun, ihtiyati hacizden beklenen korumayı gereksiz kıldığı durumlarda ihtiyati haczin sebepsiz olacağını belirtmiş ve kavram metninden çıkarılmamıştır¹⁰²¹. Bu örneğin şu şekilde somutlaştırılabileceği düşüncesindeyiz: Borçlu gemi malikinin ekonomik durumu, mahkemenin geminin serbest bırakılması için isteyeceği teminatı yatırmaya, tartışmaya yer bırakmayacak bir biçimde elverişliyse ve bu durum somut olaydan anlaşılıyorsa; ihtiyati haciz haklı olsa dahi, sebepten yoksun kalmaktadır.

1999 Haciz Sözleşmesi'nde *lex arresti*'ye yapılan gönderme nedeniyle geminin Türk mahkemelerince seferden men edilmesi halinde, uygulanacak olan Türk Hukukunda 'sebepsiz ihtiyati haciz sorumluluğu' adı altında bir sorumluluk türü mevcut değildir. Bu noktada 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/3. maddesindeki "varsa" (*if any*) kavramına dikkat edilmelidir. Sözleşme hazırlanırken millî hukuklar arasındaki farklılıklara müdahale etmekten çekinildiği bilinmektedir. Dolayısıyla söz konusu kavram, *lex arresti*'de bu tip bir sorumluluk halinin öngörülmemesi durumunda uygulanmayabileceğini vurgulamak amacıyla kullanılmıştır. Dolayısıyla *lex arresti*'nin Türkiye olduğu bir uyuşmazlıkta Türk Hukuku uyarınca sebepsiz ihtiyati haciz sorumluluğu kabul edilmediğinden, hâkim tarafından ihtiyati haczin sebepsiz

¹⁰¹⁹ Özellikle İngiliz ve Amerikan Hukukunda alacaklının sorumlu tutulabilmesi kötü niyeti ve ağır ihmeline bağlı tutulmaktadır. Sorumluluğun söz konusu niteliğinin alacaklılar bakımından *forum shopping*'e sebebiyet verdiğine yönelik bkz. **Alcantara**, s. 555.

¹⁰²⁰ Türk Hukukunda alacaklının sorumluluğunun doğabilmesi için ihtiyati haciz (veya ihtiyati tedbir) kararının uygulanmasının şart olup olmadığı hakkında çeşitli görüşler mevcuttur. Doktrindeki ağırlık görüş, sorumluluğun doğması için ihtiyati haciz kararının uygulanması gerektiği; kararın uygulanmaması durumunda herhangi bir zararın meydana gelmeyeceği yönündedir: Kuru, Baki, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 7. Baskı, 2022, (Kuru, Usul Ders), s. 646; Pekcanıtez, Hakan, **Pekcanıtez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 3, İstanbul 2017, (Pekcanıtez, Usul 3), s. 2542; **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 363; **Arslan vdi.**, İcra, s. 554; **Türkel**, s. 596. Korkmaz ise bazı istisnai hallerde kararın uygulanmaması durumunda dahi alacaklının sorumluluğunun doğabileceği görüşündedir. Konu hakkındaki görüşler ve ayrıntılı bilgi için bkz. **Korkmaz**, s. 122 vd.

¹⁰²¹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 123-124.

olup olmadığına yönelik bir araştırma yapılmasına gerek yoktur. Buna karşın *lex arresti* yabancı bir devlet hukukunu işaret etmekteyse; diğer bir deyişle gemiye yabancı devlet mahkemeleri tarafından el konulmuşsa ve bu hukukta sebepsiz ihtiyati haciz sorumluluğu kabul edilmekteyse, sebepsiz sorumluluk hali hâkim tarafından göz önünde bulundurulmalıdır.

Tazminat davasında sorumluluk dışında kalan, özellikle tazmin rejimi¹⁰²² ve diğer tüm hususlarda *lex arresti*'nin uygulanması suretiyle uyuşmazlığın tek bir hukuk düzeni tarafından idare edilmesi gerektiği kanısındayız¹⁰²³. Nitekim sorumluluk ve tazmin statülerinin bölünerek farklı hukuk sistemlerine tabi tutulması, mahkemelerin işini oldukça zorlaştıracak gibi uygulanması mümkün olmayan kararların önünü açabilir. Söz konusu durum, davalının hukukî güvenlik hakkının zedelediği gibi davacı bakımından zararın tazminini de sürüncemede bırakır niteliktedir¹⁰²⁴.

¹⁰²² Türk Hukukunda haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davalarında zararın kapsamına genel olarak doğrudan zararlarla birlikte dolaylı zararların da girdiği kabul edilmektedir. Söz konusu görüşler için bkz. **Korkmaz**, s. 247; **Türkel**, s. 631. Manevi zararların da talep edilebileceğine yönelik bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 408; **Türkel**, s. 633.

¹⁰²³ Sorumluluğun tüm hukukî sonuçlarında tek bir ulusal hukukun yetkili olması gerektiğine dair bkz. **Türkel**, s. 475.

¹⁰²⁴ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin karara bağladığı uyuşmazlıkta davacıya ait Suriye bayraklı gemi, Karşıyaka Asliye Ticaret Mahkemesi'nin verdiği ihtiyati haciz kararının uygulanması suretiyle haczedilmiş ve bunun üzerine davacı haksız ihtiyati haciz sebebiyle dava açmıştır. İlk derece mahkemesi, uygulanacak hukuk olarak davacının mülkiyet iddiasından yola çıkarak MÖHUK'un 22. maddesi uyarınca Suriye Hukukunun uygulanması gerektiğini öngörmüş; buna karşın Suriye'nin Avrupa Konseyi'ne taraf olmaması nedeniyle 1961 tarihli Yabancı Hukuk Hakkında Bilgi Edinilmesine Dair Avrupa Sözleşmesi'nin uygulanmadığı, ihtarlari tebligata rağmen Suriye Hukukuna ilişkin taraflarca herhangi bir bilgi de verilmediği gerekçeleriyle uyuşmazlığa Türk Hukukunu tatbik etmiştir. Yargıtay, yerinde bir biçimde MÖHUK'un 2/1. maddesini gerekçe göstererek hâkimin uygulanacak hukuku re'sen tespit etmesi gerektiğini, ilgili kamu kurum ve kuruluşlardan araştırma yapılmaksızın Türk Hukukunun uygulanmasını yasaya aykırı bularak karar düzeltme itirazlarını kabul etmiştir. Y. 11. HD., T. 04.03.2020, E. 2018/3313, K. 2020/2354, (Erişim tarihi: 05.07.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Kanımızca Yargıtay'ın verdiği karar MÖHUK'un 2/1. maddesi temelinde kanunlar ihtilafı tekniği bakımından doğrudur. Ancak ilk derece mahkemesinin uyuşmazlığa MÖHUK'un 22. maddesi yerine, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin o tarihte yürürlüğe girmemiş olması sebebiyle MÖHUK'un 34. maddesini tatbik etmesi gerekmektedir. Zira haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasının sebebi geminin haksız bir şekilde seferden men edilmesidir. Davacının gemi üzerindeki mülkiyet iddiasına yönelik talepleri ise hakkın özünü teşkil etmesi itibariyle deniz alacağının esası hakkındaki davanın konusunu oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında bağlama konusu MÖHUK'un 34. maddesi olup hakkın özünü teşkil eden aynı hak, sözleşme veya sebepsiz zenginleşme gibi hususlar bağlama konuları bakımından deniz alacağının esası hakkındaki davanın konusudur. Bu doğrultuda haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında MÖHUK'un 34. maddesi tatbik edildiğinde -karardan tam olarak anlaşılmasa da- gemi İzmir'de seferden men edildiğinden ika yeri ve zarar yeri Türkiye'dir. Dolayısıyla ilk derece mahkemesi tarafından araştırılmasa dahi olaya Türk Hukukunun tatbik edilmesi gerekmektedir. Yargıtay, BAM'ın aksine kendisine gelen taleple bağlı olduğundan her ne kadar tatbik edilecek hukuk Türk Hukuku olsa da verdiği karar kanımızca yerindedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİN MİLLETLERARASI USUL HUKUKU BOYUTU

Türk milletlerarası özel hukuk disiplininin kanunlar ihtilafı dışındaki bir diğer alanını oluşturan milletlerarası usul hukukunda egemen ilkenin usule *lex fori* uygulanır ilkesi olduğundan bahsetmiştik. Dolayısıyla milletlerarası usul hukuku düzenlemelerinin birçoğunu iç hukukta yer alan usul hükümleriyle milletlerarası sözleşmelerle kabul edilmiş usulî kurallar oluşturmaktadır. Kaynak bakımından Türk Medeni Usul Hukuku ile birçok konuda özdeş olsalar da, milletlerarası usul hukukunun kavramları ele alış ve yorumlayış biçimi konu ve içerik bakımından farklılaşabilmektedir¹⁰²⁵. Örnek vermek gerekirse; medeni usul hukukunun aynı yetki kurallarına bakış açısı söz konusu kuralların kesin yetki kuralı olup olmadığıyken, milletlerarası usul hukuku ise aynı kuralın münhasır yetki ya da aşkın yetki kuralı olup olmadığıyla ve sonuçlarıyla ilgilenmektedir. Diğer bir örnek olarak usul hukukundaki bekletici mesele kurumu verilebilir. Medeni usul hukukunda bekletici mesele Türk mahkemeleri arasındaki davaları kendisine konu edinmekteyken, milletlerarası usul hukukunda incelenen bekletici mesele Türk mahkemeleriyle yabancı devlet mahkemeleri arasındaki davaları kendisine konu edinmektedir. Dolayısıyla bu bölümde bahsedeceğimiz hususlar ilk bölümde medeni usul hukuku ve özellikle icra hukuku bakımından yapılan değerlendirmelerin milletlerarası usul hukuku uyarınca nasıl yorumlanması gerektiği konusuna odaklanacaktır.

Bu hususlara ek olarak milletlerarası usul hukukunun konusunu oluşturan belli başlı düzenlemelerin gemilerin ihtiyati hacziyle olan ilişkisi de irdelenecektir. Özellikle ihtiyati haczin sınırlandırılması, MÖHUK'taki teminat hükmü ve tanıma-tenfiz gibi konular; 1999 Haciz Sözleşmesi, MÖHUK ve TTK arasındaki farklılıklar da gözetilmek suretiyle alt başlıklar halinde değerlendirilecektir.

Önemle hatırlatmak gerekir ki, yalnızca gemilerin ihtiyati haczinin tahkim disiplini nezdinde değerlendirilmesi başlı başına bir çalışma olabilecek nitelikte olduğu için milletlerarası ticari tahkim konusu çalışmamızın kapsamı dışında kalmaktadır.

¹⁰²⁵ Milletlerarası usul hukukunun konuları hakkında bkz. **Nomer**, Devletler, s. 381.

I. Gemilerde İhtiyati Haczin Sınırlandırılması

1. Yargı ve İcra Bağışıklığı Yönünden Sınırlama

Devletlerin toprakları ve karasuları üzerindeki yargı yetkisinin istisnasını oluşturan yargı bağışıklığı, özellikle yabancı devlet aleyhine yargı yoluna gidilememesi bakımından dolaylı olarak yabancı devlete ait gemilerin ihtiyati hacze konu olamaması sonucunu doğurmaktadır¹⁰²⁶. Yargı yetkisi HMK'nın 114/1-a. maddesi uyarınca dava şartı olduğundan söz konusu şartın gerçekleşip gerçekleşmediğini ihtiyati haciz mahkemesi ve/veya deniz alacağının esası hakkındaki mahkeme re'sen göz önünde bulundurmak durumundadır.

Günümüzde mutlak yargı bağışıklığı kuralı terk edilip sınırlı yargı bağışıklığı kabul edildiğinden devletin kamu hukuku karakterli -diğer bir deyişle egemenlik yetkisinin uzantısı niteliğindeki- faaliyetleri yargı bağışıklığı kapsamında mütalaa edilmekte; buna karşın özel hukuka ilişkin faaliyetleri ise yargı bağışıklığı kapsamı dışında kalmaktadır¹⁰²⁷. Keza MÖHUK'un 49/1. maddesinde yabancı devlete özel hukuk ilişkileri sebebiyle yargı bağışıklığı tanınmayacağı açık bir biçimde belirtilmiştir¹⁰²⁸. Dolayısıyla devletin egemenlik yetkisinin uzantısı niteliğindeki faaliyetlerine karşın ihtiyati hacze başvurulması durumunda Türk mahkemesi, yabancı devletin yargı bağışıklığı sebebiyle dava şartı yokluğundan talebin reddine karar vermelidir.

Söz konusu durum karşısında devletlerin yargı bağışıklığından feragat edebileceği de her zaman göz önünde bulundurulmalıdır. Feragatin herhangi bir şekle bağlı olmadığı, açık ya da zımnî olabileceği, ancak her durumda somut olayın özelliklerinden hiçbir kuşkuyla yer vermeyecek biçimde anlaşılması gerektiği kabul edilmektedir. Bu itibarla açık iradenin yanı sıra devletin; başka bir devlet mahkemesinde dava açması, davaya müdahil olması veya

¹⁰²⁶ Devlete ait ticaret gemileri üzerindeki bağışıklığın tarihsel gelişimi için bkz. Baykal, Ferit Hakan, "İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. X, S. 1-3, 1996, s. 640 vd.; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 133. Ayrıca bkz. **Nomer**, Devletler, s. 432; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 291 vd.

¹⁰²⁷ Mutlak yargı bağışıklığına ilişkin bkz. Brandon, Michael, "Sovereign Immunity of Government-Owned Corporations and Ships", **Cornell Law Review**, C. 39, S. 3, 1954, s. 426. Yargı bağışıklığına ilişkin tarihsel süreç hakkında bkz. Aybay, Rona, "Yargıtay İçtihatlarına Göre Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 72, 2007, (Aybay, Bağışıklık), s. 109 vd.; Nomer, Ergin, "Devletlerin Kaza Muafiyeti", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 4, S. 4, 1968, s. 473 vd.; Süral, Ceyda, **Uluslararası Özel Hukukta Yabancı Devletlerin Sınırlı Yargı ve İcra Muafiyeti**, Adalet Yayınevi, 2015, (Süral, Muafiyet), s. 13 vd.; **Sur**, s. 135 vd.; **Doğan**, Devletler, s. 289 vd.; **Shaw**, s. 697 vd. Ayrıca bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 692 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 435 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 41 vd.; **Özel vdi.**, s. 552 vd.; **Akıncı**, MÖHUK, s. 178 vd. Söz konusu faaliyetlerin ayırımıya yönelik teoriler ve uygulamalar hakkında bkz. **Baykal**, s. 626 vd.; **Brandon**, s. 433 vd.; **Doğan**, Devletler, s. 296 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 44; **Özel vdi.**, s. 556 vd.; **Akıncı**, MÖHUK, s. 180 vd.; **Shaw**, s. 708 vd. Özdemir Kocasakal, Hatice, "Devletlerin Yargı ve İcra Muafiyetleri ve Bunların Tahkim Yargılamasındaki Rolü", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22, S. 2, 2002, (**Özdemir Kocasakal**, Muafiyet), s. 528 vd.; **Süral**, Muafiyet, s. 102 vd.

¹⁰²⁸ Yargı bağışıklığını MÖHUK öncesi ve sonrası dönemlerde, Yargıtay içtihatları ışığında incelenmesine yönelik bkz. **Aybay**, Bağışıklık, s. 110 vd.

kendisine karşı açılan davada esasa ilişkin itirazda bulunması gibi durumların yargı bağıışıklığından feragat anlamına geldiği şeklinde yorumlanmaktadır¹⁰²⁹.

İcra bağıışıklığı ise kısaca, yabancı devlet malları üzerinde icra takip işlemlerinin yapılamaması şeklinde ifade edilebilir. Günümüzde yargı bağıışıklığına paralel bir biçimde mutlak icra bağıışıklığı anlayışı terk edilmiş ve sınırlı icra bağıışıklığı kabul edilmiştir¹⁰³⁰. Söz konusu görüş uyarınca devletin kamusal amaçlara tahsis edilmiş malları bağıışıklık kapsamında mütalaa edilirken özel malları –diğer bir deyişle ticari amaçla tahsis edilmiş malları- ise kapsam dışında bırakılmıştır¹⁰³¹.

Türk Hukukunda yabancı devletin hangi mallarının icra bağıışıklığına sahip olduğu konusunda doğrudan bir hüküm mevcut değildir. Ancak milletlerarası sözleşmelerde yabancı devletlerin sahip olduğu gemiler konusunda özel düzenlemeler yer almaktadır. 1926 tarihli Gemilerin Yargı Muafiyeti Hakkında Bazı Kuralların Yeknesaklaştırulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme ve 1934 tarihli Ek Protokol¹⁰³² uyarınca yabancı devlete ait savaş gemileri ve kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler bakımından icra bağıışıklığı kabul edilmişken, ticari amaçla işletilen gemilere herhangi bir bağıışıklık tanınmamıştır. Sözleşme yalnızca devletin malik olduğu değil, kiraladığı gemiler bakımından da uygulama alanı bulmaktadır. Sözleşme'nin 3/1. maddesinde ise kamu hizmetine tahsis hususu açıklanmaktadır. Buna göre kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler; savaş gemileri¹⁰³³, devlete ait yatlar, gözcü gemileri, hastane gemileri, donanmaya bağı yardımcı gemiler, ikmal gemileri ve ticari amaçla işletilmeyen diğer gemiler şeklinde tanımlanmaktadır.

Sözleşme'nin 3/2. maddesinde yargı bağıışıklığına ilişkin istisnalar yer alırken icra bağıışıklığı konusunda ise herhangi bir istisna mevcut değildir. Madde uyarınca (i) çatma ve diğer seyrüsefer kazaları, (ii) kurtarma ve müşterek avarya ve (iii) tamir, ikmal ve gemiyle

¹⁰²⁹ **Doğan**, Devletler, s. 304 vd.; **Özdemir Kocasakal**, Muafiyet, s. 530; **Süral**, Muafiyet, s. 288; **Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe**, s. 437 vd.; **Özel vdi.**, s. 558. Yargı bağıışıklığının istisnaları hakkında bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 694.

¹⁰³⁰ Sınırlı icra bağıışıklığı hakkında bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 709; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 444 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 45 vd.; **Özel vdi.**, s. 568; **Akıncı**, MÖHUK, s. 182-183; **Süral**, Muafiyet, s. 197 vd.

¹⁰³¹ **Nomer**, Devletler, s. 442; **Çelikel/Erdem**, s. 709; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 445; **Doğan**, MÖHUK, s. 46 vd.; **Özel vdi.**, s. 569. Devlet malı kavramının içeriğine ilişkin bkz. Gündüz, Aslan, “Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün Müdür?”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 4, S. 1, 1984, s. 5; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 137. Kamu malı-özel mal ayırımına ilişkin bkz. **Süral**, Muafiyet, s. 199; **Özdemir Kocasakal**, Muafiyet, s. 543 vd. Eski dönemde devlete ait gemiler arasındaki ayırım ve sınırlı icra bağıışıklığı altında devlete ait ticaret gemilerinin haczi konusunda bkz. Berlingieri, Giorgio, “Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir Mi?”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 12, S. 1, 1938, s. 120 vd.

¹⁰³² Ek protokol de Sözleşmeyle aynı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır ve Türkiye bakımından yürürlüktedir. R.G. 22.02.1955-8937.

¹⁰³³ Savaş gemilerinin yargı bağıışıklığı konusunda bkz. Kuran, Selami, “Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağıışıklığı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 25, S. 1-2, 2005, s. 235 vd.

ilgili sözleşmelerden kaynaklanan uyuşmazlıklarda devletin yargı bağımsızlığı mevcut olmamakla birlikte gemi üzerindeki icra bağımsızlığı ise devam etmektedir. Dolayısıyla söz konusu uyuşmazlıklarda savaş gemileri ve kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler hakkında dahi yargılama yürütülerek hüküm kurulabilmektedir. Buna karşın icra bağımsızlığı devam ettiğinden söz konusu gemiler üzerinde ihtiyati haciz, el koyma veya kesin haciz gibi tedbirler uygulanamamaktadır¹⁰³⁴.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 8/2. maddesinde Sözleşme'nin savaş gemileriyle devlete ait olmak üzere yardımcı gemiler ve ticari olmayan amaçla kullanılan gemilere uygulanmayacağı belirtilmektedir. Sözleşme'ye benzer bir hüküm TTK'nın 935/2. maddesinde de yer almaktadır. Buna göre TTK'nın cebri icraya ilişkin hükümleri münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı savaş gemileri ve yardımcı gemiler hakkında uygulanmamaktadır. Kaldı ki maddenin ilk fıkrasında ihtiyati haciz hükümlerinin de yalnızca ticaret gemilerine uygulanacağı hükmü yer almaktadır. Tüm bu düzenlemeler bir arada değerlendirildiğinde devlete ait savaş gemileri ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemiler üzerinde ihtiyati haczin uygulanamayacağı; buna karşın devletin özel hukuk kişisi gibi ticari saiklerle hareket etmek kaydıyla sahip olduğu, kiraladığı ya da işlettiği gemiler üzerinde ise ihtiyati hacze cevaz verildiği görülmektedir.

Buna ek olarak yabancı bir devletin, ticaret gemilerini egemenlik faaliyeti doğrultusunda kullanması mümkündür. Bu tip bir durumda her ne kadar ticaret gemileri icra bağımsızlığına sahip olmasa da; faaliyetin niteliği gereğın yabancı devlet yargı bağımsızlığına sahiptir. Böyle bir durumda ihtiyati haciz talebini alan mahkeme, yargı yetkisinin bulunmaması sebebiyle dava şartı yokluğundan talebin reddine hükmetmelidir.

2. Yola Hazır, Sefere Çıkılmış ve Seferine Ara Vermeyen Gemilerin Durumu

A. Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Haczi

eTTK'nın 892. maddesinde yer alan yola hazır geminin haczedilemeyeceği kuralının TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte terk edildiğinden bahsetmiştik. Aynı anlayış ihtiyati haciz koruması bakımından ilk olarak 1952 Haciz Sözleşmesi'nin 3/1. maddesinde yer almıştır. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları esnasında CMI'nın düzenlediği taslak sözleşme metninde benzer bir hükme çok daha açık bir biçimde yer verilmiştir¹⁰³⁵. Ancak yaşanan tartışmalar neticesinde konunun taraf devletlerin iç hukukuna bırakılmasına karar

¹⁰³⁴ Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 116, dpn. 86; Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 140; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 296. 1926 Brüksel Sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Süral, Muafiyet, s. 175 vd.; Ekşi, Boğazlar, s. 143 vd.

¹⁰³⁵ "A ship may be arrested even though she is ready to sail or is sailing" Yeşilova Aras, İnfaz, s. 250, dpn. 344.

verilmiş ve 1999 Haciz Sözleşmesi metninden çıkarılmıştır¹⁰³⁶. Gerekçe olarak ise konunun deniz kamu hukukunu ilgilendirmesi, özellikle de 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin¹⁰³⁷ (1982 Deniz Sözleşmesi) 28. maddesinde yer alan kıyı devletinin yargı yetkisi ve 111. maddesindeki sıcak takip hakkına ilişkin maddeler gösterilmiştir¹⁰³⁸.

Söz konusu tartışmalar neticesinde 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 2/1. maddesinde nihai olarak geminin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada taraf devletin yargı yetkisi alanında bulunması şartına yer verilmiş; bunun dışında geminin seferine ara vermiş, yola hazır veya sefere çıkmış olmasına ilişkin herhangi bir özel hükme gerek duyulmamıştır. Türk Hukuku bakımından 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki yorumlar ve eTTK'da yer alan yola hazır geminin haczedilemeyeceği anlayışının terk edilmesi olguları birlikte değerlendirildiğinde yola hazır gemilerin dahi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada Türk karasularında bulunması kaydıyla haczedilebileceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Daha önce ihtiyati haciz kararının icrasına yönelik incelediğimiz TTK'nın 1367. maddesi de 1999 Haciz Sözleşmesi'nin söz konusu düzenlemesiyle uyumlu ve uygulama bakımından çok daha somut bir hüküm içermektedir¹⁰³⁹. Ancak daha önce belirttiğimiz gibi Türk mahkemelerinin yetkisinin doğması için kural olarak (Türk bayraklı gemilerde sicil yeri mahkemeleri hariç olmak üzere) geminin ihtiyati haczin talep edildiği sırada Türk limanlarında veya karasularında seferine ara vermesi gerektiği hususu da önemle hatırlatılmalıdır.

B. Sefere Çıkmış Gemilerin İhtiyati Haczi

TTK'nın 1367/1. maddesinde geçen 'geminin fiilen hareket etmiş' ve 'seferde bulunması' kavramları doktrinde birbirinden farklı anlamlara gelecek şekilde kullanılmaktadır. İlk görüş geminin fiilen hareket etmesini 'sefere çıkmak üzere olan' gemi şeklinde yorumlarken seferde bulunması kavramını ise 'uğraksız geçiş yapması' şeklinde açıklamaktadır¹⁰⁴⁰. İkinci görüş ise söz konusu kavramları sırasıyla 'geminin kıyıdan ayrılması fakat halihazırda içsullarda, kıyıya yakın bir mesafede bulunması' ve 'içsulları da terk edip kıyı devletinin karasularında veya ötesinde seyir halinde olması' şeklinde yorumlamaktadır¹⁰⁴¹.

¹⁰³⁶ Tartışmalar için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 235 vd.

¹⁰³⁷ Türkiye Sözleşme'ye taraf değildir. Sözleşme metni için bkz., https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim tarihi: 30.05.2023).

¹⁰³⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 252.

¹⁰³⁹ Zira TTK gerekçesinde 1367. maddenin kabulüyle birlikte eTTK'daki yola hazır gemiye ilişkin 892. maddeye ihtiyaç kalmadığı açık bir biçimde belirtilmektedir.

¹⁰⁴⁰ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 170.

¹⁰⁴¹ **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 254.

Kanımızca geminin ‘fiilen hareket etmiş olması’ kavramı, ilk görüşün açıklamalarına paralel bir biçimde yola hazır gemilerin icra bağıışıklığının terkedildiğine yönelik yeni anlayışın bir yansımasıdır¹⁰⁴². Dolayısıyla fiilen hareket etmiş gemi kavramından geminin yola hazır olsa dahi haczedilebileceği anlamını çıkarmak gerekmektedir.

Geminin seferde bulunması kavramı ise kanımızca talep anında seferine ara vermesine karşın kararın icrası anında sefere çıkmış bulunan ve hali hazırda Türk karasularını terk etmemiş gemileri tarif etmek için kullanılmaktadır. Dolayısıyla ilk görüşün seferde bulunma kavramını tarif ederken kullandığı ‘uğraksız geçiş yapma’ şeklindeki tasnife katılmamaktayız¹⁰⁴³. Seferde bulunan gemi kavramından uğraksız geçiş yapan gemilerin anlaşılması halinde 1367. maddenin anlayışına ters düşen bir biçimde uğraksız gemiler üzerinde de ihtiyati haczin uygulanabileceği sonucu çıkmaktadır. Hâlbuki bir sonraki paragraflarda ayrıntılı bir biçimde ele alacağımız üzere uğraksız geçiş yapan gemiler üzerinde ihtiyati haciz kararı verilemeyeceği gerek bazı milletlerarası sözleşmelerde gerekse de TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında -yetki hükümlerinde aranan sefere ara verme kriteri de göz önünde bulundurulduğunda- açık bir biçimde ortaya konmuştur¹⁰⁴⁴. ‘Seferde bulunma’ kavramına yönelik ikinci görüşün açıklamalarına da katılmıyoruz. Zira TTK uyarınca geminin içsuları terk etmesi ihtiyati haciz bakımından bir fark yaratmamaktadır. İhtiyati haciz kararın icrası bakımından önemli olan geminin Türk karasularını terk etmemesidir. Ayrıca ikinci görüşün belirttiği ‘...ötesinde seyir halinde olma’ kavramı da kanımızca eleştiriye açıktır. Nitekim karasularının ötesinde seyir halinde olan bir gemi hakkında ihtiyati haciz kararının uygulanması –icra dairesinin yetkisi karasularıyla sınırlı olduğundan- mümkün görünmemektedir.

1999 Haciz Sözleşmesi’nin 2/1. maddesi ve maddenin Türk Hukukundaki karşılığı TTK’nın 1367. maddesi birlikte değerlendirildiğinde; ihtiyati haciz kararının kural olarak, kararın icrası anında sefere çıkmış olan gemiler üzerinde dahi, söz konusu gemiler Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceği söylenebilir. TTK gerekçesinde yabancı bayraklı gemilerin Türk karasularından çıkıncaya kadar sahil güvenlik komutanlığı tarafından takip edilerek durdurulabileceği ve söz konusu gemilere emniyetli bir yere demirleme talimatı verilebileceği düzenlenmiştir.

¹⁰⁴² **Atamer**, Deniz T. 4, s. 241; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 255.

¹⁰⁴³ Kanımızca Atamer, burada uğraksız geçiş rejiminin olumsuzlamasına yönelik bir görüş içerisindedir. Zira yazar, uğraksız geçiş yapan gemilerin haczedilemezliği konusunun, milletlerarası sözleşmelere ve Türkiye’nin milletlerarası hukuktan doğan taahhütlerine uygun olduğu görüşündedir: **Atamer**, Deniz T. 4, s. 214-215. Uğraksız geçiş hakkında bkz. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği md. 3. RG: 15.08.2019-20859.

¹⁰⁴⁴ TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında uğraksız geçiş yapan gemilere ilişkin tartışmalar ve söz konusu gemiler üzerinde ihtiyati haczin mümkün olmadığına ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 211 vd.

Söz konusu kuralın istisnasını ise Türk bayraklı gemiler oluşturmaktadır. Sefere çıkan Türk bayraklı gemi hakkında yalnızca TTK'nın 1367/1-a. maddesinde yer alan tedbire hükmolunabilmektedir. Bu doğrultuda ihtiyati haciz kararı, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye tebliğ edilecek ve deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi hâlde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunacaktır. Geminin teslim edilmemesi hâlinde ise fail hakkında 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun¹⁰⁴⁵ 289. maddesine göre cezaya hükmolunabilecektir. TTK gerekçesinde söz konusu durum, Türk bayraklı bütün gemilerde muhatapların Türkiye'de bulunduğu ve o kişilere a bendindeki ihtarların tebliğ edilmesinin yeterli olacağı şeklinde belirtilmektedir. Kanımızca söz konusu ayırımın yabancı bayraklı gemisi olan borçluları, Türk bayraklı gemilere sahip borçlular karşısında daha elverişsiz konuma düşürdüğü için tartışılabilir niteliktedir.

C. Seferine Ara Vermeyen Gemilerin İhtiyati Haczi

TTK hükümlerinde Türk mahkemesinin ihtiyati haciz yetkisinin kural olarak geminin seferine ara vermesiyle doğduğundan bahsetmiştik. Bu başlık altında Türk içsularından, karasularından veya boğazlarından seferine ara vermeksizin geçiş yapan gemilerin durumu ele alınacaktır. Özellikle doktrinde Türk mahkemelerinin yargı yetkisinin sefere ara verme kriteriyle kısıtlanmasının karasularımız üzerindeki egemenliğe aykırılığına ilişkin değerlendirmelere yer verilecektir. Bu noktada konuya başlamadan önce zararsız geçiş, transit geçiş ve uğraksız geçiş kavramları arasındaki farklardan kısaca bahsetmenin faydalı olacağı kanaatindeyiz.

a. Zararsız Geçiş, Transit Geçiş ve Uğraksız Geçiş Kavramları

1926 Rehin Sözleşmesi'nin ardından gemiler üzerindeki sınırlı icra bağımsızlığı anlayışı Karasuları ve Bitişik Bölge Hakkında 1958 Cenevre Sözleşmesi¹⁰⁴⁶ (1958 Cenevre Sözleşmesi) ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nde de devam etmiştir. Her iki Sözleşmede de kabul edilen temel ilkelerden biri yabancı ticaret gemilerinin kıyı devletinin barışına, güvenliğine veya düzenine aykırı olmamak kaydıyla karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olmasıdır¹⁰⁴⁷. Bu hakkın bir uzantısı olarak kıyı devletinin karasularından seferine ara

¹⁰⁴⁵ RG: 12.10.2004-25611.

¹⁰⁴⁶ Sözleşme metni için bkz., https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en, (Erişim tarihi: 02.06.2023).

¹⁰⁴⁷ Zararsız geçişe ilişkin bkz. 1958 Cenevre Sözleşmesi md. 14 vd. ve 1982 Deniz Sözleşmesi md. 19. Zararsız geçiş ve tarihsel kökeni hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. 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**

vermeden geçen gemilerin ihtiyati haciz bağıışıklığına sahip olduğu kural olarak kabul edilmektedir¹⁰⁴⁸.

Transit geçiş rejimi ise 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 37 vd. maddelerinde düzenlenmektedir. Transit geçiş Sözleşme'nin 38. maddesinde: '...açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan sürekli ve süratli bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması...' şeklinde açıklanmaktadır. Söz konusu tanımdan yola çıkıldığında transit geçiş, zararsız geçişin aksine boğazları ve münhasır ekonomik bölgelerdeki duraksız seferleri kendisine konu edinmektedir. Zararsız geçişle arasındaki benzerlik ise geminin geçiş esnasında seferine ara vermemesi gerekliliğidir¹⁰⁴⁹.

Türkiye 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne ve 1982 Deniz Sözleşmesi'ne taraf olmadığından sözleşmelerde yer alan zararsız ve transit geçişe ilişkin düzenlemelerin Türk Hukuku bakımından geçerliliği, sözleşme hükümlerinin milletlerarası örf ve âdet hukukunun bir parçası olup olmadığına bağlı olarak tartışılmaktadır¹⁰⁵⁰. Bununla birlikte 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 35-c maddesinde yer alan ve Sözleşme'nin, daha eski tarihli bir anlaşmayla düzenleme altına alınmış boğazların geçiş rejimine uygulanmayacağı öngören hükmü

of International Law, C. 55, S. 1, 1961, s. 77 vd.; Toluner, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi-Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği**, Beta Basım, İstanbul 1996, (Toluner, Dersler), s. 111 vd.; Çetingil, İhtiyati Haciz, s. 83 vd.; Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 153 vd.; Yang, Haijiang, **Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Teritorial Sea**, Springer Berlin Heidelberg, 2006, s. 139 vd.; Akten, Necmettin, Türk Boğazları ve Geleceği, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, 2007, (Akten, Boğazlar), s. 247-248; Türkel, s. 801 vd; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 221 vd.

¹⁰⁴⁸ Söz konusu bağıışıklığın istisnaları için bkz. 1958 Cenevre Sözleşmesi md. 20 ve 1982 Deniz Sözleşmesi md. 28.

¹⁰⁴⁹ Zararsız, transit geçiş rejimi ve diğer geçiş rejimleri hakkında bkz. Pazarcı, Hüseyin, "Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri", **Gündüz Aybay Armağanı**, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, (Pazarcı, Boğaz), s. 71 vd.; Pazarcı, Uluslararası, s. 287; Sur, s. 363 vd. Transit geçişin zararsız geçişe nazaran kıyı devletin yetkilerini daha kısıtlayıcı hükümler içerdiği ve ticaret gemileri bakımından daha serbest bir geçiş rejimi öngördüğü belirtilmekte; kapsam olarak ise hava ve deniz altından giden araçlara da geçiş serbestisi sağladığı ifade edilmektedir. Toluner, Sevin, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, Mahmut Belik ve Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, Beta Basım, İstanbul, 1994, (Toluner, Boğazlar), s. 14; Pazarcı, Uluslararası, s. 289; Aybay, Gündüz, "Türk Boğazları Bölgesinden Geçiş Transit Geçiş Midir?", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 1, S. 2, 1996, s. 5; Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 166; Akten, Boğazlar, s. 248; Demirkıran Murat H., 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, Çizgi Basım, 2007, s. 453; Doğru, Sami, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S. 2, 2013, s. 126 vd.; Yeşilova Aras, İnfaz, s. 261.; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 227-228.

¹⁰⁵⁰ Söz konusu tartışmalar için bkz. Bektaşoğlu, Dilek, "Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?", **Deniz Hukuku Dergisi**, Gündüz Aybay'ın Anısına, Yıl 5, S. 1-4, 2000, s. 200 vd.; Ekşi, İhtiyati Haciz, s. 158 vd.; Yeşilova Aras, İnfaz, s. 256 vd. Milletlerarası örf ve âdet kurallarının oluşumu hakkında bkz. Pazarcı, Uluslararası, s. 108 vd.; Sur, s. 83 vd.; Reçber, Kamuran, **Uluslararası Hukuk**, Dora Basım-Yayın, 4. Basım, Bursa, 2020, s. 118 vd.

karşısında ve hali hazırda Montrö Sözleşmesi'nin¹⁰⁵¹ yürürlükte olması sebebiyle, 1982 Deniz Sözleşmesi'ndeki transit geçiş rejiminin Türk boğazları bakımından uygulanmayacağı kabul edilmektedir¹⁰⁵². Söz konusu görüşler doğrultusunda doktrinde 'transit geçiş' ile 'transit geçiş rejimi' kavramları arasındaki farklılığa oldukça dikkat edilmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin 2/1. maddesi Türk boğazlarında herhangi bir limana uğramaksızın seferine devam eden yabancı gemilerin geçişini transit geçiş olarak tanımlamaktadır. Transit geçiş rejimi ise 1982 Deniz Sözleşmesi'nde öngörülen ve Türk boğazları hakkında uygulanmayan geçiş rejimini tarif etmek üzere kullanılmaktadır.

Türk Hukukunda boğazların transit geçiş rejimine tabi olmadığını vurgulamak¹⁰⁵³ üzere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 3/1-ö. maddesinde transit geçiş yerine uğraksız geçiş kavramı kullanılmaktadır. Ö bendi uyarınca uğraksız geçiş yapan gemi *“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 olan...”* gemiyi ifade etmektedir. O bendi uyarınca uğraklı geçiş yapan gemi ise *“seferi, Türk Boğazlarından bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan...”* gemiyi tarif edecek şekilde tanımlanmaktadır¹⁰⁵⁴.

Söz konusu bilgiler ışığında kısaca özetlemek gerekirse zararsız geçiş, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nde yer alan ve transit geçiş rejimi dışında kalan, uygulama alanı bakımından karasularından geçiş rejimini anlatmak üzere kullanılmaktadır. 1982 Deniz Sözleşmesi uyarınca boğazlardaki limanlara uğramadan yapılan geçişler ise transit geçiştir. Buna karşın Türk boğazları, 1982 Deniz Sözleşmesi'ndeki transit geçiş rejimine tabi değildir. Gemilerin Türk boğazlarından geçiş rejimi ise Türk Hukukunda temel olarak uğraklı ve uğraksız geçiş şeklinde ikili bir ayrıma tabi tutulmaktadır.

¹⁰⁵¹ Boğazlardaki geçişin tarihsel sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Doğru**, s. 136 vd.; **Sur**, s. 365 vd.; Zenginkuzucu, Dikran M./Çintan, Abdulbari, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi”, **Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi**, C.1, S. 2, 2019, s. 68-74; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 219 vd.

¹⁰⁵² **Toluner**, Dersler, s. 147; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 166-167; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 262.

¹⁰⁵³ **Aybay**, s. 5; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 167; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 264; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 241.

¹⁰⁵⁴ Montrö Sözleşmesi ile düzenlenen Türk boğazlarından geçiş rejimini, 1958 ve 1982 Deniz Sözleşmesi'ndeki zararsız ve transit geçiş rejiminin aksine *ad hoc* ya da *sui generis* geçiş rejimi şeklinde tasnif eden görüşler için bkz. **Pazarıcı**, Boğaz, s. 75-77; **Pazarıcı**, Uluslararası, s. 289; Topsoy, Fevzi, “Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 74, S. 1, 2016, (Topsoy, Boğazlar), s. 403. Türk boğazlarından geçiş rejiminin tarihsel süreci hakkında bkz. Canca, Hakan Selim, **Uluslararası Hukukta Türk Boğazları**, Seçkin Yayıncılık, 2012, s. 67 vd.

b. Montrö Sözleşmesi'nin 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi Karşısındaki Durumu

TTK'nın yürürlüğe girmesine kadarki dönemde Türk mahkemelerinin boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisi uzun zamandan beri süregelen tartışmalara sebebiyet vermiştir¹⁰⁵⁵. Doktrindeki tartışmaların temelini üç ana başlık halinde belirtmek mümkündür. Söz konusu tartışmaların temelini (i) Montrö Sözleşmesi'nde Türk mahkemelerinin yargı yetkisine ilişkin açık bir hükmün bulunmayışı, (ii) 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nin milletlerarası örf ve âdet kuralı niteliğinde olup olmadığı ve (iii) 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 35-c. maddesinin Türk boğazları üzerindeki geçiş rejimine etkisi oluşturmaktadır.

i. Montrö Sözleşmesi'ndeki Açık Hüküm Yokluğu

Montrö Sözleşmesi, boğazlardan geçiş rejimini özel olarak düzenlemesine karşın Türk mahkemelerinin yargı yetkisine ilişkin açık bir hüküm içermemektedir¹⁰⁵⁶. Diğer bir deyişle Montrö Sözleşmesi'nde Türk mahkemelerinin boğazdan geçmekte olan ticaret gemilerine müdahalesine yönelik doğrudan bir hüküm bulunmamaktadır. Sözleşme'nin ilk kısmında - istisnaları olmak kaydıyla- yalnızca yabancı ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğüne sahip olduğu vurgulanmaktadır¹⁰⁵⁷. Montrö Sözleşmesi hükümlerine bakıldığında Sözleşme, kıyı devleti olan Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenliğini, haklarını, yetkilerini, bunların sınırlarını ve yabancı gemilerin geçiş rejimini bütünüyle düzenleyen bir metinden ziyade -akdedildiği yıllar da göz önünde bulundurulduğunda- genel olarak yabancı gemilerin boğazlardaki seyrüsefer güvenliğini ve düzenini sağlamaya yönelik asgari standartlar getiren bir antlaşma metni olarak dikkat çekmektedir¹⁰⁵⁸. Söz konusu açık

¹⁰⁵⁵ Boğazların hukukî statüsü hakkında tarihsel süreç için bkz. Aybay, Rona, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 21, Özel Sayı, Durmuş Tezcan'a Armağan, 2019, s. 2730 vd.; **Demirkıran**, s. 447-449; Karan, Hakan, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü", **Hikmet Sami Türk'e Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2017, (**Karan**, Boğazlar), s. 432 vd.

¹⁰⁵⁶ **Karan**, Boğazlar, s. 436; **Toluner**, Boğazlar, s. 10; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 161; Ekşi, Nuray, Montreux Antlaşmasının Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi, **Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, (**Ekşi**, Değerlendirme), s. 550. **Ekşi**, Boğazlar, s. 125; Ekşi, Nuray, **Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi**, Epsilon, İstanbul, 2006, (**Ekşi**, Marmara), s. 25. "Sözleşme, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamakta fakat geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukukî durumları düzenlememektedir" Demir, İsmail, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S. 126, 2019, (**Demir**, Montrö), s. 337; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 233.

¹⁰⁵⁷ Montrö Sözleşmesi md. 1 vd. maddeler.

¹⁰⁵⁸ Keza doktrinde de Sözleşme'nin bir güvenlik sözleşmesi olduğu ve güvenliği sağlanan bölgelerin Türkiye ve Karadeniz ülkeleri dışında tüm dünya ülkeleri olduğu belirtilmektedir: **Karan**, Boğazlar, s. 430-431; **Demir**, Montrö, s. 331. Benzer bir biçimde özellikle ticaret gemilerinin gerek teknolojik gerek taşıdıkları yük bakımından gözle görülür bir farklılığa uğraması ve bu gemi trafiğindeki ciddi artış oranına bağlı olarak ortaya çıkan sorunların Sözleşmede düzenlenmemiş olduğunun ileri sürülebileceği; fakat bu durumun Sözleşme'nin

hüküm yokluğu, Türk mahkemelerinin boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisine ilişkin birçok tartışmaya sebebiyet vermiştir. Buna karşın Türkiye'nin Sözleşme müzakerelerinde zabıta ve yargı yetkisini saklı tuttuğu¹⁰⁵⁹; bunun bir sonucu olarak Türk mahkemelerinin seferine ara vermeden boğazlardan geçiş yapan ticaret gemileri üzerindeki yargı yetkisinin Montrö Sözleşmesi'nin kapsamı dışında kaldığı ifade edilmektedir¹⁰⁶⁰.

ii. 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nin Niteliği

Bu konudaki tartışmaların bir diğer boyutu, Montrö Sözleşmesi'ndeki açık hüküm yokluğu sebebiyle ortaya çıkan boşluğun 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi hükümleriyle doldurulup doldurulamayacağı noktasında toplanmaktadır. Transit geçiş rejimi bakımından 1982 Deniz Sözleşmesi'nde yer alan hükümlerin milletlerarası örf ve âdet kuralı olarak kabul edilmesi durumunda Sözleşme, taraf olunmasa dahi Türkiye bakımından bağlayıcı olmaktadır¹⁰⁶¹. Keza 1982 Deniz Sözleşmesi'nde transit geçiş ve

akdi sırasında öngörülemeyeceği ve bu nedenle pek doğal karşılanması gerektiği hakkında bkz. Tarhanlı, Turgut, "Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme", **Marmara 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Ed. Öztürk Bayram/Kadioğlu Mikdat/Öztürk Hüseyin, Tüdev Yayın No: 5, s. 18. Montrö Sözleşmesi'nin akdedildiği dönemin koşullarına yönelik bkz. **Doğru**, s. 152 vd.

¹⁰⁵⁹ **Toluner**, Dersler, s. 165-166; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 161; **Ekşi**, Marmara, s. 26; **Bektaşoğlu**, s. 202-203; **Bektaşoğlu Sanlı**, s. 247; **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 258; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 234. Sözleşme'nin görüşmeleri sırasında polis ve yargı yetkisinin saklı tutulduğuna ilişkin görüşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Tarhanlı**, s. 14; **Demirkıran**, s. 454. Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'nin yargı yetkisini kısıtlamadığına ve söz konusu yetkinin kullanılmakta olduğuna ilişkin bkz. Ünan, Samim, "Türk Boğazları'na İlişkin Montaux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme", **Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, s. 1169.

¹⁰⁶⁰ **Toluner**, Dersler, s. 165; **Ekşi**, Değerlendirme, s. 550; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 235. Aksi yönde bkz. **Atamer/Süzel**, s. 935-936.

¹⁰⁶¹ Doktrinde bu konuda çeşitli görüşler bulunmaktadır. Sözleşme hükümlerinin milletlerarası örf ve âdet kuralı olmadığı yönündeki görüşler kısaca şöyledir:

Çetingil ile Çağa/Kender, 1958 Cenevre Sözleşmesi yönünden uygulamadaki farklılıklara dikkat çekerek yabancı gemiler konusunda yargı yetkisini kısıtlayan milletlerarası örf ve âdet niteliğinde bir kuralın bulunmadığı kanısındadır: **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 85-86; **Çağa/Kender**, Deniz T. 3, s. 132 vd. Ayrıca Çetingil, milletlerarası teamül kuralı olarak kabul edilse dahi istisnaların kıyı devletinin lehine çözülmesi gerektiğini de belirtmektedir: **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 89. Ekşi, 1958 Cenevre Sözleşmesi hükümlerinin örf ve âdet kuralı haline gelebilmesi için gereken sürecin kısa ve basit bir süreç olmadığını ifade etmektedir: **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 159. Bununla birlikte yazar, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi'nde boğazları düzenleme altına alan önceki yıllarda akdedilmiş Sözleşme hükümlerinin saklı tutulması sebebiyle her iki Sözleşme'nin de Türkiye açısından bağlayıcı olmadığını da dile getirmektedir: **Ekşi**, Montrö, s. 152. Yeşilova Aras, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi hükümlerinin Türk boğazlarına uygulanamayacağı görüşündedir: **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 264. Demir, Türkiye'nin ısrarlı itirazcı konumundan ötürü Sözleşme hükümlerinin örf ve âdet kuralı niteliğinde olmadığı düşüncesindedir: **Demir**, Montrö, s. 345. Son olarak Yılmaz milletlerarası örf ve âdet kuralı niteliğindeki hükümlerin sürekli bir biçimde uygulanması konusunda bir bilincin oluşmadığı ve ısrarlı muhalefet sebeplerine dayanarak Sözleşme hükümlerinin örf ve âdet kuralı olmadığını dile getirmektedir: **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 238-239.

Buna karşın doktrinde Sözleşme hükümlerinin milletlerarası örf ve âdet kuralı haline geldiğini kabul eden yazarlar da mevcuttur. Kuran, kıyı devletinin yetkisine ilişkin hükümlerin aynı zamanda milletlerarası örf ve âdet kuralı olduğu görüşündedir. Buna karşın Türkiye'nin itirazcı konumda olması nedeniyle sözleşmelerin bağlayıcı olmadığını belirtmektedir: **Kuran**, s. 197. Baykal, 1958 Cenevre Sözleşmesi hükümlerinin birkaç küçük değişiklikle 1982 Deniz Sözleşmesi'ne alınmasını da gerekçe göstererek, Sözleşmelerde yer alan kıyı devletinin yargı yetkisine ilişkin hükümlerin milletlerarası örf ve âdet kuralı niteliğinde olduğu görüşüne sahiptir: **Baykal**, s. 692. Toluner, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi hükümlerinin kaynağını örf ve âdet

zararsız geçiş rejimine ilişkin kıyı devletinin ve geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin haklarını ve yükümlülüklerini düzenleyen birçok madde bulunmaktadır.

iii. 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 35-c. Maddesi

Milletlerarası örf ve âdet kuralı olarak kabul edilse dahi 1982 Deniz Sözleşmesi'nin 35-c. maddesinde Sözleşme'nin, geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukukî rejimini etkilemeyeceği hüküm altına alınmıştır. Bu maddenin sonucu olarak Türk boğazlarındaki geçişler hali hazırda Montrö Sözleşmesi'yle düzenleme altına alındığından 1982 Deniz Sözleşmesi'ndeki transit geçiş rejimi, Sözleşme'nin 35-c. maddesi uyarınca Türk boğazları bakımından uygulanmamaktadır¹⁰⁶².

c. TTK'nın Yürürlüğe Girmesinden Sonraki Durum

TTK'nın yürürlüğe girmesine kadar geçen dönemde boğazlardan seferine ara vermeden geçen yabancı ticaret gemileri üzerinde Türk mahkemelerinin yargı yetkisini düzenleyen açık bir hüküm mevcut değildi. Kanımızca transit geçişe ilişkin sözleşmelerde yer alan hükümlerin Türk Hukuku bakımından geçerliliği konusundaki tartışmalar, TTK'nın 1355. maddesindeki seferine ara verme kriteri karşısında pratik bakımdan önemini yitirmiştir. Zira TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte ihtiyati haciz konusunda Türk mahkemelerinin yetkisinin doğması için geminin ilgili mahkemenin yargı alanı içerisinde seferine ara vermesi gerekmektedir¹⁰⁶³. Seferine ara vermeden Türk karasularından/boğazlarından zararsız/uğraksız geçiş yapan gemiler üzerindeki yargı yetkisi, milletlerarası sözleşmelerle olmasa da hali hazırda TTK'da kanun koyucunun iradesiyle kısıtlanmış durumdadır.

hukukundan aldığını belirtmektedir: **Toluner**, Boğazlar, s. 13; **Toluner**, Dersler, s. 168, dpn. 197a. Türkel de 1982 Deniz Sözleşmesi'nde yer alan zararsız geçiş hükümlerinin milletlerarası örf ve âdet kuralı olduğu kanısındadır: **Türkel**, s. 809.

¹⁰⁶² **Toluner**, Dersler, s. 147; **Bektaşoğlu**, s. 201; **Ekşi**, Marmara, s. 91; **Kuran**, s. 141 vd; **Doğru**, s. 165; **Topsoy**, Boğazlar, s. 401-402; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 240. Montrö'deki açık hüküm yokluğunun ne şekilde doldurulacağına yönelik birçok görüş mevcuttur. Bir görüş, açık bir biçimde milletlerarası örf ve âdet kuralı olduğunu belirtmese de Montrö Sözleşmesi'nin boşluklarının doldurulmasında Sözleşme hükümlerinin uygulanacağını ifade etmektedir: **Bektaşoğlu**, s. 209-210; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 164. Diğer bir görüş ise Montrö Sözleşmesi'ndeki boşlukların 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi hükümleri yerine yorum yoluyla doldurulması gerektiği kanaatindedir. Yorum yoluyla metodun ise Sözleşme'nin hazırlık safhasındaki taraf iradelerinin dikkate alınması suretiyle yerine getirilebileceği belirtilmektedir: **Demirkıran**, s. 458. Son bir görüş, Montrö Sözleşmesi'nde Türk mahkemelerinin yargı yetkisini kısıtlayan bir hükmün mevcut olmamasının nedeninin bu konuda Türk iç hukukunun geçerli olacağının hali hazırda kabullenilmiş olmasından kaynaklandığını belirtmektedir. Dolayısıyla bu konuda herhangi bir boşluk olmadığını belirten yazar, Montrö hükümlerinin 1982 Deniz Sözleşmesi hükümleri veya Montrö'nün tarihsel yorumuyla doldurulamayacağını öne sürmektedir: **Yeşilova Aras**, İnfaz, s. 259. Zararsız geçiş hakkının milletlerarası örf ve âdet kuralı bakımından değerlendirilmesine yönelik bkz. **Bektaşoğlu**, s. 204 vd.; **Türkel**, s. 803 vd.

¹⁰⁶³ **Topsoy**, Boğazlar, s. 417; **Bektaşoğlu Sanlı**, s. 247; **Aksoy**, İhtiyati Haciz, s. 277; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 243.

Doktrinde TTK'nın 1367/1. maddesinin b bendindeki düzenlemenin uğraksız geçiş yapan yabancı gemilerin ihtiyati haczi konusundaki tartışmaları sona erdirmeye noktasında yetersiz olduğu ifade edilmektedir¹⁰⁶⁴. Kanımızca söz konusu yorum hatalıdır. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi madde metni ihtiyati haciz kararının icrası anını kendisine konu edinmektedir. Türk mahkemesinin ihtiyati haciz yetkisinin doğumunu düzenleyen TTK'nın 1355. maddesi, başta Montrö ve diğer ilgili milletlerarası sözleşme hükümlerindeki istisnalar saklı olmak kaydıyla 1367. madde karşısında hali hazırda bir ön şart niteliğindedir. Dolayısıyla uğraksız geçiş yapan yabancı gemilerin haczedilebilirliği meselesi 1367. maddesinin değil, TTK'nın 1355. maddesi ve boğazlardan geçiş rejimiyle ilgili düzenlemelerde yer alan istisna hükümlerinin konusudur. TTK'nın 1367. maddesi hükmü ise ihtiyati haciz talep edildiği sırada seferine ara vermekle birlikte kararın icrası anına kadar geçen sürede sefere çıkmış olan yabancı gemilerin de –Türk karasularını terk edinceye kadar- haczedilebileceğini belirtmek üzere kaleme alınmıştır. Keza söz konusu durum Kanun gerekçesinde de açıkça belirtilmiştir¹⁰⁶⁵.

i. Doktrindeki Tartışmalar

Doktrinde TTK'nın 1355. maddesindeki seferine ara verme kriteri eleştirilmektedir. Söz konusu eleştirilerin temelinde, geçmişten günümüze milletlerarası sözleşmelerle bile kabul etmediğimiz yargı yetkisi kısıtlamalarının iç hukuk hükmüyle getirilmesi yer almaktadır. Montrö Sözleşmesi'nde Türk mahkemelerinin zabıta ve yargı yetkisinin saklı tutulduğu ve 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne ve 1982 Deniz Sözleşmesi'ne taraf olunmamasında Türkiye'nin boğazları üzerindeki egemenliğinin kısıtlanmasına engel olunmasının amaçlandığı bir durum mevcutken, söz konusu kısıtlamanın bir iç hukuk hükmüyle getirilmesinin Montrö Sözleşmesi'nde dahi kabul edilmeyen bir sınırlandırma olduğu vurgulanmaktadır¹⁰⁶⁶.

Doktrinde ayrıca sefere ara verme kriterinin Türk mahkemelerinin yetkisini oldukça daralttığı ve kısıtladığı, Türkiye'deki alacaklılara zarar verdiği, söz konusu düzenlemenin

¹⁰⁶⁴ Topsoy, Boğazlar, s. 400.

¹⁰⁶⁵ TTK 1367. madde gerekçesi: “...Ancak, müracaatın yapıldığı ân ile kararın verildiği ân 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... 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. 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.”

¹⁰⁶⁶ Yeşilova Aras, İnfaz, s. 260. Buna karşın Türkiye'nin boğazlardan geçiş serbestisini kabul ettiğine yönelik bkz. İlgin, Sezer, “Türk Boğazları ile İlgili Son Gelişmeler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 3, S. 1-2, 1998, s. 54.

uluslararası gelişmelerin gerisinde kaldığı, ‘durma’ eyleminin mahkemeler nezdinde farklı yorumlara yol açabileceği, mahkemelerin eğiliminin hükmün dar yorumlanması yönünde olduğu belirtilmektedir. Bu görüş ışığında TTK’nın 1355. maddesinin değiştirilmesi ve hareket halinde olup olmadığına bakılmaksızın Türk karasularında bulunan yabancı gemilerin ihtiyati hacine cevaz veren yetki hükümlerinin getirilmesi gerektiği öne sürülmektedir¹⁰⁶⁷.

Öte yandan TTK’nın hazırlık aşamasında çeşitli yabancı devletlerin ülkelerini birer ihtiyati haciz cennetine dönüştürdüğü ve söz konusu durumun Türkiye bakımından da arzu edildiği eleştirilerinde bulunulduğu; ancak söz konusu eleştirilerin, ‘mahkemelerin yargı yetkisini belirlerken ticari kaygılarla değil hukuksal gerekçelerle hareket edilmesi gerektiği’ sebep gösterilerek kabul görmediği ifade edilmektedir¹⁰⁶⁸.

Bir diğer görüş ise, Sözleşmede saklı tutulan zabıta ve yargı yetkisinin boğazlardan uğraksız geçiş yapan yabancı ticaret gemileri üzerindeki ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbir yoluyla kullanılmasının mümkün olmadığını, Sözleşme’nin hazırlık safhasındaki taraf iradelerinin uğraksız geçiş yapan ticaret gemilerinin geçişine müdahale etmemek yönünde olduğunun kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır¹⁰⁶⁹.

ii. Görüşümüz

Kanımızca doktrindeki tartışmalar bundan sonraki yıllarda da sürececek olup TTK’da yer alan yetki kriteri, her bir yazarın konuya bakış açısına göre farklı değerlendirmelere tabi tutulacaktır. Şu an için temelde iki tip bakış açısı mevcuttur. İlk bakış açısı daha önce de belirttiğimiz gibi, TTK düzenlemelerinde milletlerarası sözleşmelerle uyumu ön planda tutarken¹⁰⁷⁰ ikinci görüştekiler ise genel olarak boğazlarımız ve karasularımız üzerindeki yargı yetkimizin kısıtlanmaması gerektiği kanaatindedir¹⁰⁷¹.

TTK’daki yetki kriterinde temel alınan düzenlemelerden birisi de hiç şüphesiz 1982 Deniz Sözleşmesi’ndeki transit ve zararsız geçiş rejimine ilişkin hükümlerdir. 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Deniz Sözleşmesi karasularının sınırı, bitişik bölge, boğazlar, kıta

¹⁰⁶⁷ **Kuru**, Görüşler, s. 390-391; **Ekşi**, Tasarı, s. 122; **Ekşi**, Boğazlar, s. 138-139.

¹⁰⁶⁸ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 214. Alacaklı menfaati güdecek şekilde ihtiyati haczin ticari bir ürün gibi pazarlanmasına yönelik açıklamalar ve ihtiyati haciz cenneti kavramı hakkında bkz. **Atamer**, Seferden Men, s. 282; **Türkel**, s. 120.

¹⁰⁶⁹ **Demirkıran**, s. 458.

¹⁰⁷⁰ TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında gözetilen en temel ilkelerden birinin milletlerarası sözleşmelerle uyum olduğuna önceki bölümlerde birden fazla kez değinilmiştir. Söz konusu uyum, milletlerarası sözleşme hükümlerine Kanunda yer verilmesi suretiyle sağlanmaya çalışılmıştır. TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında yaşanan tartışmalar için bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 211 vd.

¹⁰⁷¹ Zararsız geçişe ilişkin söz konusu ikilem, 1800’lü yılların ortalarından sonra deniz teknolojilerinin gelişmesiyle beraber açık kapı politikaları neticesinde serbest ticaretin artması; bunun bir sonucu olarak seyrüsefer özgürlüğünün kıyı devletinin mutlak hâkimiyeti karşısında savunulmaya başlanmasıyla açıklanmaktadır: **Yang**, s. 141; **Türkel**, s. 802-803.

sahanlığı, açık deniz ve geçiş rejimleri gibi birçok konuda düzenleme getirdiği ve 1982 Deniz Sözleşmesi'ne günümüzde yaklaşık yüz altmışın üzerinde devletin taraf olduğu¹⁰⁷² düşünüldüğünde, seferine ara verme kriterinin milletlerarası sözleşmelerle uyumlu bir düzenleme olduğu söylenebilir. Kaldı ki söz konusu düzenlemenin TTK gerekçesinde Montö Sözleşmesi'yle de uyum içerisinde olduğu dile getirilmektedir¹⁰⁷³.

İlk olarak devletin karasuları üzerindeki egemenliğine değinilmesi gerekmektedir. Devletlerin deniz yetki alanları dâhilinde ülkesel egemenliği mevcuttur. Ancak TTK'daki yetki kriterinin, Türk karasuları üzerindeki egemenlik yetkisini kısıtladığı şeklinde yorumlanmaması gerekmektedir. Söz konusu yeni düzenlemeyle bir 'yetki kısıtlaması' getirilmiş olmakla birlikte; söz konusu kısıtlamanın ülkesel egemenliğe getirilen bir sınırlama şeklinde yorumlanması hukukî bir yaklaşım olarak kanımızca yerinde değildir. Zira yetki kısıtlaması hali hazırda ticaret gemilerine ilişkindir ve özel hukuk ilişkilerini kapsamına almaktadır. Buna karşın, savaş gemileriyle devlete ait ticari olmayan amaçla kullanılan gemiler TTK'nın kapsamı dışındadır. Kamu hukuku temelli ilişkiler de TTK'nın uygulama alanı dışında kalmaktadır. Bunun yanı sıra, TTK kapsamında olsa dahi kamu güvenliğine aykırı veya kamu güvenliğini tehdit eden geçişler milletlerarası sözleşmelerce birçok istisnaya tabi tutulmaktadır. Hal böyle iken, yabancı gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yetki kriterinin kanımızca bir egemenlik meselesi olarak görülmemesi gerekmektedir. Söz konusu kriter kanun koyucunun bir tercihidir ve her daim kanun koyucu tarafından yeni bir düzenlemeyle geri alınabilir¹⁰⁷⁴.

İkinci olarak TTK'daki söz konusu tercih tartışılmalıdır. TTK'daki tercih edilen yetki kriteri, 1982 Deniz Sözleşmesi'nde yer alan zararsız geçiş ve transit geçiş rejimleriyle uyumludur. Kanımızca kanun koyucunun yaklaşımı hukukî bakımdan oldukça yanlış ya da hatalı değildir. Yetki kriteri tesis edilirken yüz altmıştan fazla devletin taraf olduğu 1982 Deniz Sözleşmesi hükümleriyle uyum gözetilmesi amacı, eleştiriye açık olsa da milletlerarası alanda meşru bir temele dayanmaktadır.

Yüz altmışın üzerinde devletin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşmeyle uyum gözetilmesi amacı, doktrindeki eleştirilerin aksine kanımızca hukukî bakımdan çok da hatalı değildir. Hatta Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin zayıf bağlantı noktalarıyla geniş

¹⁰⁷² Sözleşme'ye taraf devletler için bkz., https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1, (Erişim tarihi: 30.06.2023).

¹⁰⁷³ Bkz. 1355. madde gerekçesi; **Atamer**, Deniz T. 4, s. 214.

¹⁰⁷⁴ Bir anlaşma ile kanun hükmünün çatışması durumunda kanun koyucunun iradesinin anlaşmayı ortadan kaldırmak ve uygulamamak olduğunun açıkça anlaşılmadığı durumlarda anlaşma hükmüne itibar edilmesi gerektiğine ilişkin bkz. **Baykal**, s. 686, dpn. 75. Bu yönden değerlendirildiğinde kanun koyucunun 1982 Deniz Sözleşmesi hükmü lehine bir düzenlemeyi tercih ettiği ifade edilebilir.

tutulmak suretiyle Türkiye'nin ihtiyati haciz konusunda 'yetki cennetine dönüşmesi'¹⁰⁷⁵ meselesinin milletlerarası usul hukuku bakımından istenen bir durum olup olmadığı da tartışılabilir niteliktedir. Zira milletlerarası usul hukuku bakımından milletlerarası yetki hükümlerinin tesisinde ve değerlendirilmesinde gözetilen en önemli unsurlardan biri de (aşkın yetki temelinde) yetki hükmüyle uyuşmazlık ve taraflar arasındaki bağlantının yakın/objektif ve gerçek olması¹⁰⁷⁶ gerekliliğidir. Gemilerin hareketliliği ve faaliyetlerinin çoğunun ülkesel sınırların dışında gerçekleştirmesi karşısında gerçek bağlantı, TTK düzenlemelerinde seferine ara verme kriteriyle sağlanmaya çalışılmıştır. Hâlbuki Türk karasularından seferine ara vermeksizin geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczinin kabul edilmesi durumunda yetki kriteriyle uyuşmazlık arasındaki bağlantı daha da zayıflamaktadır.

Yargıtay'ın¹⁰⁷⁷ demirleme eylemini dahi yetki doğumu için yeterli görmediği belirtirse¹⁰⁷⁸ de daha önce de değindiğimiz, Yargıtay'ın diğer bir kararında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı'nın yazısına binaen geminin İstanbul'da demirli olduğu ve ihtiyati haciz yetkisinin doğduğundan bahsedilmektedir¹⁰⁷⁹. Bu durumda madde metninden ziyade öncelikle Yargıtay'ın farklı ve yanlış uygulamasının eleştirilmesi gerektiği kanısındayız¹⁰⁸⁰. TTK'nın 1355. maddesinde açıkça “*geminin demir attığı*” yer mahkemesinin, yetkili olduğu yönünde düzenleme mevcutken Yargıtay'ın verdiği ilk karar Kanunun açık hükmüne aykırılık teşkil etmektedir. Kanımızca Yargıtay'ın söz konusu kararı, TTK'dan önceki dönemde mahkemelerin ihtiyati haciz kararı vermekteki

¹⁰⁷⁵ “Birçok ülke ihtiyati haciz konusunda kendi mahkemelerine oldukça geniş yetki vermekte ve kendi ülkelerini ihtiyati haciz kararları için “yetki cenneti” haline getirmektedirler. TTK'nın 1355. maddesinde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi daraltılmış ve kısıtlanmıştır. Bu yaklaşım Türkiye'deki alacaklılara zarar verir ve Türkiye'de bulunan kişilerin yurtdışındaki borçlulardan alacaklarını tahsil edememesi sonucunu doğurabilir. TTK'nın 1355. maddesi uluslararası gelişmelerin gerisinde kalan bir düzenleme getirmektedir” **Ekşi**, Boğazlar, s. 137-138.

¹⁰⁷⁶ **Ekşi**, Aşkın, s. 248; **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 686; Güven, Pelin, **Tanıma-Tenfiz Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 124; **Doğan**, MÖHUK, s. 132; **Akıncı**, MÖHUK, s. 204; **Özel vdi.**, s. 733-734. “...yetkisinin zoraki, yapay ve milletlerarası standartlara aykırı olmaması...” **Tekinalp**, Bağlama, s. 432. “...mâkul yetki kurallarını kanunlarında tespit etmiştir” **Nomer**, Devletler, s. 528. “...tercih edilen bağlama noktaları, adil ve makul olmalıdır” **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 15. “...uyuşmazlık konusu ile yetkili mahkeme arasındaki ilişkinin çok zayıf olması, makul olmaması...” **Özbek Hamdioğlu**, s. 100.

¹⁰⁷⁷ Y. 11. HD., T. 25.04.2013, E. 2013/4596, K. 2013/8303. Karar için ayrıca bkz. **Ekşi**, Boğazlar, s. 137 vd.

¹⁰⁷⁸ **Ekşi**, Boğazlar, s. 138.

¹⁰⁷⁹ “...ihtiyati hacze konu edilen gemi yabancı bayraklı ise de, talep dilekçesi içeriği ve dosya içinde mevcut Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı'nın 07.09.2012 tarihli yazısından da anlaşılacağı üzere İstanbul'da demirli bulunmaktadır. Bu durumda 6102 sayılı TTK'nın 1355. maddesi uyarınca mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olduğu...” Y. 11. HD., T. 14.01.2013, E. 2012/18434, K. 2013/644, (Erişim tarihi: 10.01.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Karar için ayrıca bkz. **Ekşi**, Boğazlar, s. 136.

¹⁰⁸⁰ Aynı yönde bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 199. Yargıtay'ın seferine ara verme kriterini (özellikle ikmal amaçlı duran gemilere yönelik, TTK'nın 1355. maddesi ve milletlerarası sözleşmelerdeki uğrak halleri bakımından kendi istisnalarını oluşturacak şekilde) dar yorumlayarak hatalı bir biçimde verdiği kararlar için bkz. Y. 11. HD., T. 22.06.2015, E. 2015/6321, K. 2015/8589; Y. 11. HD., T. 25.04.2013, E. 2013/4596, K. 2013/8303, (Erişim tarihi: 28.08.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Kararların değerlendirilmesine yönelik ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 244 vd.

ihtiyatlı yaklaşımının bir devamı niteliğindedir. Dolayısıyla Yargıtay'ın TTK'dan önceki anlayışını terk etmesi gerektiği ifade edilmelidir. Keza Yeni TTK düzenlemesiyle birlikte mahkemelerin ihtiyati haciz konusunda hangi hallerde yetkili olacağı tek tek sayılmış durumdadır.

Sonuç olarak yabancı ticaret gemilerinin ihtiyati haczi, geminin Türk karasularında seferine ara vermesiyle mümkündür. Seferine ara vermeden boğazlarımızdan ve/veya karasularımızdan geçiş yapan yabancı ticaret gemilerinin ise ihtiyati haczi, TTK'nın 1355. maddesi karşısında mümkün görünmemektedir. Son olarak sefere ara verme eyleminin donatanın iradesi dışında gerçekleşmesi durumunda (örneğin geminin Türk idari makamları tarafından zorunlu bir biçimde durdurulması halinde) Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisinin doğmayacağını da altı çizilmelidir¹⁰⁸¹.

II. TTK'daki Birtakım Yetki Kuralları

Yabancılık unsuru barındıran özel hukuk uyuşmazlıklarında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi MÖHUK'un 40. maddesi uyarınca –Kanunun 41 ilâ 46. maddelerinde yer alan özel yetki hükümleri saklı olmak kaydıyla- iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları uyarınca belirlenmektedir¹⁰⁸². Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde mahkemelerin milletlerarası yetkisine ilişkin TTK hükümlerinin uygulanabilmesinin kaynağını da MÖHUK'un 40. maddesi oluşturmaktadır¹⁰⁸³.

İlk bölümde TTK'nın 1354 vd. maddelerinde yer alan yetki kurallarının içeriğine yönelik açıklamalarda bulunmuştuk. Bu kısımda ise konuyla ilgili yetki kuralları milletlerarası usul hukuku bakımından ele alınacaktır. Bu doğrultuda ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisinin münhasır yetki niteliğinde olup olmadığı üzerinde durulacaktır. Buna ek olarak haksız ihtiyati hacizden tazminat davasında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi de incelenecektir.

Önemle belirtmek gerekir ki milletlerarası usul hukukunda münhasır yetkinin yanı sıra aşkın yetki de incelenmesi gereken bir diğer konu olarak karşımıza çıkmaktadır. MÖHUK'un 54/1-b. maddesi uyarınca deniz alacağının esasına ilişkin kararın Türkiye'de tenfiz edilebilmesi için -davalının itiraz etmesi şartıyla- dava konusu veya taraflarla gerçek bir

¹⁰⁸¹ Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 245.

¹⁰⁸² MÖHUK'un söz konusu atfı gereği HMK'daki yetki kurallarının milletlerarası yetki tesisi bakımından etkisi ve HMK'daki yetki kuralları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Süral, Ceyda, "Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisine Etkisi", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, C. 26, S. 100, 2012, s. 167 vd. MÖHUK'un 40. maddesinin 41 ilâ 46. maddelerle olan ilişkisi konusunda bkz. Çelikel/Erdem, s. 566 vd.; Doğan, MÖHUK, s. 40; Özel vdi., s. 575 vd.; Akıncı, MÖHUK, s. 117; Demir Gökyayla, Yetki, s. 40 vd.

¹⁰⁸³ Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 618; Özel vdi., s. 664-665. İhtiyati haciz mahkemesinin yetkisi konusunda benzer yönde bkz. Demir Gökyayla, Yetki, s. 358.

ilişkisi bulunmadığı hâlde kendisine yetki tanıyan bir devlet mahkemesince verilmemiş olması gerekmektedir. Ancak ihtiyati haciz kararı MÖHUK'un 50/1. maddesinde yer alan kesinleşme niteliğine sahip bir karar olmadığından¹⁰⁸⁴ aşkın yetki niteliği de ikinci planda kalmaktadır. Bu sebeple TTK'da yer alan yetki kurallarının aşkın yetki niteliğinde olup olmadığı, esas davaya yönelik olarak tanıma-tenfiz kısmında, tenfiz mahkemesinin yetkisine ilişkin TTK'nın 1360. maddesiyle birlikte değerlendirilecektir.

1. İhtiyati Haciz Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi

TTK'nın 1354-1357. maddelerinde ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi ele alınmıştır. Milletlerarası usul hukuku bağlamında bu kısımda ilk olarak esas hakkında dava açılmadan önce ihtiyati hacze ilişkin yetki kriteri ele alınacak; ardından esas hakkında dava açıldıktan sonraki durum değerlendirilecektir. TTK'nın 1356. maddesinde yer alan yetki anlaşmasının ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisine etkisi ise son olarak incelenecektir.

A. Esas Hakkında Dava Açılmadan Önce

Esas hakkında dava açılmadan önce ihtiyati hacze yetkili mahkeme TTK'nın 1354. ve 1355. maddelerinde düzenlenmektedir. TTK'nın 1354. maddesi uyarınca Türk Bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi ya da aşağıda gösterilen mahkemeler tarafından verilebilmektedir:

- a) Bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi.
- b) Sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi.
- c) 941 inci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi.

TTK'nın 1355. maddesinde ise yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati hacze yetkili mahkeme belirtilmektedir. Madde uyarınca 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 verilebilmektedir. Doktrinde söz konusu yetki kurallarının kesin yetki¹⁰⁸⁵ ve münhasır yetki¹⁰⁸⁶ kuralı niteliğinde

¹⁰⁸⁴ Kesinleşme şartı bakımından ayrıca bkz. **Nomer**, Devletler, s. 512; **Çelikel/Erdem**, s. 720 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 661; **Doğan**, MÖHUK, s. 105; **Özel vdi.**, s. 722; **Akıncı**, MÖHUK, s. 145, s. 200; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 508.

¹⁰⁸⁵ **Pekcanıtez vdi.**, İcra 1, s. 560-562; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 211.

¹⁰⁸⁶ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 207; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 621; **Özel vdi.**, s. 666-667. Genel anlamda ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisinin münhasır yetki olduğu konusunda bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 593.

olduğu konusunda görüşlerin olduğundan bahsetmiştik. Sonraki alt başlıklarda söz konusu iki yetki kuralının münhasır yetki niteliğine ilişkin açıklamalarımıza yer verilecektir.

a. Münhasır Yetki Kavramı, Münhasır Yetkinin Türk Hukukundaki Görünümü ve Sonuçları

Milletlerarası usul hukunda münhasır yetki kavramı, doktrindeki açıklamalar ve Yargıtay kararları ışığında incelenmektedir. Doktrinde ve Yargıtay kararlarında genel olarak, kanun koyucunun bir uyuşmazlığın mutlak bir biçimde Türk mahkemelerinde görülmesini istemesi ve bu suretle Türkiye’de her daim yetkili bir mahkeme bulundurması durumunda, Türk mahkemelerinin münhasır yetkisinin olduğu ifade edilmektedir¹⁰⁸⁷. Buna ek olarak Yargıtay münhasır yetki kurallarını “*devletin kendi ülke ve sınırları içerisinde haiz olduğu mutlak güç ve yetkiyi ifade eden, devletin egemenlik ve hükümranlık haklarının kullanılmasını gösteren ve simgeleyen kurallar*” şeklinde tanımlamaktadır¹⁰⁸⁸. Hangi hallerde münhasır yetkinin söz konusu olacağı yetki kuralının varlık sebebi, lafzı ve amacı gibi unsurların yorumlanması suretiyle belirlenmektedir. Dolayısıyla yetki kuralı, yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlığa ilişkin yargılamanın mutlak bir biçimde Türk mahkemelerinde görülmesi gerektiğini öngörüyorsa münhasır yetkiden bahsedilmektedir¹⁰⁸⁹.

¹⁰⁸⁷ **Nomer, Ergin:** Milletlerarası Usul Hukuku, Yenilenmiş 2. Bası, Beta Basım, İstanbul 2018, s. 129; **Nomer,** Devletler, s. 490; **Çelikel/Erdem,** s. 750; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 680; **Doğan,** MÖHUK, s. 73; **Akıncı,** MÖHUK, s. 203; Sargın, Fügen, **Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Anlaşmaları,** Yetkin Yayınları, 1996, (**Sargın,** Yetki), s. 152; Esen, Emre, “Türk Hukukunda Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Münhasır Yetki Kavramı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni,** C. 22, S. 2, 2002, (**Esen,** Münhasır Yetki), s. 187; Demirkol, Berk, **Milletlerarası Yetki Anlaşmaları,** Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2018, (**Demirkol,** Yetki), s. 135-136; **Özel vdi.,** s. 627; **Demir Gökyayla,** Yetki, s. 23. Yargıtay kararları için bkz. “*Münhasır (kesin) yetki kuralları dava konusunun sadece Türk mahkemelerinde görülmesini sağlamak amacıyla konulan ve bunu temin eden kurallardır. Bu kuralların temel dayanağı kamu düzenidir. Türk hukukunun temel değerleri, Türk genel adap ve ahlak anlayışı, Türk kanunlarının dayandığı temel adalet anlayışı ve genel siyaseti, Anayasada yer alan temel hak ve özgürlükler milletlerarası alanda geçerli ortak prensipler ve özel hukuka ait iyiniyet prensibine dayanan kurallar, medeni toplulukların müştereken benimsedikleri ahlak ilkeleri ve adalet anlayışının ifadesi olan hukuk prensipleri, toplumun medeniyet seviyesi, siyasi ve ekonomik rejim ile insan hak ve özgürlükleri millî hukukumuzdaki kamu düzeninin dayanağını oluşturmaktadır. Kamu düzeni tarafların uymak zorunda oldukları kamu hukukundan ve özel hukuktan doğan ve tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri kuralların bütünü olarak anlaşılmaktadır*” Y. HGK., T. 13.04.2015, E. 2013/1628, K. 2015/894; Y. 18. HD., T. 17.01.2013, E. 2012/12365, K. 2013/483, (Erişim tarihi: 12.05.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

¹⁰⁸⁸ Y. 18 HD., T. 11.03.2014, E. 2013/18352, K. 2014/4459; Y. 18. HD. T. 07.04.2014, E. 2013/19774, K. 2014/6261, (Erişim tarihi: 12.05.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Ayrıca bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 678, dpn. 474.

¹⁰⁸⁹ Münhasır yetkiye ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Nomer,** Devletler, s. 525 vd.; **Nomer,** Usul, s. 192 vd.; **Çelikel/Erdem,** s. 747 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 679 vd.; **Güngör, Gülin:** Türk Milletlerarası Özel Hukuku, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, (MÖHUK), s. 253 vd.; **Doğan,** MÖHUK, s. 73 vd.; **Akıncı,** MÖHUK, s. 203 vd.; **Özel vdi.,** s. 730 vd.; **Sargın,** Yetki, s. 152 vd.; **Demirkol,** Yetki, s. 134 vd.; **İrge Erdoğan,** Yetki, s. 76 vd.

Devletin kamusal nitelikli müdahale yetkisinin tezahür ettiği cebri icra alanındaki birtakım davalarda Türk mahkemelerinin yetkisinin münhasır olduğu kabul edilmektedir¹⁰⁹⁰. Keza icra organlarının sahip olduğu müdahale gücü devletin, toprakları üzerinde yaşayan insanların temel haklarıyla sıkı ilişki içerisindedir. Bunun yanı sıra birçok icra hukuku yargılaması usul hukukuna özgü sıkı şekil şartlarına tâbidir¹⁰⁹¹.

İç hukuk bakımından kesin yetkiyle milletlerarası özel hukuk bakımından münhasır yetkinin farklı kavramlar olduğu birçok yazar tarafından kabul edilmektedir¹⁰⁹². Medeni usul hukukuyla milletlerarası usul hukukundaki en büyük farklılık konu bakımındandır. Münhasır nitelikli yetki kurallarının amacı, uyuşmazlığın mutlaka Türk mahkemelerinde görülmesini sağlamak iken, kesin yetkide ise kamu düzeni anlayışıyla uyuşmazlığın ülke içerisinde belirli bir yer mahkemesi tarafından karara bağlanması amaçlanmaktadır¹⁰⁹³. Bu amaçlar sonuç bakımından birbirine paralel gibi görünse de çoğu halde birbirinden ayrılmaktadır. İç hukuktaki kamu düzeni amacı güden kesin yetki halleriyle milletlerarası usul hukukundaki münhasır yetki halleri her durumda örtüşmemektedir. Örneğin iflas davasında Türk mahkemelerinin yetkisi iç hukuk bakımından kesin yetki, milletlerarası usul hukuku bakımından da -alacağın esasına yönelik istisnaları tartışılmak kaydıyla- genel itibariyle münhasır yetki olarak kabul edilmektedir¹⁰⁹⁴. Taşınmazın aynından doğan davalar bakımından da aynı durum geçerlidir¹⁰⁹⁵. Buna karşın HMK'nın 11. maddesinde yer alan miras hukukundan kaynaklanan birtakım davalarla¹⁰⁹⁶ HMK'nın 15/2. maddesinde yer alan can sigortalarından kaynaklanan davalarda¹⁰⁹⁷ Türk mahkemelerinin yetkisi kesin yetki niteliğindeyken; mirasa ilişkin uyuşmazlıklar MÖHUK'un 43. maddesinde düzenlenmiş olup

¹⁰⁹⁰ Nomer, Devletler, s. 490; Çelikel/Erdem, s. 603; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 681; Özel vdi., s. 666.

¹⁰⁹¹ İİK'da yer alan birtakım davalar için bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 681.

¹⁰⁹² Nomer, Devletler, s. 490; Çelikel/Erdem, s. 749; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 680; Doğan, MÖHUK, s. 128; Özel vdi., s. 627, s. 730.

¹⁰⁹³ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 680.

¹⁰⁹⁴ İflas davalarında münhasır yetki konusunda bkz. Nomer, Ergin, "İflas Davalarında Milletlerarası Yetki Anlaşmaları", İstanbul Barosu Dergisi, C. 85, S. 6, (Nomer, İflas), 2011; Tekinalp, Bağlama, s. 429; Çelikel/Erdem, s. 603; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 538 vd.; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2295 vd.; Özel vdi., s. 628; Demir Gökyayla, Yetki, s. 296. İflas davasında mahkemenin yetkisinin kesin yetki olduğu konusunda bkz. Pekcanitez, Usul 1, s. 300; Arslan vdi., Usul, s. 238.

¹⁰⁹⁵ Nomer, Devletler, s. 490; Tekinalp, Bağlama, s. 429; Çelikel/Erdem, s. 610; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 680; Doğan, MÖHUK, s. 60; Özel vdi., s. 628; Akıncı, MÖHUK, s. 123; Esen, Emre, "Türk Hukukunda Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Münhasır Yetki Kavramı", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 22, S. 2, 2002, (Esen, Münhasır Yetki), s. 189. Taşınmazın aynından doğan davalarda münhasır yetkiye ilişkin eleştiriler için bkz. Erkan, Mustafa, "Bir Tabu: Taşınmazın Aynına İlişkin Davalarda Münhasır Yetki", Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 20, S. 1, 2012. Taşınmazın aynından doğan davalarda kesin yetki hakkında bkz. Pekcanitez, Usul 1, s. 293; Arslan vdi., Usul, s. 230; Tanrıver, Usul 1, s. 254.

¹⁰⁹⁶ Pekcanitez, Usul 1, s. 299; Tanrıver, Usul 1, s. 253; Arslan vdi., Usul, s. 232; Görgün/Börü/Kodakoğlu, s. 122; Akil, s. 109 vd.

¹⁰⁹⁷ Pekcanitez, Usul 1, s. 300; Tekinalp, Bağlama, s. 429; Tanrıver, Usul 1, s. 257; Arslan vdi., Usul, s. 234; Görgün/Börü/Kodakoğlu, s. 123; Akil, s. 155 vd.

münhasır yetki niteliğinde görülmemektedir¹⁰⁹⁸. Sigorta sözleşmelerine ilişkin MÖHUK'un 46. maddesinde ise tartışmalı olmakla birlikte yalnızca sigorta ettiren, sigortalı veya lehdar lehine bir münhasır nitelik taşıdığı¹⁰⁹⁹ veya münhasır yetki niteliğinde olmadığı gibi farklı görüşler mevcuttur¹¹⁰⁰. Görüldüğü üzere iç hukukta yer alan her kesin yetki kuralı, milletlerarası usul hukuku bakımından münhasır yetki niteliğinde görülmemekte ya da yetki kuralına sınırlı bir münhasır nitelik atfedilmektedir.

Türk Hukukunun pozitif düzenlemelerinde münhasır yetki kavramı tanımlanmış ya da kavramın içeriği belirlenmiş değildir. Buna karşın Türk mahkemelerinin münhasır yetkisinin iki temel sonucu bulunmaktadır. İlk olarak Türk mahkemelerinin münhasır yetkili olduğu bir uyuşmazlıkta MÖHUK'un 47. maddesi uyarınca yabancı mahkemeleri yetkili kılan yetki anlaşmaları, uyuşmazlığın Türk mahkemelerinin önüne gelmesi durumunda geçersiz kabul edilmektedir. İkinci olarak münhasır yetkinin söz konusu olduğu durumlarda yabancı mahkeme kararlarının tanıma ya da tenfizi MÖHUK'un 54/1-b. maddesi uyarınca reddedilmektedir¹¹⁰¹.

b. TTK'daki Yetki Kurallarının Amaçsal Değerlendirmesi

Türk ve yabancı bayraklı gemiler hakkında TTK'nın 1354. ve 1355. maddelerinde yer alan yetki kuralları iç hukuk bakımından kesin yetki kuralı niteliğindedir¹¹⁰². Zira maddelerde geçen “sadece” sözcüğüyle birlikte değerlendirildiğinde iç hukukta Türk mahkemelerinin yetkisi yalnızca Türkiye içerisinde -geminin Türk karasularında kalış süreleri ve kararın uygulanmasının aciliyeti bakımından- belirli bir yerdeki mahkemeye yönelmiş durumdadır.

TTK'nın “1354 ilâ 1358 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar” başlıklı gerekçesinde gemilerin ihtiyati hacine ilişkin münhasır yetki kurallarının kabul edildiğinden bahsedilmektedir. Madde gerekçelerinde ise birden fazla kez ‘münhasıran yetkili mahkeme’ kavramı geçmektedir¹¹⁰³.

¹⁰⁹⁸ Çelikel/Erdem, s. 631-632; Esen, Münhasır Yetki, s. 190.

¹⁰⁹⁹ Nomer, Devletler, s. 490; Çelikel/Erdem, s.640; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 681; Doğan, MÖHUK, s. 131.

¹¹⁰⁰ MÖHUK'un 44 ilâ 46. maddelerindeki yetki kuralların münhasır yetki teşkil etmediği görüşü için bkz. Özel vdi., s. 732; Esen, Münhasır Yetki, s. 193 vd. Demirkol, Yetki, s. 242; Özel, Sibel, “Yabancılık Unsuru Taşıyan Bireysel İş Sözleşmelerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Yetkisi: MÖHUK m. 44”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 14, S. 179-180, 2019, s. 1373 vd. Söz konusu kuralların münhasır nitelikte olduğuna ilişkin bkz. Güngör, MÖHUK, s. 232; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 680-681.

¹¹⁰¹ Çelikel/Erdem, s. 609; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 679; Doğan, MÖHUK, s. 74; Özel vdi., s. 730.

¹¹⁰² Pekcanitez vdi., İcra 1, s. 560-562; Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 215.

¹¹⁰³ TTK md. 1354 gerekçesi: “gemilerin ihtiyati haczi için, münhasır yetki kuralları kabul edilmiştir. Bu kurallar, geminin bayrağına ve yargılamanın yeriyle aşamasına göre farklı düzenlenmiştir.” TTK md. 1355 gerekçesi: “bütün yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye münhasıran yetkili olan mahkeme tayin edilmiştir.”

Kanunda “*sadece*” ve gerekçede “*münhasır yetki*” kavramlarının kullanılması, yetki kuralının münhasır niteliğe sahip olduğunu öne sürebilmek için kanımızca tek başına yeterli değildir. Nitekim yetki kuralındaki ifade tarzından yola çıkılarak (lafzen) yapılacak bir yorum, milletlerarası usul hukukunun amaçsal yorum ilkesi bakımından eksik kalmaktadır. Dolayısıyla madde hükmünün amaçsal ve teknik incelemelere de tabi tutulması gerekmektedir.

TTK’nın 1354. ve 1355. maddelerinde yer alan yetki kurallarında geçen ‘sadece’ sözcüğünün, bu maddelerde öngörülen mahkemelerden başka herhangi bir mahkemeye başvuru yapılamayacağını vurgulamak bakımından kabul edildiği, bu mahkemeler dışında başka hiçbir mahkemenin gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı veremeyeceği, bu sebeple yetki kurallarının münhasır yetki kuralı olduğu savunulmaktadır¹¹⁰⁴.

Kanımızca söz konusu amaçsal yorum, iç hukuktaki kesin yetki kriteri bakımından doğru olmasına karşın münhasır nitelik bakımından eksiktir. Zira iç hukuktaki kesin yetki kriteri bakımından yalnızca Kanunda belirtilen yerdeki Türk mahkemesi’nin yetkili olacağı ve gemi hakkında başkaca hiçbir Türk mahkemesinin ihtiyati haciz kararı veremeyeceği öne sürülebilir. Önceki paragraflarda verilen kesin yetkiye ilişkin açıklamalar Türk mahkemelerinin kendi arasındaki yetki ihtilafları bakımından yerindedir. Ancak münhasır yetki tesisinde önemli olan husus, ‘Türk Hukukunda geçerlilik tanınabilecek bir ihtiyati haciz kararının, yalnızca Türk mahkemeleri tarafından verilmesi gerektiğinin’ vazgeçilmez bir prensip olarak kabulüyle mümkündür. Hâlbuki doktrinde bu hususa bir vurgu yapılmadığı görülmektedir. Nitekim münhasır yetki oldukça istisnai niteliktedir. Bu sebeple münhasır yetki kuralı ihdas edilirken, yetki kuralının lafzının ve amacının teknik bakımdan oldukça net ve tartışmasız biçimde ortaya konması gerekmektedir. TTK’daki yetki kuralının kanunlaşma sürecinde ve sonrasında, ihtiyati haciz kararlarının yabancı mahkemelerden ziyade ‘mutlak suretle Türk mahkemeleri tarafından verilmesi ve bu anlamda her daim yetkili bir Türk mahkemesi bulundurma’ gibi bir açıklama ya da gerekçe mevcut değildir. Kanunlaşma sürecinde yalnızca söz konusu yetki kurallarının münhasır nitelikte olduğu belirtilmekle yetinilmiştir.

Kanımızca en çok yer değiştiren taşınır eşyalardan biri olan gemilerin ihtiyati haciz kararlarının mahiyeti, münhasır yetkiye ilişkin amaçsal yoruma uygun düşmemektedir. Örnek vermek gerekirse, taşınmazın aynından doğan davalara ilişkin yetki kuralının yorumunda ‘Türkiye’deki taşınmazlar üzerindeki aynı haklara ilişkin uyuşmazlıklarda, yalnızca Türk mahkemeleri’nin yetkili olması gerektiği’ görüşünün, devlet egemenliğinin bir uzantısı

¹¹⁰⁴ **Atamer**, Deniz T. 4, s. 207.

olduğu gerekçesiyle makul bir temele dayandığı öne sürülebilir. Buna karşın ‘İspanya bayrağı taşıyan X gemisine yönelik ihtiyati haciz kararı yalnızca Türk mahkemeleri tarafından verilmelidir’ önermesinin temelinde, amaçsal bakımdan makul ve tutarlı bir gerekçe bulunmadığı kanaatindeyiz. Diğer bir deyişle ‘taşımacılık nedeniyle sürekli ülke değiştiren İspanya bayrağı taşıyan X gemisi hakkında neden yalnızca Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz kararı vereceği’ sorusunun makul bir cevabı bulunmamaktadır.

Maddede geçen “sadece” sözcüğü, uyuşmazlığın yalnızca Türk mahkemelerinde görülmesi amacına hizmet etmekten ziyade, geminin yalnızca seferine ara verdiği yerdeki mahkemeye başvurularak ihtiyati haciz kararının süratle icra edilmesine olanak tanıyan bir düzenleme niteliğindedir. TTK’nın 1354. maddesinin bentlerinde Türk bayraklı gemilere ilişkin birden fazla mahkeme arasında alternatif yetki öngörülmüş olması da, söz konusu kuralların münhasır nitelik taşımadığına ilişkin görüşümüzü destekler niteliktedir. Her ne kadar “sadece” sözcüğü maddede yer alsa da, maddenin devamında sicil yeri ve malikin yerleşim yeri mahkemesi gibi mahkemelere yetki tanımak suretiyle aynı uyuşmazlık hakkında birden çok mahkeme yetkili kılınmaktadır. Münhasır bir yetki kuralının kendi içerisinde alternatif yetkili mahkemeler öngörmesi, kanımızca münhasır yetki niteliğinin özüne ters düşmektedir.

Sonuç olarak kısaca özetlemek gerekirse TTK’nın 1354. ve 1355. maddelerinde yer alan ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisi, her ne kadar Kanun gerekçesinde lafzen münhasır yetki olarak belirtilse de, amaçsal bakımdan değerlendirildiğinde bu tip bir yetki kuralının varlığından bahsedilmesi zor görünmektedir.

c. İhtiyati Haczin Cebri İcra Hukukuna Ait Olması ve Kamusal Niteliğine İlişkin Değerlendirmeler

Cebri icra hukukuna ait birtakım davaların kamusal niteliği ve devlet egemenliğinin bir uzantısı olarak görülmesi, münhasır yetkinin tesisinde bir diğer ölçüttür. Bu doğrultuda İİK’deki genel ihtiyati haciz konusunda Türk mahkemelerinin münhasır yetkili olduğu kabul edilmektedir¹¹⁰⁵. Ancak TTK’daki ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi bakımından benzer bir nitelendirmenin yapıp yapılamayacağı sorusunun yanıtlanması gerekmektedir.

Cebri icra hukuku alanındaki birtakım kamusal davalarda Türk mahkemelerinin münhasır yetkili olduğu görüşüne katılmamak mümkün değildir. Ancak icra hukuku alanında ortak uygulamaya sahne olan ve Türk Hukukuna 1999 Haciz Sözleşmesi ile getirilen ‘arrest’ sistemi; esasen kanun koyucunun gemilere yönelik, cebri icra alanında ortak bir düzen

¹¹⁰⁵ Y. HGK., T. 06.05.1998, E. 1998/12-287, K. 1998/325, (Erişim tarihi: 05.08.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

içerisinde yer almak istediğinin çok önemli bir göstergesidir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin TTK'ya iktibas ve Sözleşme'nin onaylanması bize göstermektedir ki; kanun koyucu, gerektiğinde ve istediğinde kamusal müdahale konularında dahi milletlerarası gelişmelere kayıtsız kalmama yolunu seçebilmektedir. Bu sebeple gemilerin ihtiyati haczi kanımızca, icra hukuku alanındaki münhasır yetkinin istisnalarından birisini teşkil etmektedir.

Bahsedilenlere ek olarak Türk İcra Hukukunda münhasır yetkinin kabul edildiği davaların pek çoğunda icra mahkemesi görevli olmakla birlikte mahkemenin verdiği karar, maddî anlamda kesin hüküm teşkil etmemekte; diğer bir deyişle maddî hukuktan ziyade yalnızca icra hukukuyla sınırlı bir biçimde etki doğurmaktadır. Hâlbuki gemilerin ihtiyati haczinde icra mahkemeleri değil, asliye ticaret mahkemeleri görevlidir. İhtiyati haciz kararı veren asliye ticaret mahkemesi, TTK'nın 1357. maddesi uyarınca deniz alacağının esası hakkındaki dava bakımından da yetkili olmakta; mahkemenin verdiği kararlar kesin hüküm teşkil etmesi sebebiyle maddî hukuk bakımından da sonuç doğurmaktadır. Dolayısıyla İİK'daki genel ihtiyati haciz koruması kapsam dışı bırakılmak suretiyle TTK'daki 'arrest' tedbiri açısından denilebilir ki; gemilerin ihtiyati haczi uyuşmazlıkları icra hukuku alanında cereyan etmesine karşın maddî hukuk bakımından da etki doğurmaktadır. Hatta kanun koyucunun, ihtiyati haciz yargılamasında deniz alacağın tespiti ve parasal değeri konusunda karar verme yetkisini icra mahkemeleri yerine bu konuda uzman denizcilik ihtisas mahkemelerine bıraktığı dahi öne sürülebilir.

Tüm bu sebepler bir arada değerlendirildiğinde 1999 Haciz Sözleşmesi'nde ve TTK'da düzenlenen ihtiyati haciz yargılaması, Türk İcra Hukukunun bir parçası olmasına karşın kanımızca milletlerarası usul hukuku doktrininin aradığı anlamda bir kamusal nitelik taşımamaktadır.

d. İhtiyati Hacizde Münhasır Yetki Niteliğinin MÖHUK'un 47. ve 50. Maddeleri Uyarınca Değerlendirilmesi

Tanıma-tenfiz bakımından ihtiyati haciz kararları, hali hazırda MÖHUK'un 50/1. maddesinde öngörülen kesinleşme niteliğini haiz değildir¹¹⁰⁶. Diğer bir deyişle tedbir niteliği taşıyan kararların kesinleşme niteliği olmadığından MÖHUK'un 50/1. maddesindeki ön şartı sağlamamaktadır. Dolayısıyla ön şart eksikliği bulunan bir kararın MÖHUK'un 54/1-b. maddesinde yer alan münhasır yetki şartı ve diğer asli şartlar bakımından incelenmesine gerek bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle ihtiyati haciz kararları, hali hazırda MÖHUK'un 50.

¹¹⁰⁶ Güven, s. 67.

maddesindeki kesinleşme ön şartını sağlamamadığından, tenfiz mahkemesinin münhasır yetkiye ilişkin bir inceleme yapmasına gerek yoktur.

MÖHUK'un 47. maddesi bakımından ise şöyle bir örnek üzerinden değerlendirme yapılabilir:

İhtiyati haciz mahkemesinin yetkisinin münhasır yetki olmamasının, MÖHUK'un 47. maddesi uyarınca yabancı mahkemeleri yetkilendiren yetki anlaşmaları bakımından alacaklının menfaatine aykırılık teşkil ettiği akla gelebilir. Örneğin taraflar, ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi de dâhil olmak üzere navlun sözleşmesinden doğan tüm uyuşmazlıklarda Londra mahkemelerinin yetkili olacağını kararlaştırabilir. Geminin Türkiye'de seferine ara vermesi üzerine alacaklının yetkili Türk mahkemesi'ne ihtiyati haciz talebiyle başvurması durumunda mahkeme, yetki kuralının münhasır nitelikte olmaması nedeniyle borçlunun yetki itirazına binaen yetkisizlik kararı verebilir. Söz konusu yetki anlaşmasından faydalanmak isteyen borçlu da, hileli davranışlarla gemisinin Londra Mahkemesi'nin yetki alanına uğramamasını sağlayabilir. Hatta borçlu şirket tek gemi ortaklığı şeklinde teşekkül etmiş ise, alacaklının ihtiyati hacizden beklediği korumadan hiçbir zaman faydalanamayacağı ve bu tip bir durumun teminat amacına aykırı olduğu öne sürülebilir.

Önceki paragrafta yer alan somut durum karşısında TTK'nın 1356. maddesi, alacaklı bakımından bir güvence teşkil etmektedir. Maddede yetki anlaşmalarının (veya tahkim sözleşmelerinin) ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi üzerinde herhangi bir etki doğurmayacağı oldukça açık bir biçimde belirtilmiştir. Söz konusu düzenleme, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu tarafından üzerinde durulan ve doktrinde de kabul edilen 'Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz konusunda, taraflar arasında akdedilmiş yetki ya da tahkim anlaşması bulunsa dahi, her durumda yetkili olacağına' ilişkin görüşünün bir yansıması niteliğindedir¹¹⁰⁷. Dolayısıyla yetki ya da tahkim anlaşmasında ihtiyati hacze mahkemesinin yetkisine ilişkin bir kural yer alsa dahi Türk mahkemesi, TTK'nın 1356. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olmaktadır. Diğer bir deyişle borçlunun yapacağı yetki itirazı, Türk mahkemesi tarafından TTK'nın 1356. maddesi gerekçe gösterilerek reddedilebilmektedir. Dolayısıyla münhasır nitelik bakımından MÖHUK'un 47. maddesinin alacaklıya sağlaması gereken koruma, MÖHUK'tan bağımsız bir biçimde, TTK'nın 1356. maddesiyle başlı başına sağlanmış durumdadır.

¹¹⁰⁷ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun bu yöndeki kararı için bkz. Y. HGK., T. 06.05.1998, E. 1998/12-287, K. 1998/325, (Erişim tarihi: 18.07.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Karar incelemesi için bkz. Atamer, Kerim, "Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 6 Mayıs 1998 tarihli Kararı Hakkında Düşünceler", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 3, S. 1-2, 1998, s. 81 vd.

e. Sonuç

TTK'daki “*sadece*” ve Kanun gerekçesinde “*münhasıran*” şeklinde tarif edilse dahi; teknik bakımdan değerlendirildiğinde, TTK'nın 1354. ve 1355. maddelerindeki yetki kurallarından hareketle ihtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisinin münhasır nitelikte olduğunu amaçsal bakımdan öne sürmek kanımızca mümkün değildir. Münhasır yetki konusunda Türk Hukukunda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bir yetki kuralının münhasır nitelik taşıyıp taşımadığı konusunda yapılacak amaçsal bir yorum, -münhasır yetkinin istisnai niteliğinin de bir sonucu olarak- tartışmaya yer vermeyecek şekilde ve net bir biçimde ortaya konulmalıdır. Nitekim münhasır yetki konusunda milletlerarası usul hukuku doktrinde, üzerinde uzlaşa sağlanabilmiş tek münhasır yetki kuralı HMK'nın 12. maddesinde yer alan taşınmazın aynından doğan davalara ilişkindir. Bunun dışında yetki kurallarının münhasırlığına ilişkin tartışmalar halen sürmektedir. Yargıtay kararlarında ve Türk doktrinde TTK'daki yetki kurallarının neden münhasır yetki kuralı olduğuna ilişkin tatminkâr bir değerlendirme henüz yapılmış değildir. Ancak amaçsal bakımdan tatminkâr bir yanıt verilerek söz konusu kuralların münhasır yetki kuralı olduğu kabul edilse dahi sonuç; TTK'nın 1356. ve MÖHUK 50. maddelerindeki düzenlemeler dikkate alındığında bir farklılık yaratmamaktadır. Diğer bir deyişle münhasır yetki niteliğinin MÖHUK'un 47. ve 54. maddeleri bakımından yarattığı sonuçlar; TTK'nın 1356. ve MÖHUK'un 50. maddelerindeki hükümlerle başlı başına sağlanmış durumdadır.

B. Esas Hakkında Dava Açıldıktan Sonra

TTK'nın 1357/1. maddesi uyarınca deniz alacağının esası hakkında yurt içindeki bir mahkemede dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararı, yalnızca esas davayı görmekte olan mahkemeden istenebilmektedir. Söz konusu yetki kuralı da, iç hukuk bakımından kesin yetki niteliğini haiz olmasına karşın kanımızca münhasır bir yetki kuralı değildir. Zira ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi, esas davaya ilişkin yetki hükümlerine bağlanmış olduğundan esas davaya bakan mahkeme, HMK başta olmak üzere diğer kanunlarda yer alan herhangi bir yetki kuralına istinaden yetki kazanmış olabilir. Dolayısıyla yetki hükmünün esas davaya bağlı olarak değişkenliği mevcut olduğundan, münhasır niteliğe ilişkin bir değerlendirme yapılması da anlamsızdır.

Hükümde eleştiriye açık bir nokta daha bulunmaktadır. Deniz alacağının esası hakkında Türkiye'de dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili tek mahkeme, esas davayı görmekte olan mahkemedir. Bunun sonucu olarak Türk mahkemelerinde esas davanın açılmasıyla birlikte 1354. veya 1355. maddelerdeki mahkemelerin yetkisi ortadan

kalkmaktadır. Ancak uygulamada mahkemeler genellikle liman başkanlıklarına ve kıyı emniyet müdürlüklerine yazılan müzekkereler neticesinde ihtiyati haciz talebini değerlendirmektedir. Bu suretle liman başkanlıklarınca Limanlar Yönetmeliği'nin 4/1. maddesinin u bendi uyarınca ordino¹¹⁰⁸ verilen gemilerin başvuru anında mahkemenin yetki alanında olduğunun saptandığı ifade edilmektedir.¹¹⁰⁹ Ancak esas davanın görülmekte olduğu mahkemeye geminin seferine ara verdiği liman başkanlığı arasında yapılacak yazışmalar sırasında -özellikle mahkemeye başkanlığın birbirine oldukça uzak şehirlerde bulunduğu durumlarda- geminin Türk karasularını terk etme ihtimali de giderek artmaktadır. Doktrinde de bu konudaki endişeler dile getirilmekte; çözüm olarak ise mahkeme tarafından talep sahibine elden takip yetkisinin verilebileceği önerilmektedir¹¹¹⁰.

Kanımızca yetki kuralı, her ne kadar usul ekonomisi bakımından yerinde olsa da hali hazırda ihtiyati hacizden beklenen faydayı tehlikeye atabilecek nitelikte olduğundan TTK'nın 1354. ve 1355. maddelerindeki mahkemelerin yetkisi, esas hakkında Türkiye'de dava açıldığında dahi devam etmelidir. Kaldı ki elden takip yetkisi verildiği durumlarda dahi; liman başkanlığına yola çıkılması, mahkemeye geri dönülmesi, müzekkerenin mahkemeye sunulması, ihtiyati haciz kararının verilerek alacaklı tarafından yeniden liman başkanlığının bulunduğu yerdeki icra dairesine ulaştırılması ve kararın icra edilmesine kadarki geçecek sürede geminin Türk karasularını terk etme olasılığı giderek artmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde 1357/1. madde hükmünün eleştiriye açık olduğu kanaatindeyiz.

C. Yetki ya da Tahkim Anlaşmasının İhtiyati Haciz Mahkemelerinin Yetkisine Etkisi

TTK'nın 1356. maddesi uyarınca esas sözleşmeye konulan bir yetki ya da tahkim kaydına ya da ayrıca yapılmış bir yetki yahut tahkim sözleşmesine göre, hakkında ihtiyati haciz kararı uygulanacak olan deniz alacağının esas hakkında hüküm vermeye bir hakem kurulu veya yabancı mahkeme yetkili olsa yahut deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulansa bile, 1354. ve 1355. maddelere göre yetkili olan mahkemeler, deniz alacağı için teminat elde edilmesini sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir¹¹¹¹.

TTK'nın 1356. maddesinde kısaca deniz alacağının esas hakkında Türk mahkemelerinin yetkisi olmasa dahi, ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisinin devam ettiğinden açık bir biçimde bahsedilmektedir. Söz konusu düzenleme (ihtiyati haczin hak

¹¹⁰⁸ Gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sahalarına kabulü amacıyla liman başkanlığınca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesi.

¹¹⁰⁹ Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 201.

¹¹¹⁰ Yılmaz, İhtiyati Haciz, s. 202, dpn. 57. Benzer yönde değerlendirmeler için bkz. Atamer/Süzel, s. 946.

¹¹¹¹ Genel ihtiyati haciz uygulaması konusunda bkz. Akıncı, MÖHUK, s. 146 vd.

arama özgürlüğünün ayrılmaz bir parçası ve alacağın teminatı olarak düşünüldüğünde) oldukça büyük bir öneme sahiptir. Maddenin önemini vurgulamak açısından benzer nitelikte bir geçici tedbir olan ihtiyati tedbir taleplerinde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi konusunda HMK'daki eksiklik örnek olarak verilebilir. İhtiyati tedbirde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, MÖHUK'un 40. maddesinin atfıyla HMK'nın 390. maddesine göre belirlenmektedir. HMK'nın 390/1. maddesi uyarınca ihtiyati tedbir talepleri dava açıldıktan sonra yalnızca asıl davanın görülmekte olduğu mahkemeden istenebilmektedir. Madde hükmü yorumlandığında taraflar arasında akdedilmiş bir yetki ya tahkim anlaşması olması durumunda esas hakkında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi ortadan kalktığından (ya da borçlunun Türkiye'de malları olmasına karşın davanın esası hakkında yetkili bir Türk mahkemesi de bulunmayabilir) tedbir kararı verecek yetkili bir Türk mahkemesi bulunmamaktadır. Dolayısıyla yabancı mahkeme ya da hakem kararının Türkiye'de tenfizine kadarki geçecek sürede borçlunun Türkiye'deki mallarını elden çıkarma olasılığı bir hayli yüksektir. Hâlbuki esas hakkında Türk mahkemeleri yetkili olmasa dahi ihtiyati tedbir konusunda yetkili bir Türk mahkemesinin bulunması, tıpkı TTK'nın 1356. maddesinde ihtiyati haciz bakımından düzenleme altına alındığı gibi, ihtiyati tedbirin ruhu ve amacı bakımından çok önemli bir gerekliliktir. Keza HMK'daki söz konusu somut durum, doktrinde birçok yazar tarafından da eleştirilmektedir¹¹¹².

Geçici hukukî koruma türü olan ihtiyati tedbir konusundakki söz konusu eksikliğin gemilerin ihtiyati hacziyle sınırlı da olsa TTK'nın 1356. maddesinin açık hükmüyle düzenlenmiş olması milletlerarası usul hukuku bakımından oldukça yerinde bir düzenleme olarak dikkat çekmektedir. Dolayısıyla esas dava hakkında taraflar arasında bir yetki ya da tahkim anlaşması olsa dahi, TTK'nın 1354. ve 1355. maddeleri geçerliliğini koruyacak, yetki ya da tahkim anlaşmasına rağmen Türkiye'deki ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi devam edecektir¹¹¹³.

¹¹¹² Söz konusu eleştiriler için bkz. **Nomer**, Devletler, s. 490; **Çelikel/Erdem**, s. 587 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 628 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 102 vd.; **Özel vdi.**, s. 654 vd.; **Akıncı**, MÖHUK, s. 151 vd.; **Tiryakioğlu, Bilgin**, “Yabancı Unsurlu Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin İhtiyati Tedbir Kararı Alma Yetkisi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 40, S. 2, s. 921-922, s. 929; Erkan, Mustafa, “HMK Değişikliklerinin İhtiyati Tedbir Kararlarına Etkisinin Milletlerarası Usul Hukuku Açısından İncelenmesi”, **Hukuk Biliminin Güncel Sorunları III. Uluslararası Kongre Bildiri Kitabı**, Adalet Yayınevi, C. 2, Ankara, 2012, s. 251 vd.; **Doğan**, MÖHUK, s. 101; **Özbek Hamdioğlu**, s. 132-133; **Kırlı Aydemir**, s. 304; **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 360 vd. Ayrıca bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 209. Doktrindeki eleştiriler neticesinde Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı'nın 41. maddesinde konuya ilişkin bir çözüm getirilmeye çalışılmışsa da TBMM görüşmelerinde söz konusu madde tasarı metninden çıkarılarak kanunlaşmıştır. RG: 28.07.2020-31199. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Tiryakioğlu**, s. 931 vd.

¹¹¹³ Nitekim BAM çeşitli yıllarda verdiği kararlarda yurt dışında tahkim veya dava yoluna başvurulmuş olması durumunda dahi Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisinin devam ettiğine hükmetmiştir: “... *TTK'nın 1356. maddesi uyarınca, ihtiyati haciz talebine konu alacak hakkında tahkimde dava açılmış olsa bile, 1354-*

Maddede eleştiriye açık bir nokta bulunmakla birlikte benzer bir husus, TTK'nın 1356. maddesinin karşılığını teşkil eden 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 2/3. maddesinde de yer almaktadır. Kanımızca söz konusu durum 1999 Haciz Sözleşmesi'nin ilgili maddesinin birebir çevrilmesinden kaynaklanmaktadır. Maddede "...deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulansa bile..." (1999 Haciz Sözleşmesi md. 3/2: "...or is to be adjudicated subject to the law of another State.") ihtiyati haciz mahkemelerinin yetkisinin devam edeceği belirtilmektedir. Milletlerarası özel hukuk perspektifinden bakıldığında kanımızca uygulanacak hukuka dair söz konusu kaydın maddede yer almasına gerek bulunmamaktadır. Zira uyuşmazlığın esasına hangi hukukun uygulandığı kanunlar ihtilafı hukukunun konusuyken, ihtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisi milletlerarası usul hukukunun konusunu oluşturması bakımından birbirinden tamamen ayrılmaktadır. Dolayısıyla uygulanacak hukuka ilişkin kayıt maddede yer almasaydı dahi ihtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisi üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamayacaktı¹¹¹⁴.

Doktrinde ayrıca, kanımızca da yerinde bir biçimde dile getirildiği gibi, deniz alacağının esası hakkındaki davanın Türkiye'de tenfizi sırasında alacaklının ihtiyati haciz talep etmesi durumunda yetkili mahkeme, TTK'nın 1354. ve 1355. maddelerindeki mahkemelerdir. Zira bu durumda tenfiz mahkemesi esasa ilişkin yargılama yapmadığından mahkemenin TTK'nın 1357. maddesine bağlı olarak herhangi bir yetkisi doğmamaktadır¹¹¹⁵.

D. İhtiyati Haciz Mahkemesinin Yetkisinin *Forum Shopping* Temelinde Değerlendirilmesi

Davacının kendisi adına maddî ve/veya usulî avantajlar elde edebilmek amacıyla milletlerarası yetkili mahkemeler arasında seçim yaparak davasını kendisi için en avantajlı mahkemede ikame etme imkânına sahip olması milletlerarası usul hukukunda *forum shopping* olarak adlandırılmaktadır¹¹¹⁶. AB'nin 20 Mayıs 2015 tarihli ve 2015/848 sayılı Aciz Usulü

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., 23.12.2021 T., E. 2021/2175, K. 2021/1668; "...tahkim yargılamasının yurt dışında devam etmesinin, Türkiye'de ihtiyati haciz kararı verilmesine engel oluşturmadığı..." İstanbul BAM 16. HD., 14.03.2018 T., E. 2018/706, K. 2018/650, sinerjimevzuat.com.tr, (Erişim tarihi: 18.06.2023).

¹¹¹⁴ Uygulanacak hukuka ilişkin kaydın metinden çıkarılması gerektiğine yönelik benzer bir eleştiri için bkz. **Eksi**, Tasarı, s. 122. Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin tesisinde kanunlar ihtilafı kurallarının hiçbir şekilde dikkate alınmayacağına yönelik bkz. **Çelikel/Erdem**, s. 567.

¹¹¹⁵ **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 210.

¹¹¹⁶ *Forum shopping* kavramına yönelik çeşitli tanımlar için bkz. **Lynn**, s. 478; **Tekinalp**, Bağlama, s. 397-398; 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: Yasemin Işıktaç Armağanı**, Ed. Sercan Gürler, Sümer Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 869-870; **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 11; **Özbek Hamdioğlu**, s. 98. Türk Hukukunda *froum shopping* örnekleri için bkz. **Giray**, s. 871 vd.

Tüzüğü'nün¹¹¹⁷ Giriş Bölümü'nün beşinci paragrafında *forum shopping*, iç pazardaki taraflardan birisinin daha avantajlı bir hukukî konum elde etmek amacıyla malvarlıklarını veya yargılama işlemlerini, bir üye devletten diğer bir üye devlete transfer etmeleri şeklinde tanımlanmaktadır.

Davacının kendisi için en avantajlı mahkemeyi seçmesinde maddî hukuka ilişkin menfaatleri olabileceği gibi usul hukuku ya da kanunlar ihtilafı hukukuna ilişkin de menfaatleri olabilir¹¹¹⁸. Milletlerarası usul hukuku bakımından gemilerin ihtiyati haczinde ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisine bağlı olarak alacaklıya bu tip bir seçim hakkının tanınıp tanınmadığı hususunun üzerinde önemle durulmalıdır¹¹¹⁹.

1999 Haciz Sözleşmesi'nde ve TTK'da yer alan seyrüsefere bağlı yetki kriteri de esasen alacaklıya kendisi için en avantajlı mahkemeyi seçme imkânı bahşetmekte ve *forum shopping*'e neden olmaktadır¹¹²⁰. Teknolojinin de gelişimiyle birlikte alacaklı, seferini takip etmek suretiyle geminin, kendisinin tercih edeceği herhangi bir ülkede seferine ara vermesi durumunda diğer ülkeler yerine tercih ettiği ülkede ihtiyati haciz talebinde bulunabilme imkânına sahiptir. Hatta borçluyula aralarında herhangi bir yetki ya da tahkim anlaşması bulunmuyorsa 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan ve TTK'nın 1359. maddesine iktibas edilen yetki kuralı uyarınca ihtiyati haciz mahkemesi deniz alacağının esası hakkındaki dava bakımından da yetkili olmaktadır¹¹²¹. Aralarında bu tip bir anlaşma bulunmuyorsa alacaklı aynı anda hem gemiyi seferden men ettirebilmekte hem de deniz alacağını dava edebileceği mahkemeyi seçme imkânına kavuşmaktadır.

Deniz ticareti hukukunda ve gemilerin ihtiyati haczinde *forum shopping* meselesi, milletlerarası kuruluşların ve devletlerin konuya yaklaşımıyla alakalı ve tamamen söz konusu yaklaşıma bağlı olarak değişkenlik gösterir nitelikte görülmektedir. Bu doğrultuda deniz ticareti hukukunun söz konusu kuruluşlarca ve/veya devletlerce yeknesaklaştırıldığı ölçüde *forum shopping*'in önüne geçileceği¹¹²²; buna karşın bazı devletlerin alacaklı lehine düzenlemeler getirerek ihtiyati haczi ticari bir hizmetmişçesine sunduğu ve aşkın yetki

¹¹¹⁷ Regulation (EU) 2015/848 of the European Parliament and of the Council of 20 May 2015 on Insolvency Proceedings., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0848>, (Erişim tarihi: 05.10.2023).

¹¹¹⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Giray**, s. 870; **Türkel**, s. 118. Birden çok mahkemenin seçiminde gözetilmesi gereken kriterlere ilişkin bkz **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 97 vd.

¹¹¹⁹ Gemilerin ihtiyati haczinde *forum shopping* durumunun, diğer deniz hukuku alanlarına nazaran çok daha önemli olduğu vurgulanmaktadır. Deniz ticareti alanında *forum shopping*'i arttıran veya azaltan durumlar hakkında bkz. **Türkel**, s. 118, dpn. 62.

¹¹²⁰ **Lynn**, s. 478; **Abou Nigm**, s. 175; **Türkel**, s. 119.

¹¹²¹ Benzer çekinceler için bkz. Sparka, Felix, **Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents A Comparative Analysis**, Springer Verlag, Berlin-Heidelberg, 2010, s. 4-5; **Türkel**, s. 118-119. Deniz ticaretinde *forum shopping*'in önlenmesinde yetki, tahkim ve hukuk seçimi kayıtlarının önemi ve işlevi hakkında bkz. **Sparka**, s. 4-5.

¹¹²² **Trichardt**, s. 81.

kurallarıyla ülkelerini birer ihtiyati haciz cennetine dönüştürmeye çalıştığı ifade edilmektedir¹¹²³. TTK'nın yürürlüğe girmesinden önceki dönemde de Türk mahkemelerinde benzer bir uygulamanın olduğu; zararsız geçiş, transit geçiş hakkı gibi özgürlüklere saygı gösterilmeden, yeterli ispat ölçüsü aranmadan verilen ve kanun yoluna gidilemeyen ihtiyati haciz kararlarının mevcut olduğu dile getirilmektedir¹¹²⁴.

Türk Hukuku bakımından değerlendirilecek olursa TTK'dan önceki dönemde mahkemeler gemiyle Türkiye arasında herhangi bir bağlantı aramaksızın geminin karasularımızdan seferine ara vermeden geçtiği durumlarda dahi ihtiyati haciz kararı vererek gemiyi seferden men etmekteydi. Hatta kanunî rehin tesisi uygulamasında borçlu hiç dinlenilmeden ilamlı icra marifetiyle geminin satışı dahi istenebilmekteydi. Türk karasularından ve boğazlardan seferine ara vermeksizin geçen gemilerin ihtiyati haczi konusundaki düşüncelerimizi daha önce anlatmıştık¹¹²⁵. Bu doğrultuda TTK'dan önceki dönemde Türk mahkemeleri, gemilerin ihtiyati haczinde açık bir yetki hükmünün yokluğundan da faydalanarak kendilerine aşkın yetki tesis etmek suretiyle alacaklılara *forum shopping* imkânı bahsedebilmekteydi¹¹²⁶.

Günümüzde TTK'da yer alan seferine ara verme kriteri de alacaklı açısından *forum shopping*'i tek başına engelleyebilecek nitelikte değildir. Buna rağmen önceki döneme nazaran en azından ihtiyati haciz konusu geminin Türkiye ile olan bağlantısı bir nebze olsun arttırılmıştır. *Forum shopping*'in önüne geçmek için yegâne çözüm yolu yeni yetki kuralları ihdas etmek olsa da; gemilerin milletlerarası alanda sürekli hareket halinde bulunması, tek gemi ortaklıkları ve elverişli bayrak ülkesi uygulamaları gibi çeşitli sebepler göz önüne alındığında yetki kurallarında yer alan alacaklının ve borçlunun yerleşim yeri, sözleşmenin ifa yeri vb. bağlantı noktaları alacaklı bakımından ihtiyati haciz hakkını oldukça

¹¹²³ **Lynn**, s. 482; **Atamer**, Seferden Men, s. 288; **Türkel**, s. 120. Hollanda, Singapur ve Güney Afrika gibi ihtiyati haciz cenneti ülkeler konusunda bkz. **Türkel**, s. 120; **Thomas**, s. 11. Buna ek olarak Amerika Birleşik Devletleri ve Panama da birer ihtiyati haciz cenneti olarak görülmektedir: **Lynn**, s. 480. Bunun tersi bir biçimde Kuzey Avrupa ülkeleri ve Almanya ise somut tehlikeyi ihtiyati haciz sebeplerinde araması sebebiyle diğer devletlere nazaran ihtiyati hacze daha sınırlı bir biçimde hükmedilen ve daha borçlu sever devletler olarak addedilmektedir: **Türkel**, s. 120. İhtiyati haciz mahkemesinin yetkisinin uyuşmazlıkla bağlantısının bulunmadığına dair açıklamalar için ayrıca bkz. **Eder**, s. 120 vd.

¹¹²⁴ **Türkel**, s. 120. İngiliz Hukukunda davacının İngiliz Mahkemelerini seçmesi altında yatan sebebin yargılamanın hızı ve hâkimlerin niteliğine duyulan güven olabileceği belirtilmektedir. Ayrıca söz konusu seçim özgürlüğünün yalnızca İngiliz vatandaşlarına değil, herkese tanındığı öne sürülmektedir. Kanımızca bu görüş, yalnızca alacaklının menfaatini gözetmesi sebebiyle tek taraflıdır. Nitekim söz konusu görüş, İngiliz Mahkemesi ile uyuşmazlık arasında doğal bir bağ olmadığı sürece -davalının icazeti mevcut değilse- *forum shopping*'e izin verilmemesi gerektiği sebebiyle eleştirilmektedir: **Lynn**, 479-480.

¹¹²⁵ Montrö Sözleşmesi ve TTK'daki yetki kuralı arasındaki ilişkinin de ortaya konulduğu görüşümüz için bkz. Üçüncü Bölüm, başlık I-2-C-c-ii.

¹¹²⁶ Benzer bir biçimde malın bulunduğu yer mahkemesinin tedbir kararı verme konusundaki yetkisinin davacıya, davalının mallarının bulunduğu devlet mahkemelerinin her birinde dava açma külfeti getirdiği gibi aşkın yetki potansiyeline de sahip olduğu vurgulanmaktadır: **Özbek Hadimoğlu**, s. 125.

sınırlandırmaktadır. Bu noktada borçlu, yeni yetki kurallarının ihdasından ziyade farklı enstrümanlarla koruma altına alınmaya çalışılmaktadır. Yetki kriteri *forum shopping*'e sebebiyet vermesine rağmen borçlu; hacze konu alacağın deniz alacaklarıyla sınırlandırılması¹¹²⁷, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminat miktarı¹¹²⁸ ve özellikle TTK'nın 1359. maddesi uyarınca koruma altına alınmaya çalışılmıştır. TTK'nın 1359. maddesinin bir sonucu olarak borçlu, en azından deniz alacağının esası hakkındaki dava bakımından alacaklıyla yetki ya da tahkim anlaşması akdederek *forum shopping*'den sıyrılma imkânına sahiptir¹¹²⁹.

Kanımızca 1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlayıcılarının yetki hükümleri tesis etmekten özellikle kaçınması ve TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında kanun koyucunun TTK'nın 1354 vd. maddelerindeki yetki kurallarına yaklaşımı anlaşılabilir niteliktedir. Zira şu anki durumda gemilerin ihtiyati haczinin kendine has yapısı gereği seferine ara verme kriteri dışında bir yetki kriteri öngörmek, -ihtiyati haciz kararlarının tenfizinin mümkün olmadığı düşünüldüğünde- ihtiyati haczin işlevselliğinin önüne geçebilecek niteliktedir. Bu doğrultuda bir yandan alacaklıya ihtiyati haciz konusunda istediği mahkemeyi seçme özgürlüğü tanınırken borçlu ise çeşitli hukukî araçlarla koruma altına alınmaya çalışılmıştır¹¹³⁰.

2. Haksız İhtiyati Haciz Sebebiyle Tazminat Davasında Milletlerarası Yetki

A. Tazminat Mahkemesinin İç Hukuk Bakımından Yetkisine Kısa Bir Bakış

TTK'nın 1361/1. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı veren mahkeme, ihtiyati hacizde haksız çıkan aleyhine açılacak tazminat davası bakımından da yetkili kılınmıştır. Söz konusu hüküm, İİK'nın 259/4. maddesindeki tazminat davasının ihtiyati haczi koyan mahkemede dahi görülebileceğini öngören düzenlemenin karşılığını teşkil etmektedir. Gemilerin hareketliliği ve uğradıkları ülkelerle arasındaki bağlantıların çoğu zaman akdettikleri sözleşmelere bağlı, tesadüfî bir olgu olduğu düşünüldüğünde; tazminat davası hakkında ihtiyati haciz kararı veren mahkemeye de yetki tanınması hem alacaklı, hem de borçlu tarafından oldukça yerinde bir düzenlemedir. Nitekim gemi, yalnızca Türk karasularında seferine ara vermesiyle ihtiyati hacze konu olabilmektedir. Dolayısıyla haksız

¹¹²⁷ Alacağın deniz alacaklarıyla sınırlandırılmasının *forum shopping*'in önüne geçilmesinde bir etken olduğuna yönelik bkz. **Lynn**, s. 482, dñn. 244.

¹¹²⁸ Teminatın borçlunun menfaatinin korunması bakımından değerlendirilmesine yönelik ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 287 vd.

¹¹²⁹ Yetki, tahkim ve hukuk seçimi sözleşmelerinin *forum shopping* karşısındaki önemine ilişkin ayrıca bkz. **Sparka**, s. 4 vd.

¹¹³⁰ TTK'daki düzenlemenin Türkiye'deki alacaklı-sever iklimi ortadan kaldırdığı görüşü için bkz **Türkel**, s. 120.

çıkan ihtiyati haciz hakkında Türkiye’de yetkili bir mahkemenin bulundurulması da zararın tazmini noktasında menfaat dengesi bakımından oldukça önemlidir.

Bu noktada TTK’nın 1361/1. maddesinde borçluya getirilen korumanın bir benzerinin HMK’nın 9. maddesinde yer alan “*malvarlığı haklarına ilişkin dava, uyuşmazlık konusu malvarlığı unsurunun bulunduğu yerde de açılabilir*” hükmüyle sağlanıp sağlanamayacağı sorusu akla gelebilir. Maddenin uygulanabilmesi için (i) ‘uyuşmazlığın malvarlığı haklarını ilgilendirmesi’ ve (ii) ‘malın alelade bir maldan ziyade uyuşmazlık konusu mal olması’ şartları birarada aranmaktadır. Ancak ihtiyati haciz kararının icrası sonucunda borçlunun gemisi üzerindeki tasarruf yetkisi haksız bir şekilde kısıtlanmasına karşın; davanın konusu her durumda doğrudan gemi üzerindeki bir malvarlığı hakkına dayanmamaktadır. Daha net bir ifadeyle tazminat davasının sebebi, gemiye haksız bir biçimde el konulması nedeniyle uğranılan zararların ve ekonomik kayıpların tazmini olup çoğu durumda gemi üzerindeki mülkiyet, intifa veya alacak hakkı vb. haklara dayanmamaktadır. Dolayısıyla TTK’nın ilgili hükmünün borçlu bakımından sağladığı koruma, HMK’nın 9. maddesiyle sağlanamamaktadır.

B. Geminin Yabancı Bir Devlet Mahkemesi Tarafından Haczedilmesi Durumunda Tazminat Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi

Gemisi yabancı mahkeme tarafından haksız bir biçimde seferden men edilen borçlunun, milletlerarası yetkili Türk mahkemesi’nde haksız ihtiyati haciz sebebiyle tazminat davası açıp açamayacağı meselesinin incelenmesi gerekmektedir. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında sorumluluğun haksız fiilden kaynaklandığı önceki bölümde belirtilmiştir. Dolayısıyla Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi MÖHUK’un 40. maddesi uyarınca iç hukukun yetki kurallarına göre belirlenmelidir. TTK’nın 1361/1. maddesinin kesin, münhasır ya da alternatif yetki kuralı olduğu bizzat madde metninden anlaşılamamaktadır. Kanımızca haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davası konusunda 1361. maddenin kesin ya da münhasır yetki kuralı olduğunu öne sürmek, maddenin düzenleniş biçimi esas alındığında lafzen mümkün değildir¹¹³¹. Amaçsal bakımdan zarar görenin menfaati esas alındığında da aynı sonuca ulaşmaktayız. Zira borçlunun gemisinin yabancı devlet mahkemesi tarafından haczedilmesi karşısında alacaklının yerleşim yerinin ve mallarının Türkiye’de bulunması ihtimal dâhilindedir. Bu tip bir durumda, özellikle ihtiyati haczi uygulayan devletle Türkiye arasında karşılıklılık şartı sağlanmıyorsa, yabancı

¹¹³¹ Doktrinde haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında mahkemenin yetkisi “*Haksız ihtiyati hacizden doğan zararın tazmini amacıyla açılacak davalarda yetkili, mahkeme, ihtiyati haciz kararını veren mahkemedir*” şeklinde belirtilmektedir. **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 384. Ancak söz konusu yetki kuralı kanımızca alternatif yetki kuralı niteliğinde olduğundan söz konusu ifade biçimini hatalı bulmaktayız.

bir tazminat mahkemesinin verdiği kararın Türkiye’de tenfizi mümkün değildir. Dolayısıyla tazminat davasının HMK’nın genel ve özel diğer yetki kuralları uyarınca Türk mahkemelerinde açılabilmesi imkânı, zarar gören borçlu menfaati bakımından oldukça önemli bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple tazminat davası, özellikle HMK’nın 6. maddesinde belirtilen davalının (deniz alacağı alacaklısının) yerleşim yerinin veya HMK’nın 16. maddesinde belirtilen zarar görenin yerleşim yerinin bulunduğu Türk mahkemelerinde de açılabilmelidir. Kaldı ki bu tip bir durumda gemi, yabancı bir devlet mahkemesi tarafından haczedildiğinden TTK’nın 1361/1. maddesi uyarınca milletlerarası yetki tesis edilememektedir.

Gemisi yabancı bir devlet mahkemesi tarafından haksız bir biçimde haczedilen borçlu, zararın tazmini amacıyla HMK’nın 6. maddesi uyarınca davalı-alacaklının yerleşim yerinin Türkiye’de bulunduğu yer mahkemesinde dava açabilmelidir. Söz konusu imkân, özellikle alacaklı tarafından yabancı mahkemeye yatırılan teminatın, borçlunun zararını karşılamaya yetmemesi halinde oldukça önem kazanmaktadır.

Haksız fiil sorumluluğu açısından HMK’nın 16. maddesi çerçevesinde haksız fiil teşkil eden eylem hali hazırda gemiye haksız bir biçimde el konulması olduğundan, haksız fiilin işlendiği yer de aynı şekilde ihtiyati haciz kararının icra edildiği yer olarak yorumlanmalıdır. Buradan yola çıkılacak olursa TTK’nın 1361/1. maddesindeki ‘ihtiyati haciz kararını veren mahkeme’ ile haksız fiilin işlendiği/ihtiyati haciz kararın icra edildiği yer mahkemesi coğrafi olarak aynı ülkeyi işaret etmektedir¹¹³². Bu sebeple yabancı mahkeme tarafından gemiye haksız bir biçimde el konulması olayında, haksız fiilin işlendiği yer Türkiye olmadığından Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi doğmamaktadır.

Zararın meydana geldiği yer bakımından da benzer bir durum geçerlidir. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında zarar, geminin haksız bir biçimde seferden men edilmesi neticesinde ortaya çıktığından ve gemi yabancı bir devlet mahkemesi tarafından haczedildiğinden Türk mahkemesi’nin milletlerarası yetkisi tesis edilememektedir. Bununla birlikte gemi, teminat karşılığı serbest bırakılmışsa ve ihtiyati haciz teminat üzerinden devam ediyorsa da (teminat zararları bakımından) durum değişmemektedir. Nitekim ihtiyati haciz sebebiyle oluşan ekonomik kayıplar, borçlunun akdettiği navlun sözleşmelerine bağlı olarak çok tesadüfi ülkeleri işaret edebileceğinden zararın meydana geldiği yerin belirlenmesinde doğrudan zararların esas alınması isabetlidir.

Tazminat davasının niteliği gereği haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan bir zarar doğmuş olması, davanın bir unsuru olarak görülmektedir. Bu sebeple henüz meydana

¹¹³² Esas hakkındaki davaya bakan mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermesi hali saklıdır.

gelmemiş bir zarara ilişkin hali hazırda zararın meydana gelme ihtimalinin Türkiye olduğu gerekçesiyle milletlerarası yetki tesis edilememelidir.

Son olarak HMK'nın 16. maddesi uyarınca tazminat davası, zarar gören borçlunun yerleşim yerinin Türkiye'de bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir. Ancak alacaklının Türkiye'de herhangi bir malvarlığı bulunmuyor ise borçlunun, lehine elde edeceği kararı ilgili ülkelerde tenfiz etmesi gerekeceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

C. Geminin Türk Mahkemesi Tarafından Hacedilmesi Durumunda Tazminat Mahkemesinin Milletlerarası Yetkisi

Geminin Türk mahkemelerince haksız bir şekilde hacedilmesi durumunda borçlu, alternatif yetki kuralı gereği TTK'nın 1361/1. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin yanı sıra HMK'nın 6. ve 16. maddelerinde belirtilen Türk mahkemelerine de başvurabilir. HMK'nın 6. maddesi hakkında daha önce yaptığımız açıklamalar aynen geçerlidir.

HMK'nın 16. maddesi değerlendirildiğinde ise haksız fiilin işlendiği ve zararın meydana geldiği yer, gemiye haksız bir biçimde el konulan yer ile aynı olduğundan gemiye el konulan Türk mahkemesiyle ika ve zarar yeri mahkemesi örtüşmektedir. Dolayısıyla bu durumda TTK'nın 1361/1. maddesine alternatif bir yetki tesis edilememektedir. Bunun yanı sıra borçlu, kendisinin (zarar görenin) yerleşim yerinin bulunduğu Türk mahkemesi'ne de başvurabilir. Son olarak haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında zararın gerçekleşmesi arandığından zararın meydana gelme ihtimalinin bulunduğu yer göz önüne alınmamalıdır.

III. Milletlerarası Bekletici Mesele

1. Türk Usul Hukukunda Bekletici Mesele ve Haksız İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davasıyla Bağlantılı Diğer Davalar

Türk Hukukunda bekletici mesele HMK'nın 165. maddesinde düzenlenmektedir. Madde uyarınca bir davada hüküm verilebilmesi, başka bir davaya, idari makamın tespitine yahut dava konusuyla ilgili bir hukukî ilişkinin mevcut olup olmadığına kısmen veya tamamen bağlı ise mahkemece söz konusu davanın sonuçlanmasına veya idari makamın kararına kadar dava bekletilebilmektedir. Zorunlu bekletici durumlar haricinde bir davanın,

başka bir dava ya da idari makamın tespiti lehine bekletici mesele sayılması HMK'nın 165/1. maddesinin lafzı uyarınca ihtiyaridir¹¹³³.

TTK'nın 1361/2. maddesi ise zorunlu bir bekletici mesele halini düzenlemektedir¹¹³⁴. Madde uyarınca deniz alacağının esası hakkında yurt içinde veya yurt dışında mahkemede veya hakem önünde dava açılmışsa, bu davanın sonuçlanması, haksız ihtiyati haciz sebebiyle açılan tazminat davası yönünden bekletici mesele oluşturacaktır.

TTK düzenlemesinde ilk dikkat çeken nokta, tazminat davasını gören mahkemenin bekletici mesele yapabileceği hukukî durumun, yalnızca esas hakkındaki yargılama lehine olacak şekilde sınırlı bir biçimde kaleme alınmasıdır. Dolayısıyla tazminat davasını gören mahkemenin sürdürdüğü yargılamayı, ihtiyati hacze itiraz ya da -haczedilen geminin üçüncü bir kişiye ait olması durumunda- istihkak davası yargılamaları lehine ihtiyati olarak bekletici mesele yapıp yapamayacağı sorusu akla gelmektedir. Bunun yanı sıra söz konusu üç yargılamanın (itiraz/istihkak/esas hakkındaki dava) tazminat davası üzerindeki etkilerinin de öncelikle incelenmesi gerekmektedir.

Milletlerarası usul hukuku bakımından hangi davaların milletlerarası bekletici meseleye konu olabileceği sonraki kısımda incelenecek olup öncelikle ihtiyati hacze itiraz, istihkak ve esas hakkındaki davalarda verilen kararlarının içeriği incelenecektir. Hatırlatmak gerekir ki, usule *lex fori* uygulanır ilkesi temelinde iç hukuk bakımından kararların içeriğine yönelik yaptığımız açıklamalar, yabancı mahkeme kararlarının içeriğinin Türk tazminat mahkemesi üzerindeki etkisi bakımından da geçerlidir¹¹³⁵.

A. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılaması

Doktrinde tazminat davasını gören mahkemenin ihtiyati haciz kararı ve ihtiyati hacze itiraz yargılamalarıyla bağlı olmadığı ifade edilmektedir. Söz konusu yargılamaların her nasıl ki esas hakkındaki yargılama üzerinde bir etkisi yoksa, aynı şekilde tazminat davası üzerinde de herhangi bir etki doğurmayacağı belirtilmekte; söz konusu kararların kesin hüküm etkisinin bulunmadığı, ihtiyati haczin itiraz üzerine kaldırılması durumunda dahi tazminat mahkemesinin kendi araştırmasını, itiraz mahkemesinin kararından bağımsız bir biçimde

¹¹³³ Tekinalp, Bağlama, s. 397; Çelikel/Erdem, s. 671; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 566; Özel vdi., s. 682.

¹¹³⁴ Çelikel/Erdem, s. 672; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 569; Çelikel/Erdem, s. 672; Özel vdi., s. 683.

¹¹³⁵ Bu noktada belirtmek gerekir ki milletlerarası derdestlik çalışmamızın konusu dâhilinde değildir. Zira tazminat davasıyla deniz alacağının esası hakkındaki davada, taraflar aynı olsa da dava konusu ve sebebi farklı olduğundan milletlerarası derdestlik konusunun incelenmesine gerek görülmemiştir.

yerine getirmesi gerektiği dile getirilmektedir¹¹³⁶. Ayrıca ihtiyati haciz mahkemesinin yaptığı incelemenin geçici korumanın özünde bulunan aciliyet ve zaruret gereği çok sınırlı olduğu, buna karşın tazminat davasında mahkemenin haksızlığa elverişlilik bakımından bir değerlendirme yaptığı belirtilmektedir¹¹³⁷.

Söz konusu görüşler TTK'nın 1361/2. maddesiyle de uyumludur. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi kanun koyucu, yalnızca esas dava lehine bekletici meseleyi düzenleme altına almıştır. Doktrindeki görüşlerden yola çıkıldığında itiraz yargılaması tazminat davası üzerinde etki doğurmayacağından, tazminat mahkemesinin itiraz yargılamasını bekletici mesele sayması mümkün değildir. Hâkim her ne kadar HMK'nın 165. maddesi uyarınca takdir yetkisine sahip olsa da, itiraz kararı kesin hüküm etkisi taşımadığı gibi İİK'da sayılan teminat, yetki ve ispat ölçüsü gibi usulî birtakım itiraz sebepleri, başlı başına ihtiyati haczin haksızlığı sonucunu doğuracak nitelikte de değildir¹¹³⁸.

B. İstihkak Davası

İtiraz yargılamasının ardından ihtiyati haciz kararı verilen geminin üçüncü bir kişiye ait olması durumunda İİK'nın 96-99. maddeleri uyarınca açılan istihkak davasının tazminat davası üzerindeki etkisinin ele alınması gerekmektedir¹¹³⁹. Borçlunun veya üçüncü kişinin istihkak iddiası kabul edildiğinde geminin mülkiyetinin borçluya ait olmadığı ortaya konulmuş olur. Ortaya çıkan sonucun ihtiyati haczin haksızlığıyla ilgisi olduğu şüphesizdir. Buna rağmen istihkak davasının tazminat davası üzerindeki etkisi tartışmalıdır.

Doktrinde istihkak davası sonucunda verilen kararın kesin hüküm teşkil edip etmediği konusunda farklı görüşler bulunmaktadır¹¹⁴⁰. Bir görüşe göre istihkak davası sonucunda verilen kararlar kesin hüküm niteliğini haizdir. Bu görüşe göre istihkak davası genel hükümler uyarınca yürütülmekle¹¹⁴¹ beraber teknik bakımdan bir davadır ve davanın konusu maddî hukuka ilişkin bir hakkın tespittir¹¹⁴². Dolayısıyla istihkak davasıyla diğer davalar arasında maddî gerçekliğin tespiti noktasında bir farklılık yaratılmaması gerekmektedir¹¹⁴³.

¹¹³⁶ Söz konusu görüşler için bkz. **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 402; **Türkel**, s. 678 vd.; **Korkmaz**, s. 198. Aksi görüşte **Kuru**, İcra 3, s. 2581; Töre, Hayrullah Futuhi, "İhtiyati Haciz ve İhtiyati Tedbir Nedeniyle Açılacak Tazminat Davaları", **Ankara Barosu Dergisi**, S. 5, 1974, s. 913.

¹¹³⁷ **Korkmaz**, s. 198.

¹¹³⁸ **Türkel**, s. 680.

¹¹³⁹ İstihkak davasının niteliğine yönelik ayrıntılı açıklamalar için bkz. Aslan, Kudret, **Hacizde İstihkak Davası**, Turhan Kitabevi, 2005, s. 13 vd.

¹¹⁴⁰ Alman ve İsviçre Hukukundaki tartışmalar için bkz. **Aslan**, s. 584 vd.

¹¹⁴¹ **Atalı/Ermenek/Erdoğan**, s. 259.

¹¹⁴² **Kuru, Baki**: İcra ve İflas Hukuku, C. 2, Üçüncü Baskı, İstanbul 1990, (İcra 2), s. 990.

¹¹⁴³ **Kuru**, İcra 2, s. 1107. Diğer görüşler ve ayrıntılı bilgi için bkz. **Aslan**, s. 588 vd.; Uyar, Talih, "Menfi Tespit Davalarında Takibin Dururulması için Borçlu Tarafından Yatırılan Teminatın İşlevi", **Türkiye Barolar Birliği**

Doktrindeki diğer görüşe göre ise istihkak davası neticesinde verilen kararlar kesin hüküm etkisine sahip değildir¹¹⁴⁴. Bu görüştekilere göre istihkak davası takip hukukuna ilişkin bir dava olmakla birlikte etki ve sonuçlarını yalnızca takip hukuku alanında göstermektedir. Dava sonucunda verilen hüküm yalnızca somut takiple sınırlıdır ve takibin malvarlığı üzerinden devamına veya iptaline sebep olmaktadır. Keza davadaki maddî hukuka ilişkin durumun mahkemece bir ön sorun şeklinde incelendiği, ön sorunun tespitinin de hüküm fıkrasında yer almadığı ifade edilmektedir¹¹⁴⁵. Yargıtay'ın istihkak davalarının kesin hüküm teşkil edip etmediğine yönelik yerleşmiş bir içtihadı bulunmamaktadır¹¹⁴⁶.

Kanımızca istihkak davası sonucunda verilen kararlar, ikinci görüşteki yazarların da belirttiği gibi kesin hüküm teşkil etmemektedir. Daha önce de ifade edildiği gibi istihkak davası sonucunda verilen karar takibin devamına veya iptaline yöneliktir. Kaldı ki geminin mülkiyetine ilişkin uyuşmazlıklar da hali hazırda deniz alacağı teşkil etmekle birlikte mülkiyetin borçluya ait olup olmadığı hususu, esas davaya bakan mahkemenin incelemesine tabidir. İstihkak davası sonucunda verilen kararın kesin hüküm olarak kabul edilmesi halinde, HMK'nın 114/1. maddesinin j bendi uyarınca dava şartı yokluğu sebebiyle deniz alacağının esasına yönelik tamamlayıcı merasimin yerine getirilmesine de olanak kalmamaktadır. Dolayısıyla bu tip bir durum, doktrinde de belirtildiği gibi gemi üzerindeki mülkiyet iddialarını deniz alacağı kabul eden TTK'nın 1352/1. maddesinin t bendine de aykırılık teşkil etmektedir¹¹⁴⁷.

Doktrindeki görüşler ve kendi görüşümüz doğrultusunda istihkak davası sonucunda verilen kararlar kesin hüküm niteliğini haiz olmadığından haksız ihtiyati haciz sebebiyle açılan tazminat davası üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamalıdır. Dolayısıyla görülmekte

Dergisi, S. 136, 2018, (Uyar, İşlev), s. 397, dñn. 6; Meriç, Nedim, "Türk Hukukunda Maddî Anlamda Kesin Hükümün Objektif Sınırları", **Medeni Usûl ve İcra İflâs Hukuku Dergisi**, C. 2, S. 7, 2007, s. 382 vd.

¹¹⁴⁴ **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 205; **Aslan**, s. 590; **Üstündağ**, s. 204; **Türkel**, s. 693. Net bir biçimde belirtme de istihkak davası sonucunda verilen kararın tamamen göz ardı edilmemesi gerektiği, kararın mahkemede delil olarak kullanılabileceğine ilişkin bkz. **Korkmaz**, s. 211. Diğer görüşler için bkz. **Aslan**, s. 290, dñn. 208; **Uyar**, İşlev, s. 397, dñn. 7.

¹¹⁴⁵ **Pekcanıtez vdi.**, İcra 2, s. 205; **Aslan**, s. 590, dñn. 210'daki yazarlar; **Türkel**, s. 692-693.

¹¹⁴⁶ Konu hakkındaki Yargıtay içtihatlarına yönelik bkz. **Uyar**, İşlev, s. 398. Ayrıca bkz. "Bu durumda takip hukukundan doğan istihkak davalarında verilen kararların maddî anlamda kesin hüküm teşkil etmeyeceği için bunlar hakkında yargılamanın iadesi yoluna gidilememesi gerekir ki Dairemizin bir süredir istikrar kazanan uygulaması da bu yöndedir" Y. 17. HD., T. 13.02.2012, E. 2011/8517, K. 2012/1487; "...istihkak davası sonucu verilen karar genel mahkemede açılan dava yönünden ve somut olayda haczedilen kooperatif hissesi bakımından kesin hüküm oluşturur. Uygulama ve öğretide de bu görüş benimsenmiştir" Y. 11. HD., T. 11.11.2002, E. 2002/5701, K. 2002/10298; "İİK.nun 97/a/11 maddesi uyarınca istihkak davasının umumi hükümler dairesinde görüldüğü dikkate alınarak mahkemece kesin hüküm nedeniyle davanın reddinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre..." Y. 19. HD., T. 09.06.2003, E. 2002/8569, K. 2003/6093; "İcra mahkemesi kararları takip hukukuna ilişkin olup ihalenin feshi ve istihkak dışındaki icra mahkemesi kararları maddî hukuk ile ilgili menfî tespit davasında kesin hüküm oluşturmaz ve hukuk hakimini bağlamaz" Y. 19. HD., T. 06.03.2013, E. 2013/581, K. 2013/4196, (Erişim tarihi: 24.05.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

¹¹⁴⁷ **Türkel**, s. 693.

olan istihkak davası lehine tazminat davasının bekletici mesele sayılmasını gerektirecek bir hukukî durum da mevcut değildir.

C. Esas Hakkındaki Dava

Deniz alacağının esas hakkında Türk mahkemelerinde veya yabancı mahkemelerde veyahut tahkimde dava açılmış olması durumunda, tazminat davasını görmekte olan Türk mahkemesinin söz konusu davaları TTK'nın 1361/2. maddesi uyarınca bekletici mesele sayması gerekmektedir. Deniz alacağının esasına ilişkin davanın konusunu hakkın özü oluşturduğundan kanun koyucu, yurtiçinde veya yurtdışında açıldığına bakmaksızın tazminat mahkemesi açısından zorunlu bir bekletici mesele hali düzenlemiş bulunmaktadır.

Belirtmek gerekir ki esas davanın görünüm şekilleri alacaklının seçimine göre çeşitlilik gösterebilmektedir. Alacaklı, tamamlayıcı merasimi takip yoluyla yerine getirebileceği gibi dava açarak da yerine getirebilir. Alacaklının genel haciz yoluyla takip yolunu seçmesi durumunda esas davayı yürütecek mahkeme, borçlunun itirazı üzerine açılan davada itirazın iptali mahkemesidir. İflas yoluyla takipte ise iflas davasını gören mahkeme esas mahkeme sıfatını haizdir. Borçlunun itiraz süresini kaçırmamasının ardından menfi tespit davası açması halinde ise menfi tespit davasını görmekte olan mahkeme esas mahkeme sıfatına sahip olacaktır¹¹⁴⁸.

Her dört davada da (alacak davası/itirazın iptali davası/takipsiz iflas hariç olmak üzere iflas davası/menfi tespit davası) ihtiyati haciz yargılamasından farklı olarak deniz alacağı hakkında bir kesin hüküm kurulmaktadır. Bu sebeple tazminat mahkemesinin söz konusu hükümle bağlılığının içeriğinin de ortaya konulması gerekmektedir. Zira tazminat davasının zamanaşımı hakkında bir tespit yapılabilse de davanın en erken ne zaman açılabilceği konusunda İİK'da ya da HMK'da herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Dolayısıyla tazminat davasının esas hakkında hüküm kurulduktan sonra da açılabilceği kabul edilmektedir¹¹⁴⁹.

Esas davanın sonuçlanmasının ardından tazminat mahkemesinin, maddî hukuk bakımından hakkın özünü teşkil eden deniz alacağının varlığı ya da yokluğu olgusuyla bağlı olduğu; bunun dışında alacağın deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı veya (varsa) diğer ihtiyati haciz sebepleriyle ve ihtiyati haciz yetkisi konularında bağlı olmadığı, keza esas mahkemede ihtiyati haciz sebeplerinin var olup olmadığı değil alacağın gerçekte var olup olmadığı hususunun tartışıldığı kabul edilmektedir¹¹⁵⁰. Dolayısıyla her ne kadar tarafları aynı

¹¹⁴⁸ **Türkel**, s. 682.

¹¹⁴⁹ **Türkel**, s. 688; **Korkmaz**, s. 201.

¹¹⁵⁰ **Türkel**, s. 680-681; **Korkmaz**, s. 201. Söz konusu bağlılığın mutlak olmadığı yönünde bkz. **Türkel**, s. 684.

olsa da, esas davadaki deniz alacağının niteliğine ve ihtiyati hacze itiraz niteliğindeki değerlendirmelere ilişkin hüküm kısmının, tazminat mahkemesi bakımından maddî anlamda kesin hüküm teşkil etmediği dile getirilmektedir¹¹⁵¹.

Söz konusu görüşler ışığında esas davanın tamamen kabul edilmesi durumunda tazminat davasının konusu önem taşımaktadır. Tazminat davasındaki haksızlık durumu ihtiyati hacze esas teşkil eden hakkın (deniz alacağının) varlığına dayanmaktaysa tazminat davasının reddi gerekecektir. Buna karşın ihtiyati hacizdeki haksızlık, deniz alacağının kendisi dışında bir sebebe dayanmaktaysa tazminat yargılaması devam edecektir¹¹⁵². Bu durumda tazminat mahkemesi, yalnızca deniz alacağının varlığı noktasında esas mahkeme hükmüyle bağlı olacaktır¹¹⁵³.

Esas davanın usulden reddedilmesi durumunda deniz alacağının maddî hukuk bakımından incelenmesi söz konusu olmadığından tazminat mahkemesi üzerinde herhangi bir bağlayıcı etkisi bulunmayacaktır. Buna karşın ilk davanın esastan reddedilmesi halinde ise deniz alacağının yokluğu kesin olarak tespit edildiğinden tazminat mahkemesi de söz konusu hükümle bağlı olacaktır. Bu bağlılığın bir sonucu olarak tazminat mahkemesi, davacı lehine tazminata hükmedebilecektir

Esas davanın kısmen kabul edilmesi durumunun tazminatın haksızlığına olan etkisi ise tartışmalıdır. Özellikle ihtiyati hacizde talep edilen miktarın, esas davada hükmedilen miktardan daha fazla olması durumunda haksızlığın oluşup oluşmayacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüş, esas davada kabul edilen miktarın ihtiyati hacizde talep edilen miktara oranla oldukça/önemli derecede fazla olması halinde haksızlığın ortaya çıkacağını öne sürmektedir¹¹⁵⁴. Bir diğer görüş en baştan böyle bir oran verilmesinin doğru olmadığını, hâkimin somut olayın özelliklerine göre takdir hakkını kullanabileceğini, ihtiyati hacze konu teşkil eden alacak miktarıyla esas mahkeme tarafından kabul edilen miktar arasında aşırı bir oransızlık varsa ihtiyati haczin haksız sayılması gerektiğini

¹¹⁵¹ **Türkel**, s. 685. Benzer yönde ilk davadaki ön sorunların ikinci yargılamada hakimi bağlamayacağına yönelik bkz. **Meriç**, s. 413. Bu konuda maddî anlamda kesin hükümde unsur etkisinin gerekçeden değil, hükümden çıkarılması gerektiğine yönelik bkz. **Meriç**, s. 405. Buna karşın hüküm kısmı net olmayan kararlarda kesin hükmün gerekçe üzerine genişleyebileceğine yönelik ayrıca bkz. **Meriç**, s. 420 vd. Maddi ve şekli anlamda kesin hüküm konusunda bkz. **Pekcanitez**, Usul 3, s. 2055 vd.; **Tanrıver**, Usul 2, s. 107 vd.; **Arslan vdi.**, Usul, s. 719 vd.; **Budak/Karaaslan**, s. 329 vd.; **Görgün/Börü/Kodakoğlu**, s.584 vd.

¹¹⁵² Benzer yönde bkz. **Korkmaz**, s. 203-204.

¹¹⁵³ Bu noktada diğer bir önemli husus, deniz alacağının varlığı konusunda esas mahkemece yapılacak tespitin ihtiyati haciz kararı anı itibarıyla incelenmiş olması gerektiğidir. Keza ihtiyati haciz kararından sonraki bir dönemde ortaya çıkan ifa, ibra vb. sebeplerle alacağın varlığı kabul edilmeyebilir. Bu durumda esasen alacak mevcuttur ancak mahkemece davanın reddedilmesi gündemdedir: **Türkel**, s. 687; **Korkmaz**, s. 206-207. Esas davanın eda davasının yanı sıra tespit davası da olabileceği hakkında ayrıca bkz. **Korkmaz**, s. 211.

¹¹⁵⁴ **Berkin**, İflas, s. 469.

savunmaktadır¹¹⁵⁵. Diğer bir görüşe göre para alacağının kısmen bulunmaması hali her durumda ihtiyati haczi haksız kılmaktadır. Reddedilen miktar üzerinden ortaya çıkan ihlalin derecesi haksızlığın tespitinde rol oynamamakla birlikte ortaya çıkan zarar bakımından büyük bir etkiye sahiptir. Para alacağının büyük bir kısmının var olduğu durumlarda ihtiyati haciz haksız olsa da ihtiyati haciz sonucunda herhangi bir zararın ortaya çıkmadığı kabul edilmektedir¹¹⁵⁶. Son bir görüş ise ihtiyati hacze konu alacakla esas yargılamada hükmedilen alacak arasında fark olması durumunda borçlunun normalde olması gerekenden daha fazla hakkına el konulduğu için haksızlığın ortaya çıkacağını ifade etmektedir¹¹⁵⁷.

Kanımızca esas davanın kısmen kabulü halinde ihtiyati haczin haksızlığının değerlendirilmesinde somut olay özelinde ortaya çıkan sonuçlara göre hareket edilmelidir. Özellikle fazla alacak miktarı sebebiyle borçlunun diğer malvarlıkları üzerinde de ihtiyati haciz uygulanmışsa, hâlbuki esas davadaki miktar üzerinden ihtiyati haciz istenseydi borçlunun diğer malvarlıklarına el konulmasına gerek kalmayacaktı ise ihtiyati haczin haksızlığından bahsedilebilmelidir¹¹⁵⁸. Buna karşın ihtiyati haczin olması gerekenden daha fazla bir miktar için icra edilmesi, borçlunun el konulan malları açısından bir fark yaratmıyor ise herhangi bir haksızlıktan söz edilmemelidir. Keza çalışmamız bakımından hacze konu malvarlığının gemi olması ve çoğu somut olayda özellikle borçlunun genellikle -kardeş gemileri haricinde- tek bir gemisine el konulduğu düşünüldüğünde kısmen reddedilen miktar sebebiyle bir zarar meydana gelmeyeceğinden ihtiyati haczin haksız sayılmaması gerekmektedir¹¹⁵⁹.

Söz konusu duruma ek olarak borçlunun gemisinin teminat karşılığında serbest bırakılması durumunda ise haksızlık olgusu el konulan malvarlığı değil teminat yönüyle ele alınmalıdır. Bu tip bir durumda alacak miktarının olması gerekenden fazla gösterilmiş olması sebebiyle teminat miktarı da artacağından aradaki teminat farkı sebebiyle ortaya çıkacak zararlar ölçüsünde ihtiyati haciz haksız sayılacak ve alacaklının sorumluluğu gündeme gelecektir. Fazla alacak miktarı sebebiyle teminat gösterilememesi ve geminin serbest bırakılamamasından dolayı bir zarar meydana gelmişse yine ihtiyati haczin haksızlığı ve alacaklının sorumluluğu gündeme gelecektir¹¹⁶⁰.

¹¹⁵⁵ Özekes, İhtiyati Haciz, s. 404-405.

¹¹⁵⁶ Türkel, s. 576.

¹¹⁵⁷ Söz konusu görüş ve benzer Yargıtay kararları için bkz. Korkmaz, s. 205.

¹¹⁵⁸ Ancak tazminata hükmedilebilmesi için ayrıca zararın da meydana gelmiş olması gerektiği unutulmamalıdır.

¹¹⁵⁹ Benzer bir görüşü ihtiyati haczin haksızlığı üzerinden değil, zarar teorisi uyarınca açıklayan görüş için bkz. Türkel, s. 576.

¹¹⁶⁰ Benzer bir görüşü haksızlık yerine zarar teorisi uyarınca açıklayan görüş için bkz. Türkel, s. 577.

Esas davanın bahsedilen haller dışında feragat, davanın geri alınması ya da davanın açılmamış sayılması yollarından herhangi biriyle sona ermesi hallerinde ise kural olarak tazminat mahkemesinin esas mahkeme kararıyla bağlı olmadığı ifade edilmektedir¹¹⁶¹. Davanın kabul ya da sulh yoluyla sona ermesi halinde tazminat mahkemesinin söz konusu hükümle bağlı olduğunu savunan görüşün¹¹⁶² yanı sıra sulh bakımından tazminat mahkemesinin esas mahkemenin kararıyla bağlı olmadığını savunan diğer bir görüş¹¹⁶³ mevcuttur. Kanımızca sulhun kesin hüküm etkisi göz önünde bulundurulduğunda esas davanın sulhle sonuçlanması durumunda Türkiye'deki tazminat mahkemesi, söz konusu hükümle bağlı olmalıdır.

2. Milletlerarası Bekletici Mesele Kurumunun ve Tazminat Davasıyla Bağlantılı Diğer Davaların Değerlendirilmesi

Bu kısımda milletlerarası usul hukukunda bekletici mesele kavramı genel hatlarıyla ele alınacak; ardından sırasıyla yabancı mahkemelerde açılan ihtiyati hacze itiraz, istihkak yargılamaları ve deniz alacağının esası hakkındaki davaların durumu incelenecektir.

A. Genel Olarak

Yabancı mahkemelerde görülmekte olan davaların Türk mahkemelerindeki davalarda bekletici mesele sayılıp sayılamayacağı hususu, milletlerarası usul hukuku hükümleriyle bir kural olarak düzenlenmiş ya da doktrinde üzerine fikir birliğine varılabilmiş bir konu değildir. Bu konuda Yargıtay kararları arasında da birlik mevcut değildir¹¹⁶⁴. TTK'nın 1361/2. maddesi milletlerarası bekletici mesele konusunu düzenleme altına alması sebebiyle Türk Hukuku bakımından bir ilktir. Diğer bir deyişle milletlerarası bekletici mesele konusuna ilk defa

¹¹⁶¹ **Türkel**, s. 684; **Korkmaz**, s. 207.

¹¹⁶² **Türkel**, s. 690.

¹¹⁶³ **Korkmaz**, s. 207-208.

¹¹⁶⁴ Yargıtay'ın yurtdışında açılan davaları bekletici mesele saydığı kararları için bkz. "*Almanya'da açılan dava sonunda kurulacak hükmün görülmekte olan davayı etkileyeceği kuşkusuzdur. Bu nedenle söz konusu kararın kesinleşmesi beklenerek sonucuna göre bir hüküm tesisi gerekir*" Y. 19. HD., T. 24.09.1999, E. 1999/4504, K. 1999/5230; "*...Gerçekten davalı MKJV'nin iflas davasında, BLAT SRL'nin alacağı olduğu kabul edildiği gibi, adı geçenin alacak istemiyle MKJV şirketi hakkında Romanya mahkemelerinde açılan dava bulunduğu... O halde mahkemece yapılması gereken iş; taraflar arasında görülmekte olan dava sonuçlarını beklemek...*" Y. 15. HD., T. 21.06.2012, E. 2011/2901, K. 2012/4661. Bu yöndeki diğer bir Yargıtay kararı için bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 567 vd. Yargıtay'ın aksi yönde kararı için bkz. "*...Öte yandan yabancı mahkemede derdest durumda olan bir davada, yabancı mahkemenin maddî ve hukukî nitelendirmeleri, kanun yollarından geçerek kesinleşmedikçe, tarafların Türk mahkemesinde delil olarak dayanılmaz ve bunun doğal sonucu da henüz yargılaması devam etmekte olan dava ön mesele oluşturmaz*" Y. HGK., T. 05.07.2000, E. 2000/19-1074, K. 2000/1126, (Erişim tarihi: 07.06.2023), sinerjimevzuat.com.tr. Yargıtay kararlarının değerlendirilmesine yönelik bkz. Egemen Demir, Işıl, "Milletlerarası Usul Hukukunda Bekletici Sorun", **İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 2, 2020, s. 246 vd.

TTK'nın 1361/2. maddesinde yer verilmiştir. Söz konusu hükmün 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki karşılığını Sözleşme'nin 6/4. maddesi oluşturmaktadır.

1999 Haciz Sözleşmesi'nde tazminat mahkemesinin esas davayı bekletici mesele sayması mahkemenin takdirine bırakılmışken (*may be stayed pending*), TTK'da ise zorunlu bir bekletici mesele hali şeklinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla söz konusu iki madde arasında ilk bakışta bir tutarsızlık olduğu gözlemlenmektedir. Yasama tekniği bakımından değerlendirildiğinde 1999 Haciz Sözleşmesi her ne kadar gemilerin ihtiyati haczi bakımından özel ve sonraki kanun hükmünde olsa da kanımızca TTK'daki farklılık kanun koyucunun bilinçli bir tercihiyle dayanmaktadır¹¹⁶⁵. Bu noktada 1999 Haciz Sözleşmesi'nde geçen '*may be pending*' tabirinden, bekletici mesele konusundaki düzenlemenin taraf devletlerin takdirine bırakıldığı gibi bir anlam çıkarılabilir. Keza 1999 Haciz Sözleşmesi'nde esas dava hakkında taraf devlet mahkemesinin yetkili olmaması durumunda dahi, diğer bir devlette açılan esas hakkındaki davanın bekletici mesele sayılabileceği fikrinden hareket edilmektedir¹¹⁶⁶. Dolayısıyla kanun koyucunun, 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki milletlerarası bekletici meseleye olumlu bakan yaklaşımları benimsediği ve Sözleşme'nin kendisine verdiği serbestiyi zorunlu bir bekletici mesele hali olarak düzenlediği söylenebilir.

Milletlerarası usul hukuku doktrinde yabancı bir devlet mahkemesinde açılan davaların Türk mahkemelerinde görülmekte olan davalarda bekletici mesele sayılıp sayılamayacağı konusunda iki temel görüş bulunmaktadır¹¹⁶⁷. Doktrinde bir görüş TTK'daki açık düzenleme dışında yabancı mahkeme kararının kesin hüküm ve kesin delil etkisine sahip olabilmesi için tanınması gerektiği, tanımının yerine getirilip getirilmeyeceği konusunda ise bir kesinlik söz konusu olmadığı için yabancı mahkemede görülmekte olan davaların bekletici mesele yapılamayacağını öne sürmektedir¹¹⁶⁸.

Diğer bir görüş ise genel olarak yabancı mahkemede görülmekte olan davanın bekletici mesele kabul edilebileceğini iddia etmektedir¹¹⁶⁹. Bunun yanı sıra yabancı mahkemede görülmekte olan davanın bekletici mesele sayılması, kararın tanınmasının ya da

¹¹⁶⁵ Esasa ilişkin yargılama kesinleşmeden haksız ihtiyati hacze dayanan tazminat davasına devam edilemeyeceğine ilişkin bkz. **Atamer**, Deniz T. 4, s. 282.

¹¹⁶⁶ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 125.

¹¹⁶⁷ Karşılaştırmalı hukukta bekletici mesele konusunda bkz. **Egemen Demir**, s. 232 vd.

¹¹⁶⁸ **Nomer**, Usul, s. 97; **Nomer**, Devletler, s. 463; **Çelikel/Erdem**, s. 672.

¹¹⁶⁹ **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 565; Bayraktaroğlu Özeçelik, Gülüm, **Milletlerarası Usul Hukukunda Paralel Davalar**, Yetkin Yayınları, 2016, s. 347; Şensöz Malkoç, Ebru, **Türk Milletlerarası Usul Hukukunda Milletlerarası Derdestlik ve Bağlantılı Dava İtirazı**, Beta Basım, 2020, s. 146 vd.; Can, Hacı/Tuna, Ekin, **Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s. 347; **Egemen Demir**, s. 245; **Özel vdi.**, s. 68.

tenfizinin mümkün ve muhtemel olması şartına bağlanmaktadır¹¹⁷⁰. Ayrıca HMK'nın 165/1. maddesini milletlerarası usul hukunun bir parçası olarak gören ve hâkimin yabancı ülkede görülmekte olan davaları bekletici mesele sayabileceği konusunda takdir yetkisinin olduğu görüşü de mevcuttur¹¹⁷¹.

Kanımızca yabancılık unsuru barındıran hukukî ilişkilerin giderek arttığı bir dönemde usul ekonomisi ve milletlerarası karar ahengi temelinde tanımayı/tenfizi kabil ve Türkiye'de tenfizi bir hayli muhtemel bir karar mevcut ise milletlerarası bekletici mesele kabul edilmelidir. Örneğin borçlunun işletme merkezinin ya da mallarının büyük bir kısmının Türkiye'de bulunması durumunda kararın tenfiz olasılığı da giderek artmaktadır. Ancak bunun için davanın beklenilmesinde menfaati bulunan tarafın, somut hukukî durumu Türk mahkemesi'nde ortaya koyması gerekebilir. Zira Türk mahkemesi'nin yurtdışında görülmekte olan bir davadan haberinin olmaması çok muhtemeldir.

Doktrinde de belirtildiği gibi HMK'nın 165. maddesinin yürürlüğe girmesiyle birlikte usule *lex fori* uygulanır ilkesi temelinde milletlerarası bekletici meseleyi kabul etmeyen görüşlerin dayanakları da zayıflamış durumdadır¹¹⁷². Bu açıdan bakıldığında TTK düzenlemesinin yerinde olduğu kanaatindeyiz. Ayrıca Türk mahkemesi beklediği yargılamaya, kararın verildiği ülkede kesinleşmesinden sonra değil ilgili kararın Türkiye'de tanınması/tenfizi sonrasında devam etmelidir. Zira tanıma ya da tenfiz olmadıkça yargılamaya esas alınabilecek nitelikte bir mahkeme hükmü mevcut değildir.

B. İhtiyati Hacze İtiraz Yargılaması

Daha önce incelendiği üzere ihtiyati haciz kararları gibi ihtiyati hacze itiraz kararlarının da kesin hüküm niteliği bulunmamaktadır. Bu sebeple söz konusu kararların MÖHUK'un 50/1. maddesi uyarınca tenfizi mümkün değildir. Hali hazırda tenfizi mümkün olmayan bir kararın tazminat davasını görmekte olan Türk mahkemelerince bekletici mesele sayılmasında herhangi bir hukukî yarar bulunmamaktadır. Kaldı ki TTK'nın 1361/2. maddesi de yalnızca esas hakkındaki davanın tazminat davası bakımından bekletici mesele oluşturduğunu emretmektedir. Dolayısıyla vardığımız bu sonuç milletlerarası usul hukuku ilkeleriyle uygun olduğu gibi TTK düzenlemesine de uyumludur. Bunun dışında söz konusu

¹¹⁷⁰ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 565; Can/Tuna, s. 347. Benzer görüşte olmakla birlikte HMK ile MÖHUK arasındaki ilişkinin genel kanun-özel kanun ilişkisi olduğuna; özel kanun niteliğindeki MÖHUK'ta hüküm bulunmaması halinde genel kanun HMK'daki 165. maddenin milletlerarası usul hukuku bakımından da uygulanabileceğine yönelik bkz. Egemen Demir, s. 245.

¹¹⁷¹ Tekinalp, Bağlama, s. 397.

¹¹⁷² Tekinalp, Bağlama, s. 397.

kararların tazminat davasını görmekte olan Türk mahkemesinde takdiri delil olarak kullanılması konusunda ise herhangi bir engel mevcut değildir.

C. İstihkak Davası

İstihkak davası bakımından da ihtiyati hacze itiraz yargılamasına benzer bir hukukî durum mevcuttur. Keza istihkak yargılaması sonucunda verilen kararlar da kural olarak kesin hüküm niteliğini haiz değildir. Ancak itiraz yargılamasından farklı olarak yabancı ülkede görülen istihkak davasının etkilerinin incelenmesi önem arz etmektedir.

İstihkak davasının konusunu özellikle mahcuz üzerindeki mülkiyet hakkı oluşturmaktadır. Ancak gemi üzerindeki mülkiyet ve diğer aynı haklar TTK'nın 1352. maddesinde aynı zamanda bir deniz alacağı olarak öngörülmektedir. Dolayısıyla gemi üzerindeki mülkiyet hakkının takip hukukundaki istihkak davasında öne sürülme ihtimali olduğu gibi esas davada da öne sürülebilme ihtimali mevcuttur. Daha önce belirtildiği gibi tartışmalı olsa da istihkak davası, Türk Hukukunda özellikle icra takibinin devamına veya iptaline yönelik olarak takip hukukuyla sınırlı bir etkiye sahiptir. Yabancı devlet mahkemesinde sürdürülen istihkak davası da, görülmekte olduğu ülkede benzer bir etki doğurmaktaysa hali hazırda Türk Hukuku bakımından da kesin hüküm niteliğini haiz olmayacağından tenfiz de edilememeli; dolayısıyla Türkiye'deki tazminat mahkemesi tarafından bekletici mesele sayılmamalıdır. Buna karşın yabancı ülkedeki istihkak davası sonuçlarını maddî hukukta doğurmaktaysa; diğer bir deyişle yalnızca takip hukukuyla sınırlı bir etkiye sahip değilse artık deniz alacağının esasına yönelik bir hüküm kurulmuş demektir. Dolayısıyla bu tip bir durumda artık deniz alacağının esasına yönelik bir dava söz konusudur ve tazminat mahkemesince bekletici mesele yapılmalıdır. Tazminat davasını görmekte olan Türk mahkemesi, yurtdışında bu tip bir davanın hali hazırda görülmekte olduğunu kendiliğinden ya da taraflardan öğrenirse davanın konusu ve sonuçları bakımından bir inceleme yapmalı ve bekletici mesele konusundaki kararını bahettiğimiz ayrıma göre vermelidir.

D. Esas Hakkındaki Dava

Deniz alacağının esası hakkında yurtdışında mahkemede veya hakemler önünde dava açılması durumunda Türkiye'deki tazminat mahkemesi, TTK'nın 1361/2. maddesi uyarınca esas davayı bekletici mesele yapmak zorundadır. Buna karşın esas davanın yurtdışındaki mahkemelerde açılması durumunda ikame edilen davanın türüne göre (alacak davası/itirazın

iptali davası/iflas davası/menfi tespit davası) ortaya çıkması muhtemel birtakım sorunların cevaplandırılması gerekmektedir¹¹⁷³.

Davanın yabancı mahkemelerde bir alacak ya da menfi tespit davası olarak açılması durumunda Türk mahkemesi, yargılamayı tenfiz kararının kesinleşmesine kadarki süreçte bekletmelidir. Kararın tenfizi üzerine yargılamanın başlamasının ardından tenfiz kararı, deniz alacağının esas hakkında Türk mahkemesinden verilmiş bir karar gibi hüküm ve sonuçlarını doğuracaktır. Ancak yabancı mahkemede davanın itirazın iptali veya iflas davası şeklinde açılmış olması durumunda söz konusu davalar sonucunda verilen kararların Türk mahkemelerindeki etkisi masaya yatırılmalıdır¹¹⁷⁴.

a. İtirazın İptali Davası

Alacak ve menfi tespit davası dışında esas hakkındaki davanın yabancı mahkemelerde itirazın iptali davası şeklinde de açılabileceğini belirtmiştik¹¹⁷⁵. Ancak itirazın iptali davasında Türk mahkemelerinin yetkisizliğine hükmedebilmesi için ilk olarak (i) taraflar arasında yabancı mahkemeleri yetkilendiren bir yetki anlaşmasının bulunması¹¹⁷⁶; (ii) davalının yetkisizlik itirazında bulunması ve üçüncü olarak ise (ii) alacaklının söz konusu yetki anlaşmasına rağmen Türk icra daireleri önünde ilamsız icraya başvurmuş olması gerekmektedir. İtirazın iptali davasında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi münhasır yetki olmadığı¹¹⁷⁷ gibi yetki ve tahkim anlaşması, daha önce de belirttiğimiz gibi alacaklının Türk icra daireleri nezdinde ilamsız icraya başvurmaya engel teşkil etmemektedir. Diğer bir deyişle alacaklı, yetki anlaşmasına rağmen alacağın tahsili için ister dava yoluna isterse de ilamsız icra yoluna başvurabilir. İlamsız icraya başvurulup borçlunun takibe itiraz etmesi durumunda itirazın iptali davası, yetki anlaşmasında belirtilen yabancı mahkemede

¹¹⁷³ Esas hakkındaki davanın hakemler önünde açılması durumu daha önce de belirttiğimiz üzere özellikle milletlerarası ticari tahkimi ilgilendirmesi bakımından çalışmamızın kapsamı dışındadır.

¹¹⁷⁴ Tekrar etmekte fayda vardır ki esas davadaki kararların içeriğine, özellikle hüküm kısmına yönelik değerlendirmeler hakkında önceki açıklamalarımız geçerlidir.

¹¹⁷⁵ Konu hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-10-B.

¹¹⁷⁶ Unutulmamalıdır ki Türk mahkemelerinin itirazın iptali davasında yetkisizliğine hükmedebilmeleri için taraflar arasında akdedilmiş bir yetki anlaşması bulunması ve davalının bu konudaki itirazı gerekmektedir.

Kısaca açıklamak gerekirse Türk icra dairelerinin yetkisinin belirlenmesinde İİK'nın 50. maddesi uyarınca HMK hükümleri kıyas yoluyla tatbik olunmaktadır. Söz konusu kıyas sebebiyle esas davayı görececek olan Türk mahkemesinin yetkisiyle icra dairesinin yetkisi paralellik arz etmektedir. Diğer bir deyişle taraflar arasında yabancı mahkemeleri yetkilendiren bir yetki anlaşması bulunmaması durumunda Türk icra dairelerinin ilamsız icra konusundaki yetkisi, söz konusu kıyas hükmü gereği aynı zamanda Türk mahkemelerinin esas dava hakkındaki yetkisini de teşkil etmektedir. Dolayısıyla yetki anlaşmasının bulunmaması ve alacaklının ilamsız icraya başvurusu durumunda Türk mahkemeleri, itirazın iptali davası hakkında da yetkili olmaktadır.

¹¹⁷⁷ İtirazın iptali davasında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin münhasır yetki olmadığına ilişkin görüşler ve aynı yönde Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Konyalı**, s. 524-525.

açılmalıdır. Aksi takdirde alacaklı, aralarındaki yetki anlaşmasını borçlu aleyhine ilamsız icra takibi başlatmak suretiyle tek taraflı bir biçimde atlatmak imkânına sahip olmaktadır¹¹⁷⁸.

Söz konusu bilgiler ışığında tazminat davasını görmekte olan Türk mahkemesi, alacak ve menfi tespit davasında olduğu gibi yurt dışında görülen itirazın iptali davasını da bekletici mesele saymalı, kararın tenfizinin ardından yargılamaya devam etmelidir¹¹⁷⁹. Ancak itirazın iptali talep edilse dahi dava, özellikle İsviçre ve Türk Hukukuna özgü niteliği gereği yabancı mahkeme tarafından alelade bir alacak davası şeklinde de sonuçlandırılabilir¹¹⁸⁰. Ancak bu halde dahi deniz alacağının esasına ilişkin bir hüküm verildiğinden¹¹⁸¹ davanın Türk mahkemesi tarafından bekletici mesele sayılması gerekmektedir.

b. İflas Davası

Deniz alacağının esas hakkında yurtdışında açılan dava, takipli iflas davası da olabilir. İflas davasında milletlerarası usul hukuku bakımından sorun teşkil eden husus ise iflas davalarında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin münhasır yetki olup olmadığıdır.

İflas davalarında Türk mahkemelerinin yetkisini ele alan İİK'nın 154/3. maddesinin münhasır yetki kuralı olduğu konusunda doktrinde birçok görüş mevcuttur¹¹⁸². Bu doğrultuda Türk mahkemelerinin yetkisinin münhasır yetki olduğu kabul edilirse; iflas davalarında verilen kararların tanınması/tenfizi -MÖHUK'un 54/1-b. maddesi uyarınca- mümkün olmadığından, davanın Türkiye'deki tazminat mahkemesi tarafından kural olarak bekletici mesele sayılmaması gerekecektir. Keza daha önce de belirttiğimiz gibi milletlerarası bekletici meseleyi kabul eden görüşün en temel dayanağı kararın Türkiye'de tenfizinin mümkün ve muhtemel olmasıdır. Sonraki paragraflarda iflas davalarında Türk mahkemelerinin yetkisinin münhasır yetki olup olmadığı sorusu üzerinde durulacaktır.

¹¹⁷⁸ Tahkim anlaşması yönünden benzer bir görüş için bkz. Huysal, Burak, **Milletlerarası Ticari Tahkimde Tahkime Elverişlilik**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010, s. 291.

¹¹⁷⁹ İtirazın iptali kararlarının eda kararı niteliğinde olduğuna dair görüşlerimiz ve gerekçelerimiz konusunda bkz. **Konyalı**, s. 522-523.

¹¹⁸⁰ Yabancı mahkemeler nezdinde görülen itirazın iptali davalarında ortaya çıkabilecek muhtemel sorunlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Konyalı**, s. 526 vd.

¹¹⁸¹ Her ne kadar doktrinde tartışmalı olsa da itirazın iptali davası, genel mahkemelerde görülen ve tıpkı bir alacak davası gibi genel yargılama kurallarının uygulandığı bir yapıya sahiptir. Dolayısıyla itirazın iptali kararları, maddi hukukta sonuç doğuran kararlardır: **Konyalı**, s. 523.

¹¹⁸² Güngör, Gülin, **Milletlerarası Özel Hukukta İflas**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1997, (**Güngör**, İflas), s. 182; **Sargın**, Yetki, s. 165; **Nomer**, İflas, s. 9; **Nomer**, Usul, s. 288; **Nomer**, Devletler, s. 608-609; **Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe**, s. 538; **Özel vdi.**, s. 730; **Güven**, s. 106; Yöney, Can, "Yabancılık Unsuru İçeren İflas Davalarında Türk Mahkemelerinin Yetkisi", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 93, S. 6, 2019, s. 62. Aksi görüşte bkz. **Göğer**, Kanunlar İhtilafı, s. 368. Münhasır yetkiyi kabul etmekle birlikte alacağın mevcut olup olmadığına ilişkin yapılan tespit bakımından bekletici mesele kurumunun işletilmesi gerektiğini öne süren görüş için bkz. **Özdemir Kocasakal**, İflas, s. 2310.

i. Genel Olarak

İflas kısaca, alacaklıların her birinin borçlunun tüm malvarlığı üzerinden alacağının tahsilini amaçlayan bir tasfiye usulü şeklinde tanımlanmaktadır¹¹⁸³. Borçlu hakkında takipli iflasa başvurulabilmesi için borçlunun iflasa tabi kişilerden olması¹¹⁸⁴, İİK'nın 42. maddesi uyarınca alacağın para veya teminat alacağı olması ve borcun muaccel olup borçlu tarafından ödenmemiş olması yeterlidir¹¹⁸⁵.

İİK'nın 156. maddesi uyarınca takipli iflasta borçlu süresi içinde ödeme emrine itiraz etmez ve borcunu da ödemezse alacaklı, asliye ticaret mahkemesine başvurarak iflas kararı verilmesini isteyebilir. Borçlunun itiraz etmemesi durumunda, mahkemenin yapacağı inceleme alacağın esasına ilişkin değildir. Mahkeme yalnızca ödeme emrine itiraz edilmediğini ve borcun ödenip ödenmediğini şeklen tespit etmektedir¹¹⁸⁶. Borçlunun ödeme emrine itiraz etmesi durumunda ise İİK'nın 156/3. maddesi uyarınca takip durur. Alacaklı bu sefer, asliye ticaret mahkemesinden itirazın kaldırılmasıyla birlikte borçlunun iflasına karar verilmesini ister. Borçlunun itirazı üzerine mahkeme tarafından yapılacak inceleme şekli değildir ve genel hükümler uyarınca yürütülür. Diğer bir deyişle alacağın var olup olmadığı, aynen alacak davasında olduğu gibi maddî hukuk kurallarına göre esastan incelenerek karara bağlanır. Borçlu daha önceki itirazındaki sebeplerle bağlı değildir ve mahkemede yeni savunma sebepleri de ileri sürebilir. Borçlunun itirazı üzerine açılan dava sonunda verilen karar kesin hüküm etkisine sahiptir¹¹⁸⁷.

İİK'nın 177 vd. maddelerinde ise takipsiz (doğrudan) iflas halleri düzenlenmektedir. Takipli iflastan farklı olarak takipsiz iflasta üçüncü fıkrada belirtilen şartlara ek olarak Kanunda yer alan iflas sebeplerinden birinin bulunması gerekmektedir. İİK'nın 181. maddesi genel iflas hükümlerine gönderme yaptığından yargılama usulü genel iflas hükümlerine göre yürütülmektedir. Bu doğrultuda alacaklı, Kanunda yer alan iflas sebebini ispat etmek durumundadır¹¹⁸⁸.

¹¹⁸³ Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 389; Arslan vdi., İcra, s. 556. İflas kavramı hakkında ayrıca bkz. Berkin, İflas, s. 10-11.

¹¹⁸⁴ İflasa tabi kişiler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Berkin, İflas, s. 78 vd.; Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 392 vd.; Arslan vdi., İcra, s. 565 vd.

¹¹⁸⁵ Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 409; Arslan vdi., İcra, s. 562-564; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2298.

¹¹⁸⁶ Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 414; Arslan vdi., İcra, s. 582; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2298-2299.

¹¹⁸⁷ Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 416; Arslan vdi., İcra, s. 583 vd.; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2300.

¹¹⁸⁸ Pekcanıtez vdi., İcra 2, s. 416. İflas sebepleri konusunda bkz. Arslan vdi., İcra, s. 596 vd.

ii. İflas Davasında Münhasır Yetkiye İlişkin Değerlendirmeler

Milletlerarası özel hukuk doktrinde iflas davasındaki yetki kuralına ilişkin görüşleri kısaca ifade etmiştik. Bu kısımda ise söz konusu görüşlerin gerekçelerine ve son olarak kendi değerlendirmelerimize yer vereceğiz.

Doktrinde İİK'nın 165. maddesini yetki anlaşmaları temelinde münhasır yetki kuralı olarak nitelendiren görüşün temeli (i) hakkında iflas davası açılan borçlunun alacaklılarının davadan haberdar olması gerektiği ve (ii) alacaklıların borçlu hakkında en iyi bilgiyi ancak muamele merkezinin bulunduğu yerde alabilecekleri düşüncelerine dayanmaktadır. Bu doğrultuda iflas davasına ilişkin yetki anlaşması akdedilmesi yoluyla borçlunun, alacaklılarından kaçınma maksadıyla kötü niyetli davranışlarına sebebiyet verilmemesi gerektiği ifade edilmektedir. Aksi durumda yabancı mahkemede açılan iflas davasından haberi olmayan alacaklıların, kendi alacaklarını tahsil etme imkânından mahrum kalacağı belirtilmektedir¹¹⁸⁹.

Doktrinde münhasır yetkiyi kabul eden ve -yetki anlaşması üzerindeki sonuçlarından ziyade- iflas kararlarının tanımaya/tenfize konu olamayacağını ifade eden diğer bir görüşün en temel dayanağını ticaret mahkemesinin faaliyetinin niteliği oluşturmaktadır. Bu görüş uyarınca yetkili ticaret mahkemesi resmi iflas organlarından biridir. Dolayısıyla diğer iflas organları gibi yerine getirdiği görevler cebri icra hukukuna ait görevlerdir. Bu görevlerden en önemlileri borçlunun itirazının kaldırılması ve iflasına karar verilmesidir. Ticaret mahkemesinin normal bir alacak davasında olduğu gibi borçlunun gerçekten borçlu olup olmadığını 'inceleme usulü dahi' görevinin niteliğini etkilememektedir. Bu sebeple cebri icra faaliyeti yürüten ticaret mahkemesi görevlerinin başka bir mahkeme tarafından yerine getirilmesi mümkün değildir. Keza mahkemenin görevi bütünlük arz eden cebri icra işlemlerinin bir ön halkasını oluşturmaktadır. Tüm bu sebeplerle yabancı devlet mahkemesinden alınacak böyle bir kararın tenfiz edilerek Türkiye'de kesin hüküm ve kesin delil etkisine sahip olması ve icra edilmesi mümkün değildir¹¹⁹⁰.

Doktrinde bizim de katıldığımız diğer görüş ise alacağın varlığına ilişkin kısmına yönelik olarak yetki anlaşmasına üstünlük tanınması gerektiğini ve dolayısıyla alacağın esası hakkında karar verecek mahkemenin yetkisinin münhasır yetki teşkil etmediğini ileri sürmektedir¹¹⁹¹. Söz konusu görüş takipli iflasta borçlunun takibe itiraz etmesine göre ikili bir

¹¹⁸⁹ Sargın, Yetki, s. 165.

¹¹⁹⁰ Nomer, İflas, s. 10-11.

¹¹⁹¹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 495, s. 539; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2313; Demir Gökyayla, Yetki, s. 296; Özel vdi., s. 628; Huysal, Burak/Şermet Süzen, Begüm, "Tanıma ve Tenfiz Davalarında Kararı Veren Mahkemenin Yetkisinin İncelenmesi", **Yabancı Mahkeme ve Hakem Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Güncel Gelişmeler**, Ed. Balkar Bozkurt, Süheyla, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 58;

ayırma gitmektedir. Borçlunun takibe itiraz etmemesi durumunda mahkemenin yapacağı incelemenin şekli bir inceleme olduğu, dolayısıyla burada borçlunun yetki itirazının dinlenmeyeceği ifade edilmektedir. Borçlunun takibe itiraz etmesi durumunda ise alacağın varlığı genel hükümler uyarınca incelendiğinden ve söz konusu kararlar aynı zamanda maddî anlamda kesin hüküm teşkil ettiğinden borçlunun yetki itirazının dikkate alınması gerektiği savunulmaktadır¹¹⁹². Bu tip bir durumda iflas davasını gören mahkemenin İİK'nın 154. maddesinin lafzı ve amacı bakımından yetkisizlik kararı vermesinin mümkün olmadığı dile getirilmektedir. İflas davasını gören Türk mahkemesi'nin, yalnızca alacağın varlığına ilişkin kısma yönelik olarak, yetki sözleşmesinde yer alan mahkemede görülecek davayı bekletici mesele sayması gerektiği ifade edilmektedir¹¹⁹³.

Bir önceki paragrafta belirttiğimiz ve bizim de katıldığımız görüş temelinde kısaca denilebilir ki:

Her ne kadar takip prosedürünün bir parçası olsa da iflas davası, özellikle takipli iflasa itiraz edilmesi durumunda; alacağın varlığıyla iflas sebeplerini de inceleme konusu yapması bakımından maddî hukukla yakın ilişkisi bulunan ve genel hükümler uyarınca yürütülen bir dava türü olarak dikkat çekmektedir. Söz konusu niteliğin istisnası ise takipli iflasta borçlunun takibe itiraz etmemesi halidir¹¹⁹⁴. Genel olarak bakıldığında borçlunun iflasa tabi kişilerden olması durumunda alacaklı, çok düşük bir miktar alacak için dahi iflas takibi yapabilmektedir. Hal böyle iken taraflar arasında yetki anlaşması bulunması durumunda borçlunun yetki itirazına binaen Türk mahkemesinin yetkisizlik kararı vereceği; yetkili yabancı mahkemede açılan 'alacak' ya da 'itirazın iptali' davasının sonuçlanmasının ardından söz konusu kararların Türkiye'de tenfizinin mümkün olduğu savunulabilirken; aynı alacağa yönelik iflas mahkemesinin yetkisinin münhasırlığı sebebiyle yetki itirazının göz önünde bulundurulamayacağı ve alacağın esasını da içeren yabancı mahkeme tarafından verilmiş iflas kararının Türkiye'de tenfizinin mümkün olmadığını söylemek güçtür. Keza bu tip bir durumda alacaklı, borçluya yönelik alacak ya da itirazın iptali davası açmak yerine iflas takibi/davası ikame etmek suretiyle yetki anlaşmasından tek taraflı bir biçimde sıyrılma

Yöney, s. 68; Çetin, Emre, **Yabancılık Unsuru Taşıyan İflas İşlemlerinde Uygulanacak Hukuk ve Mahkemenin Yetkisi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016, s. 165. Tahkim anlaşmaları bakımından benzer bir görüş için bkz. **Tüysüz**, Davalar, s. 286 vd.; Ergene, Deniz, "Tahkim Anlaşmasına Rağmen İflas Talebi: Tahkim İradesine Yönelen Bir Tehdit Mi?", **Genç Milletlerarası Özel Hukukçular Konferansı**, Ed. Uyanık Çavuşoğlu, Ayfer/Tarman, Zeynep Derya, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuka Genç Yaklaşımlar Konferans Derisi No. 4, İstanbul, 2014, s. 35-36.

¹¹⁹² **Özdemir Kocasakal**, İflas, s. 2314-2315; **Ergene**, s. 35; **Tüysüz**, s. Davalar, 286; **Yöney**, s. 69.

¹¹⁹³ **Özdemir Kocasakal**, İflas, s. 2315; **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 299.

¹¹⁹⁴ **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 298.

imkânına da sahip olmaktadır¹¹⁹⁵. Dolayısıyla Türkiye'deki iflas mahkemesinin yabancı mahkemelerde açılan alacak ya da itirazın iptali davasını bekletici mesele sayması, kararın tenfizinin ardından ise iflas davasına yönelik yargılamaya devam etmesi yerinde bir yaklaşımdır.

Konumuza dönülecek olursa önceki paragrafta bahsettiğimiz görüş temelinde her nasıl ki Türkiye'deki iflas mahkemesi, yurt dışında alacağın esasına yönelik davayı bekletici mesele kabul edebiliyorsa; aynı şekilde deniz alacağının esasına yönelik olarak yurtdışında iflas davası açıldığında Türkiye'deki tazminat mahkemesi de, deniz alacağını ilgilendiren maddî hukuka ilişkin kısım yönünden söz konusu davayı bekletici mesele sayabilmelidir. Keza Türkiye'deki iflas mahkemelerinin yetkisi her ne kadar münhasır nitelikte olsa da söz konusu münhasır nitelik maddî hukuka ilişkin kısmın Türkiye'de tenfizine engel olmamalıdır. Bu durumda Türkiye'deki tazminat mahkemesi, yurtdışında görülmekte olan iflas davasını bekletici mesele saymalı; iflas kararının deniz alacağının esasına yönelik kısmının (kısmen) tenfizinin ardından kararı yargılamasında esas almalıdır. Bununla birlikte yurtdışında verilen iflas kararının maddî hukuk temelinde ve deniz alacağının varlığına yönelik olarak hüküm içermesi oldukça önem arz etmektedir. İflas mahkemesinin yapacağı değerlendirmenin icra hukukuyla sınırlı bir biçimde şekli bir incelemeden ibaretse tazminat mahkemesi tarafından bekletici yapılmasına gerek bulunmamaktadır. Zira böyle bir durumda kararın Türkiye'de tenfizi mümkün değildir.

IV. MÖHUK'un 48. Maddesi Uyarınca Teminat Yükümlülüğü

TTK'nın 1363/1. maddesi uyarınca lehine ihtiyati hacze hükmedilmesini isteyen alacaklının, ihtiyati haciz talebiyle birlikte 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminatı yatırması gerektiği ilk bölümde belirtilmiştir. Öte yandan Türkiye'de dava açan, davaya katılan veya icra takibinde bulunan gerçek ya da tüzel kişilerin yabancı olması durumunda kural olarak MÖHUK'un 48. maddesinde belirtilen teminatı yatırmaları gerekmektedir¹¹⁹⁶. Bu maddeye göre Türk mahkemesinde dava açan, davaya katılan veya icra takibinde bulunan yabancı ve gerçek tüzel kişiler, yargılama ve takip giderleriyle karşı tarafın zarar ve ziyanını karşılamak üzere mahkemenin belirleyeceği teminatı yatırmakla yükümlü tutulmuştur.

¹¹⁹⁵ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 539; Özdemir Kocasakal, İflas, s. 2312 vd; Yöney, s. 69.

¹¹⁹⁶ MÖHUK'taki teminat düzenlemesine yönelik bkz. Nomer, Devletler, s. 501 vd.; Çelikel/Erdem, s. 674 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 570 vd.; Doğan, MÖHUK, s. 92 vd.; Özel vdi., s. 642 vd.; Akıncı, MÖHUK, s. 161 vd.

Doktrin ve Yargıtay¹¹⁹⁷, genel ihtiyati haciz uygulamasına yönelik olarak ihtiyati haciz talebinde bulunan kişinin yabancı olması halinde, lehine karar alabilmek için İİK'nın 259. maddesindeki teminatı yatırması gerektiğini belirtmektedir. Alacaklının ihtiyati haciz kararının ardından tamamlayıcı merasimi yerine getirirken ise ayrıca MÖHUK'un 48. (eMÖHUK'un 32.) maddesi uyarınca hükmolunacak teminatı da yatırması gerektiği kabul edilmektedir¹¹⁹⁸. Bu görüşe göre İİK'nın 259. maddesinin, ihtiyati haciz kararının haksızlığı neticesinde borçlunun ve üçüncü kişilerin zararlarını karşılama amacına hizmet ettiği; MÖHUK'un 48. (eMÖHUK'un 32.) maddesinin ise yargılama ve takip masraflarını ve giderlerini kapsadığı ifade edilmektedir¹¹⁹⁹.

İİK'daki düzenlemeye benzer bir biçimde TTK'nın 1363. maddesinde yer alan teminatın gereğini de; borçlunun ihtiyati haczin haksız olmasından veya teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olması sebeplerinden birine dayanan her türlü zarar oluşturmaktadır¹²⁰⁰. Dolayısıyla İİK'daki genel uygulama bakımından ortaya konan görüşler, kıyasen gemilerin ihtiyati haczi konusunda da tartışmaya açıktır.

1. İhtiyati Haciz Talebi Esnasında Yatırılacak Teminat

Kanımızca ihtiyati haciz talebinde bulunan gerçek veya tüzel kişi yabancının TTK'nın 1363. maddesindeki 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarındaki teminatı yatırması, lehine ihtiyati haciz kararı alabilmesi için yeterlidir. Nitekim doktrinde de MÖHUK'taki teminatın ihtiyati haciz sırasında değil, tamamlayıcı merasimin yerine getirilmesi sırasında yatırılması gerektiğinden bahsedilmektedir. Zira MÖHUK'un 48. maddesinde “*dava açan*” veya “*icra takibinde bulunan*” yabancından bahsedilmektedir. İhtiyati haciz ise teknik anlamda bir dava niteliğinde değildir¹²⁰¹. Kaldı ki hali hazırda alacaklı, borçlunun muhtemel zararlarını karşılamak üzere 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında yüksek bir teminat yatırmıştır. Bu

¹¹⁹⁷ “İİK'nın 259. maddesi gereğince ihtiyati haciz nedeni ile borçlunun ve üçüncü kişilerin hacizden dolayı uğradıkları zararları karşılamak için ihtiyati haciz kararı veren mahkemenin aldığı teminat 2675 sayılı Kanunun 32. maddesindeki teminat olmadığı gibi, ona da teşmil edilemez. Zira 32. madde yargılama ve takip giderlerini icra takip harcı, icra masrafları, alacaklının mesul olduğu cezaevi harcı, itiraz ve itirazın kaldırılması mürafaasındaki yargılama giderleri bu yargılamanın borçlu lehine neticelenmesi halinde vekille temsil ediliyorsa yargılama giderlerinden olan vekalet ücretinin ve bu takip yüzünden borçlunun uğrayacağı zararları temin eder. Bu nedenlerle her iki teminat ayrı ayrı maksatlarla alınır” Y. 12. HD., T. 07.12.1983, E. 1983/10341, K. 1983/9973, (Erişim tarihi: 09.11.2023), sinerjimevzuat.com.tr.

¹¹⁹⁸ **Kuru**, İcra 3, s. 2498; **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 247; **Yılmaz**, Himaye, s. 1111; **Ekşi**, İhtiyati Haciz, s. 90; **Muşul**, İcra, s. 582.

¹¹⁹⁹ **Özekes**, İhtiyati Haciz, s. 246-247.; **Muşul**, İcra, s. 682. Kuru, bizzat kendisi ifade etmemekle birlikte her iki teminatın konusunun farklı olduğuna ilişkin Yargıtay kararını emsal olarak göstermektedir: **Kuru**, İcra 3, s. 2498.

¹²⁰⁰ İhtiyati hacizden doğabilecek muhtemel zararlar konusunda bkz. **Türkel**, s. 300 vd.

¹²⁰¹ Nitekim doktrinde ihtiyati tedbirin geçici hukukî koruma tedbiri olduğu, yabancıların ihtiyati tedbir taleplerinde ‘yabancılık’ sıfatına bağlı bir biçimde teminat yatırma zorunluluğunun bulunmadığı belirtilmektedir: **Nomer**, Devletler, s. 502. Kanımızca söz konusu görüş, bir diğer koruma tedbiri olan ihtiyati haciz bakımından da kıyasen geçerli kabul edilebilir.

miktar borçlu talebiyle gerektiğinde daha da arttırılabilmektedir. Dolayısıyla ihtiyati haciz talebi sırasında borçlunun TTK'nın 1363/1. maddesine ek olarak bir de MÖHUK'un 48. maddesinin korumasına ihtiyacı bulunmamaktadır.

2. Tamamlayıcı Merasim için Yatırılacak Teminat

Doktrinde ve Yargıtay kararlarında yabancı gerçek ya da tüzel kişilerin tamamlayıcı merasimi yerine getirirken, ihtiyati haciz başvurusuyla birlikte yatırdığı TTK'daki teminatın dışında, MÖHUK'un 48. maddesinde aranan teminatı da yatırması gerektiği belirtilmektedir. Bu görüşün gerekçelerini belirtmiş bulunmaktayız. Sonraki paragraflarda tamamlayıcı merasimde alacaklının teminat yükümlülüğü konusundaki görüşlerimize yer verilecektir.

Tamamlayıcı merasimi yerine getiren yabancı alacaklının teminat yükümlülüğünün tespiti için herşeyden önce MÖHUK'un 48. maddesinin kapsamının ortaya konması gerekmektedir. Keza MÖHUK'un 48. maddesi doktrindeki görüşlerin aksine yalnızca yargılama ve takip giderleriyle sınırlı bir teminat öngörmemektedir. MÖHUK'un 48. maddesinde teminatın kapsamına, yargılama ve takip giderlerine ek olarak “*karşı tarafın zarar ve ziyanını karşılamak üzere*” mahkemece takdir edilecek diğer tutarlar da dâhildir. Söz konusu durum, eMÖHUK'un 32. maddesi bakımından da aynen geçerlidir. Dolayısıyla esas davanın açıldığı mahkeme ya da takibin yapıldığı icra dairesi, yalnızca takip ve yargılama giderlerini değil, aynı zamanda davalının/borçlunun muhtemel zararlarını da teminat miktarına dâhil etme yetkisine sahiptir.

Kapsam bakımından değerlendirildiğinde şu ayrım önemlidir: İhtiyati haciz mahkemesine yatırılan teminat, ihtiyati haczin haksız çıkmasından kaynaklanan zararların karşılığını oluşturmaktadır¹²⁰². Buna karşın tamamlayıcı merasim sırasında yatırılacak teminat kural olarak, davanın (takip açıldığı takdirde ise itirazın iptali davasının) davacı aleyhine sonuçlanması durumunda (i) yargılama, (ii) takip giderleri ve varsa (iii) ‘ihtiyati haczin haksız çıkmasından değil, bizatihi davanın reddedilmesinden kaynaklanması muhtemel zararları’ kapsamaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde tamamlayıcı merasim esnasında, teminat kalemi olarak ihtiyati haczin haksız çıkmasından kaynaklanan zararların göz önünde bulundurulmaması gerekir. Aksi takdirde aynı sebebe dayalı mükerrer bir teminatın yatırılması söz konusu olmaktadır ki bu durum, adil yargılanma hakkı temelinde alacaklının hak arama özgürlüğüne ve adalete erişimine engel teşkil eder niteliktedir¹²⁰³. Örneğin davalı, yargılama ve takip giderlerinin yanı sıra bizatihi dava sebebiyle birtakım ekonomik kayıplara

¹²⁰² Geminin ihtiyati haczinden kaynaklanan muhtemel zararların teminat miktarına etkisi konusunda bkz. **Türkel**, s. 301 vd.

¹²⁰³ İhtiyati hacizde alacaklının hak arama özgürlüğü konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Türkel**, s. 294 vd.

maruz kaldıysa; söz konusu zararların, alacaklının tamamlayıcı merasim sırasında yatırdığı teminattan karşılanabileceği düşünülebilir. Ancak hangi zararların bizatihi dava sebebiyle, hangi zararların ise haksız ihtiyati haciz nedeniyle ortaya çıkacağının ayrımı oldukça soyut ve belirsizdir. Hatta bazı durumlarda her iki sebebin örtüştüğüne dahi şahit olunabilir. Nitekim doktrinde deniz alacağının maddî hukuk açısından yokluğunun esas dava sonucunda sonradan tespit edilmesi hali, ihtiyati haczin en yoğun haksızlık türü olarak kabul edilmektedir¹²⁰⁴. Bu ihtimalden yola çıkıldığında deniz alacağının yokluğundan kaynaklanan ve dava/takip giderleri dışında kalan birtakım zararlar, haksız ihtiyati hacizden mi yoksa bizatihi esas davanın reddedilmesinden mi kaynaklanmaktadır? Örneğin dava süresince ekonomik durumunun elverişsizliği sebebiyle gemisinin serbest bırakılması için teminat yatıramayan davalının, gemisini bu süre boyunca işletmemesi nedeniyle oluşan ekonomik kayıpları, dava sonucunda verilen deniz alacağının yokluğu olgusuna mı; yoksa gemisinin haksız bir biçimde seferden men edilmesi olgusuna mı dayanmaktadır? Söz konusu soru, özellikle deniz alacağının ihtiyati haciz kararının verildiği an da dâhil olmak üzere hiç varlık kazanmamış olduğu durumlar bakımından izaha muhtaçtır.

Bu husus dışında bir önceki paragrafta bahsettiğimiz ayrımın Türk mahkemeleri veya icra daireleri tarafından yapılabilmesinin ne kadar mümkün olduğu da şüphelidir. Dolayısıyla akıllara TTK'daki ve MÖHUK'taki teminatların ayrıştırılması sonucunda, yabancı gerçek veya tüzel kişinin her iki teminatı da yatırmasının gerekli olup olmadığı sorusu gelmektedir.

Kanımızca alacaklının TTK'nın 1359. maddesi uyarınca tamamlayıcı merasimi dava yoluyla, Türkiye'deki ihtiyati haciz mahkemesi önünde yerine getirmesi durumunda, ayrıca MÖHUK uyarınca bir teminat yatırmasına gerek bulunmamalıdır. Zira geminin Türk mahkemesi tarafından haczedildiği birçok durumda alacaklı, esas davayı -borçlu ile aralarında yurtdışındaki mahkemeleri yetkilendiren bir yetki ya da tahkim anlaşması bulunmadığı müddetçe- yine Türkiye'deki ihtiyati haciz mahkemesinde açacaktır. Hâlbuki ihtiyati haciz talebiyle birlikte TTK uyarınca yatırılan teminat, hâlihazırda borçlunun ve gerektiğinde üçüncü kişilerin zararını karşılamak üzere ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin vizesinde bulunmaktadır. Bu tip bir somut durum karşısında mahkemenin mükerrer bir teminata hükmetmesi riski yerine; hâlihazırda teminat miktarını artırmaya yetkili olan ihtiyati haciz mahkemesinde borçlunun, dava ve takip giderleri tutarında bir artış talep etmesinin daha yerinde olacağı görüşündeyiz.

İhtiyati haczi koyan mahkemeyle esas davanın görüldüğü mahkemenin farklı mahkemeler olması da muhtemeldir. Örneğin (i) 'alacaklı ile borçlunun Türk mahkemelerini

¹²⁰⁴ **Türkel**, s. 572.

yetkilendiren bir yetki anlaşması akdetmiş olması' veya (ii) '-bu tip bir yetki anlaşması mevcut değilse- deniz alacağının esas hakkında Türkiye'de ihtiyati haciz mahkemesi dışında milletlerarası yetkili bir başka mahkemenin bulunması' ihtimallerinde ihtiyati haciz kararını uygulayan mahkemeye esas davanın açıldığı mahkeme örtüşmemektedir. Bu durumda ihtiyati haciz mahkemesiyle esas davanın görüldüğü mahkeme farklı mahkemeler olacağından alacaklı (davacı), MÖHUK'un 48. maddesinde yer alan teminatı, en azından dava ve takip masrafları ile mümkünse bizatihi davanın reddi sebebiyle meydana gelebilecek diğer zararlarla sınırlı olmak üzere yatırmalıdır. Ancak bahsettiğimiz son unsuru pek mümkün görmediğimizden bu tip durumlarda esas davayı gören mahkeme tarafından, mükerrer teminata karar verilmesi yerine, yalnızca dava ve takip masraflarını karşılar nitelikte bir teminat miktarına hükmedilmesi yerinde olacaktır.

Tamamlayıcı merasimin dava yoluyla değil de, takip yoluyla yerine getirildiği takdirde de bir önceki paragraftakine benzer bir durum geçerlidir. Bu durumda TTK uyarınca yatırılan teminat hâlihazırda ihtiyati haciz mahkemesinin vizesinde bulunduğundan alacaklı MÖHUK'taki teminatı da yatırmalıdır. Ancak bu durumda dahi, üçüncü paragrafta belirttiğimiz ayrıma dikkat edilmelidir. Takibin haksız çıkması sebebiyle oluşması muhtemel zararlar belirlenemiyorsa yalnızca dava ve takip giderleri miktarında bir teminata hükmedilmelidir.

Önceki paragraflarda olması gereken hukuk bakımından açıklamalarımıza yer vermiş bulunmaktayız. Ancak haksız ihtiyati haciz sebebiyle oluşacak zararlarla, davanın reddi nedeniyle oluşacak zararların ayrımını soyut ve belirsiz gördüğümüzden pratik bakımdan şu tip bir yol da izlenebileceği kanaatindeyiz. Doktrin, MÖHUK'un 48. maddesinin dava ve takip giderlerini ve masraflarını kapsadığını belirtmektedir. Bu görüş yanlış değil, ama eksiktir. Ancak söz konusu eksiklik, alacaklının adalet erişim hakkının ihlal edilmesi bakımından oldukça sakıncalı bir hukukî duruma sebebiyet verme ihtimaline sahiptir. Kanımızca teminat yükümlülüğü bakımından yabancı alacaklının menfaati korunmaya değerdir. Söz konusu korumanın yakın bir zamanda mahkeme içtihatlarıyla sağlanamayacağını düşünmekteyiz. Dolayısıyla alacaklıya bahsedilecek korumanın, sonraki paragrafta belirtildiği şekliyle, TTK'nın 1363. maddesine yeni bir fıkra eklenmek suretiyle veya maddeden sonra gelecek *“Yabancı Gerçek veya Tüzel Kişilerin Teminat Yükümlülüğü”* başlıklı yeni bir hükümle sağlanabileceği kanaatindeyiz.

“Esas hakkında dava açmadan önce ihtiyati haciz talebinde bulunan yabancı gerçek veya tüzel kişi alacaklılardan, ayrıca MÖHUK'un 48. maddesinde belirtilen teminatı yatırmaması istenmez. İhtiyati haciz talebinin ardından tamamlayıcı merasimin yerine

getirileceği durumlarda ise mahkeme tarafından yalnızca yargılama ve takip giderlerini karşılayacak bir teminata hükmlenir.”

3. Esas Dava Açıldıktan Sonra İhtiyati Haciz Talep Edilmesi Durumunda Teminat Yükümlülüğü

TTK'nın 1357/1. maddesine göre deniz alacağının esas hakkında Türkiye’de dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararı, yalnızca esas davayı gören mahkemeden istenebilmektedir. Bu durumda alacaklı, milletlerarası yetkili Türk mahkemesi’nde öncelikle deniz alacağının esas hakkında dava açmakta; dava görülmekteyken davalının gemisinin Türk karasularında seferine ara vermesi üzerine aynı mahkemede ihtiyati haciz talebinde bulunmaktadır.

Bu tip bir durumda yabancı davacı MÖHUK’taki teminatı, dava ve takip giderleriyle karşı tarafın zararını karşılamak üzere hükmedilen miktar üzerinden, önceki başlıkta bahsettiğimiz ayrıma tabi olmaksızın esas davayı gören mahkeme veznesine yatırmalıdır. Geminin ihtiyati haciz talebinde bulunulmasının ardından ise mahkeme, hâlihazırda kasasında bulunan teminatın dava ve takip giderleri dışında kalan kısmını, 10.000 Özel Çekme Hakkı miktarından mahsup etmelidir. Öte yandan esas davada yatırılan teminatın zarara ilişkin kısmının 10.000 Özel Çekme Hakkı’ndan az olduğu durumlarda ise ek teminata hükmedilebilmelidir. Bunun dışında borçlu da yargılamanın herhangi bir aşamasında teminat miktarının artırılması talebinde bulunabilmektedir. Buradan yola çıkıldığında bir önceki başlığın sonundaki önermemizin devamı şu şekildedir:

“İhtiyati haczin yabancı gerçek veya tüzel kişi alacaklı tarafından esas davanın açılmasının ardından talep edilmesi halinde, davacıdan daha önce MÖHUK’un 48. maddesi uyarınca alınmış teminat miktarı, dava ve takip giderleri hariç olmak üzere ilk fıkrada belirtilen teminat miktarından mahsup olunur. Dava sırasında yatırılan teminat miktarının, ilk fıkrada belirlenen tutardan az olması durumunda mahkeme, ek teminata hükmedebilir.”

V. Tanıma-Tenfiz

Milletlerarası usul hukukunun en önemli inceleme konularından bir tanesini tanıma-tenfiz alanı oluşturmaktadır. Tenfiz davasında görevli ve yetkili mahkeme MÖHUK’un 51. maddesinde düzenlemiştir. Madde uyarınca tenfiz davasında görevli mahkeme asliye mahkemesi olup yetkili mahkeme kendisine karşı tenfizi istenen kişinin Türkiye’deki yerleşim yeri, yoksa sakın olduğu yer, yerleşim yeri veya sakın olduğu yer mevcut değilse Ankara, İstanbul veya İzmir mahkemeleridir. TTK’nın 1360. maddesi de, MÖHUK’taki yetki

kuralına ek olarak tenfiz mahkemesinin yetkisine ilişkin diğer bir hüküm olarak dikkat çekmektedir. Sonraki kısımlarda öncelikle söz konusu yetki kuralı incelenecek ve MÖHUK'ta yer alan yetki kuralıyla ilişkisi ele alınacaktır.

Yabancı bir mahkeme kararının tenfizi için MÖHUK'un 54. maddesinde asli şartlar sayılmaktadır. Bu şartları sağlamayan bir mahkeme kararının Türkiye'de tenfizi mümkün değildir. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinde de deniz alacağının esası hakkındaki davanın tenfiz koşullarına yönelik bir hüküm yer almaktadır. Söz konusu maddenin MÖHUK'un 54. maddesindeki tenfiz şartlarıyla olan ilişkisi sonraki kısımların bir diğer konusunu oluşturmaktadır.

MÖHUK'ta yer alan asli şartlardan en önemlilerinden birisini MÖHUK'un 54/1-b. maddesi uyarınca kararın *“dava konusu veya taraflarla gerçek bir ilişkisi bulunmadığı hâlde kendisine yetki tanıyan bir devlet mahkemesince verilmiş olmaması”* şartı oluşturmaktadır. Yabancı mahkeme kararının Türkiye'de tenfiz edilebilmesi için yabancı mahkemenin yetkisinin aşkın yetki niteliği taşıması gerekmektedir. Bu kısımdaki bir diğer konumuzu TTK'nın 1359. maddesindeki yetki kuralının aşkın yetki kuralı niteliğinde olup olmadığının incelenmesi oluşturmaktadır. Keza Türk mahkemesinin verdiği deniz alacağının esası hakkındaki kararın çeşitli sebeplerle yabancı devletlerde tenfizin istenmesi mümkündür. Özellikle geminin değerinin alacağı karşılamaya yetmemesi durumunda kalan kısma yönelik olarak deniz alacağının esası hakkında Türk mahkemelerince verilen kararların diğer devlet mahkemeleri önünde tenfizi söz konusu olmaktadır. TTK'nın 1359. maddesindeki yetki kuralının aşkın yetki olduğu kabul edilirse; yabancı mahkemelerce, benzer bir yetki kuralına istinaden verilen benzer bir kararın Türkiye'de tenfiz edilmeme ihtimali ortaya çıkacak; aynı şekilde Türk mahkemelerince verilen kararların da yabancı mahkemelerce tenfiz edilmeme sorunuyla karşılaşılabilir.

Konunun ayrıntılarına girmeden önce ihtiyati haciz kararlarının icrası konusundaki düşüncelerimiz kısa bir biçimde aktarılacaktır.

1. İhtiyati Haciz (Arrest) Kararlarının İcrası Üzerine Bir Düşünce

İhtiyati haciz kararları hali hazırda alacaklı bakımından geçici hukukî koruma sağlamakta olup taraflar arasındaki uyuşmazlığı nihai olarak sona erdirmedeğinden MÖHUK'un 50/1. maddesindeki ön şartlar bakımından değerlendirildiğinde kesin hüküm

niteliğini haiz değildir. Bu sebeple yabancı bir devlet mahkemesi tarafından verilen ihtiyati haciz kararlarının Türkiye’de tenfizi kural olarak mümkün görünmemektedir¹²⁰⁵.

İhtiyati haciz kararlarının icra edilebilirliği konusunda ne 1952 Haciz Sözleşmesi’nde ne de 1999 Haciz Sözleşmesi’nde bir hüküm bulunmaktadır. Öte yandan deniz ticareti hukukunun birçok alanında çok eski yıllardan beri süren yeknesaklaştırma çabaları, gemilerin ihtiyati haczi bakımından 1952 Haciz Sözleşmesi’nin hazırlık aşamalarını da içerisine alan uzun sayılabilecek bir süreci kapsamaktadır. Söz konusu yeknesaklaştırma amacının en önemli ayaklarından birini donatanların hukukî güvenlik ve öngörülebilirlik ihtiyacı oluşturmaktadır. Ayrıca söz konusu ihtiyaç kanımızca alacaklılar tarafından da arzu edilen bir hukukî durum teşkil etmektedir. Zira geminin seferden men edilmesini isteyen alacaklılar da, ihtiyati haciz talep edecekleri devletin hukuk kurallarını ve uygulamasını önceden bilmek ister¹²⁰⁶. Bunun yanı sıra gemilerin ihtiyati haczi çok dinamik bir alandır¹²⁰⁷. İhtiyati hacizden beklenen amaca ulaşılabilmesi için geminin seferine ara verdiği kısa sürede mahkemelerin, icra dairelerinin ve alacaklıların son derece süratli bir biçimde hareket etmesi gerekmektedir. Söz konusu dinamizme ayak uydurabilmek, öncelikle hukuk kurallarının bu yapıya uyum sağlayacak şekilde düzenlenmesiyle mümkündür. Türkiye 1999 Haciz Sözleşmesi kurallarını önce TTK’ya iktibas ederek, ardından Sözleşme’yi onaylayarak söz konusu uyumu yakalamaya çalışmaktadır. Ancak hukuk kurallarının bu şekilde düzenlenmesi başlangıç için çok büyük bir adım olsa da uzun vadede, bize göre tek başına yeterli bir çözüm sağlayamayabilir. Bu suretle hukuk kurallarının yanı sıra mahkeme ve icra daireleri uygulamalarının da söz konusu dinamizme ayak uydurması son derece önemli ve gereklidir¹²⁰⁸. Tüm bu açıklamalarımızdan sonra değerlendirilmesi gerektiğini düşündüğümüz bir hususu açıklığa kavuşturmaya çalışacağız.

Çalışmamızın muhtelif yerlerinde gemilerin ihtiyati haczi bakımından Türkiye’nin söz konusu yeknesak düzene uyumu konusunda son yıllarda önemli adımlar attığını pek çok kez dile getirmiştik. Ancak Türkiye başta olmak üzere pek çok devlette ihtiyati haczin

¹²⁰⁵ **Özbek Hadimoğlu**, s. 180. İhtiyati tedbir kararlarının kesin hüküm etkisini tanıma/tenfiz bakımından tartışılması konusunda bkz. **Kırlı Aydemir**, s. 362 vd.

¹²⁰⁶ **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 162; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 20, dñn. 60.

¹²⁰⁷ **Lynn**, s. 454.

¹²⁰⁸ Gemilerin ihtiyati haczi pratiği bakımından beklenen faydanın, usul hukuku kurallarının tutarlı ve etkili bir biçimde uygulanması sonucunda karşılanabileceği belirtilmektedir: **Tetley**, Arrest, s. 1898; Li, K. X., “Maritime Jurisdiction and Arrest of Ships Under China’s Maritime Procedure Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 32, S. 4, 2001, s. 656.

uygulayıcıları olan mahkemelerin ve icra dairelerinin yapısı ve iş yükü gemilerin ihtiyati haczinin dinamizmine ayak uydurabilmekte midir?¹²⁰⁹

İhtiyati haciz kararlarının niteliği gereği kural olarak tenfizi mümkün değildir. Ancak deniz ticareti hukukunun kendisine özgü anlayışı ve yapısı gözetildiğinde ihtiyati haciz kararlarına milletlerarası niteliğe benzer nitelik kazandırılması yoluyla kararların diğer taraf devletlerde doğrudan icra edilebilmesinin mümkün ve makul olup olmadığı sorusunun çalışmamızın bu aşamasında değerlendirilmesi gerektiği kanısındayız. Bu noktada *arrest* niteliğindeki kararlara yönelik açıklamalarımızın, neden tenfize değil de doğrudan icra edilmesine yönelik olduğu sorusu akla gelebilir. Sorunun cevabı *arrest* tedbirinin doğası ve mahiyetinde yatmaktadır. Söz konusu tedbir kararlarının tenfiz edilebilmesi gerektiği savunulsa dahi, kararın tenfizine kadarki geçecek sürede geminin karasularını terk etme ihtimali hayli kuvvetlidir. Bu sebeple *arrest*'in alacaklıya bahşedeceği hukukî korumanın kararın tenfiziyle sağlanıp sağlanamayacağı konusunda şüphe duymaktayız. Dolayısıyla bu başlık altında gemilerin ihtiyati haczi kararlarının tenfizi yerine milletlerarası alanda doğrudan icra edilmesine yönelik açıklamalarda bulunmaktayız.

Taraf devletlerden birisinin mahkemesinden alınmış bir ihtiyati haciz kararının diğer taraf devletlerin icra daireleri marifetiyle doğrudan icra edilmesi, ihtiyati haciz kararlarının milletlerarası icrası özelinde yeni bir milletlerarası sözleşmeyle ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin tamamlayıcısı olacak şekilde düzenlenebilir¹²¹⁰.

Bu aşamada ilk olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi konusunda yeni ve/veya alternatif yetki kuralları getirilebilir. Özellikle getirilecek yeni yetki kurallarıyla 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan ve tesadüfî olması yönüyle eleştirilen 'sefere ara verme' yetki kriteriyle bağlı kalınmaktan da kurtulunabilecek ve uyuşmazlıkla bağlantısı daha objektif ve makul olan yetki kuralları ihdas edilebilecektir. Böylelikle alacaklı ve borçlu, geminin seferine bağlı olarak hiç bilmediği bir devlet mahkemesi önünde, daha önce hiç tanımadığı vekiller aracılığıyla meramını anlatmak durumunda kalmayacaktır. Borçlu menfaati bakımından ayrıca alacaklıya bahşedilen *forum shopping* imkânı da ortadan kalkacaktır¹²¹¹. Hatta ihtiyati haciz kararını vermeye yalnızca deniz alacağının esası hakkındaki mahkeme yetkili kılınsa dahi, kararın hızlı bir biçimde icra

¹²⁰⁹ Geçici hukukî koruma kararlarının tanınmasına/tenfizine olanak tanıyan milletlerarası sözleşmeler için bkz. **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 661, dpn. 445; **Özbek Hadimoğlu**, s. 167 vd. Bununla birlikte millî hukuklarda giderek artan bir biçimde geçici koruma kararlarının tanınması/tenfizi yönünde uygulamaların geliştiği de belirtilmektedir: **Özbek Hadimoğlu**, s. 177.

¹²¹⁰ Konunun Avupa bakımından Brüksel I-bis Tüzüğü'nde düzenlenebileceğine ilişkin benzer yönde bkz. **Jessen/Theocharidis**, s. 247. MÖHUK'un 1/2. maddesi doğrultusunda geçici koruma kararlarının etkililiğine dair milletlerarası sözleşmelerin akdedilebileceğine yönelik bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 193.

¹²¹¹ Benzer yönde bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 196.

edilebilirliği sağlandığından farklı yetki kurallarına ihtiyaç kalmayabilecektir. Zira bağlayıcı olmayan birtakım milletlerarası sözleşmelerde de esas davayı gören mahkemenin verdiği geçici koruma kararlarının sınır aşıcı etkisinin tanındığı; buna karşın malların bulunduğu yer mahkemesinin verdiği kararların tenfizinin ise kabul görmediği belirtilmektedir¹²¹².

Öte yandan mahkemeye başvuru anından ihtiyati haciz kararının uygulanmasına kadarki geçecek sürede geminin devlet karasularından ayrılması durumunda gösterilen tüm çabaların ve masrafların boşa gitmesi riski de en aza indirgenmiş olacaktır¹²¹³. Hâlbuki gemilerle sınırlı olmak kaydıyla ihtiyati haciz kararının diğer devletlerde doğrudan uygulanabileceği kabul edildiğinde alacaklı esas davanın görüldüğü mahkemeden alacağı bir ihtiyati haciz kararını, geminin seferine ara vereceği muhtemel limanlar çevresindeki icra daireleri marifetiyle doğrudan uygulatabilecektir. Bu suretle alacaklı, geminin karasularını terk etmesi gibi olası riskleri en aza indirebilecektir¹²¹⁴.

İhtiyati haciz kararlarının doğrudan icrasına olanak tanıyan -şimdilik milletlerarası olarak adlandırdığımız- niteliğin atfedilmesinde belli şartlar öngörülebilir ve/veya bu konuda taraf devletlerde belli mahkemelere yetki verilebilir. Örneğin taraf devletlerin her birinde bu konuda özel görevli ve deniz ticareti konusunda ihtisaslaşmış mahkemeler belirlenebilir. İhtiyati haciz kararı alındıktan sonra karar, bu konuda görevli mahkemeye sunulup karara bir şerh vurulduktan sonra diğer tüm taraf devletlerde tenfize gerek kalmaksızın icra edilebilir hale gelebilir. Bir aylık veya üç aylık vb. bir süre içerisinde icrası istenmeyen kararların da kendiliğinden hükümsüz kalacağı emredilebilir. Bu yönüyle değerlendirildiğinde *arrest* niteliğindeki kararların sınır aşan etkisi, geçici hukukî koruma kararlarına milletlerarası istinabe yoluyla diğer devletlerde etkinlik kazandırılması teorisine benzemektedir¹²¹⁵.

Bahsettiğimiz şekilde bir düzenin getirilmesi durumunda -başta Türkiye olmak üzere ve diğer taraf devletler bakımından- ihtiyati haciz konusunda mahkemelerin ve icra dairelerinin süratle karar vermesi ve uygulaması baskısı da ortadan kalkacaktır. Öte yandan 1999 Haciz Sözleşmesi kaideleriyle teorik anlamda getirilen yeknesak düzen, uygulama

¹²¹² **Özbek Hadimoğlu**, s. 196-197.

¹²¹³ Keza alacaklı bakımından geminin ihtiyati haczi zamana karşı bir yarış olarak görülmekte ve geminin limanda bulunduğu sürenin kaçırılması durumunda yapılan masrafların boşa gideceği belirtilmektedir: **Lynn**, s. 466. Özellikle deniz alacağının esasına ilişkin davanın görüldüğü yabancı devlet mahkemesinin vereceği ihtiyati haciz kararının Türk icra daireleri marifetiyle uygulanması alacaklının himayesi adına büyük bir önem taşımaktadır. İhtiyati tedbir kararının tanınması ve tenfizi yönünden benzer bir açıklama için bkz. **Kırlı Aydemir**, s. 356. Tedbir kararıyla sağlanan geçici hukukî korumanın kesinleşme şartı nedeniyle hukuk güvenliğine feda edildiğine yönelik bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 197.

¹²¹⁴ İhtiyati haciz kararlarının ülke aşıcı etkisine yönelik benzer ve farklı yönde öneriler için ayrıca bkz. **Jessen/Theocharidis**, s. 249 vd.

¹²¹⁵ Söz konusu teori hakkında bkz. Schlosser, Peter, "Jurisdiction and International Judicial and Administrative Co-Operation", **Recueil des Cours de l'Académie de Droit International**, 2000'den aktaran **Özbek Hadimoğlu**, s. 208 vd.

bakımından da tamamlanacaktır. Keza geçici hukukî koruma kararlarının tenfizine yönelik doktrinde getirilen eleştirilerden birisi de yabancı ülke mahkemesince verilen tedbir türünün tenfiz ülkesinde karşılığının olmaması durumudur. Buna karşın 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile birlikte *arrest* tedbirinin tenfiz ülkesinde yer almaması gibi bir ihtimal de son derece düşüktür¹²¹⁶. Kaldı ki Brüksel I-bis Tüzüğü¹²¹⁷ temelinde geçici tedbir kararı veren mahkemenin uyuşmazlık ve taraflarla gerçek bir bağı bulunması durumunda verdikleri geçici tedbir niteliğindeki kararların sınır aşan etkisinin olabileceği tartışılmaktadır¹²¹⁸.

Hem alacaklılar hem de borçlular bakımından gemilerle sınırlı olmak kaydıyla ihtiyati haciz, 1952 Haciz Sözleşmesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi ile getirilmeye çalışılan yeknesak düzene rağmen hala bir bilinmezliğe sıçrama halidir¹²¹⁹. Bunun yanı sıra uygulamada özellikle tek gemi ortaklığı şeklinde teşekkül eden şirketlerin fazlalığı ve tüzel kişilik perdesinin kaldırılması konusuna mahkemelerin olası ihtiyatlı yaklaşımları da göz önüne alındığında¹²²⁰ alacaklılar bakımından en azından yukarıda belirttiğimize benzer bir güvencenin sağlanabileceği düşüncesindeyiz.

Borçlu bakımından ise ihtiyati hacze yönelik itirazları, geminin alıkonulmasından kaynaklanan büyük zararların meydana gelmemesi adına geminin seferden men edildiği yer mahkemelerince sonuca bağlanabilir. Borçlu tarafından geminin serbest bırakılması için yatırılacak teminat da benzer biçimde, itiraz mahkemesinin bulunduğu yer veznesine yatırılabilir.

Belirtmek gerekir ki *arrest* kavramı Türk Hukukunda her ne kadar ihtiyati haciz şeklinde ifade edilmekte ve İİK hükümleriyle tamamlanmakta ise de kanımızca esas olarak İİK’da düzenlenen genel ihtiyati haciz ya da HMK’da yer bulan ihtiyati tedbirden farklı bir geçici hukukî koruma tedbiridir¹²²¹. Dolayısıyla bu başlık altında öne sürdüğümüz tüm düşüncelerin *arrest* tedbiri kapsamıyla sınırlı olduğunun hatırlatılmasında fayda vardır. Buna ek olarak tanıma-tenfiz hukuku bağlamında hiçbir devletin, şu an için *arrest* ile sınırlı da olsa

¹²¹⁶ Söz konusu görüş ve çekinceler için bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 206; **Kırlı Aydemir**, s. 357, dpn. 150.

¹²¹⁷ Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (recast). İngilizce metin için bkz., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>, (Erişim tarihi: 16.10.2023).

¹²¹⁸ **Jessen/Theocharidis**, s. 245 vd.

¹²¹⁹ Farklı hukuk düzenlerindeki farklı uygulamalar karşısında gemilerin ihtiyati haczi ‘puslu’ bir alan olarak da görülmektedir: **Thomas**, s. 5. Bu yönüyle gemilerin ihtiyati haczinin bir şans oyunu niteliğinde olduğuna ilişkin bkz. **Myburgh**, s. 152.

¹²²⁰ **Davies**, Future, s. 308, s. 320; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 452. Bu yöndeki örnek mahkeme kararları için bkz. **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 282, dpn. 348. Bununla birlikte perdenin kaldırılması alacaklının ispat faaliyetine ilişkin zorluklar içerdiği gerekçesiyle de eleştirilmektedir: **Bradfield**, s. 48 vd.

¹²²¹ Gemilerin hareketliliği sebebiyle deniz hukukunun kendisine özgü bir koruma tedbiri geliştirdiğine yönelik bkz. **Trichardt**, s. 59.

bu tip bir uygulamayı kabul edebileceğini beklememekte olduğumuzu belirtmek de isteriz. Tüm bu hususlara rağmen bu başlık altındaki fikirlerimizin uygulanabilirliğinin sonraki yıllarda getirilecek görüş ve eleştirilerle birlikte daha da şekillenebileceği kanaatindeyiz.

2. TTK Uyarınca Tenfiz Mahkemesinin Yetkisi

TTK'nın 1360. maddesi uyarınca deniz alacağı hakkında ihtiyati haciz kararı veren Türk mahkemesinin esasa yönelik yabancı mahkeme ya da hakem kararının tenfizinde yetkili olabilmesi için (i) tenfiz isteminin yapıldığı tarihte geminin Türk mahkemesinin yargı çevresinde bulunması veya (ii) geminin serbest bırakılması için yatırılan teminatın, tenfiz isteminin yapıldığı tarihte mahkeme kasasında bulunması gereklidir. Söz konusu yetki kuralının yanı sıra daha önce belirttiğimiz gibi MÖHUK'un 51. maddesinde de tenfiz konusunda bir yetki kuralı düzenlenmiştir. Buna göre tenfiz konusunda yetkili mahkeme, kendisine karşı tenfiz istenen kişinin Türkiye'deki yerleşim yeri, yoksa sakın olduğu yer, yerleşim yeri veya sakın olduğu yer mevcut değilse Ankara, İstanbul veya İzmir mahkemeleri olarak düzenlenmiştir. TTK düzenlemesinin ayrıntılarına girmeden önce öncelikle iki madde arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

A. TTK'nın 1360. Maddesiyle MÖHUK'un 51. Maddesi Arasındaki İlişki

Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, MÖHUK'un 41 ilâ 46. maddeleri arasında düzenlenen özel yetki kurallarının uygulama alanına girmeyen bir durum mevcutsa, MÖHUK'un 40. maddesinin atfı gereği iç hukuktaki yetki kuralları uyarınca belirlenmektedir. Dolayısıyla milletlerarası yetkinin belirlenmesinde TTK'da düzenlenen tüm yetki kuralları uygulanabilirliğini MÖHUK'un 40. maddesinden almaktadır. Bununla birlikte doktrindeki genel görüş, MÖHUK'taki milletlerarası yetki kuralları arasındaki özellik-genellik ilişkisinin HMK'dakinden farklı olduğu yönündedir¹²²². Doktrinde genel olarak MÖHUK'taki özel yetki kurallarının uygulama alanına giren bir uyumsuzluk olduğu takdirde genel kural niteliğindeki MÖHUK'un 40. maddesine gidilemeyeceği kabul edilmektedir¹²²³. Hâlbuki HMK'daki yetki hükümlerinde kesin yetki halleri dışında davacı, özel yetkili mahkemelerin yanı sıra davayı isterse genel yetkili mahkemede de ikame edebilmektedir.

Türk mahkemelerinin tenfiz davalarındaki yetkisi hali hazırda MÖHUK'ta yer almaktadır. Bununla birlikte TTK deniz alacağının esası hakkında verilmiş hakem ya da yabancı mahkeme kararlarının tenfizinde yetkili mahkemeyi düzenleyen yeni bir hüküm

¹²²² Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 466; Özel vdi., s. 577; Demir Gökyayla, Yetki, s. 40 vd.

¹²²³ Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 465-466; Özel vdi., s. 577; Akıncı, MÖHUK, s. 118. Aksi yönde bkz. Çelikel/Erdem, s. 567.

içermektedir. Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi konusunda bir önceki paragrafta belirttiğimiz MÖHUK'taki genel yetki-özel yetki ilişkisinden hareket edilecek olursa, Türk mahkemelerinin tenfiz davalarındaki yetkisi hali hazırda MÖHUK'un 51. maddesinde özel olarak düzenlendiğinden MÖHUK'un 40. maddesinin atfına gidilemeyeceği, dolayısıyla da TTK'nın 1360. maddesinin tenfiz davaları bakımından uygulanabilirliğinin olmadığı akla gelebilir. Burada cevaplandırılması gereken husus tenfiz davalarında Türk mahkemelerinin yetkisinin niteliğinin milletlerarası yetki niteliğinde olup olmadığıdır.

Kanımızca bu soruya olumsuz yanıt verilmelidir. Nitekim milletlerarası yetki, yabancılık unsuru taşıyan davaları kendisine konu edinmektedir. Hâlbuki tenfiz davasında milletlerarası özel hukukun aradığı anlamda bir yabancılık unsuruna gerek bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle davanın Türk mahkemelerinde görülebilmesi için yabancı mahkemelerden alınmış bir kararın varlığı yeterlidir. Bunun yanı sıra tarafların vatandaşlığının, yerleşim yerlerinin ya da mutad meskenlerinin vb. uyuşmazlığa yabancılık unsuru katması şart değildir. Bununla birlikte tenfiz davası, MÖHUK'ta özel olarak ve başlı başına düzenlenmiş bir dava türüdür. Tenfiz yargılamasında hâkim, MÖHUK'un 50 vd. hükümleriyle bağlıdır ve diğer dava türlerinden farklı olarak revizyon yasağı gereği esasa ilişkin herhangi bir değerlendirmede bulunmamaktadır.

Söz konusu bilgiler ışığında tenfiz davasında yetkili mahkeme konusunda milletlerarası yetkiye ilişkin MÖHUK'taki genel yetki-özel yetki ilişkisi bulunmadığından TTK'nın 1360. maddesinin uygulanabilirliği, MÖHUK'un 40. maddesinin atfına bağlı bir husus değildir. TTK'nın 1360. maddesi, deniz alacağının esası hakkındaki mahkeme kararlarının tenfizi konusunda belli şartların varlığı halinde ihtiyati haciz mahkemelerini yetkilendiren MÖHUK'un 51. maddesine alternatif bir özel yetki kuralı niteliğindedir. Keza doktrinde MÖHUK'un 51. maddesi kesin yetki kuralı olarak görülmemektedir¹²²⁴. Dolayısıyla davacı, TTK'nın 1360. maddesindeki şartların oluşması durumunda kararın tenfizini ihtiyati haciz mahkemesinden isteyebileceği gibi MÖHUK'un 51. maddesi uyarınca yetkili Türk mahkemesinden de isteyebilir. Aksi düşünüldüğünde MÖHUK'un 51. maddesinde yer alan tenfiz mahkemesinin yetkisi TTK hükmüyle kısıtlanmış olacaktır ki tenfize ilişkin her durumda yetkili bir Türk mahkemesi bulundurma amacı taşıyan MÖHUK hükmü karşısında, TTK'nın 1360. maddesinin tek başına uygulanacağı doktrinde de belirtildiği gibi kabul edilebilir nitelikte değildir¹²²⁵.

¹²²⁴ Demir Gökyayla, Yetki, s. 349, s. 384.

¹²²⁵ Ekşi, Tasarı, s. 124.

Yetki kuralının lafzı gereğince de aynı sonuca ulaşılmaktadır. Zira söz konusu yetki kuralı, şartların gerçekleşmesi halinde tek başına uygulanabilecek olsaydı, kanun koyucu buna yönelik olarak ‘yalnızca’, ‘sadece’ gibi sözcüklerle kesin yetki kuralı niteliğinde bir yetki kuralı ihdas etme yoluna gidebilirdi.

B. Tenfiz Mahkemesinin Yetkisine İlişkin TTK’nın 1360. Maddesinin Değerlendirilmesi

TTK’nın 1360. maddesinde deniz alacağının esasına ilişkin kararın tenfizinde ihtiyati haciz mahkemesinin yetkili olabilmesi için dava tarihi itibarıyla (i) geminin mahkemenin yargı çevresinde olması veya (ii) teminatın mahkeme kasasında bulunması gerekmektedir. Daha kısa ifade etmek gerekirse kararın tenfizi konusunda ihtiyati haczin gemi ya da teminat üzerinde devam etmesi şartı öngörülmektedir. Her ne kadar ilk şartta geminin mahkemenin yargı çevresinde olması yeterli görülmekteyse de, kanımızca maddenin düzenleniş biçiminden söz konusu şartın gemi üzerinde mahkemece koyulan ihtiyati haczin, seferden men edilen ve serbest bırakılmayan gemi üzerinde devam ediyor olması şeklinde anlaşılması gerektiği söylenebilir. Aksi takdirde geminin, ihtiyati hacizden tamamen bağımsız bir biçimde alelade bir sebebe bağlı olarak mahkemenin yargı çevresinde bulunması (örneğin karasularından zararsız geçiş yapıyor olması) durumunda ihtiyati haciz mahkemesinin tenfiz davasıyla herhangi bir organik bağlantısı da bulunmayacaktır. Keza hükmün karşılığını oluşturan 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 7/5. maddesinde açık bir biçimde belirtilmesi de “...şartlarıyla ihtiyaten haczolunan gemi veya verilen teminatın serbest bırakılması bakımından tanınır ve tenfiz edilir (shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release)” denilmek suretiyle mahkemenin gemi ve teminat üzerindeki ihtiyati hacizle olan bağlantısı ortaya konulmuş durumdadır.

Benimsediğimiz bu yorum tarzı, seferden alıkonularak mahkemenin yargı çevresi dışında bir yerde muhafaza edilen gemiler bakımından da bir farklılık yaratmaktadır. Bu durumda maddenin lafzı esas alınacak olursa tenfiz konusunda yetkili mahkeme, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme değil geminin muhafaza edildiği yerdeki mahkeme olacaktır. Buna karşın bizim öne sürdüğümüz şekilde yorumlanacak olursa, seferden men edilen geminin mahkemenin yargı çevresi dışında muhafaza edilmesi durumunda dahi tenfiz konusunda ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisi devam edecektir. Zira ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisine nazaran, geminin muhafaza edildiği yerdeki mahkemenin yetkisinin tenfiz davasıyla bağlantısı daha zayıftır.

Geminin teminat karşılığı serbest bırakıldığı durumlarda ihtiyati haczin gemi ya da teminat üzerinde devam etmesinin tenfiz davasındaki yetki bakımından ise herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Söz konusu yetkinin kurulabilmesi için talep tarihi itibarıyla teminatın mahkeme kasasında bulunması başlı başına yeterlidir.

TTK'daki söz konusu hükmün son olarak amaç bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir. Tenfiz davalarında kural olarak mahkeme, alacağın esasına ilişkin bir değerlendirme yapmamakta; MÖHUK'un 54. maddesinde yer alan şartlarla sınırlı bir incelemede bulunmaktadır¹²²⁶.

1999 Haciz Sözleşmesi'nde tenfiz konusunda ihtiyati haciz mahkemesine verilen yetkinin temelinde esas dava hakkındaki kararın tenfizinin hızlı bir biçimde gerçekleştirilmesi, aksi takdirde tenfiz sürecinin öngörülemez bir zamana yayılabileceğinden bahsedilmektedir¹²²⁷. Açıkça belirtilmese de tenfiz konusunda ihtiyati haciz mahkemesine tanınan yetki esasen, 'mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeden önce deniz alacağı hakkında ön inceleme niteliğinde bir değerlendirme yapmış olması sebebiyle bu konuda önceden bilgi sahibi olması' gibi bir amaca dayandırılmaktadır. Ancak tenfiz davalarında mahkemenin inceleme konuları sınırlı olduğu gibi, ihtiyati haciz mahkemesinin esas dava hakkındaki bilgisi de diğer yetkili tenfiz mahkemeleri gibi oldukça sınırlıdır. Zira mahkeme, ihtiyati haciz yargılamasında yalnızca alacağın deniz alacağı teşkil edip etmediği ve parasal değeri hakkında yaklaşık bir kanaate sahip olmaktadır. Dolayısıyla ihtiyati haciz mahkemesine bahsedilen tenfiz yetkisini, tenfiz kararının ardından borçlunun tazminat taleplerinin ve geminin satış işlemlerinin hızlı bir biçimde gerçekleştirilmesi bakımından yerinde bulsak da, yetkinin başlı başına tenfiz sürecini hızlandırır nitelikte olmadığı kanaatindeyiz.

3. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. Maddesinin MÖHUK'taki Asli Tenfiz Şartlarıyla İlişkisi

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinde deniz alacağının esası hakkında yabancı mahkemeler veya hakemler tarafından verilmiş kararların, haczin gemi ya da teminat üzerinden devam ettiği taraf devletlerde tanınmasına/tenfizine ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Maddeye göre deniz alacağının esasına yönelik yabancı mahkemelerden alınan ilamlar (a) davaya ilişkin işlemler hakkında davalıya makul bildirimlerin yapılmış olması ile

¹²²⁶ Çelikel/Erdem, s. 724; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 647 vd.; Özel vdi., s. 716; Akıncı, MÖHUK, s. 194 vd.

¹²²⁷ Berlingieri, Haciz 1999, s. 84-85.

savunmasını sunması için uygun imkânlar tanınması ve (b) kamu düzenine aykırı olmaması şartıyla tanınacak/tenfiz edilecektir.

A. 1999 Haciz Sözleşmesi'ndeki Düzenleme

1999 Haciz Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında CMI Alt Komitesi'nin hazırladığı taslak metinde 7. maddenin a ve b bentleri bulunmamaktaydı¹²²⁸. Kararın tenfizi için, tenfiz devletinin hukuk kurallarının öngördüğü genel gerekliliklerin karşılanmasının yeterli olduğu belirtilmekteydi. Bununla birlikte Taslak düzenleme, maddedeki şartları sağlayan bir kararın tenfiz edileceğini öngören emredici bir hüküm niteliğindeydi.

Maddeye yönelik çekinceler özellikle Belçika temsilcisi tarafından gündeme getirilmiş; maddede yer alan “*tanınır ve tenfiz edilir (shall be recognized and given effect with)*” kavramının “*tanınabilir ve tenfiz edilebilir (may be recognized and given effect with)*” şeklinde kaleme alınması gerektiği belirtilmiştir. Madde hükmünün söz konusu haliyle tenfize ilişkin millî hukuklarda yer alan diğer şartlarla uyumsuzluk teşkil edeceği ifade edilmiştir. Kıbrıs temsilcisi de benzer bir biçimde maddenin bu halinin; davalının tenfiz davasındaki şartlara bağlı diğer savunma haklarının Sözleşme hükümleriyle bertaraf edilmesine neden olabilecek nitelikte olduğunu öne sürmüştür. Arjantin temsilcisi ise Belçika temsilcisinin endişelerine katılmakla birlikte kamu düzeni şartının Sözleşme metninde yer alması gerektiğini dile getirmiştir. Diğer birçok devlet temsilcileri de tenfiz konusunda millî hukuklardaki tenfiz düzenlemelerine atıfta bulunulması gerektiğini ifade etmiştir¹²²⁹.

Ardından söz alan CMI temsilcisi; maddenin bu haliyle deniz alacağına ilişkin kararların tenfizinin hızlandırılmasını ve kolaylaştırılmasını amaçladığını, Devletlerin tenfiz usulüne yapılacak bir göndermenin maddeyi baştan aşağı anlamsız kılacağını, bunun yerine paragrafın bir bütün olarak maddeden çıkarılmasının daha yerinde olduğunu, ‘tanınır-tenfiz edilir’ yerine ‘tanınabilir-tenfiz edilebilir’ kavramlarının kullanılması durumunda düzenlemenin hükümsüz kalacağını belirtmiştir. Söz konusu uyuşmazlık üzerine Belçika ve diğer ülkelerle benzer çekincelere sahip olan Fransız temsilci maddeye ilişkin taslak bir metin hazırlamayı önermiş; ancak hazırlanan taslak metin kabul görmemiştir. Birleşik Krallık temsilcisi, CMI’nın görüşüne benzer bir biçimde söz konusu maddenin tenfizi hızlandırmayı ve kolaylaştırmayı amaçladığı; taraf devlet hukuklarına yapılacak göndermenin anlamsızlığı

¹²²⁸ Taslak Metin md. 7/5: “*If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this article, and if such proceedings satisfy general requirements in respect of due process of law, then any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to security given in order to avoid its arrest or obtain its release.*” Taslak metin için bkz. **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 330.

¹²²⁹ **Berlingieri**, Haciz 1999, s. 342.

üzerinde durmuştur. Son olarak Çin temsilcisinin sunduğu metinle birlikte madde son halini almıştır¹²³⁰.

B. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin MÖHUK Karşısındaki Durumu

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinde dikkat çeken noktalar bulunmaktadır. A bendinde yer alan şart MÖHUK'un 54/1-ç maddesinin; b bendindeki şart ise MÖHUK'un 54/1-c maddesinin karşılığını oluşturmaktadır. Buna ek olarak MÖHUK'un 54/1. maddesinin a ve b bentlerinde karşılıklılık şartı ve münhasır yetki/aşkın yetki şartları ise 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer almamaktadır. Bunun yanı sıra davalının savunma hakkı görünüş olarak MÖHUK'un 54/1. maddesinin ç bendinde çok daha ayrıntılı bir biçimde düzenlenmişken 1999 Haciz Sözleşmesi'nde ise daha sınırlı bir biçimde yer almaktadır.

Sözleşme'nin hazırlık aşamasındaki tartışmalar esas alınacak olursa Türkiye'de ihtiyati hacine hükmedilen bir gemi hakkında, yabancı mahkemelerde veya hakemler önünde deniz alacağının esasına ilişkin bir hüküm verildiği takdirde kural olarak MÖHUK'un 54/1. maddesinin a ve b bendindeki şartlar aranmayacaktır. Keza bir önceki başlıkta bahsettiğimiz görüşler uyarınca Sözleşmedeki düzenlemenin amacı, deniz alacağının esası hakkındaki kararın ihtiyati haczin uygulandığı devlette tenfizinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması olduğundan, Türkiye'deki tenfiz mahkemesi MÖHUK'taki asli şartları bir kenara bırakarak yalnızca 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinin a ve b bentlerindeki asli şartlarla sınırlı olarak bir inceleme yapacaktır. Bundan sonraki başlıkta bu konuya ilişkin görüşlerimize ayrıntılı bir biçimde yer vereceğiz.

C. Değerlendirmelerimiz

Borçluya ait bir geminin Türk mahkemesi kararına istinaden ihtiyaten haczedilmesi durumunda, deniz alacağının esası hakkındaki davanın taraflar arasındaki yetki ya da tahkim anlaşması uyarınca yabancı mahkemelerde görülmesi gerekebilir. Bu durumda esas davanın Türkiye'de tenfizine ilişkin asli şartlar, Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları da dikkate alındığında MÖHUK'un 54. maddesine değil; 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesine tabi olacaktır. Dolayısıyla MÖHUK'ta aranan karşılıklılık şartıyla münhasır ve aşkın yetki şartları deniz alacağının esasına ilişkin kararların tenfizinde bir kriter ihtiva etmeyecektir.

Bu noktada söz konusu düzenlemenin kapsamının sınırlı olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Maddenin uygulama alanı yalnızca -Türkiye'de ihtiyaten haczedilen gemi ya da teminat üzerinde haczin devam etmesi koşuluyla- deniz alacağının esası hakkındaki

¹²³⁰ Berlingieri, Haciz 1999, s. 343.

davaların tenfiziyle sınırlı bir uygulama alanına sahiptir. Kaldı ki ihtiyati haciz mahkemesini, deniz alacağının esası hakkında da yetkili gören TTK'nın 1359. madde hükmü karşısında düzenleme, daha da sınırlandırılmış durumdadır

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7. maddesinde geçen '*Devlet/State*' sözcüğünün taraf devletler şeklinde anlaşılması gerektiği belirtilmektedir¹²³¹. Dolayısıyla madde yalnızca diğer taraf devlet mahkemelerinden alınan kararlar hakkında uygulanabilir niteliktedir. Buna ek olarak alacaklının, TTK'nın 1376. maddesinde tamamlayıcı merasim için öngörülen bir aylık süre içerisinde yabancı mahkemede ya da hakemler önünde davasını ikame etmesi gerekmektedir¹²³². Sürenin geçirilmesi durumunda ihtiyati haciz de hükümsüz kalacağından 7. maddenin uygulanmasını gerektiren hukukî durum da ortadan kalkmaktadır.

Görüldüğü üzere MÖHUK'un 54/1. maddesinin a bendinde yönelik olarak 7. maddenin, taraf devletlerle sınırlı bir uygulama alanına sahiptir. Bu sebeple MÖHUK'ta yer alan karşılıklılık şartı, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte taraf devletler arasında hali hazırda sağlanmış durumdadır¹²³³. Dolayısıyla Sözleşme'nin 7. maddesinde bu kriterden bahsedilmemesi, Türk Hukuku bakımından herhangi uyumsuzluk teşkil etmemekte, hatta mahkemenin işini kolaylaştırmaktadır.

MÖHUK'un 54/1. maddesinin b bendinde yer alan münhasır yetki şartı bakımından değerlendirildiğinde, deniz alacağına ilişkin davalar özellikle gemi üzerindeki veya gemiyle ilgili parasal veya parasal olmayan haklarla bağlantılı olduğundan, halihazırda Türk mahkemelerinin münhasır yetkisinin söz konusu olduğu ya da tartışıldığı bir durum mevcut değildir. Kaldı ki deniz alacağı listesi incelendiğinde de alacak tipleri bakımından münhasır yetkinin vücut bulabileceği bir uyumsuzluk türü bulunmamaktadır. Dolayısıyla Sözleşmede münhasır yetki şartına yer verilmemesi MÖHUK ile kıyaslandığında herhangi bir eksiklik teşkil etmemektedir.

MÖHUK'un aynı bendinde yer alan aşkın yetki şartına ilişkin olarak ise maddenin uygulanabilmesi için hali hazırda alacaklıyla borçlu arasında yabancı mahkemeleri ya da hakemleri yetkilendiren bir yetki ya da tahkim anlaşmasının mevcut olması gerektiğinden, yabancı mahkeme ile uyumsuzluk arasındaki bağlantının objektif ve gerçek olup olmadığının araştırılmasına gerek bulunmamaktadır. Dolayısıyla aşkın yetki kriteri bakımından da MÖHUK'un 54. maddesiyle çelişkili bir durum mevcut değildir.

¹²³¹ Berlingieri, Haciz 1999, s. 85.

¹²³² Tamamlayıcı merasime ilişkin sürelerin yabancı devlet mahkemesinde açılacak davalar bakımından da uygulanacağı konusunda bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 637.

¹²³³ Akdi karşılıklılık hakkında bkz. Çelikel/Erdem, s. 739; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 667 vd.; Akıncı, MÖHUK, s. 202; Demirkol, Özüm, Yabancı Mahkeme Kararlarının Tenfizinde Karşılıklılık Esası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 69 vd.

Görüldüğü üzere esasında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesi, şartların oluşması durumunda MÖHUK'taki asli şartlara doğrudan bir aykırılık teşkil etmemektedir. Hatta mahkemelere yol gösterici olması bakımından karşılıklılık şartını başlı başına sağlayan bir Sözleşme niteliğindedir.

MÖHUK'taki asli şartlarla Sözleşme arasında uyumsuzluğa neden olabilecek nitelikte tek kriter, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinin a bendiyle MÖHUK'un 54/1. maddesinin ç bendinde yer alan davalının savunma hakları bakımından vücut bulmaktadır. Sözleşme'ye göre kararın tenfizi için davalıya yapılacak bildirimlerin makul sürede olması ve savunmasını sunması için uygun imkânların tanınması gereklidir. MÖHUK uyarınca ise davalının mahkemeye uygun bir şekilde çağırılması, o mahkemede temsil edilmiş olması ve gıyabında veya yokluğunda hüküm verilmemiş olması gerekmektedir¹²³⁴. Bunun yanı sıra davalının bu konuda Türk mahkemelerinde itiraz etmesi şartı da aranmaktadır.

Davalının savunma hakkına dair 1999 Haciz Sözleşmesi'nde yer alan tenfiz şartı, MÖHUK'takinden farklı bir biçimde kaleme alınmıştır. Savunma hakkı bakımından Sözleşme, MÖHUK'tan farklı olarak davalının bu konudaki itirazını aramamaktadır. Dolayısıyla Türkiye'deki tenfiz mahkemesi, davalının itirazı olmasa dahi savunma hakkına riayet edilip edilmediğini kendiliğinden hükme esas alabilecektir. Her iki düzenlemede de benzer olan husus ise davalıya yapılacak tebligat ve/veya davetiyelerin uygun/makul olması gerekliliğidir.

Davalının mahkemede uygun bir biçimde temsil edilmemesi veya yokluğunda hüküm verilmesi durumları ise 1999 Haciz Sözleşmesi'nde birebir düzenlenmemektedir. Buna karşın 7/5. maddenin a bendinde 'savunmasını sunması için makul imkân verilmesi' tabiri, uygulama bakımından geniş yoruma müsaittir. Kanımızca makul savunma imkânları, hukukî dinlenilme hakkı¹²³⁵ temelinde davalının kendisini temsil ettirme ve yokluğunda hüküm verilmeme gibi aykırılıkları da kapsamaktadır. Bunun dışında savunma haklarına aykırılık bakımından Sözleşmede ve MÖHUK'ta yer verilmeyen diğer durumların kamu düzenine aykırılık oluşturabileceği de hali hazırda göz önünde bulundurulmalıdır¹²³⁶.

¹²³⁴ Ç bendinin içeriğine yönelik değerlendirmeler için bkz. **Nomer**, Devletler, s. 539 vd.; **Çelikel/Erdem**, s. 777 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe**, s. 708 vd.; **Akıncı**, MÖHUK, s. 212-213; **Sarıöz Büyükalp**, Adil Yargılanma, s. 504 vd.

¹²³⁵ Hukuki dinlenilme hakkının kapsamına ve içeriğine yönelik bkz. **Pekcanıtez**, Usul 1, s. 862 vd.; Pekcanıtez, Hakan, "Hukuki Dinlenilme Hakkı", **Makaleler**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2016, s. 509 vd.; **Budak/Karaaslan**, s. 76 vd.; **Görgün/Börü/Kodakoğlu**, s. 304 vd.; **Sarıöz Büyükalp**, Adil Yargılanma, s. 157 vd.; **Türkel**, s. 183 vd.; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 321 vd.

¹²³⁶ Söz konusu görüşler için bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Adil Yargılanma, s. 507, dpn. 575. Ayrıca bkz. **Doğan**, MÖHUK, s. 138-139.

Sonuç olarak kısaca denilebilir ki deniz alacağının esası hakkında kararların tenfizi bakımından Sözleşme hükmü, ilk bakışta MÖHUK’u bertaraf edici nitelikte ve asli şartlar bakımından millî düzenlemelerimizle uyumsuz gibi gözükse de esasında MÖHUK’un 54. maddesine doğrudan bir aykırılık teşkil etmediği; hatta karşılıklılık şartı bakımından Türk mahkemelerinin işini kolaylaştırdığı söylenebilir.

4. İhtiyati Haciz Kararını Veren Mahkemenin Esas Dava Hakkındaki Yetkisi

TTK’nın 1359. maddesi ve 1999 Haciz Sözleşmesi’nin 7/1. maddeleri uyarınca ihtiyati haciz kararını veren Türk mahkemesi, taraflar arasında yetki ya da tahkim anlaşması bulunmaması koşuluyla deniz alacağının esası hakkındaki dava bakımından da yetkili kılınmıştır. Söz konusu düzenlemeye göre geminin Türkiye’de ihtiyati hacze konu olması durumu başlı başına Türk mahkemelerinin esas dava bakımından yetki tesisi için yeterlidir.

Milletlerarası usul hukukunun bir diğer alanını oluşturan tanıma-tenfiz kurumu bakımından kural olarak yabancı bir devletin kendi mahkemelerinin yetkisini ne şekilde tesis ettiği, o devletin egemenliği uyarınca tamamen kendi insiyatifindedir¹²³⁷. Diğer bir deyişle bir devletin, diğer devletin yetki kuralları üzerinde söz sahibi olması kural olarak mümkün değildir. Öte yandan milletlerarası usul hukuku bakımından arzu edilen, daha önce de belirttiğimiz gibi yetki kurallarının uyuşmazlıkla ve taraflarla olan bağlantısını meşru kılacak gerçek ve objektif kriterlere sahip olmasıdır. Örneğin Fransız Hukukunda dava açabilmek için yalnızca Fransız vatandaşlığına sahip olunmasını yeterli gören bir yetki kuralının uyuşmazlıkla olan bağlantısı objektif ve gerçek görülmediği gibi, davalının yabancı olduğu düşünüldüğünde adil ve eşit yargılanma ilkelerine de aykırı bir durum teşkil etmekte ve aşkın yetki kuralı olarak addedilmektedir¹²³⁸. İngiltere’de geçici ve kısa bir süre için bulunulmasını dahi İngiliz mahkemelerinde dava açmak için yeterli gören yetki kuralı da benzer bir biçimde aşkın yetki kuralı teşkil etmektedir¹²³⁹.

Yetki kurallarının taraflar arasındaki eşitliği bozması ve/veya taraflarla veya uyuşmazlıkla olan bağlantısının objektif ve gerçek kriterlere dayanmaması; o devletin kendi iç hukuku bakımından bir sorun teşkil etmese de, söz konusu yetki kriterine dayanılarak verilen mahkeme kararlarının müeyyidesi, kararın diğer devletlerde tanınmasına/tenfizine engel

¹²³⁷ **Nomer, Ergin:** “Devletler Hususi Hukukunda Milletlerarası Yetki Mefhumu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 40, S. 1-4, 1974, s. 395; **Nomer,** Devletler, s. 384; **Tekinalp,** Bağlama, s. 289-390; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 413; **Doğan,** MÖHUK, s. 53 vd.; **Demir Gökyayla,** Yetki, s. 10 vd.

¹²³⁸ Russell, Kathryn A., “Exorbitant Jurisdiction and Enforcement of Judgments: The Brussels System as an Impetus for United States Action”, **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, S. 19, 1993, s. 59; **Clermont/Palmer,** s. 48; **Dardağan,** s. 129 vd.; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 686-687; **Özel vdi.,** s. 733-734; **Ekşi,** Aşkın, s. 250.

¹²³⁹ **Ekşi,** Aşkın, s. 253-254; **Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe,** s. 687; **Dardağan,** s. 146; **Özbek Hamdioğlu,** s. 100.

olunması şeklinde teşekkül etmektedir¹²⁴⁰. Buna yönelik olarak MÖHUK'un 54/1. maddesinin b bendinde de yabancı mahkeme ilamının dava konusu veya taraflarla gerçek bir ilişkisi olmadığı halde kendisine yetki tanıyan bir devlet mahkemesince verilmiş olması durumunu bir tenfiz engeli olarak düzenlemiştir. Doktrinde söz konusu yetki kuralları kısaca aşkın/aşırı yetki (*exorbitant jurisdiction*) şeklinde ifade edilmektedir¹²⁴¹.

Söz konusu verilen bilgiler ışığında TTK'nın 1359. maddesinde yer alan yetki kuralının tanıma-tenfiz bakımından taraflarla ve uyuşmazlıkla gerçek ve objektif bağlantılara sahip olup olmadığı, diğer bir deyişle aşkın yetki kuralı olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Zira geminin Türkiye'de ihtiyati hacze konu olması, aynı mahkemenin esas dava bakımından da yetkisinin kurulması için yeterli görülmektedir. Söz konusu bağlantının değerlendirilmesi, (i) yabancı mahkemenin benzer bir yetki kuralına istinaden verdiği bir kararın Türkiye'de tenfiz edilip edilemeyeceği bakımından önemli olduğu gibi (ii) Türkiye'deki ihtiyati haciz mahkemelerince (deniz alacağının esas hakkında) verilmiş bir kararın, yabancı bir devlette tenfizi istendiği zaman karşılaştırılması muhtemel problemlere de değinecek olması bakımından oldukça büyük bir öneme sahiptir.

Yetki kurallarının tesisinde en önemli etkenlerden birisi de hiç şüphesiz uyuşmazlığın niteliği ve tarafların birbiri karşısındaki durumudur. Örneğin bir haksız fiil ilişkisinde kanun koyucu, HMK'nın 16. maddesinde hukuka aykırı fiil nedeniyle zarar gören tarafı koruma gereği duyarak genel yetkili mahkemeye ek olarak alternatif bir yetki kuralı getirmeyi uygun görmüştür. Gemilerin ihtiyati haczinde de benzer bir biçimde uyuşmazlığın niteliği ve alacaklıyla borçlunun birbiri karşısındaki durumu öncelikle değerlendirme konusu yapılmalıdır.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/1. maddesinde de TTK'nın 1359. maddesindeki benzer bir düzenleme mevcuttur. Her iki düzenlemede de dikkat çeken nokta yetki kuralının tesisinde uyuşmazlığın niteliğinin ve tarafların birbiri karşısındaki durumlarının nazara alınmamış olmasıdır. Diğer bir deyişle uyuşmazlığın yirmi iki bentlik deniz alacağı listesinde yer alan hangi alacak türünden kaynaklandığının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Öte yandan deniz alacağı listesinde yer alan uyuşmazlık konuları; çatmadan yolcu taşıma sözleşmesine, gemi adamlarının iş sözleşmelerinden deniz kirliliğini önlemek için yapılan

¹²⁴⁰ **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 18. Aşkın yetki kurallarının adil yargılanma hakkıyla ilişkisi hakkında bkz. **Sarıöz Büyükalp**, Adil Yargılanma, s. 324 vd. Adil yargılanma hakkı temelinde aşkın yetkinin bertaraf edilmesine yönelik tartışmalar için bkz. **Dardağan**, s. 241 vd.; **Sarıöz Büyükalp**, Adil Yargılanma, s. 343 vd. Aşkın yetki kurallarının tanıma/tenfiz mahkemelerince denetimine yönelik yöntemler hakkında bkz. **Huysal/Sermet Süzen**, s. 61 vd. Adil yargılanmanın usul hukuku bakımından içeriğine yönelik bkz. Pekcanitez, Hakan, "Medeni Yargıda Adil Yargılama", **İzmir Barosu Dergisi**, S. 2, 1997, s. 35 vd.

¹²⁴¹ Aşkın yetki kavramı hakkında bkz. Birinci Bölüm, başlık II-4-B, dpn. 529.

masrafların tazminine ilişkin oldukça geniş bir yelpazeye sahiptir. Uyuşmazlığın süjesinin gemi olması dışında, uyuşmazlığın niteliği ve her bir uyuşmazlıkta tarafların birbiri karşısındaki durumları ve gözetilmesi gereken menfaatler birbirinden oldukça farklıdır. Sözleşme’yi hazırlayanlar ve kanun koyucu, tüm bu farklılıkları bir kenara bırakarak yetki tesisi için gemiyi ve üzerindeki ihtiyati haciz tedbirini yeterli görmüştür¹²⁴².

Bu açıdan bakıldığında söz konusu yetki kuralının taraflar arasındaki hukukî ilişkinin niteliğini dışlayarak¹²⁴³ yalnızca gemiye (borçlunun malına) yönelmesi sebebiyle aşkın yetki kuralı olduğu öne sürülebilir. Zira geminin ihtiyaten haczedildiği ülkenin uyuşmazlığın esasıyla başkaca hiçbir bağlantısı olmayabilir. Acaba geminin haczedilmesi objektif ve gerçek bağlantının tesisinde tek başına yeterli midir? Bu soruya cevap verebilmek için milletlerarası usul hukukunda konuya yönelik görüşlerin yanı sıra deniz ticareti uyuşmazlıklarının niteliği bakımından da bir değerlendirme yapmak gerekmektedir.

Milletlerarası usul hukukunda genel ihtiyati haciz uygulamalarında tek başına borçlunun az miktardaki malvarlığını yetki tesisi için yeterli gören yetki kurallarının objektif ve makul bağlantıyı tesis edemediği ve İngiliz ve Amerikan mahkeme içtihatlarında söz konusu durumun davalıyla uyuşmazlık arasında bağlantı aranmak suretiyle giderilmeye çalışıldığı belirtilmektedir. Özellikle az miktardaki malvarlığı değerlerine dayanarak çok büyük miktardaki bir alacak için dava açılmasına olanak verilmesi ve davalının mallarının, uyuşmazlığın niteliğiyle ve taraflarla ilgisinin bulunmaması durumunda aşkın yetkinin varlığından bahsedileceği öne sürülmektedir¹²⁴⁴. Bu doğrultuda haczedilen malın uyuşmazlıkla ilişkisinin arttığı ölçüde mahkemeye uyuşmazlık arasındaki bağın da artacağı da ifade edilmektedir¹²⁴⁵. Öte yandan malın haczedildiği yer mahkemesinin yetkisinin, usul ekonomisi bakımından avantajları olduğu iddia edilmektedir. İhtiyati haciz mahkemesinin mahcuz mal hakkında vereceği kararlarının uygulanmasındaki kolaylıklar ve tenfiz

¹²⁴² Benzer açıklamalar için bkz. **Thomas**, s. 26; **Rares**, s. 83.

¹²⁴³ “*Exorbitant yetki kurallarını, mahkeme ile dava arasında yakın ve gerçek bağlantıyı arayan yani objektif ölçülere dayanan olağan yetki kurallarından (usual, ordinary jurisdiction rules) ayıran özellik, bunlarda yeralan ve mahkemelere milletlerarası yetki veren bağlama noktalarının davanın hukuki niteliği ile ilgilenmemeleridir*” **Ekşi**, Yetki, s. 55.

¹²⁴⁴ **Ekşi**, Yetki, s. 57; **Dardağan**, s. 205. Bu yönüyle özellikle Alman Hukukunda davalının malvarlığına bağlı yetki kuralına yönelik eleştiriler için bkz. **Russell**, s. 60 vd. Davalının mallarıyla uyuşmazlık arasında bağlantı bulunmaması şeklinde ifade edebileceğimiz *forum patrimonii* yetki olarak adlandırılan kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Collins, Lawrence, “Provisional and Protective Measures in International Litigation”, **Essays in International Litigation and the Conflict of Laws**, Clarendon Press, Oxford, 1994, s. 17 vd; **Dardağan**, s. 177-192; **Özbek Hamdioğlu**, s. 101 vd. Benzer yönde olmakla birlikte Amerikan Hukukuna ilişkin tarihsel açıklamalar ve özellikle davacının herhangi bir diğer yetki kuralına başvuramadığı durumlarda son olarak mallarının bulunduğu yer mahkemesine başvurabileceğine yönelik bkz. **Clermont/Palmer**, s. 479.

¹²⁴⁵ **Dardağan**, s. 205.

zorunluluğunu ortadan kaldırması gibi sebepler nedeniyle, esas dava bakımından yetkisinin usul ekonomisine uygun olduğu ve meşru bir temele dayandığı savunulmaktadır¹²⁴⁶.

Deniz ticaretinde taşıtanlar ve donatanlar arasındaki ilişkinin kaderi pek çok zaman taşıtanın ve donatanın işletme merkezinin hangi ülkede olduğuna, donatanın ticari faaliyetlerini hangi ülkelerde gerçekleştirdiğine ve gemisinin bayrağına bağlı olarak şekillenmektedir. Gemide taşınmakta olan yolcular bakımından ise yolcunun vatandaşlığı ve mutad meskeniyle birlikte hangi ülkeden yola çıkıp hangi ülkeye varmak istediği, yine donatanın ticari faaliyetleri ve geminin bayrağı gibi unsurlar, uyuşmazlıkla olan bağlantıyı tesis etmektedir. Gemi adamlarının iş sözleşmeleri bakımından yine (özellikle mutad işyerinin tespit edilemediği durumlarda) tarafların yerleşim yerleri/işletme merkezleri, ticari faaliyetin hangi ülkelerde sıklıkla gerçekleştiği, geminin bayrağı vb. unsurlar belirleyici olmaktadır.

Sayısını arttırabileceğimiz daha birçok örnek bulunmaktadır. Ancak her bir uyuşmazlığın ortak özelliği, donatanın hukukî ilişkilerinden kaynaklanan sorumluluğunun merkezinde gemisinin yer almasıdır. Kanımızca faaliyetlerin açık denizde yerine getirildiği deniz ticareti uyuşmazlıklarında yetki bakımından bir devlet mahkemesine bağlanması diğer uyuşmazlık türlerine nazaran çok daha zordur. Öte yandan uygulamada tek gemi ortaklıklarının fazlalığı, elverişli bayrak ülkeleri gibi kriterlerle birlikte donatana ait şirketlerin, gemisi dışında yalnızca içi boş bir teşekkül niteliğinde olabileceği de hesaba katıldığında, geminin taraflarla ve uyuşmazlıkla bağlantıyı tesis etmek bakımından en önemli ve bazı durumlarda tek ve yegâne unsur olduğu söylenebilir¹²⁴⁷. Dolayısıyla her ne kadar taraflar arasındaki uyuşmazlığın niteliğini dışlıyor görünse de deniz alacaklarına ilişkin uyuşmazlıklar bakımından ihtiyati haciz mahkemesinin esas dava bakımından yetkisi kanımızca aşkın yetki teşkil etmemektedir¹²⁴⁸. Dolayısıyla yabancı bir devletin ihtiyati haciz mahkemesince verilen deniz alacağının esası hakkındaki kararların Türkiye’de tenfizine engel olunmaması gerekir.

¹²⁴⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Nomer**, Devletler, s. 469-470; **Dardağan**, Aşkın Yetki, s. 191-192; **Özbek Hadimoğlu**, s. 102, dpn. 396.

¹²⁴⁷ Bu tip şirketler bakımından ihtiyati haczin tek çare olduğuna ilişkin bkz. **Çetingil**, İhtiyati Haciz, s. 1; **Atamer**, Seferden Men, s. 282; **Yeşilova Aras**, Perde, s. 1106; **Yılmaz**, İhtiyati Haciz, s. 69-70; **Taş**, s. XIII.

¹²⁴⁸ Deniz ticareti uyuşmazlıklarının niteliğini de göz önünde bulundurmak suretiyle aynı yönde bkz. **Demir Gökyayla**, Yetki, s. 382. Eski dönemde HUMK’un 12. maddesinde ihtiyati haciz mahkemesinin esas dava bakımından da yetkili kılan kuralın, malın değerinin ve uyuşmazlıkla ilişkisinin arttığı ölçüde aşkın yetki teşkil etmeyeceğine yönelik benzer bir görüş için bkz. **Dardağan**, s. 206-207; **Eksi**, Aşkın, s. 256. Benzer yönde bkz. **Nomer**, Devletler, s. 470. Aşkın yetki kriterini malın uyuşmazlıkla bağlantısına bağlı bir şekilde değerlendiren benzer bir görüş için bkz. **Özbek Hadimoğlu**, s. 103.

SONUÇ

TTK'nın ve 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından gemilerin ihtiyati haczi, Kanunun ve Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden önceki dönemde yaşanan hukukî boşluklardan ve uygulamadaki sorunlardan teorik anlamda büyük bir ölçüde sıyrılmayı başarmıştır. Bu başarıda özellikle kanun koyucunun önceki dönemdeki sorunları da göz önünde bulundurarak açık bir anlatımı tercih etmesinin önemi büyüktür. Buna karşın 1999 Haciz Sözleşmesi ile getirilen yeni sisteme ilişkin sorunların, mahkemelerin konuya yaklaşımındaki farklılıkların ve doktrindeki tartışmaların bundan sonraki yıllarda da süreceği açıktır. Söz konusu tartışmaların ve muhtemel sorunların ele alındığı çalışmamızda hem diğer hukuk dalları, hem de milletlerarası özel hukuk açısından vardığımız sonuçlar şöyle özetlenebilir:

1. TTK'da gemilerin ihtiyati haczi kural olarak gemiye el konulması suretiyle seferden men edilmesi şeklinde icra edilmektedir. Buna karşın doktrinde bazı görüşler gemiye el koymak dışında sicile şerh verilerek gemi üzerinde ihtiyati tedbir kararının da uygulanabileceğini öne sürmektedir. Kanımızca 1999 Haciz Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından söz konusu görüşler geçerliliğini yitirmiştir. Zira TTK'dan farklı olarak 1999 Haciz Sözleşmesi'nde seferden men (*detention*) tedbirinin yanı sıra sınırlandırma (*restriction on removal*) tedbiri de bir ihtiyati haciz yolu olarak öngörülmüştür. Sınırlandırma tedbiri de nitelik bakımından (yalnızca mahkemenin yetki alanı içerisindeki gemiler hakkında uygulanmak üzere) İngiliz Hukukundaki Mareva tedbiri (*Mareva injunction*) veya dondurma emri (*freezing order*) tedbirlerine benzer bir tedbir türü olarak dikkat çekmektedir. Sınırlandırma tedbirinde sicile şerh verilmesine karşın geminin zilyetliği borçluda kalmakta, ancak geminin hareketliliği mahkemenin yetki alanı veya belli bölgelerle sınırlandırılmaktadır. Buna karşın istenildiği zaman geminin mahkemenin yetki alanına getirilmesi emredilebilmektedir. Bu bakımdan esasen ihtiyati tedbirin uygulanabileceğine yönelik tedbir, 1999 Haciz Sözleşmesi'nde diğer bir ihtiyati haciz yolu olarak öngörülmüş bulunmaktadır. Bu bakımdan gemi üzerinde 'arrest' tedbiri dışında bir tedbirin uygulanabilmesi mümkün değildir.
2. 1999 Haciz Sözleşmesi ile TTK birçok konuda birbirine paralel düzenlemeler içermektedir. Birbirine paralel hükümler içeren Kanun ve Sözleşme arasında herhangi bir ilga durumu mevcut olmadığından, 1999 Haciz Sözleşmesi'nin TTK'yı ilga ederek

ihtiyati haciz konusunda tek başına uygulanacağından söz edilemeyeceği kanaatindeyiz. Dolayısıyla TTK'da yer alan 'ticaret gemisi' tanımı ihtiyati haciz konusu olan gemilerin vasıflandırılması bakımından bakacağımız ilk kaynak olarak kabul edilmelidir.

3. 1999 Haciz Sözleşmesi kardeş gemilerin ihtiyati haczini kabul etmekteyken bağlantılı gemilerin haczini kapsam dışında bırakmıştır. Sözleşmedeki sınırlama, tek gemi ortaklığı şeklinde teşekkül eden şirketlerin hileli davranışlarının önüne geçilememesi yönüyle eleştirilene uğramıştır. Şu an için bağlantılı gemilerin haczi konusundaki tek istikrarlı örnek Güney Afrika görünmektedir. Bağlantılı gemi haczinin Sözleşmede düzenlenmemesi, Sözleşme'nin hazırlayıcıları kadar hazırlık sürecine katılan temsilcilerin çekingen davranışlarının da bir ürünüdür. Doktrinde soruna ilişkin önerilen tek ve yegâne çözüm tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasıdır. Ancak farklı devlet mahkemelerinin kaldırma teorisine farklı yaklaşımları uygulamada birliğin sağlanmasının önünde engeldir.
4. Doktrinde ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisinin iç hukuk bakımından kesin yetki teşkil ettiği kanısındayız. Nitekim hak kaybının önüne geçebilmek adına ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili mahkeme, bayrağı önem taşımaksızın kural olarak yalnızca geminin seferine ara verdiği yer mahkemesi olarak belirlenmiştir. Ancak doktrinde söz konusu kuralın kesin yetki kuralı olduğu ve yabancı mahkemelerin bu suretle yetki anlaşmasıyla yetkilendirilemeyeceği görüşüne ise katılmamaktayız. Şöyle ki yabancı mahkemeleri yetkilendiren yetki anlaşmalarına ilişkin geçerlilik şartları MÖHUK'un 47. maddesinde sayılmaktadır. Söz konusu şartlar arasında mahkemenin yetkisinin kesin yetki değil, münhasır yetki niteliğinde olmaması gerektiğinden bahsedilmektedir. Dolayısıyla yabancı mahkemelerin ihtiyati haciz konusunda yetkilendirilip yetkilendirilemeyeceği meselesi, yetki kuralının kesin yetki niteliğinde olup olmamasıyla değil münhasır yetki niteliğinde olup olmadığıyla alakalı bir sorundur.
5. TTK'daki özel düzenleme uyarınca ihtiyati haciz talep eden alacaklının, kural olarak alacağın deniz alacağı niteliğinde olduğunu ve parasal değerini yaklaşık ispat düzeyinde ortaya koyması durumunda ihtiyati haciz kararı verilebilmektedir. Keza TTK'da alacağın deniz alacağı niteliğinde olması başlı başına bir ihtiyati haciz sebebi sayılmıştır. Müeccel alacaklar bakımından ise İİK hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Bunun dışında deniz alacağının muaccel olduğuna dair ispat faaliyetinde bulunulması gerektiğini öne süren görüşlere de katılmaktayız. Ancak muacceliyet

hakkında yapılacak inceleme maddî hukukun konusunu oluşturmaktadır. İhtiyati haciz yargılaması bakımından borcun muaccel olup olmadığına ilişkin yapılacak incelemenin, alacaklı tarafından sunulan belgelerle sınırlı bir biçimde yerine getirilmesi, kanunlar ihtilafı ve geçici korumanın mahiyetine uygun olan çözümdür. Zira ihtiyati haciz mahkemesinin muacceliyeti yabancı bir hukuka göre değerlendirilmek için zamanı ve imkânı bulunmamaktadır.

6. İİK'dan farklı olarak alacaklıdan, alacağın mevcudiyetine yönelik bir ispat faaliyeti - yaklaşık ispat düzeyinde de olsa- aranmamalıdır. Zira söz konusu durum maddî hukuka ilişkin bir yargılamayı gerektirmekte olup hâkimin ihtiyati haciz yargılamasında yabancı hukuku uygulama imkânı bulunmamaktadır. Ayrıca 'alacaklı' kavramı 1999 Haciz Sözleşmesi'nde "*bir deniz alacağını iddia eden kimse*" şeklinde tanımlanmaktadır. Tanımdan yola çıkıldığında deniz alacağının iddia edilmesinin ihtiyati haciz kararı verilmesi bakımından yeterli olduğu anlaşılmaktadır.
7. TTK ihtiyati haciz talebi anında seferine ara vermesine karşın, kararın icrası anında sefere çıkmış olan gemiler üzerinde, kararın icrası bakımından ikili bir ayrıma gitmiştir. Yabancı bayraklı gemiler, Türk karasularını terk edinceye kadar el konularak seferden men edilebilmekteyken; Türk bayraklı gemilerde ise söz konusu tedbir uygulanamamakta ve ihtarla yetinilmektedir. Söz konusu durum yabancı bayrak taşıyan gemilerin donatanlarını, Türk bayraklı gemileri işleten donatanlar karşısında daha avantajsız konuma düşürdüğü gibi; Türk bayraklı gemileri işleten donatanların kötü niyetli davranışlarına sebebiyet verebilecek niteliktedir. Dolayısıyla bayrağı önem taşımaksızın Türk bayraklı gemiler bakımından da seferden men tedbirinin uygulanması yerinde bir çözüm olarak görülmektedir.
8. İhtiyati haciz kararı elde etmesine rağmen alacaklı, borçluyla anlaşarak kararın icrasını istememiş olabilir. Bu gibi bir durumda borçlunun sonradan acze düşmesi veya teminatın yetersiz olduğunun anlaşılması gibi TTK'da yer alan sebeplerle alacaklı, aynı alacak için aynı geminin yeniden ihtiyati haczini isteyebilmelidir. Buna ek olarak tek bir taleple birden fazla geminin ihtiyati haczinin (çoklu haciz) mümkün olup olmadığı sorusuna ise olumsuz yanıt vermekteyiz. Keza hali hazırda kural tek bir taleple tek bir geminin haczidir ve çoklu haciz, esas kuralın istisnasını oluşturmaktadır. İstisnanın koşulları ise TTK'da açık bir biçimde belirtilmiştir. Kaldı ki teminatın yetersizliği pek çok durumda kıymet takdirinin ardından anlaşılabilir. Ayrıca TTK'daki yetki kuralları da borçlunun her bir gemisi bakımından seferine ara verme şartını arar niteliktedir. Çoklu haczin istisna niteliğinin

bir kenara bırakılması aşkın hacizlerin önünü açması sebebiyle menfaat dengesini borçlu aleyhine bozar bir durum ihtiva etmektedir.

9. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 8/6. maddesi kapsamını belirlemek suretiyle bir nevi kendi yabancılik unsuru tanımını getirmektedir. Sözleşme'nin kapsamına girmeyen durumlarda taraf devletlerin iç hukuku söz sahibi olmaktadır. Buna göre (i) geminin ihtiyati haciz talep edilen devletin bayrağını taşıması ve (ii) alacaklının mutad meskeninin ya da iş merkezinin ihtiyati haciz talep edilen ülkede bulunması koşullarının her ikisinin de gerçekleşmesi kaydıyla talep Sözleşme kapsamı dışında kalmaktadır. Dolayısıyla Türk Hukuku bakımından işyeri ya da mutad meskeni Türkiye'de bulunan alacaklının, Türk gemisine yönelik bir ihtiyati haciz talebi mevcutsa Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulmayacaktır. Bunun sonucu olarak alacaklı, Türk mahkemesinden yalnızca geminin seferden men edilmesini isteyebilecektir. Buna karşın TTK kapsamında olmadığından sınırlandırma tedbirine ise hükmedilemeyecektir.
10. Vasıflandırma konusuna ilişkin olarak her ne kadar deniz ticareti uyumsuzluklarının yeknesak yapısı gereği *lex causae* veya bağımsız metotların uygulanabileceği akla gelse de; kanımızca Türk Hukukunda kabul edilen *lex fori* vasıflandırma metodundan vazgeçilmesine gerek bulunmamaktadır. Zira deniz alacağının vasıflandırılmasına ilişkin TTK hükümlerinin yanı sıra, Sözleşme hazırlayıcılarının görüşleri de Türk Hukukunun bir parçası haline gelmiştir ve *lex fori* vasıflandırma kapsamında mütalaa edilebilir. Bunun en önemli sonucu Türk Hukukunda tanınmayan bir ipotek veya rehin hakkının dahi, Sözleşme kapsamında değerlendirilerek deniz alacağı olduğunun kabul edilmesini gerektirmesidir. Bu yöntem bir yanıyla milletlerarası sözleşmelerin vasıflandırılması bakımından bağımsız metoda benzese de 1999 Haciz Sözleşmesi'nin iç hukukumuzun bir parçası olması sebebiyle esasen *lex fori*'ye dayalı bir vasıflandırma yöntemidir.
11. İhtiyati haciz yargılamasındaki birçok mesele usule *lex fori* uygulanır ilkesi uyarınca mahkemenin hukukuna tabidir. Nitekim ihtiyati haciz, bir usul hukuku müessesesi olup gözettiği menfaatler kendine özgüdür ve bütüncül bir yaklaşımla *lex fori*'ye tabi olması gerekmektedir. Özellikle hangi koruma tedbirinin uygulanacağı, tedbir kararı verilmesinin şartları, ispat derecesi, ispat külfeti gibi ispata ilişkin birçok husus mahkemenin hukukuna tabidir. Ancak bu durumun belli başlı istisnaları bulunmaktadır. İlk olarak senetle ispat zorunluluğu *lex fori* kuralının istisnasını teşkil etmektedir. Zira milletlerarası ticarete birçok metne imza koyan taraflardan, Türk

Hukukundaki senetle ispat zorunluluğunu bilmesi beklenmemelidir. Bunun yanı sıra alacaklının kural olarak, alacağın varlığı hakkında mahkemede kanaat uyandırma zorunluluğu bulunmamaktadır. Alacağın mevcudiyetine ilişkin bir değerlendirme maddî hukuka ilişkindir ve yaklaşık ispat düzeyinde dahi olsa yabancı hukuk uyarınca yerine getirilmelidir. Buna karşın alacak hakkında ciddi bir şüphe mevcutsa mahkemenin yapacağı inceleme yalnızca elindeki belgelerle sınırlı bir biçimde yerine getirilebilir.

12. İhtiyati hacze itiraz yargılamasında ihtiyati haciz yargılamasının aksine süratle hak arama özgürlüğü katı bir biçimde aranmamaktadır. Mahkemenin yetkisine ve teminata ilişkin itirazlar usul hukuku karakteri sebebiyle *lex fori*'ye tabidir. İhtiyati haczin dayandığı sebebe itirazlar bakımından ise sebebin maddî ya da usul hukukuna ilişkin olmasına göre ikili bir ayrıma gidilmelidir. Usule ilişkin itirazlar *lex fori*'ye tabiyken hakka esas teşkil eden ve maddî hukuka ilişkin borcun zamanaşımına uğradığı, yanlış geminin haczedildiği veya haczedilen gemi başka bir kişiye ait olduğu gibi itirazlarda mahkeme *lex causae*'yı tatbik etmelidir. Maddi hukuka ilişkin sebebe itirazların sınırını ise esas davanın konusunu teşkil eden durumlar oluşturmaktadır.
13. İş görme edimini ağırlıklı olarak açık denizde yerine getiren gemi adamlarının mutad işyeri ülkesinin belirlenmesi pek çok durumda kolay değildir. Hatta bu kişilerin mutad işyeri ülkesi bulunmadığı dahi söylenebilir. İşverenle gemi adamı arasında hukuk seçimi yapıldığı durumlarda asgari koruma standartları işçinin mutad mesken hukukuna tabi olmalıdır. Bu konuda doktrinde işverenin esas işyeri hukukunun esas alınabileceği öne sürülse de elverişli bayrak ülkeleri nedeniyle bağlama noktalarının işverenin tek taraflı iradesine teslim edilmemesi gerekmektedir. Hukuk seçiminin yapılmadığı durumlarda ise mutad işyeri belirlenemediğinden ve işverenin esas işyeri ülkesi hukukunun uygulanma koşulları oluşmadığından uyuşmazlık, daha sıkı ilişkili hukuka göre çözümlenmelidir.
14. Eşya taşıma sözleşmelerinin kapsamına hangi sözleşmelerin girdiğinin üzerinde önemle durulmuştur. Bu bakımdan zaman çarteri sözleşmesinin nihai amacını eşyanın taşınması oluşturduğundan MÖHUK'un 29. maddesine tabi olduğu kanısındayız. Ayrıca yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmeleri de eşya taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Buna karşın donatılmış gemi kira sözleşmeleri, çıplak gemi kira sözleşmeleri ve sefer çarteri sözleşmeleri ise gemi kira sözleşmesi niteliğinde olup MÖHUK'un 24. maddesi kapsamına girmektedir. Eşya taşıma sözleşmelerinde genel öncelik kaydına yapılan göndermeler hukuk seçimi olmayıp sözleşmeye dâhil etme

(*incorporation*) olarak değerlendirilmektedir. Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın esas işyeri hukukunun uygulanmadığı durumlarda ise maddenin üçüncü fıkrasındaki istisna hükmüne başvurulması gerektiği kanısındayız.

15. Gemi kira veya kullanımına ilişkin sözleşmeler, yolcu taşıma sözleşmeleri ve tartışmalı olmakla birlikte gemi yönetim sözleşmeleri MÖHUK'un 24. maddesinin uygulama alanına girmektedir. Ancak maddenin uygulama alanı bunlarla sınırlı değildir. Deniz alacağı teşkil eden enkaz kaldırma, kılavuzluk, römorkaj ve tedarik, gemi inşa sözleşmesi gibi birçok sözleşme madde kapsamı dâhilindedir.
16. Açık denizde gerçekleşen haksız fiilden kaynaklanan uyuşmazlıklarda ika ve zarar yeri belirlenemediğinden daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması gerekmektedir. Daha sıkı ilişkinin tespitinde özellikle çevre kirliliği ve çatmaya dayalı uyuşmazlıklar üzerinde durulmuştur. Çevre kirliliğinden doğan tazminat davalarında özellikle ika yeri ve zarar yeri ülkesi tespit edilemediği takdirde, zarar görenin menfaati esas alınarak zarar görenin mutad meskeni/işyeri hukukunun uygulanması uygun görülmüştür. Zira deniz kirliliğinin önlenmesi kamu güvenliğini ve kamu sağlığını yakından ilgilendirmektedir. Açık denizde farklı bayrak taşıyan gemiler arasında meydana gelen çatmalardan kaynaklanan uyuşmazlıklarda da zarar görenin menfaati esas alınmıştır. Bu suretle kusurun belirlenmesinde her iki bayrak ülkesi hukukunun birlikte uygulanması önerisinde bulunulmuş; bu iki hukuktan herhangi birinin çatmanın tek tarafın kusurundan kaynaklandığını öngörmesi halinde uyuşmazlığın o ülke hukuku uyarınca çözülmesi gerektiği belirtilmiştir. Her iki hukuk sistemi de ortak kusurlu veya kusursuz çatmanın varlığına kanaat getirmişse uyuşmazlık *lex fori*'ye tabi olacak şekilde karara bağlanmalıdır.
17. Gemi üzerindeki aynı hak uyuşmazlıklarında hangi araçların deniz aracı sayılacağıının doktrinde sicil yeri hukukuna tabi olduğu belirtilmektedir. Söz konusu görüşlerin aksine deniz aracı niteliğinin tespiti bir vasıflandırma meselesi değildir. Zira hâkim, sicil yerini ve sicil deniz araçlarına ilişkin olduğunu tespit etmekle esasen aracın deniz aracı olduğunu da kendiliğinden belirlemektedir.
18. Haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasında 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 6/3. maddesi özel bir bağlama kuralı getirmiştir. Madde uyarınca davalının sorumluluğu ihtiyati haczi uygulayan devletin hukukuna (*lex arresti*) tabi tutulmuştur. Söz konusu bağlama noktası pek çok durumda MÖHUK'un 34/1. ve 34/2. maddelerinde yer alan ika ve zarar yeri bağlama noktalarıyla örtüşmektedir. Bununla birlikte *lex arresti* yalnızca sorumluluk bakımından değil, aynı zamanda tazmin rejimi

başta olmak üzere tazminat davasındaki diğer tüm hususlar hakkında da tatbik olunmalıdır. Zira davanın bölünerek farklı kısımlara farklı devlet hukuklarının uygulanması, mahkemelerin işini zorlaştırabileceği gibi icrası imkânsız kararların da önünü açabilecek niteliktedir.

19. TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte Türk mahkemelerinin boğazlardan veya karasularından uğraksız veya zararsız geçiş yapan yabancı ticaret gemileri üzerindeki ihtiyati haciz yetkisi kanun koyucunun iradesiyle kısıtlanmıştır. Söz konusu kısıtlama doktrinde eleştiri konusu olsa da milletlerarası usul hukuku disiplini açısından yetki kuralıyla mahkeme arasında 'sefere ara verme' kriteri bakımından değerlendirildiğinde eskisine nazaran mahkemeyle uyumsuzluk arasında daha gerçek ve objektif bir bağ kurulmuştur. Bunun yanı sıra TTK'dan önceki dönemdeki belirsizlikler de büyük ölçüde giderilmiştir.
20. İhtiyati haciz mahkemesinin milletlerarası yetkisi kanımızca TTK maddelerindeki ve Kanunun gerekçesindeki açık ifadelere rağmen münhasır yetki niteliğinde değildir. Zira münhasır yetki tespit edilirken kuralın lafzının yanında, amacının ve varlık sebebinin de yorumlanması gerekmektedir. İhtiyati haciz mahkemesinin yetkisi düzenlenirken her halükarda yetkili bir Türk mahkemesi bulundurmak veya talebin mutlaka Türk mahkemelerinde görülmesini sağlamak gibi bir amaç mevcut değildir. Ayrıca sefere ara verme kriterinin Türk bayraklı gemiler bakımından alternatif yetki şeklinde düzenlenmiş istisnaları da mevcuttur. Bu durum da münhasır yetkinin mahiyetine aykırı düşmektedir. Sonuç bakımından incelendiğinde münhasır yetkiye ilişkin MÖHUK'un 47. ve 54. maddelerinde sağlanan koruma, hâlihazırda TTK'nın 1356. ve MÖHUK'un 50. maddeleriyle sağlanmış durumdadır. TTK'nın söz konusu maddesi uyarınca Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz konusundaki yetkisi, taraflar arasında yetki ya da tahkim anlaşması bulunsa dahi devam etmektedir. Ayrıca ihtiyati haciz kararının kesin hüküm niteliği bulunmadığından MÖHUK'un 50. maddesi uyarınca ön şart eksikliğinden dolayı tenfizi mümkün değildir. Bu somut durum karşısında ihtiyati haciz mahkemesinin yetkisinin münhasırlığına ilişkin MÖHUK'un 54. maddesinde yer alan asli şartlar bakımından bir incelemeye gerek bulunmamaktadır.
21. Deniz alacağı hakkında yurt içindeki bir mahkemede dava açıldıktan sonra ihtiyati haciz kararı yalnızca davayı gören mahkemeden istenebilmektedir. Ancak bu durum, elden takip yetkisi verilse dahi geminin seferine ara verdiği yer icra dairesince kararın icrasına kadarki geçecek sürede geminin karasularından ayrılma ihtimalini

- arttırmaktadır. Kanımızca esas dava açılrsa dahi geminin seferine ara verdiği yerdeki Türk mahkemesinden ihtiyati haciz kararı alınabilmelidir. Söz konusu riskler karşısında özellikle UYAP'tan faydalanılabilir.
22. Sefere ara verme kriteri, deniz ticareti uyuşmazlıkları bakımından alacaklıya *forum shopping* imkânı vermektedir. Özellikle tek gemi ortaklıklarının fazlalığı düşünüldüğünde, sefere ara verme kriteri dışında kabul edilecek diğer kriterlerden her birinin çeşitli avantajları ve dezavantajları mevcuttur. Deniz ticareti uyuşmazlıklarının kendisine özgü yapısı gereği alacaklıya tanınan *forum shopping* imkânı, Türk Hukuku bakımından alacağın deniz alacaklarıyla sınırlandırılması ve yüksek teminat miktarlarıyla dengelenmeye çalışılmıştır.
 23. TTK'nın yürürlüğe girmesiyle Türk Hukukunda ilk defa milletlerarası bekletici mesele düzenlenmiş bulunmaktadır. Buna göre haksız ihtiyati hacizden kaynaklanan tazminat davasını gören mahkeme, yurt içinde veya yurt dışında mahkemede veya hakem önünde görülmekte olan esas hakkındaki davayı bekletici mesele saymak durumundadır. Maddede yalnızca esas dava belirtilmekle birlikte esas davanın yabancı mahkemelerde alacak davası, itirazın iptali davası, iflas davası veya menfi tespit davası biçiminde açılması mümkündür. Özellikle iflas davasında alacağa yönelik kısım hakkında münhasır yetki kabul edilmediğinden yabancı mahkemede görülmekte olan bu nitelikteki bir dava da bekletici mesele sayılmalıdır.
 24. TTK'nın 1360. maddesinde deniz alacağının esasına ilişkin kararın tenfizinde ihtiyati haciz mahkemesinin belirli koşulların varlığı halinde yetkili olacağı belirtilmektedir. Söz konusu madde hiç şüphesiz MÖHUK'un 51. maddesinde yer alan yetki kuralına alternatif bir yetki kuralı getirmektedir. Alacaklı, tenfiz davasını TTK'nın 1360. maddesinde belirtilen mahkemede açabileceği gibi MÖHUK'un 51. maddesindeki mahkemelerden birinde de açabilir.
 25. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7/5. maddesinde deniz alacağının esasına ilişkin kararların tenfize yönelik özel bir düzenleme bulunmaktadır. Maddeye göre deniz alacağının esasına yönelik yabancı mahkemelerden alınan ilamlar (a) davaya ilişkin işlemler hakkında davalıya makul bildirimlerin yapılmış olması ile savunmasını sunması için uygun imkânlar tanınması ve (b) kamu düzenine aykırı olmaması şartıyla tanınacak/tenfiz edilecektir. Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları esas alındığında ilgili madde, Türkiye'de ihtiyaten haczedilen ve esas davası yabancı mahkemelerde görülen kararlar konusunda MÖHUK'un 54. maddesi karşısında özel bir hüküm niteliğindedir. MÖHUK'taki asli şartlar arasında benzerlikler ve eksiklikler bulunmakla birlikte

kanımızca söz konusu düzenleme, karşılıklılık şartını taraf devletler arasında hali hazırda sağlaması, deniz alacağı teşkil eden uyuşmazlıkların münhasır yetki niteliğinde bulunmaması, alacaklıyla borçlu arasında bir yetki anlaşması bulunduğundan yabancı mahkemenin yetkisinin hali hazırda aşkın yetki tesis etmemesi bakımından değerlendirildiğinde MÖHUK'taki asli şartlara herhangi bir aykırılık teşkil etmemektedir.

26. İhtiyati haciz kararını veren mahkemenin esas dava hakkındaki yetkisinin ilk bakışta aşkın yetki niteliğinde olduğu düşünülebilir. Nitekim geminin seferine bağlı yetki kriteri, uyuşmazlıkla ve taraflarla bir bağlantı aramaksızın doğrudan borçlunun gemisine yönelmektedir. Deniz ticareti uyuşmazlıklarının kendisine özgü yapısı bu tip bir bağlantıyı mecbur kılmaktadır. Özellikle tek gemi ortaklıklarının fazlalığı ve deniz taşımacılığıyla uğraşan şirketlerin, gemisi dışında içi boş bir topluluk olduğu gibi unsurlar düşünüldüğünde sefere ara verme kriteri alacağın güvence altına alınabilmesi için tek ve yegâne yol olarak öne çıkmaktadır.

Çalışmamızda deniz alacağının doğumundan ihtiyati haczin kesin hazce dönüşmesine kadar geçen süreçte kanunlar ihtilafı ve milletlerarası usul hukuku bakımından ortaya çıkması muhtemel sorunlara 1999 Haciz Sözleşmesi, TTK ve MÖHUK temelinde cevaplar aranmıştır. Bu bakımdan ihtiyati hacizle bağlantılı çeşitli yargılamalarda ortaya çıkabilecek kanunlar ihtilafı problemleri etraflıca değerlendirilmiştir. Milletlerarası usul hukuku bakımından ise münhasır ve aşkın yetki kriterleri uyarınca incelemelerde bulunulmuş; bunun dışında teminat, milletlerarası bekletici mesele ve tanıma-tenfiz kurumları nezdinde görüşlerimiz aktarılmıştır.

TTK'nın yürürlüğe girmesi, Türk Hukuku bakımından yeni sayılabilecek deniz icra hukuku alanında bir reform olarak kabul edilmektedir. Tam da bu noktada Türk Hukukundaki düzenlemelerin teorisyenlere ve uygulamacılara tam ve eksiksiz bir biçimde aktarılması büyük bir öneme sahiptir. Gemilerin ihtiyati haczinin deniz ticareti hukuku ve icra-iflas hukukunun yanı sıra milletlerarası özel hukuk ile temas ettiği noktalar da düşünüldüğünde; çalışmamızın teoriye ve uygulamaya yol gösterici olması, gelecek yıllara yönelik en büyük temennimizdir.

KAYNAKÇA

- Abdullayev, Cavid : **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005.
- Abou Nigm, Veronica Ruiz : **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford University Press, New York, 2011.
- Acar, Serdar : **Kulüp Sigortası Protection Indemnity**, Vedat Kitapçılık, 2008.
- Acun Mekengeç, Merve : **Ayni Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, (Acun Mekengeç, Uygulanacak Hukuk).
- Ağsakal, İbrahim : Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007.
- Akçura Karaman, Tuba : **Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2019.
- Akın, Güler/Akın, Mustafa : “İhtiyati Haciz Nedeni ile Alınan Teminatın İadesi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 90, S. 5, 2016.
- Akıncı, Sami : “Gemi Mülkiyeti”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 23, S. 3-4, 1958.
- Akıncı, Sami : **Deniz Hukuku-Navlun Mukaveleleri**, Şenyuva Matbaası, İstanbul, 1968.
- Akıncı, Sami : **Türk Hukukunda Gemi İpoteği**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1958.
- Akıncı, Ziya : **Milletlerarası Özel Hukuk Ders Kitabı**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020, (Akıncı, MÖHUK).
- Akil Cenk : “6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Çekişmeli Yargıya İlişkin Kesin Yetki Halleri”, **Medeni Usul ve İcra-İflas Hukuku Dergisi**, C. 8, S. 22, 2012.
- Aksoy, Mehmet Ali : “Gemilerin İhtiyati Haczi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 123, 2016, (Aksoy, İhtiyati Haciz).

- Aksoy, Sami : “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 2, 2018, (Aksoy, Eleştiri).
- Aksoy, Sami : “Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 1, 2018, (Aksoy, Yakıt).
- Aksoy, Sami : “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, **Fırat Öztan’a Armağan**, Turhan Kitabevi, C. 1, Ankara, 2010.
- Aksoy, Sami : **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015.
- Akten, Necmettin : “Denizde Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 82, S. 3, 2008.
- Akten, Necmettin : “Türk Boğazları ve Geleceği”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, (Akten, Boğazlar).
- Albayrak, Hakan : **Medeni Usul ve İcra İflas Hukukunda Yaklaşık İspat**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013.
- Alcantara, Jose M. : “Some Reflections Over the Brussels Convention of 1952 relating to Arrest of Sea-Going Vessels and Its Amending Process”, **Georgia Journal of International and Comparative Law**, C. 26, S. 3, 1997.
- Algantürk Light, Didem : “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl 8, S. 16, 2009.
- Algantürk Light, Didem : **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, Arıkan Basım Yayım, 2. Baskı, İstanbul, 2006.
- Algantürk Light, Didem : **Denizde Çatma Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2011, (Algantürk Light, Çatma).
- Algantürk, Didem : “1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme”, **Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 1-4, 2002.
- Algantürk, Didem : “Türk Hukukunda ve İngiliz Hukukunda Gemi İpoteğinin Tesisine İlişkin Özellikler”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 73, S. 7-8-9, 1999.

- Altop, Atilla : “Gemilerle İlgili Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, S. 3-4, 1998.
- Altop, Atilla : **Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi**, Ankara, 1990.
- Amasya, Serap : “Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 1, 2003.
- Anlar Güneş, Şule : “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 56, S. 2, 2007.
- Antalya, Gökhan : “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi”, **I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması**, Ed.: Ulusoy, Erol, İstanbul, 2008.
- Arda Bicaz, Fatma : **Türk İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması**, Legal Yayıncılık, 2017.
- Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel: **İcra ve İflâs Hukuku**, Yetkin Hukuk Yayınları, 9. Bası, Ankara, 2023, (Arslan vdi., İcra).
- Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel: **Medenî Usul Hukuku**, Yetkin Hukuk Yayınları, Güncellenmiş 9. Baskı, Ankara, 2023, (Arslan vdi., Usul).
- Aslan, Kudret : **Hacizde İstihkak Davası**, Turhan Kitabevi, 2005.
- Atalı, Murat/ Ermenek, İbrahim/ Erdoğan, Ersin: **İcra ve İflâs Hukuku**, Yetkin Yayınları, 5. Baskı, Ankara, 2022.
- Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt: **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2013.
- Atamer, Kerim : “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 24, 2004, (Atamer, Çatma).
- Atamer, Kerim : “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 24, S. 3, 2008, (Atamer, Yolcu).

- Atamer, Kerim : “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 24, S. 3, 2009, (Atamer, Bağlama).
- Atamer, Kerim : “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 3, 2018, (Atamer, Yanıt).
- Atamer, Kerim : “Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV**, Ankara, 1997, (Atamer, Yargılama Usulü).
- Atamer, Kerim : “Gemilerin İhtiyati Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması”, **İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 55, S. 3, 1997, (Atamer, Seferden Men).
- Atamer, Kerim : “Gemilerin İhtiyati Haczinde Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 1, 1997, (Atamer, Hükümler).
- Atamer, Kerim : “MÖHUK Reformu Hakkında”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 23, S. 1-2, 2003, (Atamer, MÖHUK).
- Atamer, Kerim : “Sources of Roman Maritime Law in Digest”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 26, S. 4, 2010, (Atamer, Kaynak).
- Atamer, Kerim : “Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 6 Mayıs 1998 tarihli Kararı Hakkında Düşünceler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 3, S. 1-2, 1998.
- Atamer, Kerim : **Deniz Ticareti Hukuku I**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2017, (Atamer, Deniz T. 1).
- Atamer, Kerim : **Deniz Ticareti Hukuku IV**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2019, (Atamer, Deniz T. 4).
- Atamer, Kerim : **Deniz Ticareti Hukuku II**, On İki levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, (Atamer, Deniz T. 2).
- Atamer, Kerim : **Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2012, (Atamer, Gemi ve Uçak).

- Atamer, Kerim : **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra**, Arıkan Basım Yayım, İstanbul, 2006, (Atamer, İcra).
- Aybay, Gündüz/Aybay, Atilla/Aybay, Aydın/Aybay, Rona: **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, Aybay Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 1998.
- Aybay, Gündüz : “Türk Boğazları Bölgesinden Geçiş Transit Geçiş Midir?”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 1, S. 2, 1996.
- Aybay, Rona : “Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 21, Özel Sayı, Durmuş Tezcan’a Armağan, 2019.
- Aybay, Rona : “Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 70, 2007, (Aybay, Antlaşma).
- Aybay, Rona : “Yargıtay İçtihatlarına Göre Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 72, 2007.
- Aygül, Musa : **Milletlerarası Özel Hukukta Şirketlere Uygulanacak Hukukun Tespiti**, Seçkin Yayınları, 2007.
- Ayoğlu, Tolga : **Uluslararası Ticarti Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller olarak Lex Mercatoria**, Vedat Kitapçılık, Birinci Basıdan İkinci Tıpkı Bası, İstanbul, 2011.
- Barlas, Nuray : “Yola Hazır Geminin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 61, S: 4-5-6, 1987.
- Barlas, Nuray : **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, Beta Basım, İstanbul, 2000, (Barlas, Gemi Alacağı).
- Başözen, Ahmet : “Güncel Yargıtay Kararları Işığında İhtiyati Tedbirlerde Yaklaşık İspat ve İhtimal Kavramı”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, Özel Sayı, Hakan Pekcanitez’e Armağan, 2014.
- Baykal, Ferit Hakan : “İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. X, S. 1-3, 1996.

- Bayraktaroğlu Özeçelik, Gülüm: **Milletlerarası Usul Hukukunda Paralel Davalar**, Yetkin Yayınları, 2016.
- Bektaşoğlu Sanlı, Dilek : “Arrest of Ships: New Principles Under Turkish Law”, **Turkish Commerical Law Review**, C. 1, S. 3, 2015.
- Bektaşoğlu, Dilek : “Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Gündüz Aybay’ın Anısına, Yıl 5, S. 1-4, 2000.
- Benedict Robert D. : “The Historian Position of the Rhodian Law”, **The Yale law Journal**, C. 18, S. 4, 1909.
- Berkin, Necmeddin M. : **İhtiyati Haciz**, Hamle Matbaası, İstanbul, 1962, (**Berkin**, İhtiyati Haciz).
- Berkin, Necmettin M. : **İflâs Hukuku**, Yeni Hamle Matbaası, İstanbul, 1970, (**Berkin**, İflas).
- Berlingieri, Francesco : “Arrest of Ships The Travaux Preparatoires of the Draft Articles Adopted by the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects”, **CMI Yearbook**, 1996, (**Berlingieri**, Taslak).
- Berlingieri, Francesco : “Jurisdiction and Choice of Law in Collision Cases and an Overview of the Concept of Fault and Its Appointment”, **Tulane Law Review**, C. 51, 1977, (**Berlingieri**, Çatma).
- Berlingieri, Francesco : “The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 an Analysis of It’s Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Preparatoires”, **CMI Yearbook**, 1996, (**Berlingieri**, Rehin 1993).
- Berlingieri, Francesco : “The Scope of Application of the 1952 Brussels Convention on the Arrest of Ships”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 22, S. 3, 1991, (**Berlingieri**, Kapsam).
- Berlingieri, Francesco : “The Work Of the Comité Maritime International: Past, Present and Future”, **Tulane Law Review**, C. 5, S. 1, 1983.
- Berlingieri, Francesco : **Arrest of Ships A Commentary on the 1952 Arrest Convention**, Informa Law, Sixth Edition, Vol. I, Londra, 2017, (**Berlingieri**, Haciz 1952).

- Berlingieri, Francesco : **Arrest of Ships A Commentary on the 1999 Arrest Convention**, Informa Law, Sixth Edition, C. 2, Londra, 2017, (Berlingieri, Haciz 1999).
- Berlingieri, Francesco : **International Maritime Conventions: Volume 2 Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction**, Informa Law, 2015, (Berlingieri, Conventions 2).
- Berlingieri, Giorgio : “Liability for Wrongful Arrest of Ships: Where We Stand”, **Poredbeno Pomorsko Pravo Comparative Maritime Law**, Yıl 59, S. 174, 2020.
- Berlingieri, Giorgio : “Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir Mi?”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 12, C. 12, S. 1, 1938.
- Bonomi, Andrea : “Conversion of the Rome Convention on Contracts into an EC Instrument: Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission”, **Yearbook of Private International Law**, S. 5, 2003.
- Bradfield, Graham : “Arrest of Associated Ships”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Brandon, Michael : “Sovereign Immunity of Government-Owned Corporations and Ships”, **Cornell Law Review**, C. 39, S. 3, 1954.
- Browne, Arthur : **A Compendious View of the Civil Law and of the Law of Admiralty**, C. 2, 2. Baskı, Londra, 1902.
- Budak, Ali Cem/Karaaslan, Varol: **Medenî Usul Hukuku**, Filiz Kitabevi, 5. Bası, İstanbul, 2021.
- Bundock, Michael : **Shipping Law Handbook**, Informa Law, 5. Baskı, 2017.
- Buz, Vedat : “Aynı Şahsın Farklı Hukuki Sebeplerle Sorumluluğu: TBK m. 60 Üzerine Düşünceler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 29, S. 2, 2013, s. 36.
- Can, Hacı/Tuna, Ekin : **Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020.
- Can, Hacı : **Milletlerarası Özel Hukuk**, Adalet Yayınevi, Güncelleştirilmiş 6. Baskı, 2023.

- Canca, Hakan Selim : **Uluslararası Hukukta Türk Boğazları**, Seçkin Yayıncılık, 2012.
- Clarence Smith, J.A. : “Torts and the Conflict of Laws”, **The Modern Law Review**, C. 20, S. 5, 1957.
- Clermont, Kevin M./Palmer, John R.B.: “Exorbitant Jurisdiction”, **Maine Law Review**, S. 58, 2006.
- Collins, Lawrence : “Provisional and Protective Measures in International Litigation”, **Essays in International Litigation and the Conflict of Laws**, Clarendon Press, Oxford, 1994.
- Cook, Walter Wheeler : “Characterization in Conflict of Laws”, **The Yale Law Journal**, C. 51, S. 2, 1941.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegân: **Deniz Ticareti Hukuku I**, On İki Levha Yayıncılık, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul, 2010, (Çağa/Kender, Deniz T. 1).
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku III**, Arıkan Basım Yayım, 4. Baskı, İstanbul, 2005, (Çağa/Kender, Deniz T. 3).
- Çağa, Tahir : “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 42, S. 1-4, 1976.
- Çakan Çavuş, Cansu : **Kurtarma Sözleşmeleri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022.
- Çamoğlu, Ersin : “Ticaret Ortaklıkları Bağlamında Perdenin Kaldırılması Kuramı ve Yargıtay Uygulaması”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl 2016, C. 32, S. 2.
- Çelikel, Aysel/Erdem, Bahadır: **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Basım, 17. Bası, 2021.
- Çetin, Emre : **Yabancılık Unsuru Taşıyan İflas İşlemlerinde Uygulanacak Hukuk ve Mahkemenin Yetkisi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016.
- Çetingil, Ergon Atillâ : **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1972, (Çetingil, İhtiyati Haciz).
- Çetingil, Ergon/Kender, Rayegan/Ünan, Samim/Yazıcıoğlu, Emine: “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, 2006.

- Çetingil, Ergon : “Deniz Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Dayanan Takiplerle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 1, S. 3-4, 1996, (Çetingil, Rehin).
- Çiftçi, Pınar : **İcra Hukukunda Menfaat Dengesi**, Adalet Yayınevi, Birinci Baskı, Ankara, 2010.
- Çörtoğlu Koca, Sema : “Conflict of Laws on Environmental Liability Law”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 2, 2009, (Çörtoğlu Koca, Sorumluluk).
- Çörtoğlu Koca, Sema : “Milletlerarası Özel Hukuka Göre Açık Denizlerde Meydana Gelen Çevre Kirliliğine Uygulanacak Hukuk”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ünal Narmanlıoğlu’na Armağan, C. 9, Özel Sayı, 2007, (Çörtoğlu Koca, Deniz).
- Dardağan, Esra : **Milletlerarası Usul Hukukunda “Aşkın Yetki” Kavramı**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2005.
- Davies, Martin : “The Future of Ship Arrest”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019, (Davies, Future).
- Davies, Martin : “Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change-A Reply to Sir Bernard Eder”, **Tulane Maritime Law Journal**, C. 38, S. 1, 2013, (Davies, Wrongful).
- Dayınlarlı, Kemal : **HUMK’da Düzenlenen İhtiyati İç Tahkim**, Dayınlarlı Yayınları, 2004.
- Demir Gökyayla, Cemile : **Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, (Demir Gökyayla, Yetki).
- Demir, İsmail : “1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmede 2010 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 27, S. 3, 2011.
- Demir, İsmail : “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 4, 2014, (Demir, Tazmin Rejimi).
- Demir, İsmail : “Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 126, 2019, (Demir, Montrö).

- Demir, İsmail : **Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2023, (Demir, Deniz).
- Demir, İsmail : **2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, (Demir, Yolcu).
- Demirkıran Murat H. : 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**, Çizgi Basım, 2007.
- Demirkol, Berk : **Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011, (Demirkol, Sözleşme).
- Demirkol, Berk : **Milletlerarası Yetki Anlaşmaları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2018, (Demirkol, Yetki).
- Demirkol, Özüm : **Yabancı Mahkeme Kararlarının Tenfizinde Karşılıklılık Esası**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- Deniz Hukuku Derneği : **Gemilerin Finansal Kiralaması**, Deniz Ticaret Odası Yayın No: 24, 1990.
- Deynekli, Adnan/Kısa, Sedat: **İtirazın İptali Davaları ve İcra İnkâr Kötü Niyet Tazminatı**, 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.
- Doğan, İlyas : **Devletler Hukuku**, Astana Yayınları, Genişletilmiş 3. Baskı, 2016, (Doğan, Devletler).
- Doğan, Vahit : "5718 sayılı Kanununa Göre İş Akdine Uygulanacak Hukukun Tespiti", **Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri**, Legal Yayıncılık, 2010, (Doğan, Tespit).
- Doğan, Vahit : **İş Akdinden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında Bağlama Kuralının ve Sınırlarının Tespiti**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1996, (Doğan, Sınırlar).
- Doğan, Vahit : **Milletlerarası Özel Hukuk**, Güncellenmiş 9. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2023, (Doğan, MÖHUK).

- Doğru, Sami : “Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S. 2, 2013.
- Doğrucu, Muhittin : “Rehin Tanınması Kararlarının Uygulanmasında İcra Emri-Ödeme Emri Tartışması”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 69, S: 7-8-9, 1995, (Doğrucu, İcra-Ödeme).
- Doğrucu, Muhittin : **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997.
- Dural, Mustafa : “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması (Ya Da Tüzel Kişinin Tabanına Başvurulması)”, **Sermaye Piyasası Kurulu, 15. Yıl Sempozyumu**, 1998.
- Eder, Bernard : “Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change”, **Tulane Maritime Law Journal**, C. 38, S. 1, 2013.
- Egemen Demir, Işıl : “Milletlerarası Usul Hukukunda Bekletici Sorun”, **İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 2, 2020.
- Ekşi, Nuray : “Devletler Özel Hukukunda Aşkın Yetki Kuralları”, **Selahattin Sulhi Tekinay’ın Anısına Armağan**, İstanbul, 1999, (Ekşi, Aşkın).
- Ekşi, Nuray : “Montreux Anlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Hacı ve Bu Gemilere El Konulması”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 37, S. 1, 2017, (Ekşi, Boğazlar).
- Ekşi, Nuray : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Cebri İcra Hakkında Özel Hükümlere İlişkin Yedinci Kısımının Milletlerarası Özel Hukul Açısından Değerlendirilmesi”, **Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, Beta Basım, İstanbul, 2006, (Ekşi, Tasarı).
- Ekşi, Nuray : “Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri**, Legal Yayıncılık, 2010, (Ekşi, Taşıma).

- Ekşi, Nuray : “Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Kenan Tunçomağ’a Armağan**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1997, (Ekşi, İş Sözleşmesi).
- Ekşi, Nuray : **Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi**, Epsilon, İstanbul, 2006, (Ekşi, Marmara).
- Ekşi, Nuray : **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Basım, 4. Baskı, İstanbul, 2020, (Ekşi, Ticaret).
- Ekşi, Nuray : “Montreux Antlaşmasının Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007, (Ekşi, Değerlendirme).
- Ekşi, Nuray : **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, Beta Basım, 2. Bası, İstanbul, 2004, (Ekşi, İhtiyati Haciz).
- Elçin, Doğa : **Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, (Elçin, Bireysel).
- Elçin, Doğa : “Sınır Aşıcı İş İlişkilerinde Haksız Fiilden Doğan Taleplere Uygulanacak Hukukun Tayini”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 17, S. 195, 2019, (Elçin, Sınır).
- Erdem, Ercüment : “Lex Mercatoria ve Uluslararası Ticarete Örf ve Adetin Önemi”, Ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/ Eskiyyörük Serhat, **Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014.
- Erdönmez, Güray : “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre Delillerin Gösterilmesi ve İbrazi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 87, S. 5, 2013.

- Ergene, Deniz : “Tahkim Anlaşmasına Rağmen İflas Talebi: Tahkim İradesine Yönelen Bir Tehdit Mi?”, **Genç Milletlerarası Özel Hukukçular Konferansı**, Ed. Uyanık Çavuşoğlu, Ayfer/Tarman, Zeynep Derya, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuka Genç Yaklaşımlar Konferans Derisi No. 4, İstanbul, 2014.
- Eriş, Gönen : “Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Rehin Tesis ve İlamlı İcra Uygulamasına Dair”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 4, 1997.
- Erişir, Evrim : **Geçici Hukuki Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013.
- Erkan, Mustafa : “HMK Değişikliklerinin İhtiyati Tedbir Kararlarına Etkisinin Milletlerarası Usul Hukuku Açısından İncelenmesi”, **Hukuk Biliminin Güncel Sorunları III. Uluslararası Kongre Bildiri Kitabı**, Adalet Yayınevi, C. 2, Ankara, 2012.
- Ersoy, Ergun : “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012.
- Ertan, Kerem : “Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya”, **Legal Hukuk Dergisi**, Mayıs 2013.
- Erten, Rifat : **Milletlerarası Ticari Tahkim Hukukunda Geçici Hukuki Koruma Önlemleri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010.
- Esen, Emre : “Türk Hukukunda Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Münhasır Yetki Kavramı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22, S. 2, 2002, (Esen, Münhasır Yetki).
- Esen, Emre : **Milletlerarası Özel Hukukta Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması**, Beta Basım, İstanbul, 2012.
- Force, Robert/ Yiannopoulos A.N./Davies, Martin: **Admiralty and Maritime Law**, Beadr Books, C. 1, Washington, 2012.
- Gilmore, Grant/Black Jr., Charles L: **The Law of Admiralty**, The Foundation Press, 1957.

- Giray, Faruk Kerem : “Forum Shopping-Forum Non Conveniens Kavramları ile Anti-Suit Injunction Kararlarının Türk Milletlerarası Usul Hukukundaki Görünümleri”, **Adalet Yönelmiş Bir Toplumsal Düzen Olarak Hukuk: Yasemin Işıқтаç Armağanı**, Ed. Sercan Gürler, Sümer Kitabevi, İstanbul, 2020.
- Gordon Jeffrey, Alexander : **The Nature of Actio in Rem**, University of Natal, Durban, 1986.
- Gormley, Paul W. : “The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision”, **Inter-American Law Review**, C. 3, S. 2.
- Göğer, Erdoğan : “Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafı”, **Adalet Dergisi**, Yıl 57, S. 8-9, 1966, (Göğer, Çatma).
- Göğer, Erdoğan : **Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ajans-Türk Matbaası, Ankara, 1965, (Göğer, Navlun).
- Göğer, Erdoğan : **Deniz Ticaret Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı**, Şenyuva Matbaası, Ankara, 1969, (Göğer, Deniz Ticareti).
- Göğer, Erdoğan : **Devletler Hususi Hukuku (Kanunlar İhtilafı)**, Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975, (Göğer, Kanunlar İhtilafı).
- Görgün, Şanal L./ Börü, Levent/ Kodakoğlu, Mehmet: **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, 28.07.2020 tarih ve 7251 sayılı Kanunlar Değiştirilmiş, Güncellenmiş 11. Baskı, Ankara, 2022.
- Griggs, Patrick J. S. : “Uniformity of Maritime Law-An International Perspective”, **Tulane Law Review**, C. 73, S. 5-6, 1999.
- Gülgeç, Yahya Berkol : **Lex Superior İlkesi: Hukukî Geçerliliği ve Uygulaması**, On İki Levha Yayıncılık, 2018.
- Günay, Barış M. : “Türk, İngiliz ve Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkın Tarihçesi”, **Hüseyin Ülgen’e Armağan**, Vedat Kitapçılık, C. 1, İstanbul, 2007, (Günay, Tarihçe).
- Günay, Barış M. : **Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009, (Günay, Gemi Alacağı).

- Gündüz, Aslan : “Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün Müdür?”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 4, S. 1, 1984.
- Güngör, Gülin : **Milletlerarası Özel Hukukta İflas**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1997, (**Güngör**, İflas).
- Güngör, Gülin : **Türk Milletlerarası Özel Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, (**Güngör**, MÖHUK).
- Güven, Pelin : **Tanıma-Tenfiz Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013.
- Hacker, R. Eric : “Defining Exorbitant Jurisdiction”, **SSRN Online Journal**, 2010.
- Hancock, Moffatt : **Torts in Conflict of Laws**, The University of Michigan Press, 1942.
- Hasırcı, Hakan : **İflâsın Takiplere Etkisi**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.
- Hill, Christopher : **Maritime Law**, Lloyd’s Practical Shipping Guide, 6. Baskı, 2003.
- Hunter, David/Salzman, James/Zaelke, Durwood: **International Environmental Law and Policy**, Foundation Press, 2007.
- Hutton, Neil : “The Origin, Development and Future of the Maritime Lien and Action in Rem”, **Tulane Law Review**, C. 28, 2003-2005.
- Huysal, Burak/Şermet Süzen, Begüm: “Tanıma ve Tenfiz Davalarında Kararı Veren Mahkemenin Yetkisinin İncelenmesi”, **Yabancı Mahkeme ve Hakem Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Güncel Gelişmeler**, Ed. Balkar Bozkurt, Süheyla, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.
- Huysal, Burak : **Milletlerarası Ticari Tahkimde Tahkime Elverişlilik**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.
- İrge Erdoğan, Burcu : “Milletlerarası Özel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 37, S. 2, 2017, (**İrge Erdoğan**, Taşıma).

- İrge Erdoğan, Burcu : **Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Anlaşmaları**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, (İrge Erdoğan, Yetki).
- İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu: **Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunlar**, İstanbul Barosu Yayınları, İstanbul, 2018.
- İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Ahmet: **Deniz Ticareti Hukuku**, Adalet Matbaacılık, Üçüncü Baskı, Ankara, 1994.
- Jackson, David : **Enforcement of Maritime Claims**, Informa Law, 4. Baskı, Londra, 2005.
- Jessen, Henning/Theocharidis, George: “National Translations of the Arrest Conventions: European Civil Law Jurisdictions”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Kalpsüz, Turgut : “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Tuğrul Ansay’a Armağan**, Turhan Kitabevi, , Ankara, 2006, (Kalpsüz, Gemi ve Deniz).
- Kalpsüz, Turgut : **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cild, Sevinç Matbaası, Ankara, 1971, (Kalpsüz, Deniz).
- Kalpsüz, Turgut : **Gemi Rehni**, Turhan Kitabevi, Genişletilmiş 5. Baskı, Ankara, 2004, (Kalpsüz, Rehin).
- Kaner, İnci : “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C 10, S 1-3, 1996.
- Kara, Hacı : **Deniz Ticareti Hukuku**, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- Kara, Hacı : **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk**, Ankara, 2005.
- Karan, Hakan/ Akın, Levent: “Gemi Adamları Bakımından İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007.
- Karan, Hakan : "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü", Hikmet Sami Türk'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara, 2017, (Karan, Boğazlar).

- Karan, Hakan : “Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Perdesinin Kaldırılması”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, **Ticaret ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII**, Ankara, 2009, (Karan, Perde).
- Kaşak, Fahri Erdem : “Tüzel Kişilik Kavramı ve Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 26, S. 2, 2020.
- Kayıhan, Şaban/Erdem Murat: “Haksız İhtiyati Tedbir ve Haksız İhtiyati Haciz Koyduranın Sorumluluğu”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 1, 2015.
- Kayıhan, Şaban : “Yola Hazır Geminin İcradaki Durumu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 19, S. 3, 1998.
- Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine: **Deniz Ticareti Hukuku**, Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. Baskı, İstanbul, 2020.
- Kırlı Aydemir, Deniz Defne : **Milletlerarası Usul Hukukunda İhtiyati Tedbirler (Brüksel I Tüzüğü, UNIDROIT İlkeleri ve Türk Yargılama Hukuku Çerçevesinde)**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013.
- Kocaağa, Köksal : **Türk Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmeleri**, Ankara, 1999.
- Konyalı, Sinan Can : “İtirazın İptali Davasının Milletlerarası Usul Hukuku Yönünden Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 2, 2022.
- Korkmaz, Ramazan : **Haksız İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Hacizden Kaynaklanan Tazminat Davası**, On İki Levha Yayıncılık, 2020.
- Kula Değirmenci, Nil : “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”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 41, S. 1, 2021.
- Kuran, Selami : “Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 25, S. 1-2, 2005.

- Kuran, Selami : **Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta Basım, 7. Baskıdan Tıpkı 8. Baskı, 2022.
- Kuru, Baki/Aydın, Burak : **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 6. Baskı, Ankara, 2021.
- Kuru, Baki : **İcra ve İflâs Hukuku**, C. 2, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1990, (Kuru, İcra 2).
- Kuru, Baki : **İcra ve İflâs Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Üçüncü Baskı, C. 3, Ankara, 1993, (Kuru, İcra 3).
- Kuru, Baki : **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınları, 7. Baskı, 2022, (Kuru, Usul Ders).
- Kuru, Sevilay : “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, 2006, (Kuru, Görüşler).
- 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**, C. 55, S. 1, 1961.
- Lewins, Kate : “Rearrests and Multiple Arrests of Ships”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Li, K. X. : “Maritime Jurisdiction and Arrest of Ships Under China’s Maritime Procedure Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 32, S. 4, 2001.
- Liukkunen, Ulla Susanna : **The Role of Mandatory Rules in International Labor Law - A Comparative Study in the Conflict of Laws**, Talentum, Helsinki, 2004.
- Lynn, Robert W : “A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships”, **University of Miami Law Review**, C. 55, S. 3, 2001.
- Mankowski, Peter : “Employment Contracts Under Article 8 of Rome I Regulation”, **Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe**, Ed. Ferrari, Franco/Leible, Stefan, Verona 2009, (Mankowski, Roma 1).

- Marten, Bevan : “National Translations of the Arrest Conventions: Anglo-Common Law Jurisdictions”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Meeson, Nigel/ Kimbell, John A.: **Admiralty Jurisdiction and Practice**, Lloyd’s Shipping Law Library, 5. Baskı, 2018.
- Meriç, Nedim : “Türk Hukukunda Maddî Anlamda Kesin Hükümün Objektif Sınırları”, **Medeni Usûl ve İcra İflâs Hukuku Dergisi**, C. 2, S. 7, 2007.
- Mertol, Can : **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2001.
- Misili, Sinan : **Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016, (Misili, İnşa).
- Morgenstern, Felice : **International Conflicts of Labour Law. A Survey of the Law Applicable to the International Employment Relation**, International Labour Office, Geneva, 1984.
- Morse, Christopher : “Torts in Private International Law: A New Statutory Framework”, **The International and Comparative Law Quarterly**, C. 45, S. 4, 1996.
- Muşul, Timuçin : **İcra ve İflâs Hukuku Esasları**, Adalet Yayınevi, 6. Baskı, Ankara, 2017, (Muşul, İcra).
- Muşul, Timuçin : **Medenî Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, 3. Baskı, Ankara, 2012, (Muşul, Usul).
- Myburgh, Paul : “Conflict of Laws and the Arrest Convention”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Ng, Jimmy/ Kwan Tai Sik : “The Different Approaches to Recent Developments in Chinese and US Ship Arrest Laws”, **Electronic Journal of Comparative Law**, C. 9, 2005.
- Nomer, Ergin : “Devletler Hususi Hukukunda Milletlerarası Yetki Mefhumu”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 40, S. 1-4, 1974.
- Nomer, Ergin : “Devletlerin Kaza Muafiyeti”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 4, S. 4, 1968.

- Nomer, Ergin : “İflas Davalarında Milletlerarası Yetki Anlaşmaları”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 85, S. 6, (Nomer, İflas).
- Nomer, Ergin : **Devletler Hususî Hukuku**, Beta Basım, Yenilenmiş 23. Bası, 2021, (Nomer, Devletler).
- Nomer, Ergin : **Milletlerarası Usul Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, Beta Basım, İstanbul, 2018.
- O’Connor, J. G. : **The Law Civil and Maritime: Quebec Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure**, McGill University, Kanada, 2019.
- Okay, Sami : “Çatmada Kanunlar İhtilafı”, **Ahmet Esat Ersabük’ün Hatırasına Armağan**, Ankara 1958, (Okay, Çatma).
- Okay, Sami : **Deniz Ticareti Hukuku I**, Kutulmuş Matbaası, 3. Bası, İstanbul, 1970, (Okay, Deniz).
- Önder, Salih : **Gemi Kira Sözleşmesi**, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016.
- Özbek Hadimoğlu, Nimet : **Milletlerarası Usul Hukukunda Geçici Hukuki Koruma**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013.
- Özçelik, Volkan : “İhtiyatî Haciz Talebinde Bulunan Alacaklının Teminat Gösterme Zorunluluğu”, **Uyuşmazlık Mahkemesi**, Yıl 6, S. 12, 2018.
- Özdemir Kocasakal, Hatice : “Devletlerin Yargı ve İcra Muafiyetleri ve Bunların Tahkim Yargılamasındaki Rolü”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22, S. 2, 2002, (Özdemir Kocasakal, Muafiyet).
- Özdemir Kocasakal, Hatice : “Milletlerarası Yetki Anlaşmalarının İflas Davası Üzerindeki Etkilerine İlişkin Bir Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, Özel Sayı, Hakan Pekcanıtez’e Armağan, 2014, (Özdemir Kocasakal, İflas).
- Özdemir Kocasakal, Hatice : “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 30, S. 1-2, 2010, (Özdemir Kocasakal, Sözleşme).

- Özdemir, Ünal : “Türkiye’de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi”, **Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi**, C. 1, S. 2, Batman, 2012.
- Özekes, Muhammet : “İcra ve İflas Kanunu’nda İhtiyati Hacze İlişkin Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 1, S. 2, 2005, (Özekes, Değişiklik).
- Özekes, Muhammet : **İcra ve İflas Hukukunda İhtiyati Haciz**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999, (Özekes, İhtiyati Haciz).
- Özel, Sibel/Erkan, Mustafa/Pürselim, Hatice Selin/Karaca, Hüseyin Akif: **Milletlerarası Özel Hukuk**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022.
- Özel, Sibel : “Haksız Fiillere Uygulanacak Hukukun “Daha Sıkı İlişkili Hukuk” Temelinde Belirlenmesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 41, S. 2, 2021, (Özel, Haksız Fiil).
- Özen, Burak : **Türk Medeni Hukukunda Eşya Üzerinde İntifa Hakkı**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.
- Özgenç, Zeynep : “Gemi Alacaklısı Hakkına Uygulanacak Hukuk Sorunu”, **İpek Yolu Canlanıyor: Türk-Çin Hukuku Zirvesi**, 2013, (Özgenç, Gemi Alacağı).
- Özgenç, Zeynep : **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2014, (Özgenç, Navlun).
- Özgenç, Zeynep : “Türk Hukukunda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 4, 2018, (Özgenç, Meseleler).
- Öztekin Gelgel, Günseli : **Akit Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Avrupa Birliği Düzenlemesi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- Palao Moreno, Guillermo : “Multinational Groups of Companies and Individual Employment Contracts in Spanish and European Private International Law”, **Yearbook of Private International Law**, C. 9, 2002.

- Partalcı, Rumeysa: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 37, S. 2, 2017, (Partalcı, Taşıma).
- Partalcı, Rumeysa : **Milletlerarası Özel Hukukta Çevre Zararlarından Doğan Sorumluluğa Uygulanacak Hukuk**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, (Partalcı, Çevre).
- Pazarcı, Hüseyin : “Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri”, **Gündüz Aybay Armağanı**, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, (Pazarcı, Boğaz).
- Pazarcı, Hüseyin : **Uluslararası Hukuk**, Doruk Kitabevi, Gözden Geçirilmiş, Güncellenmiş 20. Bası, Ankara, 2021, (Pazarcı, Uluslararası).
- Pekcanıtez, Hakan/Atalay, Oğuz/Sungurtekin Özkan, Meral/Özekes, Muhammet: **İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, On İki Levha Yayıncılık, 10. Bası, İstanbul, 2023, (Pekcanıtez vdi., İcra 2).
- Pekcanıtez, Hakan/ Atalay, Oğuz/Sungurtekin Özkan, Meral/ Özekes, Muhammet: **İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınevi, 11. Bası, Ankara, 2013, (Pekcanıtez vdi., İcra 1).
- Pekcanıtez, Hakan : “Hukuki Dinlenilme Hakkı”, **Makaleler**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul, 2016.
- Pekcanıtez, Hakan : “Medeni Yargıda Adil Yargılama”, **İzmir Barosu Dergisi**, S. 2, 1997.
- Pekcanıtez, Hakan : **Pekcanıtez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 2, İstanbul, 2017, (Pekcanıtez, Usul 2).
- Pekcanıtez, Hakan : **Pekcanıtez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 1, İstanbul, 2017, (Pekcanıtez, Usul 1).
- Pekcanıtez, Hakan : **Pekcanıtez Usûl Medenî Usûl Hukuku**, 15. Bası, C. 3, İstanbul, 2017, (Pekcanıtez, Usul 3).
- Postacıoğlu, İlhan E. : **İcra Hukuku Esasları**, Vedat Kitapçılık, 5. Bası, İstanbul, 2010.
- Rares, Steven : “Declining Jurisdiction Following Arrest”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Mairitme Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.

- Raudebaugh, Michael : "Keep 'em Separated: The Fourth Circuit Extends the Coverage of Choice Law Provisions to Determine the Existence of Maritime Liens in Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka", **Tulane Maritime Law Journal**, C. 34, S. 2, 2010.
- Reçber, Kamuran : **Uluslararası Hukuk**, Dora Basım-Yayın, 4. Basım, Bursa, 2020.
- Rogers, David N. : "The Action in Rem and Mareva Injunction: The Need for a Coherent Whole", **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 14, S. 4, 1983.
- Russell, Kathryn A. : "Exorbitant Jurisdiction and Enforcement of Judgments: The Brussels System as an Impetus for United States Action", **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, S. 19, 1993.
- Saatcıoğlu, Onur Can : "Haksız Fiilden Doğan Talep Haklarına Uygulanacak Hukukun Tespitinde "Fer'i Bağlanma" Yöntemi", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl 2021, C. 25, S. 1, 2021.
- Saldırım, Mustafa : "İhtiyati Hacze İtirazın Kapsamına İlişkin Sorunlar", **Fırat Öztan'a Armağan**, Turhan Kitabevi, C. 2, Ankara, 2010.
- Sargın, Bengi : "Yabancılık Unsuru Taşıyan Gemi Kira Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 17, S. 206, 2022, (Sargın, Gemi Kira).
- Sargın, Fügen : "Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel bir Yaklaşım", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 50, S. 2, 2001, (Sargın, Karakteristik Edim).
- Sargın, Fügen : **Milletlerarası Usûl Hukukunda Yetki Anlaşmaları**, Yetkin Yayınları, 1996, (Sargın, Yetki).
- Sarıöz Büyükalp, İpek : "Mutad İşyeri kavramı ve MÖHUK m. 27/3'ün Uygulanması Sorunu", **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 8, S. 2, 2018, (Sarıöz Büyükalp, Mutad İşyeri).
- Sarıöz Büyükalp, İpek : **AIHS ve AIHM Kararlarının da İncelenmesi Suretiyle Adil Yargılanma Hakkının Türk Milletlerarası Usûl Hukuku Üzerindeki Etkileri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, (Sarıöz Büyükalp, Adil Yargılanma).

- Schoenbaum, Thomas J : **Admiralty and Maritime Law**, West Publishing, Fourth Edition, 2004.
- Sengir, Turgut : Deniz Ticaret Hukukunda Gemi İhtiyati Haczi, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 40, S. 11-12, 1966.
- Seven, Vural/Göksoy, Can : “Ticaret Şirketlerinde Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması (Bir Kararın Değerlendirilmesi)”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 80, S. 6, 2006.
- Seven, Vural : “Alacağı Gemi İpoteği ile Teminat Altına Alınmış Olan Alacaklının İhtiyati Haciz Talep Edememesi Sorunu”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 1, 2005.
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan : “6762 ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunları’nda Gemilerin Türk Bayrağı Çekme Hakkı”, **Mustafa Dural’a Armağan**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013.
- Sevinç, Aslıhan : “5718 sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk”, **Rona Serozan’a Armağan**, On İki Levha Yayıncılık, C. 2, İstanbul, 2010.
- Shaw N. Malcolm : **International Law**, Cambridge University Press, 6. Baskı, 2008.
- Sing, Toh Kian/Lin, Nathanael: “Wrongful Arrest of Ships”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Sözer, Bülent : **Deniz Ticareti Hukuku – I**, Vedat Kitapçılık, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul, 2019, (Sözer, Deniz T. 1).
- Sözer, Bülent : **Deniz Ticareti Hukuku – II**, Vedat Kitapçılık, 1. Bası, İstanbul, 2016, (Sözer, Deniz T. 2).
- Sözer, Bülent : Gemi, **Geminin Müttemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, Vedat Kitapçılık, Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul, 2009, (Sözer, Gemi).
- Sparka, Felix : **Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents A Comparative Analysis**, Springer Verlag, Berlin-Heidelberg, 2010.

- Staudinger, Ansgar : **Rome I Regulation-Pocker Commentary**, Ed. Ferrari Franco, Sellier European Law Publishers, 2015.
- Struyven, Olivia : “Exorbitant Jurisdiction in Brussels Convention”, **Jura Falconis Jg**, Cilt: 35, Sayı: 4, 1998-1999.
- Sur, Melda : **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta Basım, Tıpkı 15. Baskı, İstanbul, 2021.
- Süral, Ceyda : “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Türk Mahkemelerinin Milleterarası Yetkisine Etkisi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, C. 26, S. 100, 2012.
- Süral, Ceyda : **Uluslararası Özel Hukukta Yabancı Devletlerin Sınırlı Yargı ve İcra Muafiyeti**, Adalet Yayınevi, 2015, (Süral, Muafiyet).
- Süzel, Cüneyt : “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 28, S. 1-2, 2008, (Süral, Uygulanacak Hukuk).
- Süzel, Cüneyt : “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Rona Serozan’a Armağan**, On İki Levha Yayıncılık, , C. 2, İstanbul, 2010.
- Süzel, Cüneyt : **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2012, (Süzel, Gemi Alacağı).
- Şanlı, Cemal/Esen, Emre/Ataman-Figanmeşe, İnci: **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Basım, 10. Bası, İstanbul, 2023.
- Şanlı, Cemal : **Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları**, 6. Bası, Beta Basım, İstanbul, 2016.
- Şeker Öğüz, Zehra : **Gemi Yönetim Sözleşmesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013.
- Şensöz Malkoç, Ebru : **Türk Milletlerarası Usul Hukukunda Milletlerarası Derdestlik ve Bağlantılı Dava İtirazı**, Beta Basım, 2020.
- Tajiti, Tibor/ Iglikowski, Peter: **A Cross Border Study of Freezing Orders and Provisional Measures, Does Mareva Rule the Waves?**, Springer Briefs in Law, 2018.
- Tanrıver, Süha : **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, C. 2, Ankara, 2021, (Tanrıver, Usul 2).

- Tanrıver, Süha : **Medenî Usûl Hukuku**, Yetkin Yayınları, Tümüyle Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, C. 1, Ankara, 2021, (**Tanrıver**, Usul 1).
- Tarhanlı, Turgut : “Türk Boğazları’nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme”, **Marmara 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Ed. Öztürk Bayram/Kadıoğlu Mikdat/Öztürk Hüseyin, Tüdav Yayın No: 5.
- Tarman, Zeynep Derya : “Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 59, S. 3, 2010, (**Tarman**, İş Sözleşmesi).
- Taş, Han Tolga : **Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1999.
- Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, (**Tekil**, Deniz).
- Tekinalp, Gülören/Tekinalp, Ünal: “Perdeyi Kaldırma Teorisi”, **Reha Poroy’a Armağan**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, 1995.
- Tekinalp, Gülören : **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama ve Usul Kuralları**, Vedat Kitapçılık, Güncelleştirilmiş 13. Bası, İstanbul, 2020, (**Tekinalp**, Bağlama).
- Tetley William : “Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws”, **University of San Francisco Maritime Law Journal**, C. 6, S. 1, 1993, (**Tetley**, Gemi Alacağı).
- Tetley, William : “Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures”, **Tulane Law Review**, C. 73, 1999, (**Tetley**, Arrest).
- Tetley, William : “The General Maritime Law – The Lex Maritima”, **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, Vol. 20, 1994, (**Tetley**, Lex Maritima).
- Tetley, William : “The Law of the Flag, Flag Shopping, and Choice of Law”, **Tulane Maritime Law Journal**, C. 17, S. 2, 1993, (**Tetley**, Bayrak).
- Tetley, William : **International Maritime and Admiralty Law**, International Shipping Publications, C. 1, Canada, 2002, (**Tetley**, Maritime 1).

- Tettenborn, Andrew : “The Arrest Conventions: An Update Needed”, **Maritime Liabilities in a Global and Regional Context**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, Informa Law, Abingdon, 2019.
- Thomas, Rhidian : “Ship Arrest – Issues of Availability, Fairness and Proportionality”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Tiryakioğlu, Bilgin : “Yabancı Unsurlu Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin İhtiyati Tedbir Kararı Alma Yetkisi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 40, S. 2.
- Toluner, Sevin : “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, Mahmut Belik ve Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, Beta Basım, İstanbul, 1994, (Toluner, Boğazlar).
- Toluner, Sevin : **Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi-Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği**, Beta Basım, İstanbul, 1996, (Toluner, Dersler).
- Topsoy, Fevzi : “Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 74, S. 1, 2016, (Topsoy, Boğazlar).
- Topsoy, Fevzi : **Çatma Hukuku**, Legal Yayıncılık, 2017, (Topsoy, Çatma).
- Töre, Hayrullah Futuhi : “İhtiyati Haciz ve İhtiyati Tedbir Nedeniyle Açılacak Tazminat Davaları”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 5, 1974.
- Travers Twiss : **The Black Book of Admiralty**, C. 4, 1876.
- Trichardt, Anton P. : “Arrest as Security and Security Arrest”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.
- Trowbridge, Charles L. : “History, Development, and Characteristics of the Charter Concept”, **Tulane Law Review**, C: 49, S. 4, 1975.
- Tsimplis, Michael : “Arrest, Detention and Seizure of Ships: Availability for Environmental Claims”, **The Arrest Conventions International Enforcement of Maritime Claims**, Ed. Paul Myburgh, Hart Publishing, Oxford, 2019.

- Turhan, Turgut : **Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka Yeri Kuralı**, Dayınlarlı Yayıncılık, Ankara, 1989.
- Türkel, Doğuş Taylan : “Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007.
- Türkel, Doğuş Taylan : **Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2017.
- Tüysüz, Cemre : **Milletlerarası Ticari Tahkim Açısından İcra ve İflâs Hukukundaki Davalar**, Beta Basım, İstanbul, 2017, (Tüysüz, Davalar).
- Ulucan, Devrim : “İş Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 74, 2016.
- Uluğ Cicim, İlknur : “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 2, 2012.
- Uluğ, İlknur : “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007.
- Uyar, Talih : “İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Şeref Ertaş’a Armağan, C. 19, Özel Sayı, 2017, (Uyar, Koşul).
- Uyar, Talih : “Menfi Tespit Davalarında Takibin Dururulması için Borçlu Tarafından Yatırılan Teminatın İşlevi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 136, 2018, (Uyar, İşlev).
- Uyar, Talih : “Mahkemelerce Faturaya Dayalı Olarak İhtiyati Haciz Kararı Verilebilir Mi? (İİK m. 257)”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 122, 2016.
- Ülgener, Fehmi M. : “Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı Gemi Alacaklısı Hakkı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 2, S. 4, 1997.

- Ülgener, Fehmi M. : “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 18, S. 1-2, 1995, (Ülgener, Uygulanacak Hukuk).
- Ülgener, Fehmi M. : “Gemi Yönetim Sözleşmesi- Ship Management”, **Gündüz Aybay Armağanı**, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, (Ülgener, Yönetim).
- Ülgener, Fehmi M. : “Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1999 tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (International Convention on Arrest of Ships 1999)”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 3, S. 3-4, 1998, (Ülgener, İhtiyati Haciz).
- Ülgener, Fehmi M. : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 65, S. 2, 2007, (Ülgener, Zaman Çarteri).
- Ülgener, Fehmi M. : “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile İlgili Bir Değerlendirme”, **Deniz Ticareti Dergisi**, Yıl 17, S. 5, 2000.
- Ülgener, Fehmi M. : **Çarter Sözleşmeleri II- Zaman Çarteri Sözleşmeleri**, DR Yayınları, İstanbul, 2016, (Ülgener, Sözleşme 2).
- Ülgener, Fehmi M. : **Çarter Sözleşmeleri**, DR Yayınları, C. 1, İstanbul, 2000, (Ülgener, Sözleşme 1).
- Ünan, Samim : “Türk Boğazları’na İlişkin Montoux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme”, **Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, Çizgi Basım, 2007.
- Üstündağ, Saim : **İcra Hukukunun Esasları**, 7. Bası, İstanbul, 2000.
- Van der Voet, Gerdien : “International Maritime Employment Law-About the Special Legal Status of the Most Globalised of International Workers: the Seafarer”, **Netherlands International Private Law Journal**, S. 1, 2019.
- Van Hoek, Aukje A.H. : “Private International Law: An Appropriate Means to Regulate Transnational Employment in the European Union”, **European Law Review**, S. 3, 2014.

- Von Bar, Christian : “Environmental Damage in Private International Law”, **Collected Courses of the Hague Academy of International Law**, C. 268, 1999.
- Williams, P. Ross : “The EEC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations”, **The International and Comparative Law Quarterly**, C. 35, S. 1, 1986.
- Winter D. : “Maritime Torts: Choice-of-Law Principles”, **Cambridge University Press**, C. 3, S. 1, 1954.
- Wiswall F.L. : **The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800**, Cambridge University Press, 1970.
- Yakşı, Gülşah : **Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- Yang, Haijiang : **Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Teritorial Sea**, Springer, Berlin Heidelberg, 2006.
- Yardım, Orhan : “Rehin Hakkının Tanınması Kararlarının Uygulamada Yarattığı Sorunlar”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1994.
- Yeşilırmak, Ali : “Geçerli Bir Tahkim Anlaşmasının Varlığına Rağmen Genel Haciz Yoluyla Takip Yapılabilir Mi?”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S. 96, 2011.
- Yeşilova Aras, Ecehan : “Bağlantılı Geminin İhtiyati Haczi Yolunda Perdenin Kaldırılması Teorisi”, **İstanbul Hukuk Mecmuası**, C. 79, S. 4, 2021, (Yeşilova Aras, Perde).
- Yeşilova Aras, Ecehan : **1999 tarihli Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023, (Yeşilova Aras, İnfaz).
- Yıldırım, Mehmet Kâmil/ Deren-Yıldırım, Nevhis: **İcra ve İflas Hukuku**, Beta Basım, 8. Baskı, İstanbul, 2021.
- Yılmaz, Ejder : “Tahkimde İtirazın İptali Davası ve Tahkime Elverişlilik Kuralı”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Hakan Pekcanitez’e Armağan, C. 16, Özel Sayı, 2014, (Yılmaz, Tahkim).
- Yılmaz, Ejder : **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri**, Yetkin Yayınları, Cilt 2, Ankara, 2001, (Yılmaz, Himaye).

- Yılmaz, Onur : Gemilerin İhtiyati Haczi, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, (Yılmaz, İhtiyati Haciz).
- Yöney, Can : “Yabancılık Unsuru İçeren İflas Davalarında Türk Mahkemelerinin Yetkisi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 93, S. 6, 2019.
- Yüksel, Elif : “Haksız Fiil Sorumluluğunda Saf Ekonomik Zararların Tazmini”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 1, 2018.
- Zanobetti, Alessandra : “Employment Contracts and The Rome Convention: The Koelzsch Ruling of The European Court of Justice”, **Cuadernos de Derecho Transnacional**, C. 3, S. 2, Kasım 2011.
- Zenginkuzucu, Dikran M./Çintan, Abdulbari: “Montrö Boğazlar Sözleşmesi Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi”, **Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi**, C.1, S. 2, 2019.

Diğer İnternet Kaynakları

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi,
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim tarihi: 30.05.2023).

1994 York Anvers Kuralları
<https://www.jus.uio.no/lm/cmi.york.antwerp.rules.1994/doc.html>, (Erişim tarihi: 10.09.2021).

BIMCO, <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>, (Erişim tarihi: 27.04.2022)

CMI News Letter, S. 1, Ocak 1999, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1999-1.pdf>, (Erişim tarihi: 25.06.2021).

Dış İşleri Komisyonu Raporu,
https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_sd.onerge_bilgileri?kanunlar_sira_no=192926, (Erişim tarihi: 01.05.2023).

dictionary.cambridge.org, (Erişim tarihi: 10.10.2020).

Frawley Nigel H., A Brief History, <https://comitemaritime.org/about-us/history/>, (Erişim tarihi: 09.06.2021)

Giuliano, Mario/Lagarde, Paul, Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031\(01\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML), (Erişim tarihi: 22.04.2023).

IMO History, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (Erişim tarihi: 15.06.2021).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and its 1978 Protocol.. <https://imo.uab.gov.tr/marpol-73-78>, (Erişim tarihi: 01.10.2020).

International Convention on Arrest of Ships. <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004ce27>, (Erişim Tarihi: 02.10.2020)

International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>, (Erişim tarihi: 02.10.2020).

Karasuları ve Bitişik Bölge Hakkında 1958 Cenevre Sözleşmesi, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en, (Erişim tarihi: 02.06.2023).

L. Frank, A Brief History, <https://comitemaritime.org/about-us/history/>, (Erişim tarihi: 09.06.2021)

MÖHUK gerekçesi, <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1324m.htm>, (Erişim tarihi: 01.05.2023).

Özel Çekme Hakkı Tutarı <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+page+site+area/bugun>, (Erişim tarihi: 18.03.2022).

REGULATION (EC) No 593/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008R0593&from=EN>, (Erişim tarihi: 20.04.2023).

Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R0864>, (Erişim tarihi: 03.02.2023).

Regulation (EU) 2015/848 of the European Parliament and of the Council of 20 May 2015 on Insolvency Proceedings., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0848>, (Erişim tarihi: 05.10.2023).

Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (recast), <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>, (Erişim tarihi: 16.10.2023).

sozluk.gov.tr, (Erişim tarihi: 10.10.2020)

UNCTAD History, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (Erişim tarihi: 25.06.2021).

Ülgener, Fehmi M., Gemi Yönetim Sözleşmesi'ne Kısa Bir Bakış, s. 1 vd., https://www.ulgener.com/dosya/21.Gemi_Yonetim_Sozlesmesine_Kisa_Bir_Bakis.pdf, (Erişim tarihi: 25.05.2022).

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Sinan Can Konyalı
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Uşak Orhan Dengiz Anadolu Lisesi
Lisans Diploması	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Tezli Yüksek Lisans Diploması	Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı
Yüksek Lisans Tez Konusu	Milletlerarası Ticari Tahkimde Kamu Düzeni
Doktora Diploması	Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Doktora Programı
Doktora Tez Konusu	Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi
Yabancı Dil / Diller	İngilizce
BİLİMSEL FAALİYETLER	
MAKALELER	
Konyalı, S. C.: “İtirazın İptali Davasının Türk Milletlerarası Usul Hukuku Yönünden Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 13, S. 2, 2022. Konyalı, S. C.: “Avrupa Birliği Hukuku ve Avrupa Birliği Adalet Divanı İçtihatları Işığında Ticari Şirketlerin Yerleşme ve Serbest Dolaşım Özgürlüğü”, International Journal of Social Inquiry, C. 8, S. 2, 2015.	
HAKEMLİ KONGRE/SEMPOZYUM BİLDİRİ KİTAPLARINDA YER ALAN YAYINLAR	
Konyalı, S. C.: “Milletlerarası Usul Hukukunda Paralel Yargılamaların Türk Hukukundaki Sonuçları”, <i>Uluslararası Akdeniz Hukuk Kongresi</i>, Antalya, 04-06 Temmuz 2023, ss. 749-752. Konyalı, S. C./Ata, E.: “Foreign State, Representatives of the State and the Foreign State Personel’s Trial on the Turkish Courts”, 6. <i>International Congress on Current Debates in Social Science</i>, 14-16 Aralık 2017, İstanbul, ss. 478.	

İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	2010-2011 İzmir Barosu/ Sökmen Hukuk Bürosu Avukatlık Stajı
Projeler	-
Çalıştığı Kurumlar	2011-2012 Savran Hukuk Bürosu 2012-2014 Konyalı Hukuk Bürosu Mart 2014- Devam Ediyor: Bursa Uludağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Bölümü Milletlerarası Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Araştırma Görevlisi