

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

DOKTORA TEZİ

**MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER İLE TÜRK
HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞI**

Emine ERDOĞAN

2502110413

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ

İstanbul 2022

ÖZ

MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER İLE TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞI

Emine ERDOĞAN

Geminin ihtiyati haczi ve sorumluluğun sınırlandırılması bakımından iki önemli sonucu bulunan deniz alacağı kavramı, öncelikle yer aldığı milletlerarası sözleşmeler ve ardından Türkiye'nin de bu sözleşmelere taraf olması, iç hukukunda bu konularda düzenlemeler yapması nedeniyle çalışma konumuzu oluşturmuştur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) md. 1352'de yer alan liste ile Türk deniz ticareti hukukunda uygulama alanı bulan deniz alacağı kavramı, temel olarak geminin ihtiyati haczine konu olan alacak olması itibarıyla çalışmamızda incelenmiş, ayrıca sorumluluğun sınırlandırılması sonucunu doğurduğu için de bu anlamda çalışmamıza yön vermiştir. Bununla birlikte deniz alacağının İngiliz hukuku temelli olması nedeniyle, kavram hakkında İngiliz hukuku düzenlemelerine de karşılaştırmalı olarak yer verilmiştir.

Üç bölümden oluşan çalışmamızın birinci bölümünde, genel anlamda deniz alacağı kavramı ve bu kavramın milletlerarası hukukta düzenlenmesi incelenmiştir. İkinci bölümde ise, Türk hukukundaki yasal düzenlemeler esas alınarak deniz alacağını oluşturan istemler kaynak ve kapsam itibarıyla incelenmiş, deniz alacağının konusu olan gemiler belirlenmiştir. Son olarak üçüncü bölümde, deniz alacağının iki sonucu olan geminin ihtiyati haczi ve sorumluluğun sınırlandırılması kavramları çalışmamızın sınırları içerisinde ele alınmıştır. Bu kapsamda kavramların tanımları yapılarak bazı önemli özellikleri ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz alacağı, geminin ihtiyati haczi, cebri icra, sorumluluğun sınırlandırılması, geçici hukuki koruma, koruma tedbiri, deniz ticareti hukuku, geminin seferden men edilmesi.

ABSTRACT

THESIS' TITLE

Emine ERDOĞAN

The concept of maritime claim, which has two important consequences in terms of the ship's arrest and limitation of liability, is the subject of our study because of firstly the international conventions in which it is involved, and then Turkey's being a party to these conventions and making regulations on these issues in its domestic law. The concept of maritime claim, which has been applied in the Turkish maritime trade law with the list in article 1352 of the Turkish Commercial Code numbered 6102, has been examined in our study, in addition, it has guided our work in this sense, as it results in the limitation of liability. However, since the maritime claim is based on English law, the English law regulations about the concept are also given comparatively.

In the first part of our study, which consists of three parts, the concept of maritime claim in general and the regulation of this concept in international law are examined. In the second part, on the basis of the legal regulations in Turkish law, the claims constituting the maritime claim are examined in terms of source and scope, and the ships that are the subject of the maritime claim are determined. Finally, in the third chapter, the concepts of the ship's arrest and the limitation of liability, which are the two consequences of maritime claim, are discussed within the limits of our study. In this context, the definition of the concepts has been made and some important features have been revealed.

Keywords: Maritime claim, arrest of ships, enforcement, limitation of liability, interim relief, conservatory measure, maritime law, restriction on removal of a ship.

ÖNSÖZ

Çalışma, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora programı kapsamında hazırlanmıştır. Hukuki niteliği itibariyle taşınır sayılan geminin konu olduğu deniz alacağı, sahibine gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermektedir. Türk hukukunda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile özel düzenlemeye kavuşturulan deniz alacakları, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler doğrultusunda düzenlenmiştir. Bu nedenle çalışmada milletlerarası sözleşmeler ile Türk hukukunda deniz alacağı kavramı incelenmiş ve kavramın içeriği, hukuki niteliği ve sonuçları ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Çalışmanın son halini almasında en büyük katkıyı sunan, doktora sürecimi ışığı ile aydınlatan, uzun soluklu yolculuğuma rehberliğiyle nefes olan pek değerli danışmanım sayın Prof. Dr. Zehra Şeker Öğüz'e teşekkürüm satırlara sığamayacak derecededir. Bu vesileyle sayın hocama sonsuz şükranı bir borç bilirim.

Tez izleme komitemde olmayı tereddütsüz kabul eden ve tezimin çok kritik zamanlarında değerli katkılarıyla bana yol gösteren kıymetli hocam sayın Doç. Dr. Kübra Yetiş Şamlı'ya, aynı şekilde tez izleme komitemde bulunan ve daha ilk tanıştığımız anda kucak açarak desteğini esirgemeyen hocam sayın Dr. Öğr. Üyesi Gülfer Meriç'e ayrıca teşekkürlerimi arz ederim.

Tez savunma jürimde yer alan ve kıymetli katkılar sunan hocam sayın Doç. Dr. Ahmet Ayar'a, yine jüride yer alıp doktora sürecimde her daim güler yüzüyle beni karşılayan, güzel sözleriyle insana kendini iyi hissettiren değerli hocam sayın Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan Sevinç Kuyucu'ya teşekkürlerimi sunarım.

Çalışma hayatımın en başından bugüne kadar kendisiyle çalışmaktan onur duyduğum, hoca olmanın ne anlama geldiğini kendisinden öğrendiğim ve doktora sürecimde de asla beni yalnız bırakmayan, iş hayatımda en büyük şansım olarak addettiğim pek kıymetli hocam sayın Prof. Dr. Şafak Narbay'a teşekkürü bir borç bilirim.

Doktora tez çalışması için yurt dışında bulunduğum süre içinde burs veren Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'na, Institute of Maritime Law'da araştırmalar yapmama vesile olan Prof. Dr. Özlem Gürses ve IML'in çok değerli çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Uzaktan yürütmeye çalıştığım doktora sürecimde bana sürece yönelik tüm işlerde hiçbir zaman erinmeden destek veren ve her arayışında tatlı sesiyle beni karşılayan çok değerli hocam sayın Dr. Öğr. Üyesi Melda Taşkın'a, aynı şekilde bu görevi devralan ve benim işimi kendi işi gibi gören, desteğini esirgemeyen pek değerli Arş. Gör. Cafer Akyol ve Arş. Gör. Murat Aydın'a çok teşekkür ederim.

Çalışma arkadaşlarım başta Arş. Gör. Muhammet Ali Güllüce olmak üzere, Arş. Gör. Esra Teymen ve Arş. Gör. Elanur Tamer'e bu süreçte yükümü hafıflettikleri için ayrıca teşekkür etmek isterim.

Çalışmamın tamamlanmasını ve doktora unvanı almamı dört gözle bekleyen, her açıdan destekleriyle hep yanımda olan sevgili annem, babam ve kardeşlerime de teşekkürlerimi sunmam en büyük vazifemdir. Sürecin en çetrefilli döneminde hayatıma dâhil olan, evliliğimizin başından bugüne kadar kahrımı çeken ve hep yanımda olan sevgili eşime de ayrıca teşekkür ederim.

Son olarak ne yazık ki en çok ihmal ettiğim, doğduğu günden bu yana annesini hep stresli gören, ancak varlığıyla bana hep can olan, en değerlim üç yaşındaki canım oğlum Bulut'a şükran borçluyum.

Emine ERDOĞAN

İSTANBUL, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1
I. KONUNUN SUNUMU	1
II. İNCELEME PLANI	6

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ ALACAĞI KAVRAMI

I. GENEL OLARAK DENİZ ALACAĞI KAVRAMI	8
A. Tanımı	8
B. Deniz Alacağı Kavramının Hukuki Niteliği	9
C. Özellikleri	10
1. Sınırlı Sayı İlkesine Tâbidir	10
2. Belirli Bir Gemiyle İlgili Olmalıdır	12
3. Bazıları Gemi Alacağı Niteliğindedir	13
D. Deniz Alacağı Listesi	17

II. DENİZ ALACAĞININ MİLLETLERARASI HUKUKTA

DÜZENLENMESİ	20
A. Milletlerarası Alanda Deniz Ticareti Hukukunun Yeknesaklaştırılması İhtiyacı ...	20
B. Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması	22
1. Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması Açısından Deniz Alacağının Önemi	22
2. 1952 Tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)	24
a. Sözleşmenin Amacı ve Hazırlık Çalışmaları	24
b. Deniz Alacağı Kavramı	27
c. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi	28
d. Sözleşmenin Uygulama Alanı	28
(1) Sözleşme Anlamında Gemi	29
i. Kavram	29

ii. İhtiyati Haciz Bakımından Gemilerin Sınıflandırılması.....	30
(a) Alacağın Doğumuna Neden Olan Gemi	30
(b) Malike Ait Diğer Bir Gemi (Sister Ship)	31
(c) Yola Hazır Gemi.....	35
(d) Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemileri	37
(2) Taşıdığı Bayrak Bakımından İhtiyaten Haczedilebilecek Gemiler	38
i. özleşmeye Taraf Devletlerin Bayrağını Taşıyan Gemiler	38
ii. Sözleşmeye Taraf Olmayan Devletlerin Bayrağını Taşıyan Gemiler .	40
3. 1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)	43
a. Sözleşmenin Amacı ve Hazırlık Çalışmaları.....	43
b. Deniz Alacağı Kavramı.....	47
c. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi	47
d. Sözleşmenin Uygulama Alanı.....	49
(1) Sözleşme Anlamında Gemi	49
i. Kavram	49
ii. İhtiyati Haciz Bakımından Gemilerin Sınıflandırılması.....	50
(a) Alacağın Doğumuna Neden Olan Gemi	50
(b) Borçluya Ait Diğer Bir Gemi (Sister Ship)	51
(c) Rehinli Gemiler	53
(d) Yola Hazır Gemi.....	53
(e) Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemileri.....	54
(2) Yargı Yetkisine Sahip Devlet Bakımından İhtiyaten Haczedilebilecek Gemiler	54
C. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması.....	55
1. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması Açısından Deniz Alacağının Önemi	55
2. 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme (1976 Londra Sözleşmesi)	57
a. Sözleşme Anlamında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı Kavramı	57
b. Sözleşmenin Kabul Edilme Nedenleri	58
c. Sözleşmenin Hazırlık Çalışmaları	61
d. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi	62
e. Sözleşmenin Uygulama Alanı	64

(1) Sözleşme Anlamında Gemi	64
i. Kavram	64
ii. Sınırlı Sorumluluk Rejimine Göre Gemilerin Sınıflandırılması	65
(a) 300 Tonilatodan Küçük Gemiler	65
(b) Sondaj Gemileri	66
(2) Sözleşmeye Taraf Olma Bakımından Sınırlı Sorumluluk Rejimine Tâbi Olan Gemiler	66
(3) Sınırlı Sorumluluk Rejimine Tâbi Olmayan Gemiler	68
f. Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü	70

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ ALACAĞI VE DENİZ ALACAĞININ KONUSU

I. TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER.....	73
II. TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞI KAVRAMI.....	76
III. DENİZ ALACAKLARI	78
A. Geminin İşletilmesinin Sebep Olduğu Zıya ve Hasar.....	78
1. Kaynak ve Kapsam	78
2. Yasal Düzenleme	81
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	81
4. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi	83
B. Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Can Kaybı veya Bedensel Zararlar	85
1. Kaynak ve Kapsam	85
2. Yasal Düzenleme	88
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	91
4. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi	92
C. Kurtarma Ücreti	94
1. Kaynak ve Kapsam	94
2. Yasal Düzenleme	97
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	98
D. Çevresel Zarar.....	99
1. Kaynak ve Kapsam	99
2. Yasal Düzenleme	103
E. Enkaz Kaldırma	105

1. Kaynak ve Kapsam	105
2. Yasal Düzenleme	107
3. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi	108
F. Kullanma ve Kira Sözleşmeleri	110
1. Kaynak ve Kapsam	110
2. Yasal Düzenleme	112
G. Taşıma Sözleşmeleri	113
1. Kaynak ve Kapsam	113
2. Yasal Düzenleme	116
3. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi ...	118
H. Gemide Taşınan Eşya Zararı	118
1. Yasal Düzenleme	122
2. Kaynak ve Kapsam	118
İ. Müşterek Avarya.....	124
1. Kaynak ve Kapsam	124
2. Yasal Düzenleme	127
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	129
J. Römorkaj.....	130
1. Kaynak ve Kapsam	130
2. Yasal Düzenleme	131
K. Kılavuzluk.....	132
1. Kaynak ve Kapsam	132
2. Yasal Düzenleme	133
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	134
L. Tedarik Olunan Malzemeler ve Hizmetler.....	135
1. Kaynak ve Kapsam	135
2. Yasal Düzenleme	137
M. Yapım ve Onarım Alacakları	138
1. Kaynak ve Kapsam	138
2. Yasal Düzenleme	139
N. Seyrüsefer Resimleri	140
1. Kaynak ve Kapsam	140
2. Yasal Düzenleme	141

O. Gemi Adamı Alacakları	142
1. Kaynak ve Kapsam	142
2. Yasal Düzenleme	146
3. Gemi Alacağı ile İlişkisi	149
P. Geminin veya Malikinın Adına Yapılmış Harcamalar	149
1. Kaynak ve Kapsam	149
2. Yasal Düzenleme	151
R. Sigorta Primleri	152
1. Kaynak ve Kapsam	152
2. Yasal Düzenleme	154
S. Aracı Ücretleri	155
1. Kaynak ve Kapsam	155
2. Yasal Düzenleme	156
T. Geminin Mülkiyet ve Zilyetliğine İlişkin Uyuşmazlıklar	157
1. Kaynak ve Kapsam	157
2. Yasal Düzenleme	160
U. Ortak Malikler Arasındaki Uyuşmazlıklar	160
1. Kaynak ve Kapsam	160
2. Yasal Düzenleme	161
V. Gemi Rehinleri	162
1. Kaynak ve Kapsam	162
2. Yasal Düzenleme	165
Y. Satış Sözleşmesi	168
1. Kaynak ve Kapsam	168
2. Yasal Düzenleme	169
IV. DENİZ ALACAĞININ KONUSU	170
A. Gemi Tanımı	171
B. Deniz Alacağı İçin İhtiyati Haczi İstenebilecek Gemiler	173
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
ALACAĞIN DENİZ ALACAĞI OLMASININ TÜRK HUKUKU	
BAKIMINDAN SONUÇLARI	
I. GEMİNİN İHTİYATİ HACZİ	177
A. Uygulanacak Hukuk	177

B. Tanımı ve Hukuki Niteliği	179
C. Şartları	185
1. Milletlerarası Sözleşmelerde.....	185
2. Türk Hukukunda	186
a. Deniz Alacağı Olması	188
b. Rehinle Teminat Altına Alınmış Olması	190
c. Alacağın Vadesinin Gelmemiş Olması	191
D. İhtiyati Hacze Konu Deniz Alacağının Borçluları	192
1. Milletlerarası Sözleşmelerde.....	192
2. Türk Hukukunda	194
a. Gemi Maliki	194
b. Çarterer.....	198
c. Yönetici ve İşleten.....	201
E. Sonuçları.....	203
1. Geminin Seferden Men Edilmesi.....	204
2. Malikin Gemi Üzerindeki Tasarruf Yetkisinin Kısıtlanması.....	206
II. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI	208
A. Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Kavramı ve Sınırlandırmanın Önemi.....	208
B. Sorumluluğun Sınırlandırılmasında Esas Alınan Sistemler.....	210
C. Sorumluluğunu Sınırlama Hakkına Sahip Kişiler	212
1. Genel Olarak	212
2. Gemi Maliki	213
3. Yardımda Bulunan.....	217
4. Gemi Maliki veya Yardımda Bulunanın Fiil, İhmal ve Kusurlarından Sorumlu Bulunduğu Kişi	218
5. Sorumluluk Sigortacısı	219
6. İstisnai Durum.....	220
D. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı	221
SONUÇ.....	225
KAYNAKÇA	240
ÖZGEÇMİŞ.....	259

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	: bent
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
Batider	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BKUY	: Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
bkz.	: bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
c.	: cümle
C.	: Cilt
Ch.	: Chapter
CLC	: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CMI	: Comité Maritime International
CPA	: Crown Proceedings Act
CPR	: Civil Procedure Rules
CRA	: Constitutional Reform Act
Çev.	: Çeviren
DHD	: Deniz Hukuku Dergisi
DM	: Deutsche Mark
dpn.	: dipnot
DTAK	: Deniz Ticareti Alt Komisyonu
E.	: Esas
Ed.	: Edition
ETTK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
FF	: Fransız Frangı
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HNS	: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea
ILA	: International Law Association
ILO	: International Labour Organization
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	: International Maritime Organization
İİK	: İcra ve İflas Kanunu
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JIGE	: Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects
K.	: Karar
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
Krş.	: Karşılaştırınız
LLMC	: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

Lloyd's Rep.	: Lloyd's Law Report
LMCLQ	: Lloyd's Maritime Law and Commercial Law Quarterly
LOF	: Lloyd's Open Form
md.	: madde
MHAD	: Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MIA	: Marine Insurance Act
MOA	: Memorandum of Agreement
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MSA	: Merchant Shipping Act
MÜHF-HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
P&I	: Protection and Indemnity
p.	: page
PA	: Pilotage Act
prg.	: paragraf
RG	: Resmi Gazete
RTÜK	: Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SCA	: Supreme Court Act
SDR	: Special Drawing Right
SGA	: Sale of Goods Act
STCW	: Standards of Training Certification and Watchkeeping
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
TUGSY	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği
UK	: United Kingdom
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCLOS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
Y.	: Yıl
YAK	: York Anvers Kuralları
vd.	: ve devamı

GİRİŞ

I. KONUNUN SUNUMU

Deniz alacağı (*maritime claim*) kavramı, iki yönüyle önem arz etmektedir. Bunlardan biri, geminin ihtiyati haczi, diğeri sorumluluğun sınırlandırılmasıdır. İlk olarak geminin ihtiyati haczine ilişkin yeknesak kurallar getiren 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)¹ kullanılan² deniz alacağı kavramı, daha sonra sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler içeren 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin (1976 Londra Sözleşmesi)³ başlığında ve giriş cümlesinde kullanılmıştır. Böylece iki farklı alanda terimsel olarak aynı kavram kullanılmıştır. Bu kavram, diğer deniz hukuku kavramlarına nazaran yenidir. Yakın geçmişe dayanan deniz alacağı kavramının konu olduğu kurumlar itibariyle çalışma konumuz günceldir.

Geminin ihtiyati haczi, deniz alacaklarının teminat altına alınması için başvurulacak bir cebri icra işlemi olarak büyük öneme sahiptir⁴. Gemilerin ihtiyati haczi konusunda milli mevzuatlarda yabancı gemilere karşı düzenlenen hükümler değişiklik gösterdiğinden, milletlerarası mevzuat oluşturma ihtiyacı doğmuştur⁵. Milletlerarası niteliğe sahip olan deniz ticareti hukukunun temel kaynağı, milletlerarası sözleşmelerdir. Bu nedenle deniz ticareti hukuku hükümleri incelenirken, milletlerarası sözleşmeler büyük önem arz etmektedir. Milletlerarası

¹ Sözleşmenin İngilizce adı: **International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Arrest of Sea-Going Ships**. Bu Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Georges Ripert, (Çev.: Bihterin Hotinli) “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. XIX (1953), S. 1-2, s. 453-458; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku-Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul 1987, s. 30-35 (Uluslararası Konvansiyonlar).

² Turgut Kalpsüz, “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Ankara 2006, s. 69 (Deniz Alacağı).

³ Sözleşmenin İngilizce adı: **Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims**. Bu sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 90-99.

⁴ Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, I. B.

⁵ Turgut Sengir, “Deniz Ticaret Hukukunda Gemi İhtiyati Haczi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. XL, Y. Kasım-Aralık 1966, s. 561.

sözleşmelerle ulusal düzenlemelerde yer alan farklılıklar bertaraf edilip, yeknesaklık sağlanmaktadır⁶.

Deniz ticareti hukukunun milletlerarası uygulamasında en çok gündeme gelen hukuksal araçlardan biri olan gemilerin ihtiyati haczine⁷ yönelik yeknesaklaştırma çabaları, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ve ardından 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşmenin (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)⁸ kabul edilmesini sağlamıştır⁹. İlk kez kullanıldığı 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki anlamıyla “deniz alacağı” kavramı, bir geminin ihtiyati hacze konu olabilmesi için ileri sürülebilecek alacağı ifade eder. Böylece her türlü alacak için değil, ancak Sözleşmenin 1. maddesinde sayılmış olan deniz alacakları için bir gemi ihtiyaten haczedilebilir. Ardından kabul edilen 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde de deniz alacağı kavramı korunmuştur. Böylece her iki Sözleşmede de deniz alacağı, bir geminin ihtiyati haczine konu olan alacağı ifade eder.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹⁰ (ETTK) 1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe girdikten sonra, deniz ticaretinde yaşanan gelişmeler ve değişiklikler göz önünde bulundurularak bu alanda birçok milletlerarası sözleşme hazırlanmıştır. Bu nedenle ETTK yaşanan bu gelişmeleri takip edememiş ve deniz ticareti alanında birtakım ihtiyaçları karşılayamamıştır¹¹. Ardından 1 Temmuz 2012 yürürlük tarihli 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹² (TTK) hazırlanırken, Tasarının genel gerekçesinde de ifade edildiği üzere, deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümlerde reform niteliğinde düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler arasında en önemlilerinden biri de, deniz

⁶ Ergon Çetingil/ Rayegan Kender/ Samim Ünan/ Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı (Ocak 2006), s.3; Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra**, İstanbul 2006, s. 60 (Cebri İcra); Kerim Atamer, “Comité Maritime International’ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında”, **DHD**, Y. 2, S. 2-3, Haziran – Eylül 1997, s. 91-92 (CMI).

⁷ Kerim Atamer, “Gemilerin İhtiyati Haczinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması”, **İÜHFM**, C. LV (1997), S. 3, s. 282 (Seferden Men).

⁸ Sözleşmenin İngilizce adı: **International Convention on Arrest of Ships**. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmi Gazete’de “Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 02.03.2017 tarihli ve 6904 sayılı Kanun” yayımlanmıştır. Sözleşmenin tercümesi için bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss106.pdf>. (Erişim Tarihi: 31.03.2017)

⁹ Türkiye, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olmamışken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olmuştur. Bu konuda bkz. İkinci Bölüm, II.B.4, II.C.4.

¹⁰ RG T. 09.07.1956, S. 9353.

¹¹ Barış Günay, **Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, Ankara 2009, s. 27.

¹² RG T. 14.02.2011, S. 27846.

ticaretine ilişkin hükümlerde milletlerarası sözleşmeler ile uyum sağlanmaya çalışılmasıdır¹³. Esasen Türkiye deniz ticaretine ilişkin birçok sözleşmeye taraf olduğu için, ETTK’da da bu sözleşmelerin birçok hükmü yer almıştır¹⁴. Ancak ETTK hükümlerinin milletlerarası sözleşmelerle uyumu, Alman Ticaret Kanununun Dördüncü Kitabının ilgili hükümlerinden iktibas edilerek sağlanmıştır. Oysaki Alman Kanununda bazı hususlarda (özellikle eşya taşıma, rehin ve çatma konularında) milletlerarası sözleşmelerle ulusal düzenleme arasında farklılıklar mevcuttu. Bu durum ETTK’ya da yansıdığı için sürekli milletlerarası sözleşmelerle ulusal düzenlemelerimiz arasında çelişkiler ortaya çıkmaktaydı. 6102 sayılı TTK ise, bu çelişkileri gidermeye çalışarak yeni düzenlemeler ve değişiklikler içermektedir¹⁵.

Çalışma konumuz olan deniz alacağı kavramına nelerin dâhil olduğu sorunu, 6102 sayılı TTK’nın “Deniz Ticareti” başlıklı 5. Kitabının Sekizinci Kısımında “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” arasında yer almaktadır. Deniz ticareti hukukuna ilişkin en fazla tartışmaya sebep olan konu, deniz hukukunda cebri icra konusudur. Alman hukukundan ve milletlerarası sözleşmelerden alınan maddi hukuk kuralları ile İsviçre hukukundan alınan usul ve icra hukuku kurallarının bir arada uygulanması, ETTK döneminde birçok çelişkiye sebep olmaktaydı. Bunları gidermek amacıyla TTK’nın deniz ticareti kitabına, cebri icraya ilişkin özel hükümleri içeren ayrı bir kısım eklenmiştir¹⁶. Bu hükümler içerisinde gemilerin ihtiyati haczi düzenlenmiş ve bir geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için söz konusu alacağın, ancak bir deniz alacağı olabileceği hüküm altına alınmıştır (TTK md. 1353/3). Bunun yanında deniz alacağı niteliğindeki istemler tek tek sayılmıştır (TTK md. 1352). Böylece Türk deniz ticareti hukukunda cebri icra konusu, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi doğrultusunda yeni bir düzenlemeye kavuşmuştur.

¹³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı, 2, Sıra Sayısı: 96, Genel Gerekçe, s. 50. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, milletlerarası sözleşmelerin iç hukuka alınmasına yönelik çabaların pek de başarılı olmadığını ifade etmiştir. Bu yönde ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 3-5.

¹⁴ Örneğin, 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Brüksel Sözleşmesi, 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile Alakalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Brüksel Sözleşmesi, 1910 tarihli Çatmaya İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Brüksel Sözleşmesi.

¹⁵ TTK Genel Gerekçe, s. 50-51.

¹⁶ TTK Genel Gerekçe, s. 61.

Deniz alacağı kavramının kullanıldığı diğer bir konu olan sorumluluğun sınırlandırılması, donatanın sınırsız sorumluluğunun denizcilik faaliyetlerine engel olmasından doğmuştur. Zira sınırsız sorumluluğun benimsendiği ülkelerde donatanın tek başına denizden ileri gelen tehlikelerin yol açtığı zararlara katlanması söz konusu idi. Bu durum donatanı tüm malvarlığını kaybedecek duruma sokmakta idi. Denizcilik faaliyetlerinin en önemli unsuru olan donatanın böyle bir riskle karşı karşıya kalması bu faaliyetlerin de ilerlemesini durdurmakta idi. Bu nedenlerle sınırsız sorumluluğun olumsuzluklarını bertaraf edecek sınırlı sorumluluk sistemine geçilmesi zorunlu hale gelmiştir. Zamanla yalnızca donatan değil, donatan dışındaki belirli kişilerin de bu hakka sahip olması uygun görülmüştür. Ancak ülkelerin donatanın sorumluluğunu sınırlama konusunda benimsediği çeşitli sistemlerin¹⁷ farklılığı, bu konuda milletlerarası sözleşmeler yapma yoluyla yeknesaklığın sağlanmasını gerektirmiştir. Böylece sorumluluğun sınırlandırılması konusunda öncelikle 1924 tarihli “Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1924 Brüksel Sözleşmesi)”¹⁸, ardından 1957 tarihli “Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme (1957 Brüksel Sözleşmesi)”¹⁹ ve son olarak 1976 tarihli “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1976 Londra Sözleşmesi)” kabul edilmiştir. Sınırlamaya tabi alacaklar için “deniz alacağı” terimi, ilk kez 1976 Londra Sözleşmesinde kullanılmıştır.

Türk hukukunda 6102 sayılı TTK md. 1328/1 uyarınca,

“Deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ile bu Sözleşmeyi değiştiren 2/5/1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilir.”

¹⁷ Bkz. dpn. 238.

¹⁸ Bu Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 73-78. Ayrıca bu Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için, bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 73-81; Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, Gözden Geçirilmiş 15. Bası, İstanbul 2009, s. 160-161 (Cilt I); İsmail Demir, “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmede Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi”, **Batider**, Y. 2015, C. XXXI, S. 1, s. 113 (Mesuliyetin Sınırlandırılması).

¹⁹ Bu Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 81-87.

Buna göre, Türk hukukunda sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacaklarının tespiti açısından 1976 Londra Sözleşmesi ve 1996 Protokolü uygulanmaktadır.

Geminin ihtiyati haczi ile sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacakları, milli mevzuatımız ve milletlerarası sözleşmelerde farklı şekillerde düzenlenmiştir. Bu kapsamda 1976 Londra Sözleşmesinin ikinci maddesinde belirtilen sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacaklarının 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1’de düzenlenen deniz alacakları listesindeki karşılığı şu şekilde ortaya konabilir:

- 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a’da düzenlenen kişi zararı 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b’ye, eşya zararı ise 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’ya,

- 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-b’de düzenlenen gecikme zararları sözleşmeden kaynaklanması halinde 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-g’ye, sözleşme ve haksız fiilden kaynaklanması halinde md. 1/1-h’ye,

- 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-c’de düzenlenen akit dışı talepler 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’ya,

- 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-e, d’de düzenlenen enkaz kaldırma masrafları 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e’ye karşılık gelmektedir.

Buna karşılık 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-f’de düzenlenen “sorumlu şahsın bu sözleşme hükümleri uyarınca mesuliyetini sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu şahıstan gayri bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar”, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1’de deniz alacakları arasında sayılmamıştır²⁰.

Sonuç olarak ihtiyati haciz ve sorumluluğun sınırlandırılması konularını düzenleyen milletlerarası sözleşmeler kapsamında ortak bir “deniz alacağı” kavramına ulaşmak mümkün görünmemektedir²¹.

²⁰ Her bir deniz alacağının sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar ile ilişkisi ikinci bölümde ayrıca ele alınacaktır.

²¹ Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 207.

II. İNCELEME PLANI

Çalışma konumuz itibariyle deniz hukukunda cebri icra konusu içerisinde yer alan deniz alacaklarına ilişkin milletlerarası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler, milletlerarası sözleşmelerin daha çok Anglo-Sakson hukukunun etkisi altında oluşturulduğundan²² yola çıkarak İngiliz hukuku ile karşılaştırmalı bir şekilde incelenecektir. Kodifiye edilmemiş İngiliz deniz ticareti hukuku mahkeme kararlarına dayanmasına rağmen, yazılı hukukun etkisi yadsınamaz²³. Bu bağlamda 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine 18.03.1959 tarihinde iki çekinceyle onaylayarak taraf olan İngiltere’de öncelikle Sözleşmenin bazı hükümleri Administration of Justice Act 1956’da yer almıştır. Ardından bu Kanunu yürürlükten kaldıran Supreme Court Act²⁴ (SCA) 1981’in 20. maddesinde deniz mahkemelerinin yargı yetkisine giren deniz alacakları listesi yer almıştır. Diğer yandan İngiltere’nin 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olma çalışmaları ise hala devam etmektedir. Bu nedenle Birleşik Krallık için 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi henüz yürürlüğe girmemiştir.

Deniz alacağı çalışmamızın ana konusu olduğu için, öncelikle bu kavramın milletlerarası hukukta düzenlenmesi başlığı altında birinci bölümde 1952 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmeleri ile 1976 Londra Sözleşmesi incelenecektir. Bu doğrultuda Sözleşmelerdeki anlamıyla deniz alacağı kavramı üzerinde durulacak ve Sözleşmelerin kabul edilme nedenleri, hazırlık çalışmaları, yürürlüğe girmeleri ve uygulama alanları ayrıntılı bir şekilde ortaya konacaktır. Daha sonra ikinci bölümde deniz alacağı kavramının Türk hukukunda düzenlenmesi başlığıyla bu alacağa ilişkin Türk hukukundaki yasal düzenlemeler, Türk hukukunda deniz alacağı kavramı, deniz alacağı niteliğindeki alacaklar ve hakkında deniz alacağı ileri sürülebilen gemiler incelenecektir. Son olarak üçüncü bölümde deniz alacağının sonuçları incelenecek ve bu doğrultuda ilk olarak geminin ihtiyati haczi başlığı altında ihtiyati hacze uygulanacak hukuk, ihtiyati haczin tanımı ve hukuki niteliği, şartları, sonuçları ile

²² Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 4.

²³ Günay, s. 29. İngiltere’de deniz ticareti hukuku alanında tek bir kanun ile düzenleme yapılmamış, bu alandaki çeşitli konularla ilgili bazı kanunlar yürürlüğe konulmuştur. Bu kanunlardan bazıları için bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, İstanbul 2020, s. 6 (Deniz Ticareti).

²⁴ Bu Kanunun adı, daha sonra Constitutional Reform Act (CRA) 2005, Schedule 11, Part 1 ile “Senior Courts Act 1981” olarak değiştirilmiştir.

ihiyati hacze konu deniz alacağının borçluları irdelenecektir. Ardından sorumluluğun sınırlandırılması başlığı altında sorumluluğun sınırlandırılması kavramı, sorumluluğu sınırlama hakkına sahip kişiler ve sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı incelenecektir.



BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ ALACAĞI KAVRAMI

I. GENEL OLARAK DENİZ ALACAĞI KAVRAMI

A. Tanımı

“Deniz alacağı (*maritime claim*)” kavramı, ilk olarak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılmıştır²⁵. Bu Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında CMI’nın Daimi Bürosu (*Bureau Permanent of the CMI*) tarafından atanan Milletlerarası Alt Komisyonun hazırladığı sözleşme tasarısında deniz alacağı kavramına yer verilmiştir. Diğer bir anlatımla deniz alacağı kavramı, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması çalışmalarında kullanılmıştır. Bunun sonucunda yalnızca 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinde sayılan deniz alacakları (*maritime claims*) için bir geminin ihtiyati haczi yoluna gidilmiştir.

Anglo-Sakson hukuk sistemine dâhil ülkelerde, özellikle İngiltere’de yalnızca denizle ilgili özel nitelikteki alacaklar (*specific claims of a maritime nature*²⁶) için ihtiyati hacze başvurmak mümkün iken, Kara Avrupası hukuk sistemine dâhil ülkelerde ihtiyati haciz bakımından alacağın niteliği önemsizdir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde, Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act’in 22. maddesinden (*section 22*) yararlanılarak deniz alacakları listesi oluşturulmuştur²⁷. Bu yönüyle deniz

²⁵ Bkz. Giriş, I.

²⁶ “*Specific claims of a maritime nature*” ifadesinin Türkçeye çevrilmesinde Kalpsüz’ün tercümesi esas alınmıştır (Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 71).

²⁷ Ergon Çetingil, **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, İstanbul 1972, s. 165 (İhtiyati Haciz); Francesco Berlingieri, **Arrest of Ships**, 5th Edition, London 2011, prg. 3.01 (Arrest); Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 72. Ayrıca deniz alacakları listesinin kaynağının Consolidation Act olduğuna dair açıklamalar, CMI’nın Milletlerarası Alt Komisyonu (International Sub-Committee) tarafından 1951 Napoli Konferansına sunulan 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi Tasarısına ilişkin raporunda yer almaktadır (bkz. CMI Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 274). Deniz alacakları listesi oluşturulurken Consolidation Act’in benimsenmesi karşısında, 1926 tarihli “Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (1926 Rehin Sözleşmesi)” yer alan gemi alacaklarının 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan deniz alacakları listesine eklenmesi İngiliz temsilcisi tarafından şiddetle eleştirilmiştir. Bunun sebebi ise, henüz Birleşik Krallığın 1926 Rehin Sözleşmesini onaylamaması olmuştur. Ayrıca bu görüşte, daha önce Norveç temsilcisinin, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan deniz alacaklarının 1926 Rehin Sözleşmesinde yer alan gemi alacakları ile sınırlandırılması yönündeki teklifi de rol oynamış olabilir. Ki bu teklife, Belçika ve Fransa da aşırı bir sınırlandırma olarak yaklaşmış ve bunun Kara Avrupası hukuk sisteminin yaklaşımından fazlasıyla uzak olduğunu düşünmüşlerdir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.01). Nitekim her ne kadar deniz alacakları listesinin gemi alacakları listesiyle

alacağı kavramının, İngiliz hukuk anlayışından esinlenilerek milletlerarası sözleşmelerde kullanıldığı söylenebilir²⁸. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin yerine geçen ve gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması yönünde düzenlemeler getiren 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde deniz alacağı kavramı kullanılmıştır. Her iki Sözleşme bakımından da deniz alacağı, ihtiyati hacze imkân tanıyan alacağı ifade etmektedir.

Deniz alacağı kavramı, 1976 Londra Sözleşmesinde de kullanılmıştır. Bu Sözleşme açısından gemi malikleriyle birlikte, geminin chartereri, donatanı, işleticisi ve kurtaranının sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili alacakları (*claims subject to limitation*) ifade eden deniz alacakları, 1952 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmelerine nazaran daha dar kapsamlı düzenlenmiştir²⁹. Ancak belirtmeliyiz ki milletlerarası düzenlemelerde deniz alacağı kavramına yer verilmiş olsa da, bu kavramın anlamı milletlerarası düzenlemelerin amacına göre farklılık göstermektedir. Diğer bir anlatımla bu düzenlemeler bakımından ortak bir deniz alacağı kavramı tanımından söz etmek mümkün değildir³⁰. Çalışmamızda deniz alacakları incelenirken bu milletlerarası sözleşmelerdeki alacaklar karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

B. Deniz Alacağı Kavramının Hukuki Niteliği

Borçlar hukuku anlamında alacak hakları, alacaklıya borçludan bir edimi yerine getirmesini, diğer bir anlatımla bir şeyi vermesini, yapmasını veya yapmamasını isteme yetkisi sağlayan haklara denir³¹. Ancak deniz alacağı kavramı, dar ve teknik anlamda alacak hakkını değil, gemiyle ilgili ayni talep haklarını da belirtmek için kullanılmaktadır. Bu bağlamda deniz alacağı, ayni veya şahsi talep

sınırlandırılması uygun görülmesi de, gemi alacaklarının deniz alacakları listesinde yer alması doğal görülmüştür (Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 72).

1926 Rehin Sözleşmesinin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 57-61; Selim Ataergin/Oğuz Caner, **Türk Deniz Mevzuatı, Cilt II, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları**, İstanbul 2006, s. 3. Ayrıca Sözleşmeye taraf devletler hakkında güncel bilgi için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 384-385.

²⁸ Atamer, **Cebri İcra**, s. 207. Deniz alacağı kavramı İngiliz hukuku temelli olduğu için çalışmamızda yer yer İngiliz hukukundaki düzenlemelere de değinilecektir.

²⁹ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 68, 91.

³⁰ Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 207.

³¹ M. Kemal Oğuzman/Nami Barlas, **Medeni Hukuk (Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar)**, 18. Bası, İstanbul 2012, s. 146; M. Kemal Oğuzman/ Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C-1, 10. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, s. 14.

hakkını ifade eder³². Zira deniz alacağı listesinde (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1, TTK md. 1352/1) yalnızca parasal nitelikte alacaklar bulunmayıp, gemiyle ilgili aynı haklar ve parasal nitelik taşımayan alacak hakları da yer almaktadır³³. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinin (f) bendindeki kullanma ve kiralama sözleşmelerinden doğan zilyetliğin kurulmasına yönelik istemler, (m) bendindeki gemi yapım ve onarım sözleşmeleri kapsamında ayıptan sorumluluğa ilişkin uyuşmazlıklardan doğan istemler, (s) bendindeki geminin mülkiyetine ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan istemler, (u) bendindeki sınırlı aynı haklardan doğan istemler ve son olarak (v) bendindeki gemi satış sözleşmesinden doğan geminin teslimini talep hakkına ilişkin istemler parasal nitelik taşımamaktadır³⁴. Maddenin diğer bentlerindeki istemler ise, parasal nitelik taşımaktadır.

C. Özellikleri

1. Sınırlı Sayı İlkesine Tâbidir

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinde yer alan deniz alacakları listesinde 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1'deki temel tercih sürdürülmektedir. Her iki düzenlemede Kara Avrupası hukuk sisteminde yer alan her türlü alacak için değil, Anglo Sakson hukuk sisteminde yer aldığı gibi belirli alacaklar için gemi üzerinde ihtiyati haciz yolu açılmıştır³⁵. Bu doğrultuda deniz alacakları listesi, doktrinde “kapalı liste (*a closed list*)” olarak adlandırılmakta ve sınırlı sayıda alacakları içermektedir³⁶. Sözleşmede ihtiyati hacze imkân veren alacakların sınırlı şekilde sayılması Kara Avrupası hukuk sistemi bakımından ihtiyati haczin sınırlandırılması anlamına gelmekle birlikte, listede yer alan alacaklar dışında kalan

³² Hakan Pekcanıtez/Oğuz Atalay/Meral Sungurtekin Özkan/Muhammet Özkes, **İcra ve İflas Hukuku**, 10. Bası, Ankara 2012, s. 531 (İcra ve İflas Hukuku).

³³ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 169, dpn. 17.

³⁴ Parasal ve parasal olmayan deniz alacaklarının takibi için bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 334-419; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV**, 2. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 283-392 (Deniz Ticareti IV).

³⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.01.

³⁶ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 73; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.05; Atamer, **Cebri İcra**, s. 213. *Tekil*, deniz alacaklarının bu şekilde tek tek sayılmasının açıklık yönünden üstün olduğunu, ancak bu sayma yöntemi ile bazı alacakların unutulmasının kaçınılmaz olduğunu ileri sürmüştür (Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 35).

bir alacak için ihtiyati haczin talep edilmesine pek rastlanmaz. Bu nedenle kapalı listenin pratikte pek bir önemi bulunmamaktadır³⁷.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında kapalı listenin devam etmesinin gerekip gerekmediği konusunda bazı ihtilaflar ortaya çıkmıştır. Bu hususta bir grup temsilci, teknik ve ticari gelişmeler karşısında denizle ilgili yeni alacakların ortaya çıkabileceği ve bu nedenle kapalı bir liste yerine, örnek verme yoluyla (“*such as*” ifadesi ile) sınırlı olmayan bir listenin Sözleşmenin 1. maddesinde bulunmasının daha uygun olduğunu belirtmiştir. Ancak diplomatik konferansta çoğunlukta bulunan başka bir grup temsilci, sınırlı olmayan bir listenin, Sözleşmenin farklı hukuk sistemleri arasındaki yeknesaklığı sağlama amacına uygun düşmeyeceği ve taraf devletlerin mahkemelerine geniş bir takdir yetkisi vereceğinden bahisle sakıncalı olacağını ileri sürmüştür. Ardından bu görüş ayrılığını giderme yönünde çabalar görülse de, sonuçta çoğunluğun benimsediği kapalı liste tercihi devam ettirilmiştir³⁸. Bununla birlikte Sözleşmenin 1. maddesinin (d) bendinde yer alan çevre ile ilgili deniz alacakları sayılırken, “işbu (d) bendinde belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar” ifadesine yer verilmiş olması, azınlıkta kalan görüşün Sözleşmeye yansması olarak görülebilir³⁹.

Sınırlı sayı ilkesine göre düzenlenen deniz alacakları listesinin yorumlanmasında kıyas yoluyla genişletici yorum yapılamaz⁴⁰. Taraflar, aralarında yapacakları bir sözleşme ile deniz alacakları listesini 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almayan bir alacağı içerecek şekilde düzenleyemez. Bu yönüyle deniz alacakları listesi, sözleşme ile değiştirilemeyen emredici bir hukuk kuralıdır⁴¹.

³⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 171.

³⁸ Bu konuda ileri sürülen görüşler ve tartışmalar için bkz. CMI Yearbook 1996, “The Travaux Préparatoires of the Draft Articles Adopted by the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects”, by Francesco Berlingieri, s. 293-295. Ayrıca bkz. Report of the CMI for Article I (Francesco Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII). Sonuç olarak benimsenen kapalı liste kuralı karşısında Tetley, açık listenin benimsenmeyişinin talihsiz bir gelişme olduğunu, zira açık listenin gelecek yıllarda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesini uygulayan ülkelerin mahkemelerine daha üstün bir esneklik sağlayabileceğini ileri sürmüştür (William Tetley, “Arrest, Attachment and Related Maritime Procedures”, **Tulane Law Review**, C. 73 (1998-1999), S. 1-6, s. 1966 (Arrest)).

³⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.28.

⁴⁰ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 532.

⁴¹ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 532.

Buna karşılık Sözleşmenin “çekince” başlıklı 10. maddesinin birinci fıkrası⁴², taraf devletlere en azından geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan alacaklar bakımından bu listeyi daraltma imkânı vermiştir.

2. Belirli Bir Gemiyle İlgili Olmalıdır

Deniz alacağı, belirli bir gemiyle bağlantılı olmalıdır. Bu geminin işletilmesiyle ilgili olması veya gemiyi konu alan bir talep hakkının varlığı, deniz alacağının doğması için şarttır⁴³. Ancak deniz alacağının güvence altına alınması için bu alacağın doğumuna neden olan gemi dışında kardeş gemilerin de ihtiyaten haczedilmesi mümkündür⁴⁴. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2’de deniz alacağının doğumuyla ilgili bulunmayan borçluya ait diğer gemiler üzerinde de ihtiyati haciz imkânı kabul edilmiştir.

Deniz alacağının konusu, sadece tek bir gemiden oluşmak zorunda değildir. Alacağın belirli bir gemiyle bağlantılı olmasının aranması, deniz alacağının aynı anda birden fazla gemi üzerinde doğmasına engel değildir. Örneğin, iki taraflı çatmada zarar gören üçüncü kişi, çatmaya karışan iki gemi üzerinde de tazminat alacağını ileri sürebilir⁴⁵.

⁴² “Herhangi bir Devlet, imza, onay, kabul, uygun bulma veya katılma anında veya bundan herhangi bir süre sonra, 1’inci maddenin birinci fıkrasının (s) bendinde yazılı olan ‘geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan’ alacaklar bakımından bu Sözleşmenin uygulanmama hakkını saklı tutabilir.”

⁴³ David Jackson, **Enforcement of Maritime Claims**, 4th Edition, London 2005, prg. 10.25 (Jackson, burada esasen gemi alacaklarından bahsetmiştir. Ancak gemi alacaklarının tamamı deniz alacağı niteliğinde olduğu için yazarın açıklamaları deniz alacağı hakkında da geçerlidir.). Aynı yönde bkz. Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 532.

⁴⁴ Jackson, prg. 10.26.

⁴⁵ Doğuş Taylan Türkel, **Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması**, yayınlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İzmir 2017, s. 41 (İhtiyati Haciz).

3. Bazıları Gemi Alacağı Niteliğindedir

Gemi alacakları, “1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmenin (1993 Rehin Sözleşmesi)⁴⁶” md. 4/1’de sayılmıştır⁴⁷. Bu alacaklar, gemi üzerinde bir gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınan istemlerdir. Diğer bir anlatımla gemi alacağı, sahibine, gemi ve eklentisi üzerinde kanuni rehin hakkı veren bir alacak olarak tanımlanabilir.

Gemi alacaklarının ortak özelliği, deniz alacakları gibi geminin suda kullanılmasından doğmuş olmalarıdır⁴⁸. Bu itibarla geminin satış bedeli, inşa veya tamir bedeli, geminin sigortasına ait prim borcu, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında sayılmaz⁴⁹. Ayrıca bu alacakların hepsi para alacağı niteliğinde olup, sözleşmeden doğmakta veya haksız fiilden ileri gelmektedir⁵⁰. Gemi alacakları, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1’den aynen alınan TTK’nın “gemi alacaklısı hakkı veren

⁴⁶ Sözleşmenin İngilizce adı: **International Convention on Maritime Liens and Mortgages**. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma çalışmaları çerçevesinde, 25.03.2017 tarihli ve 30018 Resmi Gazete’de “Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 07.03.2017 tarihli ve 6940 sayılı Kanun” yayımlanmıştır. Bundan sonra 1993 Rehin Sözleşmesi md. 19/2 uyarınca Sözleşme Türkiye hakkında, katılma belgesini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi ettikten üç ay sonra yürürlüğe girecektir. Türkiye hakkında bu süreç, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Milletlerarası Sözleşme’ye katılmamız yolunda karar alması sonrasında başlayacaktır. Böylece yine Sözleşmenin 13. maddesinde düzenlenen *lex fori* uygulamasına göre Sözleşme, Türkiye’de Resmi Gazetede yayımlandığı haliyle uygulanacaktır. Ancak bu durumda Türkiye hem 1926 Rehin Sözleşmesine hem de 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olacaktır. Bu nedenle Türkiye’nin 1926 Rehin Sözleşmesinden ayrılma bildirimini yapması gerekmektedir. Bu Sözleşmenin md. 21/2 hükmü uyarınca, yapılacak olan bu bildirim Belçika Hükümetine yapıldıktan bir yıl sonra geçerli olacaktır. Fakat Türkiye, böyle bir ayrılma beyanını henüz bildirmemiştir. Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, C. I, İstanbul 2013, s. 28; Kübra Yetiş Şamlı, “Ship Mortgage vs. Maritime Lien What Are The Changes In Favour Of The Mortgagee Under Turkish Law?”, **Annales de la Faculté de Droit d’Istanbul**, 49(66), 2017, s. 193 (Maritime Lien). Bu arada 1967 tarihli “Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1967 Rehin Sözleşmesi)” md. 25 uyarınca, bu Sözleşme 1926 Rehin Sözleşmesinin yerine geçecek ve 1926 Rehin Sözleşmesi yürürlükten kalkacaktır. Ancak 1993 Rehin Sözleşmesinde bu yönde herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

⁴⁷ 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1’in (a), (b), (c), (d), (e) bentlerinde sayılan istemler, sırasıyla deniz alacaklarının yer aldığı 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinin 1. fıkrasının (o), (b), (c), (k), (n) ve (a) bentlerine karşılık gelmektedir. Her bir deniz alacağının gemi alacağı ile ilişkisi ikinci bölümde ayrıca ele alınacaktır.

⁴⁸ Kalpsüz, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 303; Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 27. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 04.06.1999 tarihli, 1998/8202 E., 1999/4832 K. sayılı kararı.

⁴⁹ Tahir Çağa (4. Basıyı Hazırlayan Rayegan Kender), **Deniz Ticareti Hukuku III (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları-Zamanaşımı-Deniz Hukukunda Cebri İcra)**, 4. Bası, İstanbul 2005, s. 21 (Cilt III).

⁵⁰ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 104; Atamer, **Cebri İcra**, s. 175.

alacaklar” başlıklı 1320. maddesinin 1. fıkrasında yer almaktadır⁵¹. Gemi alacağının sağladığı hak ve yetkiler⁵² kanundan doğduğu için gemi alacakları arasında sayılmayan alacaklar gemi alacağı olarak nitelendirilemez. Ayrıca bu maddede Sözleşmenin 6. maddesinin taraf devletlere tanıdığı yetki kullanılarak, Sözleşmede yer almayan müşterek avarya garame payı alacakları da (TTK md. 1320/1-f) gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Bu hükümdeki alacaklar, TTK md. 1352/1’in (a), (b), (c), (i), (k), (n) ve (o) bentlerinde yer alan deniz alacağı niteliğindedir.

Gemi alacağı kavramını tanımlarken kullandığımız gemi alacaklısı hakkı kavramı ise, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 3’ün başlığı olan “*maritime liens*” teriminin karşılığı olarak dilimize çevrilmiştir⁵³. Ayrıca md. 10/2’de aynı terim, “gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı” olarak ifade edilmiştir⁵⁴. Böylece “*maritime lien*” teriminin dilimizdeki karşılığı olarak, “gemi alacaklısı hakkı” veya “gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı” kavramları kullanılmaktadır. 1993 Rehin Sözleşmesi ve daha önceki Rehin Sözleşmelerinde “*maritime lien*” şeklinde ifade edilen kavram, esasen iki anlama gelmektedir. Bunlardan ilki, gemi alacağı olarak sayılan istemlerin doğumuna neden olan gemi ve eklentisi üzerindeki kanuni rehin hakkıdır⁵⁵. Diğeri ise, gemiye verilen hizmetler veya bunların sebep olduğu hasarlara ilişkin olmak üzere gemi üzerinde sahip olunan ve bütün kanuni veya akdi rehin

⁵¹ Bu hükmün 6762 sayılı TTK dönemindeki karşılığı 1235. maddedir. Bu maddede 10 adet gemi alacağı sayılmıştır. Ancak bu Kanunda benimsenen sınırlı ayni sorumluluk sistemi, 6102 sayılı TTK’da yerini sınırlı şahsi sorumluluğa bırakmıştır (bu konuda bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı, 2, Sıra Sayısı: 96, Madde Gereklileri, s. 288). Bu nedenle yeni Kanunda gemi alacağı sayısı 5’e düşürülmüştür. Doğuş Taylan Türkel, **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, İzmir 2008, s. 5 (Gemi Alacaklısı).

6762 sayılı TTK md. 1235’in 2, 3, 4, 5, 7, 9 ve 10 numaralı bentleri 6102 sayılı TTK md. 1320’de varlığını sürdürmektedir. Ancak diğer bentler, Türk hukuku açısından geçerliliğini yitirmiştir.

⁵² Gemi alacaklarında talep hakkı, öncelik hakkı ve rehin hakkı şeklinde üç yetki mevcuttur (İnci Kaner, “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Y. 2012, C. 18, S. 2, s. 488.).

⁵³ 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkçe tercümesi için bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss226.pdf>.

⁵⁴ “*Maritime lien*” kavramı, Alman hukukundan Türk hukukuna geçen “kanuni rehin hakkı” kavramıyla aynı sonuçlara tâbidir. Bu nedenle 1993 Rehin Sözleşmesinin resmi tercümesinde “*maritime lien*” terimi, gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı olarak dilimize çevrilmiştir. Kanuni rehin hakkının Alman hukukundan Türk hukukuna alındığı hakkında bkz. Gündüz Aybay/ Nilüfer Oral/Mert Oğuzülgen/ Sarper Parlakyıldız/ Erdem Aybay/ Dilmin Özdemir, “Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (1999)”, **DHD**, Yıl: 4, Sayı: 1-2, Mart-Haziran 1999, s. 150; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 99.

⁵⁵ TTK md. 1321/1’de bu hak ifade edilmiştir. Bu hükme göre, *gemi alacağı, sahibine, gemi ve eklentisi üzerinde kanuni rehin hakkı verir.*

haklarıyla aynı yükümlülükler nazaran öncelikle takip yetkisi veren bir hak⁵⁶ olarak ifade edilmektedir⁵⁷. Bu öncelikli hakkın tanınması, herhangi bir mahkeme kararına, hukuki işleme veya tescile bağlı değildir⁵⁸. Bu hak, gemiye zilyet olan herkese karşı (gemi üzerinde böyle bir rehin hakkının bulunduğunu bilmesinde de) ileri sürülebilir⁵⁹. Diğer bir anlatımla gemi alacaklısı hakkı, geminin malikinin veya sicilinin ya da bayrağının değişmesine bakılmaksızın gemiyi takip eder (1993 Rehin Sözleşmesi md. 8)⁶⁰. Gemi maliki, gemi alacaklısı hakkı veren alacağın borçlusu olmasa dahi gemi alacaklısı hakkının kullanılmasını engelleyemez. TTK md. 1061/2, c. 2 uyarınca “malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez.”. Hükümde geçen gemi işletilmesinin malike karşı haksız ve alacaklının kötü niyet sahibi olması şartları birlikte ispat edilirse malik, alacaklının kanuni rehin hakkını kullanmasını engelleyebilir⁶¹. Sonuç olarak gemi alacaklısı hakkı, belirli sayıdaki şahsi alacak hakkını temin eden, kural olarak diğer gemi rehinlerine göre önceliği olan⁶², gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilen,

⁵⁶ Gemi alacaklısı hakkının bu özelliği, 1993 Rehin Sözleşmesinin 5. maddesinin birinci fıkrasından alınan TTK md. 1323/1’de ifade edilmiştir. Bu hükme göre, ... *gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir.*

⁵⁷ Christopher Hill, **Maritime Law**, London 2003, s. 119. Ayrıca bkz. D. R. Thomas, **Maritime Liens Volume 14**, London 1980, s. 11-13; NJJ Gaskell / C Debattista / RJ Swatton, **Chorley and Gill’s Shipping Law**, UK 1987, s. 70; Graeme Bowtle/Kevin Patrick McGuinness, **The Law of Mortgages**, London 2001, s. 121.

⁵⁸ Turgut Kalpsüz, “Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı**, Ankara 1988, s. 303 (Gemi Alacaklısı Hakkı); Turgut Kalpsüz, **Gemi Rehni**, 5. Baskı, Ankara 2004, s. 8 (Gemi Rehni); William Tetley, **Maritime Liens and Claims**, 2nd Edition, Montreal 1998, s. 59-60 (Maritime Liens); Tetley, **Arrest**, s. 1910; Jackson, prg. 18.3; Günay, s. 58. Tetley, gemi alacaklısı hakkının, örf ve adet hukukunun, kanunların ve yargı kararlarının bir ürünü olduğunu ifade etmiştir (Tetley, **Maritime Liens**, s. 60).

⁵⁹ Tetley, **Maritime Liens**, s. 60; Ülgener, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 5; Nuray Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, İstanbul 2000, s. 9 (Gemi Alacaklısı Hakkı).

⁶⁰ Gemi alacaklısı hakkının gemiyi takip etme özelliği ile ilgili bkz. Jackson, prg. 18.141-18.144. Deniz alacağının, gemi alacağının aksine diğer alacaklara göre öncelik hakkı bulunmamaktadır. Bu fark, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1951 Napoli Konferansında Hollanda temsilcisi Loeff tarafından açıkça ifade edilmiştir. Bkz. CMI Travaux Preparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 282.

⁶¹ TTK md. 1061/2’de geçen geminin malike karşı haksız kullanımına ilişkin örnekler için bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku, C. I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, 3. Bası, İstanbul 1970**, s. 221; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 138; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 248.

⁶² G. Tekinalp, gemi alacaklısı hakkının milletlerarası sözleşmelerde yer alan ve diğerlerine rüçhanlı olan tek hak olduğunu belirtmiştir (Gülören Tekinalp, **Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, İstanbul 1967. s. 72, dpn. 4). Aynı yönde bkz. Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 98. Bu öncelik hakkının istisnası, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 12/3’te yer almaktadır. Bu hükme göre, *her taraf devlet, kendi hukukunda, seyriüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları*

hukuki niteliği⁶³ itibariyle borç sorumluluk ayırımına dayanan imtiyazlı bir kanuni rehin hakkı olarak tanımlanabilir⁶⁴.

Gemi alacaklısı hakkı, hukuki niteliği itibariyle fer'i hak olup akıbeti asıl alacağın varlığına tâbidir⁶⁵. Diğer bir anlatımla gemi alacaklısı hakkı gemi alacağının varlığına sıkı sıkıya bağlı olduğu için, alacağın sona ermesiyle bu hak da sona erer. Gemi alacaklısı hakkı, gemi alacağından ayrı ve bağımsız olarak yargılama ve icraya konu olamaz. Bu nedenle ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediği hususunda bir tespit davası açılmaz⁶⁶.

İngiliz hukukunda ise deniz mahkemelerinin yetki alanında olan alacakların sayıldığı SCA 1981 md. 20/2'nin (e), (f)⁶⁷, (j), (o) ve (p)⁶⁸ bentlerinde yer alan istemler ile Merchant Shipping Act (MSA) 1995 md. 41 gereği kaptanın ücret alacakları ve yapmış olduğu harcamalardan doğan istemlerin gemi alacağı sayıldığı ifade edilmiştir⁶⁹. SCA'da hangi alacakların gemi alacağı niteliğinde olduğu açıkça belirtilmese de, İngiliz mahkeme kararlarından yola çıkılarak gemi alacağı statüsünde

tarafından kaldırılan karaya oturmuş veya batmış bir geminin cebri icra yoluyla satılması durumunda, satış bedelinden bu kaldırmaya ilişkin giderlerin gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınan tüm alacaklardan önce ödenmesini öngörebilir. O halde bu masraflar, gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınmış tüm alacaklardan önce satış bedelinden karşılanmalıdır.

⁶³ Gemi alacağının hukuki niteliği hakkında çeşitli görüşler ileri sürülmüş olup *Kalpsüz*, bizim de katıldığımız görüş çerçevesinde Alman hukukunda olduğu gibi Türk hukukunda da gemi alacaklısı hakkının, borç sorumluluk ayırımına dayanan kanuni bir rehin hakkı ile temin edilmiş alacak hakkı olduğu sonucuna varmıştır. *Kalpsüz*, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 317. Aynı yönde bkz. Ergon Çetingil, "Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması İle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar", **DHD**, Yıl:4, Sayı:1-2, İstanbul 1999, s. 10 (Finansal Kiralama); Yargıtay 11. HD.'nin 04.06.1999 tarihli, 1998/8202 E., 1999/4832 K. sayılı kararı. Ayrıca gemi alacağının hukuki niteliği ile ilgili görüşler için bkz. G. Tekinalp, s. 1-17; *Kalpsüz*, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 304 vd.; *Kalpsüz*, **Gemi Rehni**, s. 12.

⁶⁴ Fehmi Ülgener, "Taşıyanın Alacaklarından Dolayı Yük Üzerindeki Kanuni ve Akdi Rehin Hakkı "Lien Klozu"", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 2 (1997), S. 4 (Aralık 1997), s. 27-28 (Lien Klozu); Tetley, **Arrest**, s. 1909-1910; Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 6; Aleka Mandaraka-Sheppard, **Modern Maritime Law and Risk Management**, 2nd Edition, London/New York 2009, Ch. 2, prg. 2 (Risk Management); Nigel Meeson, **Admiralty Jurisdiction and Practice**, 4th Edition, London 2011, prg. 1.42; Hacı Kara, **Deniz Ticareti Hukuku**, 1. Baskı, İstanbul 2020, s. 360 (Deniz Ticareti). Ayrıca bu tanım için bkz. "The Bold Buccleugh" [1851] 7 Moo PC 267, p. 284 (Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 2, prg. 2).

⁶⁵ Ülgener, **Lien Klozu**, s. 27.

⁶⁶ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 177.

⁶⁷ Bu bentte yer alan istemin gemi alacağı statüsünde olduğu tartışmalıdır.

⁶⁸ Kaptanın yapmış olduğu harcamalardan doğan istemler, MSA 1995 md. 41 uyarınca gemi alacağı niteliğine kavuşmuştur.

⁶⁹ Meeson, prg. 1.46; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 2, prg. 2. Ayrıca bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1910.

olan alacaklar tespit edilmiştir⁷⁰. Ayrıca Sözleşmede yer almamakla birlikte, SCA 1981 md. 20/2'nin (r) bendinde sayılan ve hemen hemen hiç uygulaması bulunmayan deniz öduncünden doğan istemler, İngiliz hukukunda gemi alacağı niteliğindedir⁷¹.

D. Deniz Alacağı Listesi

Deniz alacaklarının sayısı, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde genişletilmiştir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde (a)'dan (q) bendine kadar 17 adet deniz alacağı sayılmışken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde (a)'dan (v) bendine kadar 22 adet deniz alacağı yer almaktadır⁷². 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde deniz alacakları listesinde bulunup 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almayan tek deniz alacağı, deniz öduncüdür. Zira deniz öduncü kurumu artık güncelliğini yitirmiştir⁷³. Buna karşılık 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarına katılan ülkelerin temsilcilerinin tavsiyeleriyle deniz alacakları listesine, daha önce 1952 İhtiyati Haciz

⁷⁰ *Ripon City*, [1897] P. 226, 242. Ayrıca bkz. Meeson, Ch. 1, dpn. 117-120.

⁷¹ Tetley, **Arrest**, s. 1910. Türk hukukunda yer almayan ayni dava-şahsi dava ayrımı İngiliz hukukunda gemi ve deniz alacaklarının takibi bakımından önem arz etmektedir. Bu ayrıma göre, gemi alacakları ayni dava ile ileri sürülebilirken (SCA md. 21/3), deniz alacakları hem ayni hem şahsi dava yoluyla takip edilebilirler. Tetley, **Arrest**, s. 1908; Meeson, prg. 1.56. Gemi alacaklısı hakkı ile ayni dava arasındaki ilişki, *The Bold Buccleugh* davasında şu şekilde ifade edilmiştir: *Gemi alacaklısı hakkı, ayni davanın temelidir. Gemi alacaklısı hakkının var olduğu yerde ayni dava söz konusu, ayni davanın var olduğu yerde de gemi alacaklısı hakkı söz konusudur.* [1851] 7 Moo PC 267, p. 284. Ardından *The Heinrich Bjorn* davasında, ayni davanın gemi alacaklısı hakkının varlığından bağımsız bir şekilde ortaya çıkabileceği ifade edilmiştir. Bu şekilde artık gemi alacaklısı hakkının ayni davanın temeli olduğu düşüncesinden vazgeçilmiştir. Zira SCA'da yer alan bazı alacaklar md. 21/4 uyarınca gemi alacağı niteliğinde olmayıp, ayni dava yoluyla ileri sürülebilmektedirler. Thomas, s. 30.

Ayrıca İngiliz hukukunda gemi alacağı niteliğinde olmayan, ancak ayni dava ile takip edilen deniz alacaklarını ifade etmek için kanuni ayni hak (*statutory rights in rem or statutory liens*) kavramı kullanılmaktadır. SCA md. 20/2'nin (g), (h), (k), (l), (m), (n) ve (q) bentlerinde sayılan bu alacaklar ile gemi alacaklarının verdiği haklar arasında üç temel fark mevcuttur. Öncelikle gemi alacaklısı hakkından farklı olarak kanuni ayni hakkın ileri sürülebilmesi için, alacak formu (*writ in rem*) denilen İngiliz hukuk usulüne göre hukuki işlemi başlatan bir forma ihtiyaç vardır (*The Monica S.*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 113). İkinci olarak geminin iyi niyetli üçüncü kişilere satılması durumunda gemi alacaklısı hakkı bu kişilere karşı ileri sürülebilirken, kanuni ayni hak bu kişilere karşı ileri sürülemez. Son olarak gemi alacaklısı hakkının bütün kanuni ayni haklardan önce geldiğini düzenleyen 1993 Rehin Sözleşmesi md. 5 hükmü uyarınca kanuni ayni hak, gemi alacaklısı hakkından sonra gelir. Bu konuda bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1910-1911; Thomas, s. 5; Mark Davis, **Bareboat Charters**, 2nd Edition, London 2005, prg. 36.15; Bowtle/McGuinness, s. 123-124; Günay, s. 57.

⁷² *Jackson*, deniz alacakları listesinin çok geniş tutulduğunu ve bu listede yer alan alacakların, deniz taşıması ile ilgili her türlü uyumsuzluğu kapsadığını belirtmiştir (*Jackson*, prg. 15.14). Aynı görüşte Sevilay Kuru, "TTK Tasarısının Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler", *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı (Ocak 2016)*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 389.

⁷³ Fehmi Ülgener, "Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonu'na Bir Bakış", *DHD*, Y. 3 (1998), S. 3-4 (Basım Tarihi: Aralık 2000), s. 8 (1999 Konvansiyonu).

Sözleşmesinde yer almayan sigorta alacakları, brokaj ücretleri gibi alacaklar eklenmiştir⁷⁴.

Türk hukukunda deniz alacakları listesi, 6102 sayılı TTK'nın 1352. maddesinde (a) harfinden (y) harfine kadar⁷⁵ 22 bent halinde sayılmıştır⁷⁶. TTK md. 1352/1'de yer alan deniz alacakları listesi şu şekildedir:

a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar (Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya ve hasar).

b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar (Geminin işletilmesinden kaynaklanan can kaybı veya bedensel zararlar).

c) Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat (Kurtarma ücreti).

d) Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar (Çevresel zarar).

e) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalar (Enkaz kaldırma).

⁷⁴ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, Article I, Report of CMI. Ayrıca bu liste oluşturulurken 1993 Rehin Sözleşmesi ile terminoloji açısından uyum sağlanması amaçlanmıştır. Bu konuda bkz. JIGE Seventh Session, 5 December 1994 Report-Annex I (Berlingieri, **Arrest**, Appendix VI).

⁷⁵ 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinden alınan bu maddede Sözleşmede yer aldığı şekliyle bentlerin (v) harfiyle son bulmamasının nedeni, Türkçe'de (q) harfinin bulunmayışı olmuştur.

⁷⁶ Buna karşılık İngiliz hukukunda deniz alacakları listesi, deniz mahkemelerinin yargı yetkisini de düzenleyen SCA 1981 section 20, subsection 2'de (a) harfinden (s) harfine kadar 18 bent halinde sayılmıştır. Bu listede 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1'de bulunmayan deniz öduncünden doğan alacaklar da yer almaktadır (SCA 1981 md. 20/2-r).

f) Bir charter parti (*charter party*) düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme (Kullanma ve kira sözleşmeleri).

g) Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme (Taşıma sözleşmeleri).

h) Gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar (Gemide taşınan eşya zararı).

i) Müşterek avarya.

j) Römorkaj.

k) Kılavuzluk.

l) Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler (Tedarik olunan malzemeler ve hizmetler).

m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması (Yapım ve onarım alacakları).

n) Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar (Seyrüsefer resimleri).

o) Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içererek, gemi adamlarına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler (Gemi adamı alacakları).

p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar (Geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar).

r) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri (Sigorta primleri).

s) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri (Aracı ücretleri).

t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık (Geminin mülkiyet ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar).

u) Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık (Ortak malikler arasındaki uyuşmazlıklar).

v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük (Gemi rehinleri).

y) Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık (Gemi satış sözleşmesi).

II. DENİZ ALACAĞININ MİLLETLERARASI HUKUKTA DÜZENLENMESİ

A. Milletlerarası Alanda Deniz Ticareti Hukukunun Yeknesaklaştırılması İhtiyacı

Deniz ticareti hukuku, bünyesinde yabancılık unsurunu⁷⁷ barındıran, milletlerarası bir karaktere sahiptir. Sularda meydana gelen olaylardan kaynaklanan hak ve yükümlülüklerle ilgilenen deniz ticareti hukuku, bu milletlerarası karakteri nedeniyle yeknesak bir düzene ihtiyaç duymaktadır⁷⁸.

⁷⁷ Yabancılık unsuru, hukuki ilişkinin birden çok hukuk sistemi ile ilişki içinde olması anlamına gelir (Aysel Çelikel/Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 15. Bası, İstanbul 2017, s. 10). “Yabancılık unsuru” kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Şanlı/Emre Esen/İnci Ataman-Fıganmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 1. Bası, İstanbul 2013; Çelikel/Erdem, s. 7-10; Vahit Doğan, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 4. Baskı, Ankara, 2017, s. 6-9.

Ayrıca *Yazıcıoğlu*, bir çalışmasında sözleşmeden doğan özel hukuk ilişkilerinde yabancılık unsurunu şöyle ifade etmiştir: Akdi bir ilişkinin taraflarından birinin yabancı devlet vatandaşı olması veya ikametgâhının yabancı bir ülkede bulunması yahut bu akitten doğan borcun kısmen ya da tamamen yabancı bir ülkede ifa edilecek olması durumunda, bu hukuki ilişki yabancı bir ülkenin hukuk düzeni ile bağlantı içinde bulunduğu için söz konusu sözleşme yabancılık unsuru taşıyan bir sözleşme niteliğini kazanmıştır (Emine Yazıcıoğlu, “Uluslararası Deniz Taşımacılığında Uygulanacak Kural Sorunu”, **DHD**, Y. 5 (2000), S. 1-4, s. 45 (Uygulanacak Kural)).

Gemilerde yaşanan uyuşmazlıkların yabancılık unsurları hakkında bkz. Kerim Atamer, “Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk”, **DHD**, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4 (Basım Tarihi: Haziran 2004), s. 75 (Gemilerde Aynı Haklar).

⁷⁸ Gordon W. Paulsen, “An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law”, **Tulane Law Review**, C. 57, S. 5, 1982-1983, s. 1066; A. N. Yiannopoulos, “The Unification of Private Maritime Law by International Conventions”, **Law and Contemporary Problems**, C. 30, S. 2, Unification of Law (Spring, 1965), s. 371; Sezer Ilgın, “Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3 (1998), S. 3-4, s. 147.

Berlingieri deniz ticareti hukukunda yeknesaklaştırmaya (hukukun birleştirilmesine)⁷⁹ duyulan ihtiyacı şöyle ifade etmiştir.

“Yeknesaklaştırma, deniz ticareti hukukunun doğal bir ihtiyacıdır. Zira deniz ticareti milletlerarası özel hukukun ortak ilkelerini benimseyerek çözüme ulaşamayan ulusal hukuklar arasında çeşitli ihtilaflar doğurmakla birlikte, farklı ülke vatandaşları arasında da karmaşık yapıda bir ticarete yol açmaktadır.”⁸⁰

Yeknesak hukuk, hukuki işleme uygulanacak iki veya daha fazla ulusal hukuk kurallarının çatışmasını önleyen özel hukuka ilişkin kuralların bütünüdür⁸¹. Yeknesaklığın sağlanamaması, milletlerarası alanda hukuki belirsizlikler yaratmakta ve güvensizliğe yol açmaktadır.

Yeknesaklığın sağlanması örnek kanunlar, ikili anlaşmalar ve milletlerarası sözleşmelerle mümkün kılınmaktadır⁸². Bunların arasında en çok başvurulan yöntem, hukukun birleştirilmesi amacını taşıyan milletlerarası sözleşmelerdir⁸³. 19. yüzyılın sonuna kadar, merkezi Londra’da bulunan ve dünyada birçok şubesi olan milletlerarası bir sivil toplum örgütü olan Milletlerarası Hukuk Derneği (International Law

⁷⁹ Genel olarak özel hukukun çeşitli alanlarında yeknesaklaştırma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Rayegan Kender, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 Tarihli Brüksel Konvansiyonu)”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Y. 1962, C. 28, S. 3-4 (1961 Brüksel Konvansiyonu), s. 713-750; Paulsen, s. 1065- 1091; F.L. Wiswall Jr., “Uniformity in Maritime Law: The Domestic Impact of International Maritime Regulation”, **Tulane Law Review**, C. 57 (1982-1983), S. 5, s. 1208-1237; Arzu Oğuz, “Sözleşmeler Hukuku Alanında Hukukun Birleştirilmesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 49, S. 1, 2000, s. 31-65; Eylem Apaydın, “Satım Hukuku Özelinde Uluslararası Sözleşme Hukukunun Birleştirilmesi Çalışmalarının Kronolojisi: The Chronicles of Unification of International Contract Law, Particularly Sales Law”, **Journal of Yaşar University**, Y. 2013, C. 8, S. Özel, s. 201-274; Ilgar Babayev, Uluslararası Ticaret Hukukunun Yeknesaklaştırılması”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 19, S. 38, Yaz 2020/2, s. 103-117.

⁸⁰ Giorgio Berlingieri, **Preface to 1 Plinio Manca**, International Maritime Law, European Transport Law, at 8 (1970) (Paulsen, s. 1066’dan naklen).

⁸¹ Bu tanım için bkz. Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1970, Volume I, s. 13 (vol1-p13-17-e.pdf (uncitral.org), Erişim Tarihi: 19.02.2021); Oğuz, s. 39.

⁸² Bu konuda bkz. Yiannopoulos, s. 371; Paulsen, s. 1065; Oğuz, s. 32-33; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 7-8.

⁸³ Bu konuda bkz. Francesco Berlingieri, “Implementation of Maritime Conventions: A Review of the Methods Used”, **[2013] LMCLQ**, s. 445 (Implementation). Diğer yandan Oğuz, milletlerarası sözleşmelerde kullanılan kavramların açık ve somut hale getirilmeye muhtaç olmalarının yanında sözleşmeleri yorumlama yöntemlerinin her devlette farklı olmasından dolayı, hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması çabalarının sonuçsuz kaldığını, yeknesak hukuk yaratmanın kolaylıktan ziyade zorluk çıkardığını ifade etmiştir. Bkz. Oğuz, s. 41. Gerçekten de milletlerarası sözleşmeler, her dönemde hukukun birleştirilmesi ve farklı hukuk sistemlerinin yarattığı karmaşanın çözülmesi noktasında başvurulan en sık ve etkili yöntemlerden biri olsa da, aslında esas olarak yeknesaklık sağlamasından ziyade Kara Avrupası ve Anglo Sakson hukuk sistemleri arasında uzlaşma sağlamıştır.

Association, ILA⁸⁴), deniz ticareti hukukunun birleştirilmesi görevini üstlenmiştir⁸⁵. Ancak 1896'da ILA, deniz ticareti hukukunun geniş bir sahaya sahip olduğunu düşünerek deniz ticaretinin karmaşık sorunlarıyla ilgilenmek üzere ayrı bir kuruluşa ihtiyaç duyulduğunun farkına varmıştır. Bunun üzerine Milletlerarası Denizcilik Komitesi (Comité Maritime International-CMI⁸⁶), özellikle deniz hukuku kurallarının birleştirilmesiyle ilgili çalışmalar yürütmek amacıyla, ILA ile işbirliği yapmak üzere 1897 yılında Belçika'nın Anvers şehrinde kurulmuştur⁸⁷. Ancak 1960'lı yılların sonuna doğru Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı (International Maritime Organization-IMO⁸⁸) ve Birleşmiş Milletler Milletlerarası Ticaret Komisyonu (United Nations Commission on International Trade Law-UNCITRAL⁸⁹) deniz ticareti hukukunun birleştirilmesi çalışmalarını yürütmeye başlamıştır⁹⁰.

B. Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması

1. Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması Açısından Deniz Alacağının Önemi

Farklı ülke limanları arasında sefer yapmaları nedeniyle gemilerin ihtiyati haczinde farklı düzenlemelerin uygulanması söz konusu olmaktadır⁹¹. Hem borçlu hem alacaklı açısından önemli sonuçlara yol açan ihtiyati haczin, hangi alacaklar için

⁸⁴ ILA hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Home (ila-hq.org).

⁸⁵ Deniz ticareti alanında hukuk birliğini sağlayan kuruluşlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, İstanbul 2017, s. 146-153 (Deniz Ticareti).

⁸⁶ CMI'nin kuruluşu ve çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <https://comitemaritime.org/>.

⁸⁷ Yiannopoulos, s. 372.

⁸⁸ IMO, 1958 yılında Birleşmiş Milletler bünyesinde, Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO) adıyla kurulmuş ve daha sonra 1982 yılında şimdiki adını almıştır. Merkezi Londra'da bulunan bu örgüt deniz güvenliğine ve gemiler tarafından denizlerin kirlenmesini önlemeye yönelik çalışmalar yapmaktadır. IMO'nun kuruluşu ve çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.

⁸⁹ UNCITRAL, 1966 yılında Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulmuştur. Merkezi Viyana'da bulunan örgüt, BM Genel Kurulunun milletlerarası ticaret ve yatırımın kolaylaştırılmasına yardımcı olmaktan sorumlu bir organdır. UNCITRAL'in kuruluşu ve çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <https://uncitral.un.org/>.

⁹⁰ 1998 tarihi itibarıyla deniz ve denizcilik ile ilgili milletlerarası düzenlemelerin listesi için bkz. Ilgın, s. 148-157. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz hukuku alanında taraf olduğu bazı sözleşmeler için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 28-44; İngiltere açısından ise, bkz. Berlingieri, **Implementation**, s. 470-472.

⁹¹ Zaten geminin kendi ülke sınırları içinde yolculuk yapması halinde, ihtiyati haciz tedbirine gerek duyulmaz. Ancak özellikle kendi ülke sınırları dışında yolculuk yapan yabancı gemiler için ihtiyati haczin önemi büyüktür. Zira ihtiyati haciz, yabancı geminin alacağın doğduğu ülkenin limanlarını terk etmemesi, alacağın teminat altına alınması ve böylece alacağa kavuşulması için başvurulabilecek en değerli yoldur. Aynı doğrultuda bkz. Sengir, s. 561-562.

ve hangi şartlarla gerçekleşeceğini önceden belirlemek oldukça önemlidir. Bu nedenle gemilerin ihtiyati haczi hukukunun yeknesaklaştırılması deniz ticaretinde büyük öneme sahiptir.

Aşağıda da üzerinde durulacağı üzere⁹², gemilerin ihtiyati haczi hukukunun birleştirilmesi amacıyla hazırlanan milletlerarası sözleşmeler, CMI tarafından düzenlenen milletlerarası konferanslarda görüşülüp kabul edilmiştir. Bununla birlikte IMO ve Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD⁹³) da, CMI tarafından yürütülen bu çalışmalara katılmıştır.

Milletlerarası sözleşmelerle gemilerin ihtiyati haczi hukukunun yeknesaklaştırılması yönündeki çabalar sonucunda şimdiye kadar iki sözleşme kabul edilmiştir. Bunlardan ilki 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, diğeri ise 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesidir⁹⁴. Her iki Sözleşmenin ortak özelliği, gemilerin ihtiyaten haczedilebilmesini belirli alacakların varlığı halinde mümkün kılmasıdır. Geminin işletilmesiyle ilgili olan bu alacaklar, “deniz alacağı (*maritime claim*)” olarak adlandırılmaktadır. İlk defa 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılan bu kavram, gemilerin ihtiyati haczi konusunda yeknesaklaştırma sonucu ortaya çıkmıştır. Her iki milletlerarası sözleşmede sayılan deniz alacakları, sınırlı sayı ilkesine tâbidir. Bu durumda geminin ihtiyaten haczedilmesi, belirli alacaklarla sınırlandırılmaktadır. Bu yolla geminin ihtiyaten haczedilebileceği açıklığa kavuşturulmaktadır.

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda yeknesaklığı sağlama hedeflenmişse de, farklı uygulamalar bu amacın gerçekleşmesini engellemiştir⁹⁵. Doktrinde de geminin ihtiyati haczi konusunda yeknesaklığın tam olarak sağlanamadığı kabul edilmiştir⁹⁶.

⁹² Bkz. Birinci Bölüm, II. B. 2 ve 3.

⁹³ Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development), Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun ticaret ve kalkınma alanında temel organı olarak, 1964 yılında Cenevre’de yapılan oturum sonrasında daimi hükümetler arası bir organ şeklinde kurulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx>.

⁹⁴ Türkiye 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf değilken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olmuştur.

⁹⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 2.02, Veronica Ruiz Abou-Nigm, **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford 2011, s. 47. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin farklı ülkelerdeki değişik uygulamaları hakkında bkz. Berlingieri, **Arrest**, 2.15-2.58.

Yeknesaklığın ancak ortak hukuk bilimi ile sağlanabileceği konusunda bkz. Oğuz, s. 43 vd.

⁹⁶ Bu konuda bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 195-202; Abou-Nigm, s. 47-48; Berlingieri, **Arrest**, Ch. 2; Türköl, **İhtiyati Haciz**, s. 111-116.

Sözleşmelerin bazı konuları mahkemenin hukukuna (*lex fori* 'ye) bırakması, geminin ihtiyati hacziyle ilgili diğer bazı konuları düzenlememesi ve ülkelere tanıdığı çekinceler ihtiyati haciz konusunda hukukun birleştirilmesi amacına tam anlamıyla ulaşılmadığını göstermektedir.

2. 1952 Tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)

a. Sözleşmenin Amacı ve Hazırlık Çalışmaları

Daha önce de yaptığımız açıklamalardan⁹⁷ anlaşılacağı üzere, geminin ihtiyati haczi konusunda farklı hukuk sistemlerinin taraflar açısından oluşturacağı emniyetsizliği ortadan kaldırmak, ancak bu konuda yeknesak kurallar içeren bir milletlerarası sözleşme ile mümkün olabilir. Bu nedenle deniz alacağından dolayı gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen ilk milletlerarası sözleşme olan 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu Sözleşme hükümlerine göre ihtiyati haciz, ancak hacze konu olan geminin işletilmesi yoluyla ortaya çıkan borçlardan dolayı ve belirli şartlarda mümkün olacaktır⁹⁸. Bu durumda sözleşmeye taraf olmayan birçok ülkede geminin her türlü alacaktan dolayı ihtiyaten haczedilebilmesinin karşısında, Sözleşmenin ilk hedefi, geminin işletilmesi ile ilgili olmayan alacaklardan dolayı geminin ihtiyaten haczedilmesini önlemek ve bu şekilde gemi ve yükün menfaatini korumak olmuştur⁹⁹.

CMI tarafından yürütülen 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları kapsamında öncelikle CMI'nın 1930 yılında Belçika'nın Anvers şehrinde yaptığı konferansta, Daimi Büro (Bureau Permanent of the CMI) tarafından konferansa davet edilen ulusal derneklerin, CMI'nın hukukun birleştirilmesi çalışmaları yapabileceği konular hakkında tavsiyeleri alınmıştır¹⁰⁰. Bunun üzerine Daimi Büro, ihtiyati haciz hakkı, gemilerin cebri satışı ve sonuç olarak gemilerin ihtiyati haczine

⁹⁷ Bkz. Birinci Bölüm, II. B. 1.

⁹⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 161-162; Atamer, **Cebri İcra**, s. 86.

⁹⁹ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, III. The Arrest Convention, 1952.

¹⁰⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.01; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 162.

ilişkin kuralların yeknesaklaştırılmasına yönelik sorular içeren bir anket hazırlamıştır¹⁰¹.

Daimi Büro tarafından görevlendirilen Milletlerarası Alt Komisyon (the International Sub-Committee), 19 Kasım 1932 Anvers toplantısında bir ön tasarı hazırlamak üzere Leopold Dor'u görevlendirmiştir. Alt Komisyonun 16 Mayıs 1933 tarihinde Londra'da düzenlenen toplantısında, Dor hazırladığı Tasarıyı açıklayıcı bir raporla birlikte Komisyona sunmuştur¹⁰².

Bu Tasarı, Alt Komisyonda tartışılmış ve yapılan bazı değişikliklerden sonra 1933 yılında Oslo'da düzenlenen konferansta gündeme alınmıştır. Dor'un tasarısı, Kara Avrupası hukuk sistemi ile Anglo-Sakson hukuk sistemi arasındaki iki temel farklılığı ortaya çıkarmıştır. Tasarıyla her türlü alacak için geminin ihtiyati hacze konu olabileceği düzenlenmiştir. Bu yönüyle Kara Avrupası hukuk sistemine uygun görülmüştür. Ancak bir geminin yalnızca aynî dava (*action in rem*¹⁰³) yoluyla, diğer bir deyişle yalnızca kendisinin işletilmesinden doğan alacaklar için (*in rem claim*) ihtiyaten haczedilebileceğini düzenleyen Anglo-Sakson hukuk sisteminden ayrılmaktadır. İkinci olarak, Tasarıda Anglo-Sakson hukuk sistemine uygun bir şekilde haksız ihtiyati haciz dolayısıyla, gemi malikinin yalnızca geminin serbest bırakılması için yatırdığı güvenceyi geri alabileceği düzenlenmiştir. Bu esas, gemi malikinin haksız ihtiyati hacizden dolayı uğradığı tüm zararı talep edebileceğini öngören Kara Avrupası hukuk sistemine ters düşmektedir. Tasarı, iki hukuk sistemini uzlaştırma imkânı bulunmadığı için Alt Komisyona iade edilmiştir¹⁰⁴.

¹⁰¹ Bu anket Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Portekiz, İsveç, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Yugoslavya dernekleri tarafından cevaplandırılmıştır. Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.06.

¹⁰² CMI Travaux Preparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 234, <http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoires%20of%20the%201910%20Collision%20Convention%20and%20of%20the%201952%20Arrest%20Convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18.10.2016).

¹⁰³ *Action in rem*, Birleşik Krallıkta her tür deniz alacağının ileri sürülebileceği tipik bir deniz hukuku yargılama usulüdür. Bu usulde, *action in personam* (şahsi dava) prosedüründeki gibi kişiye karşı değil, gemi gibi bir eşyanın aynına karşı yargılama yürütülebilir. Tetley, **Maritime Liens**, s. 977. “*Action in rem*” ve “*action in personam*” hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 977-978; Thomas, s. 37-77; Gaskell/Debattista/Swatton, s. 5-6; Jackson, prg. 1.6-1.13; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch.1, prg. 5; Ch. 3; Günay, s. 54-58. Ayrıca Birleşik Krallıkta yürürlükte bulunan Medeni Usul Kurallarında (Civil Procedure Rules (CPR)) ‘*action in rem*’ terimi ‘*in rem claim*’, ‘*action in personam*’ terimi ise ‘*in personam claim*’ olarak adlandırılmıştır (bkz. CPR Part 61 (<https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules/part61>), Erişim Tarihi: 17.05.2021)).

¹⁰⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.08, 1.11; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 162; Ekşi, s. 143-144.

Alt Komisyon, 2 Haziran 1936 tarihinde Paris'te yaptığı toplantıda Tasarıyı gözden geçirmiş ve Sözleşmenin kapsamını büyük ölçüde sınırlamıştır. Buna göre, bir geminin, ancak çatmadan veya kurtarma-yardımdan doğan alacaklar¹⁰⁵ için ihtiyaten haczedilebileceği düzenlenmiştir¹⁰⁶. Böylece her türlü alacak için geminin ihtiyaten haczedilebileceğini öngören Tasarının 1. maddesi değiştirilmiştir. Ancak daha sonra 1937 yılı Mayıs ayında Paris'te yapılan konferansta Alman temsilcisinin tavsiyesi üzerine ihtiyati hacze neden olan alacaklar daha da sınırlandırılmış ve çatmadan kaynaklanan alacaklar kapsama alırken, kurtarma-yardım alacakları kapsam dışında tutulmuştur. Aynı şekilde Alman temsilcisinin tavsiyesi üzerine donatana ait diğer gemilerin (*sister ship*) haczi de mümkün hale gelmiştir¹⁰⁷.

Bu çalışmalar, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle sonuca ulaşamamıştır¹⁰⁸. Savaştan sonra 1947 yılında Anvers'te yapılan ilk toplantıda, CMI Daimi Bürosu 1937 Paris Konferansında görüşülen Tasarının uygulama alanının çok dar olduğunu düşünerek, diplomatik konferansta sunulmak üzere yeni bir çalışma yapmak için Hollanda temsilcisi M. Asser ve İngiliz temsilcisi C. Miller'i görevlendirmiştir¹⁰⁹. 1949 yılında Amsterdam'da yapılan konferansta, Daimi Büronun gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması ile ilgili bütün sorunları incelemek ve bu sorunları çözmek için Milletlerarası Alt Komisyonu görevlendirmesi ve bu Komisyonun CMI'nın bir sonraki konferansına kadar bir tasarı sunması kararlaştırılmıştır¹¹⁰.

Milletlerarası Alt Komisyon, ilk olarak 8-9 Aralık 1950 tarihinde Paris'te toplanmış ve Daimi Büro tarafından raportör olarak görevlendirilen Miller ve Asser'in hazırladığı ilk Tasarıyı görüşmüştür. Bu toplantının sonunda hazırlanan ikinci Tasarı ise, 13-14 Nisan 1951 tarihinde Anvers'te yapılan bir sonraki toplantıda görüşülmüştür. Son olarak ikinci toplantının sonunda raportörler, 1951 yılı Eylül ayında Napoli'de gerçekleştirilecek CMI konferansına sunulmak üzere son şekliyle

¹⁰⁵ Bu alacaklar, 1926 Rehin Sözleşmesinin 2. maddesinde düzenlenen gemi alacakları arasında sayılmıştır.

¹⁰⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 162.

¹⁰⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.12-1.13.

¹⁰⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 162.

¹⁰⁹ CMI Travaux Preparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 247.

¹¹⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.16-1.17; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 162-163.

üçüncü tasarıyı hazırlamışlardır¹¹¹. Nihayet Napoli'deki konferansta Tasarı tamamen incelenmiş ve birkaç temsilcinin eleştirisine rağmen, önemli değişiklikler yapılmadan 18 maddeden oluşan Tasarı onaylanmıştır¹¹².

Sözleşme Tasarısının son halini almış metninde gemi her türlü alacak için değil, ancak Sözleşmede yer alan deniz alacakları için haczedilebilecektir. Bu sınırlama ile Kara Avrupası ile Anglo-Sakson hukuk sistemi arasında uzlaşma sağlanmıştır¹¹³. Bunun yanında yine hukuk sistemleri arasındaki farklılıkları gidermek için, donatana ait diğer gemilerin (*sister ship*) ihtiyaten haczi kabul edilmiştir¹¹⁴. Bu haliyle Sözleşmenin son metni, onaylanmak üzere 2-10 Mayıs 1952 tarihlerinde Brüksel'de yapılan diplomatik konferansta görüşülmüştür. Bu diplomatik konferansta 13 olumlu, 6 çekimser oyla onaylanmıştır¹¹⁵.

b. Deniz Alacağı Kavramı

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinde deniz alacağının, yine bu hükümde belirtilen sebeplerden doğmuş bir hak veya alacak üzerindeki iddiayı ifade ettiği kaleme alınmıştır. Bu Sözleşmede yer alan deniz alacaklarının listesi, Anglo-Sakson ve Kara Avrupası hukuku sistemlerinin uzlaştırılması sonucu ortaya çıkmıştır¹¹⁶. Bunun yanında Sözleşmedeki deniz alacağı listesi oluşturulurken 1925 tarihli Consolidation Act'in 22. maddesinde yer alan alacaklara yenileri (özellikle müşterek avaryadan doğan alacaklarla acente veya yükletenin donatan için yaptıkları masraflar) eklenmiştir. Böylece o dönemin İngiliz hukukunda yer alan ihtiyati haciz imkânı genişletilmiş, buna karşın Kara Avrupası hukuku ülkelerinde ise ihtiyati haciz imkânı sınırlandırılmıştır¹¹⁷.

¹¹¹ CMI Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 250-251.

¹¹² Berlingieri, **Arrest**, prg.1.19.

¹¹³ Tetley, **Maritime Liens**, s. 1030; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 164; Gaskell, Nicholas / Shaw, Richard, "The Arrest Convention 1999", [1999] **LMCLQ**, s. 471.

¹¹⁴ Ekşi, s. 143-144.

¹¹⁵ Berlingieri, **Arrest**, s. 7, prg. 1.20.

¹¹⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 164-165; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.01; Nuray Ekşi, **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, 2. Bası, İstanbul 2004, s. 140, dpn. 588.

¹¹⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 165.

c. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi

Sözleşmenin 14. maddesinde sözleşmenin onaylandığı diplomatik konferansta bulunan devletler açısından, 15. maddede ise bu konferansa katılmayan daha sonra taraf olan devletler açısından sözleşmenin nasıl yürürlüğe gireceği düzenlenmiştir. Sözleşmenin md. 14/b.a hükmü uyarınca sözleşme, ilk imzalayan iki devlet arasında bunların, sözleşmenin kendi ülkelerinde onaylandığına ilişkin ikinci belgeyi tevdi etmelerinden altı ay sonra yürürlüğe girer. Ayrıca Sözleşmenin md. 14/b.b hükmüne göre, sözleşme, her bir imza eden devlet açısından bu devletin sözleşmeyi onayladığına ilişkin belgesinin tevdi edilmesinden altı ay sonra yürürlüğe girer.

Diplomatik konferansa katılmayıp daha sonra sözleşmeye katılan ülkeler açısından ise, md. 15 gereği, sözleşme, bu devletlerin onay belgelerini Belçika Dış İşleri Bakanlığına tevdi etmelerinden altı ay sonra yürürlüğe girer.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, ilk önce İspanya ile Mısır arasında yürürlüğe girmiştir. İspanya'nın sözleşmeyi onay tarihi 8 Aralık 1953¹¹⁸, Mısır'ın sözleşmeyi onay tarihi ise 24 Ağustos 1955'tir. Böylece Sözleşme, 24 Şubat 1956'da yürürlüğe girmiştir. Ayrıca ABD hariç çok sayıda denizci devlet bu sözleşmeyi kabul etmiştir¹¹⁹.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine Birleşik Krallık, sözleşmeyi 18.03.1959 tarihinde iki çekinceyle onayladıktan altı ay sonra 18.09.1959 tarihinde taraf olmuştur¹²⁰. Türkiye ise bu Sözleşmeye taraf değildir¹²¹.

d. Sözleşmenin Uygulama Alanı

Sözleşmenin uygulama alanı, 8. maddede düzenlenmiştir. Bu kapsamda öncelikle sözleşme anlamında gemi başlığı altında, sözleşmeye göre ihtiyati hacze konu gemileri sınıflandırmak gerekmektedir. Ardından 8. maddede yer alan geminin

¹¹⁸ Ancak İspanya, 28 Mart 2011'de sözleşmeyi yürürlükten kaldırmıştır.

¹¹⁹ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf devletler için bkz. <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba> (Erişim Tarihi: 06.06.2021).

¹²⁰ Bu çekinceler için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 401.

¹²¹ Sengir, 1966 tarihli bir makalesinde herhangi bir dayanak göstermeksizin Türkiye'nin bu Sözleşmeye katılma hazırlıklarının olduğunu, ancak o tarihte henüz katılmadığını ifade etmiştir (Sengir, s. 562). Ancak 6102 sayılı TTK'nın 1350 ile 1400. maddelerine ilişkin genel açıklamalar kısmında Türkiye'nin, ihtiyati haciz hakkının bu Sözleşmeyle sınırlandırıldığı düşüncesiyle Sözleşmeye taraf olmadığı belirtilmiştir (bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 386).

taşıdığı bayrak kriteri doğrultusunda sözleşmenin uygulandığı gemiler üzerinde de durulacaktır.

(1) Sözleşme Anlamında Gemi

i. Kavram

Sözleşmede gemi tanımına yer verilmemiştir. Bu durumda sözleşmeye taraf devletlerin ulusal hukuklarında yer alan gemi tanımı esas alınacaktır¹²². Bunun gibi sözleşmenin mahkemenin hukukuna (*lex fori* 'ye) bıraktığı haller, esasen sözleşmenin geminin ihtiyati haczi konusunda sağlamaya çalıştığı yeknesaklığı engellemektedir. Zira bu durumda taraf devletlerden her biri, kendi ülke hukukuna göre araçları gemi olarak nitelendirecektir. Böylece bir ülkede gemi sayılmayan araç, diğer bir ülke hukukuna göre gemi sayılabilecektir. Bu durum sözleşmenin uygulama birliği amacını zedeleyici niteliktedir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin deniz ve iç su gemilerine uygulanması konusunda doktrinde de bir görüş birliği sağlanamamıştır. Çetingil, Sözleşmenin adında (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Arrest of Sea-Going Ships) da yer aldığı gibi “**Sea-Going Ships**” (deniz gemisi) ifadesinin kullanımının bilinçli olduğunu vurgulayarak, Sözleşmenin yalnızca deniz gemilerine uygulanacağını ve iç su gemilerinin kapsam dışı bırakıldığını ifade etmiştir¹²³. Buna karşılık Berlingieri, Sözleşmede geminin bir tanımının bulunmaması ve herhangi bir hükümde de gemiye ait bir nitelik belirtilmemesinden dolayı, yalnızca sözleşmenin başlığında “**Sea-Going Ships**” ifadesinin yer almasının iç su gemilerinin sözleşme kapsamına alınmadığı anlamına gelmediğini belirtmiştir. Yazara göre, deniz gemisi ve iç su gemisi arasındaki ayrım, bu sözleşme bakımından önemsizdir¹²⁴. Kanımızca Sözleşmenin başlığında ve giriş cümlesinde¹²⁵ deniz gemisi ifadesinin

¹²² Aynı yönde bkz. Simon Rainey, “What is a “ship” under the 1952 Convention”, [2013] LMCLQ, s. 81.

¹²³ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 172-173. Aynı görüşte Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Jackson, prg. 15.12.

¹²⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.18-20.19; Francesco, Berlingieri, “The 1952 Convention Revisited”, [2005] LMCLQ, s. 327 (1952 Convention). Aynı yönde bkz. Rainey, s. 52.

¹²⁵ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin giriş cümlesi şöyledir: “*Yüksek sözleşen taraflar, deniz gemilerinin ihtiyati haczi üzerindeki bazı tekdüze kuralların müşterek anlaşma ile tespitindeki yararı takdir ederek, bu konuda bir konvansiyon akdini kararlaştırmışlar ve aşağıdaki hususlar üzerinde anlaşmışlardır.*”

kullanılması karşısında, diğer maddelerinde gemi kavramı kullanılırken her defasında deniz gemisi nitelendirmesi yapılmasına ihtiyaç duyulmamıştır. *Çetingil*'in de ifade ettiği üzere, sözleşmenin başlığında ve giriş cümlesinde kullanılan deniz gemisi ifadesinin bilinçli olduğu ve sözleşmenin iç su gemilerine uygulanmayacağı söylenebilir.

ii. İhtiyati Haciz Bakımından Gemilerin Sınıflandırılması

(a) Alacağın Doğumuna Neden Olan Gemi

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1 hükmü uyarınca, “alacağın doğumuna neden olan gemi (*the particular ship in respect of which the claim arose*¹²⁶)” ihtiyaten haczedilebilecektir. Sözleşmenin 3. maddesinin 1. fıkrasının son cümlesine göre, deniz alacağının doğduğu gemiden başka hiçbir gemi, Sözleşme md. 1’in (o), (p) ve (q) bentlerinde yer alan alacaklar için haczedilemez. Diğer bir anlatımla bu bentlerde yer alan alacaklar için yalnızca alacağın doğumuyla ilgili olduğu gemi ihtiyaten haczedilebilir. Bu bentlerde geminin mülkiyetine, müşterek mülkiyetine, zilyetliğine, işletilmesine, donatma iştirakinin kazancına ilişkin talepler ile gemi üzerindeki ipotek ve rehinden doğan istemler yer almaktadır. Bu alacaklarda, 1. maddede sayılan diğer deniz alacaklarından farklı olarak alacaklının gemi ile arasında sıkı bir ilişki mevcuttur. Burada ihtilaf konusu, doğrudan doğruya alacağın ilgili bulunduğu geminin bizzat kendisidir. Bu nedenle borçlunun diğer bir gemisinin bu alacaklardan dolayı haczedilmesi, haksızlığa yol açabilir¹²⁷. Diğer yandan, (q) bendinde yer alan geminin ipoteği ve rehni ile ilgili alacaklar söz konusu olduğunda, sözleşmeye taraf devlet, md. 3/1’de yer alan borçlunun diğer bir gemisinin haczedilemeyeceğine ilişkin kuralı uygulamama hakkına sahiptir (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/b.b)¹²⁸.

¹²⁶ Bu ifade *Hotinli ve Tekil*’in Türkçe tercümelerinde “alacağın müteallik (ilgili bulunduğu) gemi” olarak dilimize çevrilse de, biz çalışmamızda aynı anlama gelen “alacağın doğumuna neden olan gemi” ifadesini kullanmayı tercih ediyoruz. Bkz. Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 455; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 31.

¹²⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 10.03.

¹²⁸ *Çetingil*, gemi ipoteği ile ilgili alacağın para alacağı niteliğinde olması nedeniyle, md. 3/1’de ayrı tutulmasının isabetsiz olduğunu ve md. 10/b.b ile bu isabetsizliğin giderilebileceğini ifade etmiştir (*Çetingil, İhtiyati Haciz*, s. 177).

(b) Malike Ait Diğer Bir Gemi (Sister Ship)

Dilimize “kardeş gemi” olarak çevrilen *sister ship*’in ihtiyaten haczi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi kapsamında mümkündür. Doktrinde “*sister ship*” kavramına malike ait diğer gemilerin dâhil olduğu savunulduğu¹²⁹ gibi, malikin aynı tipteki diğer gemilerinin “*sister ship*” olarak kabul edilmesi gerektiği de ileri sürülmüştür¹³⁰.

Kardeş geminin belirlenmesinde Sözleşmenin 3. maddesinin 2. fıkrası yol göstericidir. Bu hükme göre, *bütün mülkiyet payları aynı şahsa veya şahıslara ait olan gemiler aynı malikin sayılır*. O halde tek şahıstan¹³¹ bahsediyor isek, bu şahsın bir geminin tamamına, diğer bir gemiye de belirli bir pay ile malik olması halinde diğer gemi ihtiyati hacze konu olamaz¹³². Birden fazla şahıs söz konusu ise, bunların muhtelif gemilere müştereken malik olmaları halinde kardeş gemiden söz edilebilir. Şöyle ki, A ve B gemilerinin X, Y ve Z’ye ait olduğunu düşünelim. Bu şahısların gemilerdeki payları, eşit veya farklı oranda (her birinde 20’şer pay veya 20, 10 ve 30 pay şeklinde gibi) olabilir. Böyle bir durumda B gemisi kardeş gemi özelliğine sahip olur. Zira önemli olan, aynı şahısların bu gemilere birlikte ve bütün paylarıyla malik olmalarıdır. Buna karşılık A gemisi X, Y ve Z’nin, ancak B gemisi W, X ve Y’nin ise; ilk gemiye birlikte malik olan X ve Y, ikinci gemiye birlikte bütün paylarıyla malik olmayacaktır. Bu ihtimalde B gemisi, kardeş gemi özelliğini taşımayacaktır¹³³.

Sözleşmenin 3. maddesinin 1. fıkrasında kullanılan “*deniz alacağının doğduğu sırada*” ifadesinin, kardeş geminin iktisap anı olarak anlaşılması gerektiği ileri sürülmüştür¹³⁴. Bu durumda davalının alacağın doğduğu sırada bu gemiye sahip olması ve deniz alacağının doğduğu anda değil de, sonradan sahip olunan gemilerin

¹²⁹ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 43; Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.04; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 15; Didem Algantürk Light, “1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **DHD**, Y. 9, S. 1-4, Ocak-Aralık 2004 (Basım Tarihi: Şubat 2008), s. 42, dpn. 13 (İhtiyati Haciz).

¹³⁰ Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 445, dpn. 18; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 174, dpn. 5.

¹³¹ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/3’e göre, *şahıs, her türlü hakiki veya hükmi şahısları, şahıs veya sermaye şirketleri olduğu gibi devletleri, idareleri ve amme müesseselerini içine alır*.

¹³² Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 174.

¹³³ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 174-175; Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.07.

¹³⁴ Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 445.

kardeş gemi kapsamında haczedilememesi gerekmektedir¹³⁵. Buna karşılık *Çetingil* ve *Berlingieri*¹³⁶, hükümde yer alan ifadenin kardeş geminin iktisap anı ile ilgisi bulunmadığını, önemli olan anın haciz talebinin yapıldığı an olduğunu ifade etmişlerdir. Buna göre, “deniz alacağının doğduğu sırada” ifadesi, hangi malike ait geminin hacze konu olacağını belirlemeye ilişkin olup, bu ifadeyle alacak doğduğu sırada alacakla ilgili asıl gemiye sahip olan kişi belirtilmek istenmiştir. Böylece alacak doğduktan sonra sahip olunan gemilerin de kardeş gemi olarak ihtiyati hacze konu olabileceği vurgulanmıştır. Zira kardeş gemilerin iktisap anı ile ilgili olarak deniz alacağından önce veya sonra doğması arasında bir fark mevcut değildir¹³⁷. Burada önemli olan, ihtiyati haciz talep edildiği sırada borçlu gemi malikinin bu gemilere sahip olmasıdır¹³⁸. Kanımızca md. 3/1’in İngilizce metninde kardeş gemi belirtilirken kullanılan; “*any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship (deniz alacağının doğduğu sırada bu gemi*¹³⁹ *malikinin sahip bulunduğu diğer bir gemi)*” cümlesi dikkate alındığında, “*at the time when the maritime claim arose (deniz alacağının doğduğu sırada)*” ifadesi, bu alacağa ilişkin olan geminin malikinin kim olduğunun belirlenmesi amacıyla kullanılmıştır. Deniz alacağının doğduğu sırada bu gemiye malik olan kişinin diğer bir gemisi şeklinde tanımlanan kardeş geminin, bu durumda alacak doğmadan önce veya doğduktan sonra iktisap edilmesi arasında fark bulunmamaktadır.

Kardeş gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kural ise 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre,

Bu maddenin dördüncü fıkrası ile onuncu¹⁴⁰ madde hükümlerine hâlel gelmemek şartıyla, her müddei, ister alacağın müteallik olduğu gemiyi, ister deniz alacağının doğduğu sırada bu gemi malikinin sahip bulunduğu diğer bir gemiyi, sefere hazır vaziyette de olsalar, haczedebilir; fakat iddianın taalluk ettiği gemiden başka hiçbir

¹³⁵ Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 445.

¹³⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 175-176; Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.05. Aynı yönde bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 43-44.

¹³⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 176; Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.05.

¹³⁸ Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.05.

¹³⁹ Bu gemi ifadesi ile “alacağın doğumuna neden olan gemi” kast edilmektedir.

¹⁴⁰ Sözleşmenin bu hükmünde yer alan onuncu madde ifadesi, esasen Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında Napoli Konferansında dokuzuncu madde olarak değiştirilmiş, ancak bu değişikliğin üçüncü madde hükmüne yansıtılması unutulmuştur. Bu nedenle üçüncü maddede yer alan “onuncu madde” ifadesi, “dokuzuncu madde” olarak anlaşılmalıdır. Berlingieri, **Arrest**, prg. 7.49.

gemi birinci maddenin o, p ve q fıkralarında derpiş olunan alacaklar için haczedilemez.

Söz konusu düzenlemeyle deniz alacaklısına iki seçenek sunulmaktadır¹⁴¹. Alacaklı ya deniz alacağının doğduğu geminin, ya da bu gemi malikinin diğer bir gemisinin ihtiyaten haczedilmesini talep etme hakkına sahiptir. Böylece haczedilen geminin, mutlaka deniz alacağının doğumuna neden olan gemi olması zorunlu değildir¹⁴². Alacaklı alacağının teminat altına alınması için hangi geminin ihtiyaten haczedilmesini isterse, bunu talep edebilir. Diğer bir anlatımla kardeş geminin ihtiyati haczi, alacağın doğumuna neden olan geminin ihtiyati haczine bağlı değildir.

Kardeş gemilerin ihtiyati haczini mümkün kılan Sözleşme, yine Kara Avrupası ve Anglo-Sakson hukuk sistemleri arasındaki farklılığa uzlaşmacı bir çözüm getirmiştir. Kara Avrupası hukuk sisteminde her türlü alacak için malike ait tüm gemiler ihtiyaten haczettirilebilirken, Anglo-Sakson hukuk sisteminde ancak deniz alacağından dolayı ve deniz alacağının doğduğu gemi için ihtiyati haciz talebinde bulunulabilir. Bu farklılıklar arasında uzlaşma sağlayan Sözleşme ise, her iki hukuk sisteminin özelliklerini bir arada toplayarak yalnızca deniz alacaklarından dolayı ve deniz alacağının doğduğu geminin malikine ait diğer gemilerin de haczedilebileceğini düzenlemiştir¹⁴³.

Sözleşmenin 3. maddesinin 4. fıkrası geminin zilyetliğinin devrini öngören kiralama (*charter by demise veya bareboat charter*¹⁴⁴) halini de düzenlemiştir. Buna göre, *bir geminin idaresinin terki suretiyle kiralınması halinde, bu gemiye müteallik bir borçtan kiracı yalnız başına mesul olduğu takdirde müddei, işbu Anlaşma hükümlerine riayet ederek, bu gemiyi veya kiracının diğer bir gemisini haczedebilir;*

¹⁴¹ Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions, Volume II (Conventions II)**, London 2015, s. 244.

¹⁴² Ekşi, s. 106.

¹⁴³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.01.

¹⁴⁴ Tekil, Sözleşmede ifade edilen kiralamanın İngiliz Hukukundaki hem **charter by demise** hem de **bareboat charter** olduğunu belirtmiştir. Fahman Tekil, **Deniz Hukuku**, İstanbul 1988, s. 251 (Deniz Hukuku). Aynı yönde Atamer, her iki kavramın da İngiliz hukukunda geminin zilyetliğini devretmek anlamında birbirine eş kullanıldığını ifade etmiştir (Atamer, **Cebri İcra**, s. 155). Davis, İngiliz hukukunda “*bareboat charter*” ve “*demise charter*” terimlerinin, genellikle birbirinin alternatifi olarak kullanıldığını ve dolayısıyla aynı anlamı taşıdığını belirtmiştir (Davis, prg. 1.1, dpn. 1). Bu nedenle Sözleşmenin İngilizce metninde kiralamadan bahsederken, *charter by demise* ifadesi kullanılsa da, adı geçen yazarların açıklamaları doğrultusunda bu ifadenin yanında *bareboat charter* ifadesinin de kiralamayı karşıladığı söylenebilir. Krş. Zehra Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, İstanbul 2013,10-11 (Gemi Yönetimi).

fakat bu deniz alacağından malike ait diğer bir gemi haczedilemez. Burada deniz alacağından sorumlu kişi, gemi maliki olmayan ve yalnızca gemiyi işleten kiracı olsa da, deniz alacağıının doğumuna yol açan bu geminin kiracının borcu için ihtiyaten haczedilebileceğine ilişkin bir düzenleme mevcuttur. Buna göre deniz alacağıının doğumuna yol açan geminin malik tarafından işletilmediği hallerde de, bu gemiyle deniz alacağıından sorumlu olan kişinin borcu için söz konusu gemi ihtiyaten haczedilebilir. Ayrıca varsa kiracının başka bir gemisi de ihtiyaten haczedilebilir. Ancak söz konusu deniz alacağıının doğumuna yol açan geminin malikine ait diğer bir gemi (*sister ship=kardeş gemi*) haczedilemez¹⁴⁵. Böylece md. 3/4 çerçevesinde geminin, yalnızca malikinin sorumlu olduğu alacaklardan değil, aynı zamanda başkasının sorumluluğunda, ancak geminin işletilmesinden doğan deniz alacaklarından dolayı da ihtiyaten haczedilebileceği sonucuna varılmaktadır. Ancak işaret edilmelidir ki, hükümde gemi malikinin sorumluluğunda olmayan bir deniz alacağıından dolayı geminin haczedilebilmesine karşılık, söz konusu deniz alacağıından dolayı gemi malikinin diğer bir gemisinin haczedilebilmesine olanak verilmemiştir¹⁴⁶.

Hükümde yalnızca geminin kiracısı için başkasının gemisi ile sorumlu olma hali düzenlenmemiştir. Zira hükmün son cümlesinde, bu düzenlemenin bir deniz alacağıından sorumlu malik dışındaki her kişiye aynı şekilde uygulanacağı yer almaktadır¹⁴⁷. Bu durumda örneğin, yolculuk charteri veya zaman charteri sözleşmesiyle işletilen gemide meydana gelen yükün zıya ve hasarından sorumlu olan taşıyanın borcu için de bu geminin ihtiyaten haczedilebilmesi mümkündür¹⁴⁸.

¹⁴⁵ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 177; Berlingieri, **Arrest**, prg. 7.39.

¹⁴⁶ Berlingieri, **Arrest**, prg. 7.39; Jackson, prg. 15.14.

¹⁴⁷ Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 445; Ekşi, s. 142.

¹⁴⁸ Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.06; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 177-178. Çetingil, taşıyanın sorumluluğu nedeniyle bu geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için, davaya bakan mahkemenin kanununda veya İpotek ve İmtiyazlı Alacaklara dair Brüksel Sözleşmesinin uygulandığı hallerde bu Sözleşmede taşıyanın sorumluluğu sebebiyle davacıya gemi alacaklısı hakkı tanınmış olmasının gerektiğini de savunmuştur (Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 178).

(c) Yola Hazır Gemi

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1'e göre, "gemi yola hazır olsa bile" ihtiyaten haczedilebilmektedir¹⁴⁹. Ancak Sözleşmede yola hazır geminin (*the ship ready to sail*) tanımına ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Çetingil, Alman hukukundaki düzenlemelerden hareketle "yola hazır gemi, hem fiilen hem hukuken yola çıkabilecek durumda olan gemidir" tanımlamasını yapmıştır¹⁵⁰. Yazar, eserinde bir geminin fiilen ve hukuken yola çıkmaya hazır olmasının hangi durumlarda söz konusu olacağını ayrıntılı bir biçimde incelemiştir¹⁵¹. Genel itibariyle yazarın ifadelerine katılmakla birlikte, yola hazır geminin, yapılan deniz ticareti faaliyetinin niteliğine göre donanımı, gemi adamlarının yeterliliği ile denize, yola ve yüke elverişliliği gibi teknik özelliklerinin yanı sıra yükün yüklenmesi, istiflenmesi gibi ticari yönetime ilişkin özellikleri bakımından yolculuk için hazırlıkları tamamlanmış olan, yola çıkması için gereken belgeleri bulunduran ve fiilen harekete hazır olan gemi olduğunu ifade edebiliriz¹⁵². Bu özellikler, ülkelerin mevzuatına göre değişiklik gösterebilir. Söz gelimi bir ülke mevzuatında geminin yola elverişli olması için aranan nitelikler, başka bir ülkenin mevzuatında bulunan aynı konuya ilişkin düzenlemelerden farklı olabilir. Bu durumda Sözleşmede tanımı yapılmamış olan yola hazır gemiye ilişkin tanımlamayı ihtiyati haczin talep edildiği mahkemenin hukuku belirleyecektir.

¹⁴⁹ Ripert, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin bu tür düzenlemelerle, özellikle de kefalet bulamayacak küçük donatanlar açısından haciz suiistimallerine yol açabileceğini ifade etmiştir (Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 444).

¹⁵⁰ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 73.

¹⁵¹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 72-77.

¹⁵² Aynı yönde bkz. Çağa, **Cilt III**, s. 99; Turgut Kalpsüz, **Gemi Rehni**, Ankara 2004, s. 157 (Gemi Rehni).

Ayrıca Türk hukukunda İcra ve İflas Kanunu (İİK) md. 82'nin dayanağı olan Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun mülga 460. maddesinin 40. bendinde "*Bir geminin sefere hazır olması, haczin vaz' olunacağı günden evvel hareketini mutat üzere ilan etmiş, evrakı müruriyesini almış olmakla beraber gemi derununda yolcu veya hamule bulunmakla taayyün eder.*" denmiştir (Kerim Atamer, "Gemilerin İhtiyati Hacinde Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar" (13.02.1997 tarihinde Deniz Hukuku Derneğine sunulan tebliğ), **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 2 (1997), S. 1, s. 83 (İhtiyati Haciz). Bu hüküm, çalışmamızda yapılan yola hazır gemi için gereken şartları içermekte ve bu nedenle kanımızca hala yola hazır geminin tanımlamasını yaparken dikkate alınabilmektedir.

Kara Avrupasında alacaklıların menfaatleri karşısında yolculukla ilgili diğer kişilerin (yük sahibi, yolcular, gemi adamları ve hatta donatan) menfaatleri ön planda tutularak, yola hazır gemiler ihtiyati hacizden muaf tutulmuştur¹⁵³. Türk hukukunda da 6762 sayılı Kanunun 892. maddesinde¹⁵⁴ aynı esas benimsenmiştir. Alman HGB (*Handelsgesetzbuch*=*Ticaret Kanunu*) md. 482'den alınmış olan bu hüküm, doktrinde de eleştirilmiştir. Çetingil, bu hükmün o dönem için bile (1972 tarihi itibarıyla) iş hayatının gereklerine uymadığı gerekçesiyle terk edilmesi gerektiğini ifade etmiştir¹⁵⁵. Aynı yönde Çağa/Kender de, zamanın ihtiyaçlarına uymayan ve gittikçe yaygınlığını kaybeden bu yasak hükmünün TTK'dan çıkarılması gerektiğini savunmuştur¹⁵⁶.

İngiltere ve ABD başta olmak üzere Anglo Sakson hukuk sisteminde ise, yola hazır gemiler ihtiyati hacizden müstesna değildir¹⁵⁷. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesiyle yola hazır gemilerin de ihtiyaten haczedilebilmesine olanak tanınmıştır. Türk hukukunda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)¹⁵⁸ ile yasak hüküm (6762 sayılı TTK md. 892) yürürlükten kaldırılmış ve deniz ticaretindeki modern gelişmelere ayak uydurulmuştur¹⁵⁹.

Sözleşmede yolculuk halinde olan bir geminin (*the ship in the course of navigation*) haczedilip haczedilemeyeceğine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında seyir halinde geminin ihtiyaten haczedilmesini sağlayan bir hükmün eklenmesi tartışmalara yol açmıştır¹⁶⁰. Taraf ülkelerin geminin yolculuğa başlama zamanı konusunda farklı yorumlar yapacağı ve bunun da yolculuk halinde olan bir geminin ihtiyaten haczedilmesine

¹⁵³ Çağa, **Cilt III**, s. 97-98.

¹⁵⁴ Ayrıca hükmün devamı gereği, *cebri satış veya haczi icabettiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmışsa, bu hükümler tatbik olunmaz*. Bu hükümle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 65-83; Çağa, **Cilt III**, s. 96-101; Şaban Kayıhan, “Yola Hazır Geminin İcradaki Durumu”, **Batider**, Y. 1998, C. XIX, S. 3, s. 151-161.

¹⁵⁵ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 83;

¹⁵⁶ Çağa, **Cilt III**, s. 101. *Berlingieri* de, Kara Avrupası ülkelerinde hala (2011 itibarıyla) yola hazır gemilerin haciz muafiyetine tâbi olmalarını, eskimiş, çağ dışı bir uygulama olarak değerlendirmiştir (*Berlingieri*, **Arrest**, prg. 13.16).

TTK md. 892 hükmünün neden Kanundan çıkarılması gerektiği yönünde bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 82-83; Çağa, **Cilt III**, s. 100-101; Kayıhan, s. 159; Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 333-334.

¹⁵⁷ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 13.16.

¹⁵⁸ Kanun Kabul T. 13.01.2011, N. 6102; RG T 14.02.2011, S. 27846. Ayrıca 6102 sayılı TTK'nın “yürürlük” başlıklı 1534. maddesi uyarınca, *kenar başlıkları metne dâhil olan bu Kanun 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir*.

¹⁵⁹ Ayrıca bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 304.

¹⁶⁰ Bu konuda bkz. *Berlingieri*, **Arrest**, Appendix VII.

imkân tanıyan Sözleşme hükmünün farklı uygulanmasına neden olacağı ihtimali gündeme gelmiştir. Bu nedenle Sözleşmeye yolculuk halinde olan bir geminin ihtiyati haczine imkân veren herhangi bir hüküm getirilmemiştir. Bunun sonucunda açıkça yola hazır geminin ihtiyati haczine imkân tanıyan 3. madde düzenlemesinin, yolculuk halinde olan bir geminin ihtiyati haczi konusunda yasaklayıcı bir hüküm olmadığı ifade edilmiştir. Bu durumda her devlet, kendi karasularında bulunması şartıyla yolculuk halindeki bir gemiyi ihtiyaten haczedebilir¹⁶¹.

(d) Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemileri

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde devlet gemilerinin ihtiyaten haczedilip haczedilemeyeceği hususunda herhangi bir hükme yer verilmemiştir¹⁶². Bu nedenle, devlet gemilerine haciz muafiyeti¹⁶³ tanınıp tanınmayacağı ve eğer tanınacaksa şartları ve kapsamı mahkemenin hukukuna bırakılmıştır¹⁶⁴.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi kapsamında deniz alacaklısı devlet gemisine karşı ihtiyati haciz talebinde bulunduğu, bu geminin ihtiyati hacze konu olup olmayacağı meselesi 10.04.1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1926 Muafiyet Sözleşmesi)¹⁶⁵ ile çözümlenmelidir. Bu Sözleşmenin 1. maddesi kapsamında devlet ve özel gemi ayrımı yapılmış ve bu her iki gemi, borç ve sorumluluklar bakımından eşit statüde kabul edilmiştir. Bu anlamda devlet gemisi, devlete ait olan veya devlet tarafından

¹⁶¹ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 252; Berlingieri, **Arrest**, prg. 13.40; Ekşi, s. 143.

¹⁶² 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1951 Napoli Konferansı sırasında, ticari olmayan amaçlarla kullanılan devlet gemilerinin Sözleşmenin kapsamı dışında bırakılması teklifinde bulunulmuştur. Ancak bazı ülke temsilcileri, 1951 tarihi itibarıyla İngiltere'nin de aralarında bulunduğu bazı denizci ülkelerin henüz 10.04.1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşmeye taraf olmadığını ileri sürerek bu teklife karşı çıkmıştır. Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.92.

¹⁶³ Devlet gemilerinin haciz muafiyetiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Thamarappallil Kochu Thommen, **Legal Status of Government Merchant Ships in International Law**, The Hague: Martinus Nijhoff, 1962 (Government Merchant Ships); Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 91-133; Türköl, **İhtiyati Haciz**, s. 336-358.

¹⁶⁴ Ekşi, s. 143.

¹⁶⁵ Bu Sözleşmeyle birlikte bu Sözleşmeye ek 24.05.1934 tarihli Ek Protokol kabul edilmiştir. Türkiye, 1926 Muafiyet Sözleşmesini 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile, Ek Protokolü ise aynı tarih ve 6468 sayılı Kanun ile onaylamış ve bu Sözleşme ve Ek Protokol Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. RG T. 22.02.1955, S. 8937.

İngiltere ise, 03.07.1979 tarihinde 1926 Muafiyet Sözleşmesi ve Ek Protokole taraf olmuş ve her ikisi de İngiltere açısından 03.01.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1926 Muafiyet Sözleşmesi ve ek Protokole taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 386-387 (<https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>). Erişim Tarihi: 03.10.2016).

işletilen gemi olup, bunların dışında kalanlar ise özel gemi niteliğindedir¹⁶⁶. Sözleşmeye taraf bir devletin mahkemesinde devlet gemisine karşı ihtiyati haciz talebinin ileri sürülmesi halinde, Sözleşme md. 3/1 uyarınca ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemiler ihtiyaten haczedilemez. Hükümde harp gemileri, devlete ait yatlar, gözcü gemileri, hastane gemileri, yardımcı gemiler, iaşe gemileri örnekseme yoluyla ticari olmayan devlet gemileri olarak sayılmıştır. Belirtilmelidir ki, devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen diğer gemiler ise, alacak doğduğu sırada, ticari olmayan ve münhasıran bir hükümet hizmetine tahsis edilmiş olması şartıyla ihtiyaten haczedilemez. Buna karşılık 1926 Muafiyet Sözleşmesine taraf olmayan bir devlet mahkemesinde ihtiyati haciz talebi ileri sürülmekte ise, bu durumda ulusal mevzuat hükümleri çerçevesinde sonuca varılması gerekmektedir.

(2) Taşıdığı Bayrak Bakımından İhtiyaten Haczedilebilecek Gemiler

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 8. maddesi, sözleşme hükümlerinin uygulanacağı gemileri, diğer bir deyişle sözleşmeye göre ihtiyaten haczedilebilecek gemileri taşıdığı bayrak bakımından sınıflandırmıştır.

i. Sözleşmeye Taraf Devletlerin Bayrağını Taşıyan Gemiler

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 8. maddesinin 1. fıkrasına göre, *işbu anlaşma hükümleri her akit devlet ülkesinde akit devletlerden birinin bayrağını taşıyan her gemiye kabili tatbiktir.* Ayrıca Sözleşmenin 2. maddesinde de, “*Akit devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir gemi bir akit devletin iktidar sahası dâhilinde ancak bir deniz alacağından dolayı haczedilebilir.*” denilmiştir. Bu hüküm, md. 2’de yer alan *akit devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir geminin bir akit devletin iktidar sahası dâhilinde ancak bir deniz alacağından dolayı haczedilebileceği* yönündeki hükmüne paraleldir. Böylece Sözleşme, öncelikle taraf devletin bayrağını taşıyan bir geminin yine bir taraf devletin ülkesindeki ihtiyati haczine uygulanmaktadır. Her iki madde ile getirilen uygulama, taraf devletlerin ulusal kanunlarının üstünde bir düzenleme içermektedir. Zira yalnızca Sözleşmede yer alan alacaklar hakkında taraf devletin bayrağını taşıyan bir gemi için ihtiyati haciz talebinde bulunulabilir. Bu durumda Sözleşmenin usul kurallarını düzenleyen 5. ve 6.

¹⁶⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 115-124; Çağa, **Cilt III**, s. 108-112.

maddelerinde olduğu gibi ulusal hukuka atıf yapılan haller ile md. 8/4 ve 8/5'te ifade edilen durumlar dışında Sözleşmenin tüm hükümleri, ulusal kanunlara üstün sayılacaktır¹⁶⁷.

Sözleşmenin md. 8/1 hükmünü, md. 8/4 hükmü ile birlikte değerlendirmek isabetli olacaktır. Zira yalnızca gemi ve ihtiyati haczin yapıldığı yer, uygulama alanını belirlemek açısından isabetli değildir. Ayrıca md. 8/4'te yer alan düzenleme de dikkate alınmalıdır¹⁶⁸. Buna göre, Sözleşme hükümlerinin taraf devletler açısından uygulama alanını belirleyen md. 8/1 hükmü, Sözleşmenin uygulanabilmesi için iki kriter içermektedir. Öncelikle gemi, taraf devlet bayrağını çekmelidir. Bunu tespit etmenin yolu ise, geminin tescil edildiği sicildir¹⁶⁹. İkinci kriter, ihtiyati haczin yapıldığı yerin, diğer deyişle geminin ihtiyati haciz sırasında bulunduğu yerin taraf devletin hakimiyetinde olmasıdır. Bu şartlar gerçekleştiğinde Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulur. Ancak Sözleşmenin md. 8/4 hükmü uyarınca, bir geminin bayrağını taşıdığı devlet dâhilinde mutat meskeni veya iş yeri merkezi bulunan bir alacaklı tarafından haczedilmesine, yalnızca o taraf devletin

¹⁶⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.29.

¹⁶⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 191.

¹⁶⁹ Bazen bir gemi tescil edildiği ülkeden farklı bir ülkenin bayrağını çekebilir. TTK md. 941/2'deki geçici bayrak hükmü buna örnek teşkil etmektedir. Bu hükme göre, *Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir.* Ayrıca bu gemiler, Bakanlık tarafından tutulan özel bir sicile tescil olunur (md. 941/3). Uygulamada "kiracı sicili denen bu sicil 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu md. 7 anlamında bir sicil değildir. Bir kayıt düzeni niteliğinde olan bu sicilde, Türk bayrağı çekme izni verilmiş olan yabancı geminin bilgileri ve kendisine verilen izinler hakkındaki bilgiler yer almaktadır (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 65). Yabancı gemi, izin süresi boyunca Türk bayrağı çekme hakkına ve Türk gemilerine ait diğer haklara sahip olacaktır. Ancak buna rağmen bu gemi Türk gemisi olmayıp, kendi ülkesinin siciline tescili devam etmekle birlikte Türk gemi siciline tescil edilemeyecektir (Rona Aybay, "Türk Hukukunda Gemilerin Uyraklığı", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Y. 1992, C. 47, S. 1, s. 91; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 67).

Böyle bir ihtimalde yabancı geminin tescil edildiği ülkesi ve geçici bayrağını taşıdığı ülke sözleşmeye taraf ise herhangi bir sorun ortaya çıkmaz. Zira her iki durumda da, bu gemi hakkında sözleşme uygulanacaktır. Ancak yabancı gemi taraf olmayan bir ülkenin siciline tescilli olup taraf olan ülkenin bayrağını çekerse, md. 8/1'in lafzından yola çıkılarak taşıdığı bayrak dikkate alınmalıdır. Bu durumda geçici olarak Türk bayrağı çeken yabancı gemi, Türkiye 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olmadığı için geçici bayrak çektiği sürece sözleşmenin uygulama alanına girmeyecektir. Sonuç olarak yabancı gemi, Türk bayrağı çekerek Türk karasularında bulunacak ve ticaret yapacaktır. Geminin bayrağı, uygulanacak hukuku tespit açısından önem arz etmektedir. O halde yabancı geminin, geçici olarak Türk bayrağı çektiği sürece Türk gemilerine uygulanan hükümlere tâbi olması gayet doğaldır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, Türkiye 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin revizyonu niteliğinde olan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraftır. Bu nedenle örnekteki geminin, bu Sözleşmenin md. 8/1 hükmü çerçevesinde ihtiyati hacze konu olabilmesi için artık taşıdığı bayrağın taraf devletlerden birine ait olup olmadığına bakılmaksızın, taraf devletin yargısı dâhilinde bulunması yeterli ve gerekli olacaktır.

ulusal kanunu uygulanır. Bu yolla taraf devletlerin ulusal kanunlarının üstünde sayıldığına ilişkin kurala bir istisna getirilmiştir. Bu istisna hükmünün sevk nedeni, milletlerarası sözleşmenin uygulanmasını gerektiren herhangi bir yabancılık unsurunun bulunmamasıdır. Zira gemi, ihtiyati haczin yapıldığı yer ve alacaklı aynı taraf devlette bulunmaktadır¹⁷⁰. Sonuç olarak gemi, ihtiyati haczin yapıldığı yer ve alacaklı aynı taraf devlette bulunursa ulusal kanun, bunun dışındaki tüm hallerde Sözleşme hükümleri uygulanır¹⁷¹. Ancak hükmün zıt anlamından alacaklının başka bir taraf devlette bulunması halinde, geminin, bayrağını taşıdığı ülke dâhilinde ihtiyaten haczedilebileceği anlaşılmaktadır. Bu şekilde md. 2 ve md. 8/1 ile belirlenen uygulama alanı genişletilmektedir¹⁷².

ii. Sözleşmeye Taraf Olmayan Devletlerin Bayrağını Taşıyan Gemiler

Sözleşmenin 8. maddesinin 2. fıkrasına göre,

Akit olmayan bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi, akit devletlerden birinin ülkesinde, birinci maddede zikredilen alacakların birinden veya bu devletin kanununa göre haciz vazedilmesini mümkün kılan herhangi bir alacaktan dolayı haczedilebilir.

Burada Sözleşmenin yalnızca taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilere değil, taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemilere de uygulanabileceği düzenlenmiştir¹⁷³. Ancak md. 8/1'den farklı olarak, taraf olmayan bir devletin

¹⁷⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.80-20.81.

¹⁷¹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 191.

¹⁷² Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 191. Ancak Berlingieri, birine Sözleşme hükümlerinin uygulandığı, diğerine ise uygulanmadığı iki alacaklının bulunduğu hallerde, Sözleşme hükümleri ile ulusal kanunların ihtilafa neden olabileceği ihtimaline binaen md. 8/4'ün uygulanmasında zorluklar yaşanacağını; bu nedenle Sözleşmenin yeknesak kurallar taşıma amacı doğrultusunda böyle bir ayrıma gitmeden tüm alacaklılara uygulanması gerektiğini ifade etmiştir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.87). Bu hükümle yeknesaklığın sağlanamayacağı yönünde diğer bir görüş için bkz. Abou-Nigm, s. 89-91.

¹⁷³ Bu maddenin görüşüldüğü CMI'nın 24 Eylül 1951 Napoli Konferansı sırasında, İngiliz temsilcisi **Miller**, deniz alacaklısının taraf devlette ikamet ediyor veya iş yeri merkezi burada bulunuyor olması halinde, taraf devletin bayrağını taşımayan bir geminin de, taraf devletin ülkesi dâhilinde ihtiyaten haczedilebilmesi gerektiğini savunarak Sözleşmenin 2. maddesinin bu şekilde genişletilmesini tavsiye etmiştir. Ancak Fransız temsilci **Grandmaison**, bu görüşe karşı çıkarak, alacaklı taraf devletin ülkesinde ikamet ediyor veya iş yeri merkezi burada bulunuyor olsa da, taraf devletin bayrağını taşımayan bir gemiye taraf devletin ülkesi dâhilinde ihtiyati haciz talebinde bulunulamayacağını savunmuştur. Zira Fransız temsilci tarafından, taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan bir geminin kendi ülke kanunlarının izin vermediği, ancak Sözleşmenin izin verdiği alacaklardan dolayı ihtiyaten haczedilmesi olasılığı neticesinde bu durumun mantıklı olmadığı ifade edilmiştir (CMI Travaux Preparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 438-440).

Diğer yandan **Ripert**'in de belirttiği üzere, milletlerarası platformda bir sözleşmenin kendisine taraf olmayan devletlerin bayrağını taşımayan gemilere uygulanması aşırı görünse de, aksi durumda bu gemilere taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilere nazaran bir avantaj sağlanmış olacaktır. Bu nedenle aynı zamanda bu tür gemiler de, Sözleşme kapsamında yer alan veya taraf devletin kanunlarında yer

bayrağını taşıyan geminin yalnızca sözleşmede yer alan deniz alacaklarından dolayı değil, *lex fori* (mahkemenin hukuku)'nin mümkün kıldığı alacaklardan dolayı da ihtiyaten haczedilmesine imkân tanınmıştır. Bu şekilde sözleşme hükümleri ile *lex fori* birleştirilmiş olmaktadır¹⁷⁴. Sonuç olarak taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemilere ulusal kanunla birlikte Sözleşmenin 1. maddesinin uygulanması da mümkün kılınarak, bu gemilerin avantajlı hallerine son verilmiştir¹⁷⁵. Zira Sözleşme, taraf devletlerin ulusal kanunlarından daha geniş bir ihtiyati haciz imkânı sağlamış olabilir. Örneğin, Sözleşmede düzenlenen bir deniz alacağı taraf devletin bayrağını taşıyan bir geminin ihtiyaten haczedilmesine imkân sağlarken, taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan geminin o ülkenin milli kanununun ihtiyati hacze izin vermediği aynı alacak için haczedilmesi mümkün olmayabilir. Bu durumda taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemi, taraf olan devletin bayrağını taşıyan gemiye göre daha avantajlı hale gelir¹⁷⁶.

Buna göre Sözleşmenin, yalnızca deniz alacaklarından dolayı ihtiyati haciz hakkını sınırlayan hükümleri hariç tüm maddeleri, taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemilere de uygulanacaktır. Eğer md. 8/1'de bu tür gemilere yalnızca Sözleşmenin 1. maddesinde yer alan deniz alacakları hakkında ihtiyati hacze gidilebileceğine ilişkin hükmün uygulanacağı düzenlenseydi, Sözleşmenin uyumlaştırma hedefine ulaşması mümkün olmayacaktı. Örneğin, Anglo-Sakson ülkelerinden farklı olarak Kara Avrupası ülkelerinde ihtiyati haciz yeri mahkemesinin davanın esasına bakma yetkisi (*forum arresti*) kabul edilmezken, Kara Avrupası ülkelerinden farklı olarak Anglo-Sakson ülkelerinde veya bunların bazılarında da kardeş gemilerin ihtiyaten haczedilmesine izin verilmemiştir¹⁷⁷.

alan başka bir alacaktan dolayı ihtiyaten haczedilebilir. Böylece taraf devletin bayrağını taşımayan gemilerin ihtiyati haciz bakımından daha iyi bir statüden faydalanmaları önlenerek, Sözleşmeye çok sayıda devletin taraf olması hedeflenmiştir (CMI Travaux Preparatoires of the 1952 Arrest Convention, s. 444. Burada Ripert'in açıklaması Fransızca yapılmıştır. Çevirisi için bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.38. Aynı yönde, Tekil, **Deniz Hukuku**, s. XIX; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 192; Ekşi, s. 143).

¹⁷⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.39.

¹⁷⁵ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 192.

¹⁷⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 192-193.

¹⁷⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.40.

Sözleşmenin 8. maddesinin 3. fıkrasında taraf devlete, taraf olmayan devleti veya haciz sırasında mutat meskeni¹⁷⁸ ya da iş yeri merkezi taraf devletlerden birinin ülkesinde bulunmayan bir kişiyi, sözleşmenin temin ettiği menfaatlerden kısmen veya tamamen hariç tutma yetkisi verilmiştir. Burada hem md. 8/2 gereği taraf olmayan devletlere sözleşmenin uygulanmasına hem de ihtiyati haciz isteminde bulunan alacaklının talebine belirli şartlarla kısıtlama getirilmiştir. Öncelikle taraf bir devletin bayrağını taşıyan geminin ihtiyaten haczedilmesi, taraf bir devletin ülkesinde istenebilir (md. 2). Aksi halde Sözleşme esasen uygulanmaz. Diğer yandan taraf devlet mahkemesi, somut olayın şartlarına bakarak md. 8/3'te anılan kişiler hakkında Sözleşmenin kolaylık sağlayan hükümlerini kısmen veya tamamen uygulamama ya da Sözleşmenin tüm hükümlerini olduğu gibi uygulama hakkına¹⁷⁹ sahiptir¹⁸⁰. Burada amaç, tıpkı md. 8/2'deki gibi taraf devlette mutat meskeni veya başlıca iş yeri bulunmayan alacaklının Sözleşme hükümlerinden faydalanmasını engellemektir¹⁸¹.

Bu hükümle getirilen takdir yetkisinin kullanılması, haciz yeri kanunu (*lex fori arresti*) ile sözleşme hükümlerinin karşılaştırılmasını gerektirmektedir. Bu karşılaştırma sonucunda Sözleşme hükümlerinin avantaj sağlayıp sağlamadığı ve sağlıyorsa bunların neler olabileceği belirlenebilir. Örneğin, alacağın doğumuna neden olan geminin yanında kardeş geminin de ihtiyaten haczedilebilmesine imkân tanıyan Sözleşmenin 3. maddesinin 1. fıkrası, yalnızca alacağın doğumuna neden olan geminin ihtiyaten haczedilmesine izin veren haciz yeri kanununa göre alacaklı için daha lehe

¹⁷⁸ Tekil, Ripert'in 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında "*domicile* (ikametgâh)" sözcüğünün ekarte edildiğini ifade ettiğini vurgulayarak, bu maddenin Fransızca metninde yer alan "*sa résidence habituelle*" deyiminin dilimize ikametgâh olarak çevrilmesinden kaçınılması gerektiğini ifade etmiştir (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 252, dpn. 8).

¹⁷⁹ Berlingieri, md. 8/3'ün taraf devlete Sözleşmeyi tamamen uygulamama yetkisini verdiği şeklinde geniş yorumlanamayacağını, bu yorumun taraf devletin Sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini ihlali anlamına geleceğini; alacaklının taraf devlette mutat meskeninin veya iş yeri merkezinin bulunmaması halinde, en azından taraf devletin bayrağını taşıyan geminin sahibinin Sözleşmenin avantaj sağlayan hükümlerinden yararlandırılması gerektiğini ifade etmiştir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.73). Sözleşmenin bu hükmünün lafzını dikkate alarak esasen taraf devletlere, bu hükümde söz edilenler hakkında Sözleşmeyi tamamen uygulamama yetkisi verilmediği açıktır. Burada sözleşmenin temin ettiği menfaatler denilerek, sözleşmenin tüm hükümlerinin değil de avantaj sağladığı hükümlerinin uygulanmaması yönünde bir takdir yetkisi düzenlenmiştir.

¹⁸⁰ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 193-194; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 40-41.

¹⁸¹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 193-194.

bir durum yaratmaktadır. Bu şekilde taraf devlet mahkemesi, alacaklıyı Sözleşmenin temin ettiği bu menfaatten hariç bırakabilir¹⁸².

İşaret edilmesi gereken diğer bir esas, Sözleşmenin md. 8/5 hükmüdür. *“Alacaklı yerine kaim olan, alacağı devri veya diğer bir suretle bir deniz alacağı hakkında iddiada bulunan her üçüncü şahsın, iş bu anlaşmanın tatbiki için, mutat meskeninin veya başlıca iş yerinin asli alacaklı ile aynı olduğu farz olunur.”* yönünde getirilen esas, Sözleşmenin 8. maddesinin 3 ve 4. fıkralarının uygulanması bakımından önem arz etmektedir. Deniz alacaklısı sıfatının alacağın devri gibi iradi veya miras gibi kanuni bir yolla üçüncü kişiye geçmesi halinde, her iki fıkroda da ifade edilen mutat mesken veya başlıca iş yeri, aynı kalacaktır¹⁸³. Diğer bir anlatımla alacaklı sıfatının değişmesi, alacaklı açısından Sözleşmenin uygulanmasına ilişkin herhangi bir değişiklik yaratmaz.

3. 1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi)

a. Sözleşmenin Amacı ve Hazırlık Çalışmaları

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin uygulanmasında sorunlar yaşanmış ve Sözleşme, deniz ticaretindeki gelişmeler nedeniyle ortaya çıkan ihtiyaçlara cevap vermekten uzak kalmıştır¹⁸⁴. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin eksikliklerini gidermek ve denizcilik alanındaki teknik ve ticari hayatın hızlı gelişimine uyum sağlamak amacıyla, ihtiyati haciz konusu milletlerarası alanda tekrar ele alınmıştır¹⁸⁵. Bu anlamda ihtiyaten haczedilmiş gemi üzerindeki temel hakların belirsizliği ortadan kaldırılmış ve ihtiyati haciz yetkisi bakımından deniz alacağından sorumlu kişinin, ihtiyati haciz sırasında gemi ile daha sıkı bir bağı olması aranmıştır. Böylece 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine kıyasla daha açık ve net düzenlemeler içermektedir¹⁸⁶.

¹⁸² Bu örnek için bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 194; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 41.

¹⁸³ Zarar sigortalarında sigortacının zararı ödeyerek sigortalıya halef olması, bu hükmün kabul edilmesinde etkili olmuştur. Zira taraf devletlerden birinde başlıca iş yeri merkezi bulunmayan bir sigorta şirketi, bu hüküm sayesinde sigortalısının mutad meskeninin taraf devletin ülkesinde olması nedeniyle Sözleşme hükümlerinden yararlanabilecektir (Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 194).

¹⁸⁴ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 7; Atamer, **Cebri İcra**, s. 64.

¹⁸⁵ Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, 36.

¹⁸⁶ Jackson, prg. 15.16. Ayrıca bkz. Berlingieri, **Conventions II**, s. 280.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi deniz ticaretinde yaşanan gelişmelere bağlı olarak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde (md. 1/1) deniz alacakları listesi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine (md. 1/1) nazaran daha geniş düzenlenmiştir¹⁸⁷. Bununla birlikte 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin ihtiyati hacze konu gemiler bakımından uygulanmasına yönelik farklılıkları bertaraf edecek şekilde kaleme alınmıştır. Örneğin, Sözleşme deniz gemisi ve iç su gemisi ayrımı yapılmaksızın tüm gemilere uygulanır. Aynı şekilde ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri sözleşmenin kapsamı dışında bırakılarak, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki bir eksiklik tamamlanmıştır. Ayrıca bu Sözleşmede (md. 1/2) “haciz” kavramı daha geniş ifade edilmiş ve 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki gibi (md. 1/2) yalnızca geminin muhafaza altına alınmasını değil, seferden alıkonulmasını da içermiştir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi *lex fori*’ye yaptığı atıflar nedeniyle eleştirilmiş, ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde de aynı anlayış devam ettirilmiştir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde md. 2/4, 6/2, 6/3 hükümleri buna örnek olarak gösterilebilir. Ancak içerik açısından yeknesaklığın sağlanamaması karşısında, 8. madde düzenlemesiyle uygulama alanı açısından bunun sağlanabildiği ifade edilmiştir¹⁸⁸. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hükümlerini tamamıyla değiştiren hükümler içermediği, yalnızca 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin uygulanmasında karşılaşılan sorunları giderme yolunda bir yenileme olduğunu söylemek daha uygundur¹⁸⁹.

¹⁸⁷ Örneğin, çevresel zarar veya zarar verme tehdidi, sigorta primleri ve gemi maliki adına ödenecek brokaj ücretleri (Jackson, prg. 15.19). Bununla birlikte artık deniz ödücü kurumu ortadan kaldırıldığı için, yeni Sözleşmede deniz alacakları arasında bu kurum sayılmamıştır.

¹⁸⁸ Abou-Nigm, s. 91. Fakat yine de, 8. maddenin 6. fıkrasındaki “*Bu Sözleşmenin hükümleri, taraf bir Devletin yargı yetkisine fiilen tâbi bulunan ve bayrağını taşıyan bir geminin, mutad meskeni veya esas işyeri o devlette bulunan bir kişi veya bu kişiden halefiyet veya alacağın temlik ya da başka bir şekilde alacağı temlik alan kişi tarafından ihtiyaten haczedilmesi ile ilgili o Devletin yürürlükteki hukukunu değiştirmez veya etkilemez.*” şeklindeki düzenlemeyle ulusal nitelikteki ihtiyati haciz kurallarına üstünlük tanındığı görülmektedir. Diğer bir anlatımla bu hüküm, ulusal kanun hükümlerinin Sözleşmeden önce geldiği yönünde bir düzenleme içermektedir.

¹⁸⁹ Bu bağlamda Berlingieri de, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin revizyonu olduğunu belirtmiştir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.21). Aynı şekilde Gaskell/Shaw ise, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki ilkelerin düzeltilmesi ve güncellenmesi niteliğinde olduğunu ifade etmiştir (Gaskell/Shaw, s. 470).

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin bir protokol ile değiştirilmesi veya tamamen yenilenmesi üzerinde durulmuşsa da, yaşanan gelişmeler 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin yerine geçen yeni bir milletlerarası sözleşmeye ihtiyaç duyulduğunu göstermiştir. IMO ve UNCTAD ile işbirliği sağlanarak Birleşmiş Milletler (BM)'in 1999 yılında Cenevre'de yapılan diplomatik konferansında 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesini değiştiren, alacaklıların ve geminin seferi ile ilgili kişilerin çıkarlarını dengelemeye yönelik¹⁹⁰ yeni ve güncel gereksinimlere uygun bir milletlerarası sözleşme imzalanmıştır. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin bazı hükümleri aynen alınmış, bazıları ise değiştirilmiştir¹⁹¹.

Son olarak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin amacı, 9. maddesinden de anlaşılacağı üzere gemi alacaklısı hakkı yaratmak değildir. Bu Sözleşmede deniz alacağı olarak sayılan alacakların, gemi alacağı yaratıp yaratmayacağı taraf devletlerin milli hukukuna göre belirlenecektir¹⁹².

IMO ve UNCTAD'ın 1926 ve 1967 Rehin Sözleşmeleri ile 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin değiştirilmesine yönelik yaptıkları çalışma programını takiben, CMI da 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin gündemini belirlemiştir. CMI'nın Milletlerarası Alt Komisyonu, Sözleşmedeki deniz alacaklarına yapılacak ilaveler, gemi maliki dışında birinin sorumlu olduğu borçtan dolayı geminin seferden men edilip edilmeyeceği ve ihtiyati haciz yerinin esas davada yetkiyi belirleyip belirmeyeceği konuları üzerinde durmuştur¹⁹³. Bunun üzerine Alt Komisyon, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin bir protokol düzenlenerek değiştirilmesinin yetersiz olacağı kanaatine varmış ve 1985 Lizbon Konferansında tartışılmak üzere yeni bir sözleşme tasarısı hazırlamaya karar vermiştir. Bu Tasarı (kısaca "Lizbon Tasarısı" diye anılacaktır), Lizbon Konferansında 23 lehe, 3 aleyhe ve 7 çekimser oyla onaylanmıştır¹⁹⁴.

¹⁹⁰ TTK Madde Gerekçeleri, s. 386.

¹⁹¹ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 7.

¹⁹² Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 11.

¹⁹³ CMI Yearbook 1996, s. 290; Ekşi, s. 144.

¹⁹⁴ CMI Yearbook 1996, s. 290. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.21-1.43; Berlingieri, **Conventions II**, s. 274-279; CMI Yearbook 1996, s. 290-293.

Ardından CMI, Lizbon Tasarısını 1967 Rehin Sözleşmesine ilişkin değişiklik tasarısıyla birlikte IMO ve UNCTAD'a sunmuştur. Bunun üzerine IMO ve UNCTAD temsilcilerinden oluşturulan müşterek çalışma grubu Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects - JIGE, gemi alacakları ve ipotekleri ile birlikte ihtiyati haciz gibi cebri icra usullerine ilişkin konularda inceleme yapmak üzere görevlendirilmiştir. 25-29 Eylül 1989 tarihleri arasında Londra'da yapılan toplantıda JIGE, gemi alacakları ve ipoteklerine ilişkin hazırlanan tasarı hükümleri onaylandıktan sonra ihtiyati hacze ilişkin görüşmelerin bu Tasarının onaylanmasına kadar ertelenmesini önermiştir¹⁹⁵. Daha sonra 1993 yılı Mayıs ayında BM/IMO Konferansında gemi alacakları ve ipoteklerine ilişkin yeni milletlerarası sözleşmenin onaylanmasını takiben, bu sözleşmeye uyum sağlamak üzere 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin çalışmaların tekrar yapılmasına karar verilmiştir. Bunun üzerine CMI'nın da danışmanlığıyla IMO ve UNCTAD Sekreteryası tarafından 1993 Rehin Sözleşmesinde yapılan bazı değişiklikleri içeren bir not hazırlanmıştır. Bu notta, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin kapsamının 1993 Rehin Sözleşmesinde yer alan yenilikler doğrultusunda değiştirilmesine veya 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin tamamen yenilenmesine yönelik bir karar alınması gerektiği ifade edilmiştir¹⁹⁶.

1993 Rehin Sözleşmesi onaylandıktan sonra, 5-9 Aralık 1994 tarihleri arasında Cenevre'de yapılan JIGE toplantısında ihtiyati hacze ilişkin yeni bir milletlerarası sözleşmenin yapılması gerektiği düşüncesiyle, CMI'nın Lizbon Tasarısına ilişkin birçok maddesi tartışılmıştır. Bu tartışmaların sonucunda IMO ve UNCTAD tarafından, 7-8 Ekim 1995 tarihlerinde Londra'da yapılacak bir sonraki toplantıda görüşülmek üzere ihtiyati hacze ilişkin yeni bir sözleşmenin hükümleri hazırlanmıştır. JIGE'nin Londra toplantısında bu Sözleşme hükümlerinin, yeni bir ihtiyati haciz sözleşmesi oluşturulmasına esas teşkil edeceğine karar verilmiştir.

JIGE'nin 2-6 Aralık tarihleri arasında Cenevre'deki son toplantısında en önemli konular üzerine tartışmalar yapılmış ve ihtiyati haczin tanımı (md. 1/2), yola hazır veya yolda bulunan gemiler haricinde ihtiyati haciz yetkisi, yeniden ve birden

¹⁹⁵ CMI Yearbook 1996, s. 291; Tetley, **Maritime Liens**, s. 962, dpn. 112.

¹⁹⁶ CMI Yearbook 1996, s. 292.

çok ihtiyati haciz hakkı (md. 5), ihtiyaten haczedilen gemilerin maliklerinin ve kiracılarının korunması (md. 6), davanın esası hakkında yetki (md. 7) ile sözleşmenin uygulama alanı (md. 8) hususlarında anlaşmaya varılmıştır.

Toplantının sonunda JIGE, IMO ve UNCTAD'a kendisi tarafından hazırlanan İhtiyati Haciz Sözleşmesi Tasarısının görüşülmesi için BM Genel Kuruluna bir diplomatik konferans yapılması teklifini sunmayı tavsiye etmiştir. Bu tavsiye olumlu karşılanmıştır.

1-12 Mart 1999 tarihlerinde Cenevre'de yapılan diplomatik konferansta Tasarı maddeleri görüşülmüş ve 12 Mart'ta 1993 Rehin Sözleşmesine uyumu sağlamak üzere, JIGE tarafından hazırlanan 1985 Lizbon Tasarısına dayalı ihtiyati hacze ilişkin bir milletlerarası sözleşme onaylanmıştır¹⁹⁷. Bu şekilde düzenlenmiş olan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, md. 12/1 uyarınca 1 Eylül 1999 tarihinden 31 Ağustos 2000 tarihine kadar BM'nin New York'taki Genel Merkezinde bütün devletlerin imzasına açık kalmıştır ve bu tarihten sonra da katılım için açık kalacaktır.

b. Deniz Alacağı Kavramı

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinde deniz alacağı, bu hükümde sayılan hallerden birinden veya birkaçından doğan istem olarak düzenlenmiştir. Buna göre “deniz alacağı” kavramı, bir geminin ihtiyati haczine imkân tanıyan alacağı ifade eder¹⁹⁸.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde, deniz alacaklarının sayısı arttırılmıştır. Bu kapsamda deniz alacakları listesindeki istemler, 17'den 22'ye yükseltilmiştir.

c. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi

12 Mart 1999 tarihinde Cenevre'de yapılan diplomatik konferansta kabul edilen 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, md. 12/1 kapsamında on devletin sözleşme ile bağlanma rızalarını açıkladıkları tarihten itibaren altı ay içinde yürürlüğe girer. Ancak Sözleşme, beklenmedik bir şekilde ilgi görmemiş ve sınırlı sayıda onaylama ve katılım gerçekleşmiştir. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için sağlanması gereken on devletin

¹⁹⁷ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 70.

¹⁹⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 164; Jackson, prg. 2.1.

katılımı, 14 Mart 2011’de gerçekleşmiştir¹⁹⁹. Bu tarihten altı ay sonra 14 Eylül 2011’de Sözleşme yürürlüğe girmiştir²⁰⁰.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 14/2’ye göre, bu sözleşmenin yürürlük şartlarının karşılanmasından sonra, sözleşme ile bağlanma rızalarını açıklayan devletin söz konusu rızası, bu rızanın açıklandığı tarihten itibaren üç ay sonra hüküm ifade eder.

Türkiye, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraftır. Bu kapsamda 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmi Gazete’de “Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 6904 sayılı Kanun” yayımlanmıştır. Ardından 3 Mayıs 2019 tarihli ve 30763 sayılı Resmi Gazete’de 6904 sayılı Kanunu yürütmekle yetkili olan Cumhurbaşkanı tarafından, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2. ve 3. maddeleri uyarınca Milletlerarası Sözleşme’ye katılmamız yolunda karar²⁰¹ verilmiştir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 14/2 uyarınca Sözleşme Türkiye hakkında, katılma belgesini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine 11 Eylül 2019 tarihinde tevdi ettikten üç ay sonra 11 Aralık 2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, 8. maddesinin birinci fıkrasına göre Türkiye’nin yargı yetkisine tâbi olan her gemiye taşıdığı bayrağa bakılmaksızın doğrudan *lex fori* olarak uygulanır. Bu nedenle Resmi Gazetede yayımlandığı haliyle uygulanacak olan Sözleşmenin düzenlemediği veya açıkça milli hukuka atıf yaptığı hallerde, TTK ve ilgili diğer mevzuat hükümleri tamamlayıcı olarak uygulama alanı bulacaktır²⁰². Örneğin, Sözleşmenin 5. maddesinde düzenlenen bir geminin aynı alacak için yeniden ihtiyaten haczedilemeyeceğine ilişkin kural, Türk hukukunda doğrudan uygulanacaktır. Buna karşılık Sözleşmenin 6. maddesinin üçüncü fıkrasına

¹⁹⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.34.

²⁰⁰ 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine katılanların sayısı hala on iki ülke ile sınırlıdır. Bu ülkeler şunlardır: Bulgaristan (14.9.2011), Estonya (14.9.2011), Letonya (14.9.2011), İspanya (14.9.2011), Suriye Arap Cumhuriyeti (14.9.2011), Cezayir (14.9.2011), Liberya (14.9.2011), Benin (14.9.2011), Ekvator (14.9.2011), Arnavutluk (14.9.2011), Kongo (11.12.2014) ve Türkiye (11.12.2019). Bkz. <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004ce27> (Erişim Tarihi: 02.12.2020). Bu ülkelerden bazıları Sözleşme hükümlerini hiçbir değişiklik yapmadan kendi ülkelerinde yürürlüğe koyarken, diğerleri ise yalnızca Sözleşme hükümlerinden bazılarını yürürlüğe koymuştur. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 1.35-1.43. Ayrıca İspanya, Sözleşmenin çekince ile ilgili hükmü md. 10/1-b.b uyarınca, taraf devlet bayrağını taşımayan gemiler hakkında bu sözleşmenin uygulanmaması hakkını saklı tutmuştur. Suriye ise, bu sözleşmeye taraf olmanın İsrail’i tanıma anlamına gelmeyeceğine ve İsrail’le aralarında sözleşme hükümlerinin geçerli olmayacağına ilişkin bir çekince koymuştur (CMI Yearbook 2016, s. 491).

²⁰¹ Karar Sayısı: 1034.

²⁰² Atamer/Süzel, s. 721.

göre, haksız ihtiyati haciz sebebiyle açılacak tazminat davasında alacaklının sorumluluğunun kapsamını belirlemek milli hukuka bırakılmıştır. Bu doğrultuda TTK md. 1351'in atfıyla 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu²⁰³ (İİK) (md. 259) uygulama alanı bulacaktır.

d. Sözleşmenin Uygulama Alanı

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 8/1 uyarınca, Sözleşme *lex fori* olarak uygulanacaktır. Bununla birlikte uygulama alanının belirlenmesi bakımından öncelikle sözleşme anlamında gemi başlığı altında, sözleşmeye göre ihtiyati hacze konu gemileri sınıflandırmak gerekmektedir. Ardından 8. maddede yer alan yargı yetkisine sahip devlet kriteri doğrultusunda sözleşmenin uygulandığı gemiler üzerinde de durulacaktır.

(1) Sözleşme Anlamında Gemi

i. Kavram

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde de, tıpkı 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde olduğu gibi gemi tanımı yapılmamıştır. Bu nedenle sözleşmenin uygulama alanı bakımından geminin tanımı, *lex fori*'ye bırakılmıştır²⁰⁴.

Yukarıda ifade ettiğimiz üzere, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin deniz ve iç su gemileri bakımından uygulama alanına ilişkin görüş farklılıkları mevcuttur. Buna karşılık 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin, hem adında “deniz gemisi (*sea-going ship*)” ifadesinin yer almaması hem de 10. maddesinde iç su gemileri hakkında devletlere çekince hakkı tanımasından cihetle, deniz ve iç su gemilerine ayırım yapılmaksızın uygulanacağı açıktır²⁰⁵. Çekince hükmüne göre, sözleşmeye taraf devletler imza, onay kabul, uygun bulma, katılım anında veya bundan herhangi bir süre sonra, sözleşmeyi deniz gemisi olmayan gemiler hakkında uygulamama hakkını saklı tutabilir. Bu çekince hakkını şimdiye kadar sözleşmeye taraf devletler arasında yalnızca İspanya kullanmıştır²⁰⁶.

²⁰³ RG T. 19.06.1932, S. 2128.

²⁰⁴ Atamer, **Cebri İcra**, s. 138.

²⁰⁵ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 13; Jackson, prg. 15.17; Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 44; Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.90; Atamer, **Cebri İcra**, s. 137.

²⁰⁶ CMI Yearbook 2016, s. 491.

ii. İhtiyati Haciz Bakımından Gemilerin Sınıflandırılması

(a) Alacağın Doğumuna Neden Olan Gemi

Sözleşmenin md. 3/1 hükmünde deniz alacağının doğumuna neden olan geminin ihtiyati haczi düzenlenmiştir. Hükmün (a) bendinde alacağın doğumuna neden olan geminin ihtiyati haczi için, malikin deniz alacağının doğduğu anda bu borçtan sorumlu olması gerekmektedir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde md. 3/1 hükmünde bu yönde bir düzenleme bulunmamaktadır. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu eksiklik giderilmiştir²⁰⁷. Ayrıca borçtan sorumlu olan kişinin, ihtiyati haciz sırasında geminin maliki olması gerekliliği de açıkça ifade edilmiştir. Diğer bir anlatımla sorumlu kişi, alacağın doğduğu anda ve ihtiyati haciz sırasında gemiye malik olmalıdır. Böylece deniz alacağı ile sorumlu kişi arasında bir bağ kurulduğu açık bir şekilde ortaya konulmuştur²⁰⁸. Bu nedenle geminin mülkiyetinin devredilmesi halinde yeni malikin gemisinin ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir. Buna rağmen ihtiyati haciz hakkının kullanılması durumunda hukuka aykırı bir ihtiyati haciz doğacaktır²⁰⁹. Ancak Sözleşmenin 3. maddesinin 3. fıkrasında, “deniz alacağından sorumlu olmayan bir kişinin maliki olduğu geminin ihtiyati haczi, yalnızca, ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukuku uyarınca söz konusu alacakla ilgili ilamın, geminin mahkeme veya cebri icra yoluyla satılarak icra edilebilir olması hâlinde mümkündür” esası getirilmiştir. İhtiyati haczin yapıldığı ülkenin milli hukukunda, ihtiyati haciz hakkı veren alacağın, aynı zamanda bir gemi alacaklısı hakkı da sağlaması halinde, imtiyazlı hak niteliğindeki gemi alacağı gemi üzerinde devam ettiği için, geminin satışı gerçekleşerek malik değişse bile yeni malike karşı hukuki takip devam eder²¹⁰.

Sözleşmenin md. 3/1-b hükmünde deniz alacağından sorumlu olan geminin kiracısı (*bareboat charterer*) olması durumunda da geminin ihtiyaten haczedilebileceği düzenlenmiştir. Bu hükme göre, deniz alacağının doğduğu anda

²⁰⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 7.99;

²⁰⁸ Gaskell/Shaw, s. 477.

²⁰⁹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 274-275.

²¹⁰ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 12; Berlingieri, **Arrest**, prg. 7.169. Böylece geminin muvazaalı bir şekilde mülkiyetinin devri sonucunda ortaya çıkabilecek sorunlar da giderilmiş olur. Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 41-42.

geminin kiracısı olan kişi bu borçtan sorumlu olup, ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin kiracısı veya maliki ise ihtiyati haciz talep edilebilir. Burada da, tıpkı deniz alacağından sorumlu gemi malikinde olduğu gibi, geminin kiracısının deniz alacağı doğduğu anda bu borçtan sorumlu olması şartı aranmıştır. Bunun yanında gemiye bu borçtan dolayı ihtiyati haciz uygulamak için, kiracının ihtiyati haciz sırasında bu geminin kiracısı ya da maliki olması gerekmektedir. Diğer bir anlatımla geminin kiracısının sorumlu olduğu bir deniz alacağından dolayı ihtiyaten haczedilebilmesi için, ihtiyati haciz sırasında yine bu kişinin geminin kiracısı veya maliki olması gerekir.

İhtiyati haciz sonucunda geminin satışı söz konusu olabilecektir. Bu nedenle (b) bendi uyarınca deniz alacağından sorumlu olan kiracının ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin kiracısı olması halinde, geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için haczin yapıldığı devletin hukuku uyarınca geminin mahkeme veya cebri icra yoluyla satılabilmesi gerekmektedir (md. 3/3). Aksi takdirde deniz alacağından sorumlu olmayan bir kişinin maliki olduğu geminin ihtiyati haciz işlemi sonucunda satışı gündeme gelebilecektir. Bunun tek şartı, deniz alacağının aynı zamanda gemi alacağı niteliğinde olmasıdır. Zira bu durumda geminin satışı söz konusu olabileceği için geminin maliki değişse bile gemi ihtiyaten haczedilebilir.

Son olarak geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda yalnızca alacağın doğumuna neden olan gemi ihtiyaten haczedilebilir. Bu konu ile ilgili aşağıda açıklama yapılmıştır.

(b) Borçluya Ait Diğer Bir Gemi (Sister Ship)

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2, yalnızca deniz alacağının doğumuna neden olan geminin değil, deniz alacağı borçlusuna ait kardeş geminin (*sister ship*)²¹¹ de ihtiyaten haczedilebileceğini düzenlemiştir.

²¹¹ Bu başlıkta kardeş gemiyi 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki gibi malike ait diğer bir gemi olarak değil de (md. 3/1 gereği), borçluya ait diğer bir gemi olarak tanımlamanın 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 3. maddesinin 2. fıkrasındaki ifadeye daha uygun olduğunu düşünmekteyiz. Bununla birlikte 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde malike ait diğer bir gemi ifadesi kullanılmışsa da, kardeş gemi hükmünün kiracı ve taşıyan gibi malik dışındaki diğer borçluları da kapsadığını belirtmiştik.

Bu hüküm çerçevesinde kardeş geminin ihtiyaten haczedilebilmesinin şartları şunlardır²¹²:

- Borçlu, üzerinde deniz alacağı doğan geminin maliki, kiracısı, çartereri veya taşıtanı sıfatlarından biriyle deniz alacağının borçlusu konumuna gelmiş olmalıdır.

- Borçlunun, kardeş gemi üzerinde bu haczin uygulandığı sırada o geminin maliki olması gerekmektedir.

Yukarıda da belirttiğimiz üzere²¹³, malike ait diğer bir geminin (kardeş geminin) haczedilebileceğine ilişkin bu düzenleme, ilk olarak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1'de de düzenlenmiştir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ise kiracı, çarterer veya taşıtanın deniz alacağından sorumlu olması durumunda bunlara da ait diğer bir geminin haczinin mümkün olduğu açık bir şekilde düzenlenmiştir. Bu son durum, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/4'te kiracı açısından düzenlenmiştir. Ancak yukarıda da bahsettiğimiz üzere bu hüküm yalnızca kiracıyı kapsayacak şekilde değil, aynı zamanda yolculuk ve zaman çarteri gibi sözleşmelerden dolayı malik dışında sorumlu olan diğer kişilerin sorumluluğunu da kapsayacak şekilde yorumlanmıştır²¹⁴.

Bu hükme göre sicile kayıtlı gemi maliki dışında, gemiyi kullanan diğer deniz alacağı borçlularının kardeş gemilerinin haczedilebilmesi mümkündür. Bu imkân, özellikle kiracı, çarterer veya taşıtanın gemi malikine karşı sorumlu olmaları halinde işletilecektir²¹⁵.

²¹² Atamer, **Cebri İcra**, s. 276.

²¹³ Bkz. Birinci Bölüm, II. B. 2. d. (1). ii. (b).

²¹⁴ Sözü geçen çarterer, zaman çarteri sözleşmesinin tarafı; taşıtan ise navlun sözleşmesi olan yolculuk çarterinin tarafıdır. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin İngilizce metninde ifade edilen “*time charterer*” dilimize çarterer olarak, “*voyage charterer*” ise taşıtan olarak çevrilmiştir.

İngiliz hukukunda “*time charterer*” olarak ifade edilen kişi, zaman çarteri sözleşmesi gereği geminin ticari yönetimini bir ücret karşılığında belirli bir süreyle üstlenen kişidir. Türk hukukunda ise bu kişi, 6102 sayılı TTK md. 1131 ila 1137 hükümleri arasında düzenlenen zaman çarteri sözleşmesinin tarafı tahsis olunan olarak ifade edilmiştir.

Bunun yanında yine İngiliz hukukunda “*voyage charterer*” olarak ifade edilen kişi, navlun karşılığı eşya taşıtan kişidir. Türk hukukunda ise bu kişi, 6102 sayılı TTK md. 1138 vd. hükümlerinde düzenlenen navlun sözleşmesinin çeşidi olan yolculuk çarterinin tarafı olan taşıtandır (TTK’nın 1138 ila 1271 inci Maddelerine İlişkin Genel Açıklamalar için bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 305 vd.).

²¹⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.19; Gaskell/Shaw, s. 478.

Son olarak kardeş gemilerin ihtiyaten haczedilebileceğine ilişkin md. 3/2 hükmü, geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin istemler hakkında uygulanmaz (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2, son cümle). 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-t uyarınca geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler deniz alacağı sayılır. Bu alacağa ilişkin uyuşmazlıklarda, yalnızca uyuşmazlığın konusu olan gemi ihtiyaten haczedilebilir.

(c) Rehinli Gemiler

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1-c bendi uyarınca, hakkında deniz alacağı ileri sürülen herhangi bir geminin ihtiyati haczi istem, gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülüğe dayanıyorsa (md. 1/1-u) mümkündür. Bu açıdan deniz alacağı borçlusunun aynı zamanda geminin maliki olması gerekmez. Malik dışında herhangi bir kişinin borcunu temin etmek için de malikin gemisi rehnedilebilir. Sözleşmeyle kurulan bu rehin sonucunda rehin alacaklısı geminin ihtiyati haczini talep edebilir²¹⁶.

Sözleşmenin yine 3. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendinde gemi alacaklılarının, üzerinde kanuni rehin doğmuş olan geminin ihtiyati haczini isteyebileceği düzenlenmiştir. Bu hükme göre, deniz alacağının borçlusu geminin maliki, kiracısı, yöneticisi veya işleteni ise ve deniz alacağı doğuran istem, ihtiyati haciz için başvurulacak devletin hukukuna göre bir gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınıyorsa, üzerinde kanuni rehin hakkı doğmuş olan gemi ihtiyaten haczedilebilir.

(d) Yola Hazır Gemi

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yola hazır gemilerin ihtiyaten haczedilip haczedilmeyeceği milli hukuka bırakılmıştır²¹⁷. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere²¹⁸ Türk hukukunda yola hazır gemilerin ihtiyati haczini yasaklayan 6762 sayılı TTK md. 892 hükmünün 6102 sayılı TTK'da yer almaması nedeniyle yola hazır gemilerin ihtiyaten haczedilebileceğini söylemek mümkündür²¹⁹.

²¹⁶ Atamer, **Cebri İcra**, s. 274.

²¹⁷ Aynı yönde bkz. Tetley, **Arrest**, s. 1967.

²¹⁸ Bkz. Birinci Bölüm, II.B.5.a.(2).iii.

²¹⁹ *Algantürk Light* da, açıkça yola hazır gemilerin haczedilebileceğini engelleyen bir hükmün bulunmaması nedeniyle 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin yola hazır gemiler hakkında da

(e) Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemileri

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde devlet gemilerine ilişkin herhangi bir hüküm yer almamasına karşılık, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi bu konuda açık bir düzenleme içermektedir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 8/2, *her gemi* kavramına bir istisna getirerek, ticari olmayan amaçla devlet tarafından kullanılan gemileri sözleşmenin kapsamı dışında bırakmıştır²²⁰. Bu hükme göre,

Bu Sözleşme, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mülkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmaz.

Bu kural, 1926 Muafiyet Sözleşmesi ile de uyum içerisindedir²²¹.

(2) Yargı Yetkisine Sahip Devlet Bakımından İhtiyaten Haczedilebilecek Gemiler

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki düzenlemeye paralellik arz etse de 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi, sözleşmenin uygulama alanı hakkında daha açık bir düzenleme getirmiştir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi (md. 8) sözleşmenin taraf ve taraf olmayan devletler bakımından uygulanmasını ayrı ayrı düzenlemelere tâbi tutmuşken, yeni Sözleşme bu ayrımı kaldırmış ve geminin taşıdığı bayrağın taraf devletlerden birine ait olup olmadığına bakılmaksızın, sözleşmenin her gemiye taraf devletin yargısı dâhilinde bulunması halinde uygulanacağını düzenlemiştir (md. 8/1). Ancak bu sonucun ortaya çıkması için geminin taraf devletin yetki sahası içinde bulunması gereklidir²²². Bu hükümle sözleşmeye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin daha avantajlı olmalarının önüne geçilmektedir²²³. Örneğin, Sözleşmede kardeş geminin ihtiyaten haczedilebilmesine karşılık taraf devletin ulusal kanununda kardeş gemi haczi yasaklanmış olabilir. Bu durumda taraf devletin bayrağını taşıyan gemiden doğan deniz alacağı borçlusunun diğer bir gemisi ihtiyaten haczedilebilirken, taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemi hakkında ulusal

uygulanacağını ve böylece bu gemilerin de ihtiyaten haczedilebileceğini ifade etmiştir. Bu konuda bkz. Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 44, dpn. 20.

²²⁰ Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 44.

²²¹ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 14; Atamer, **Cebri İcra**, s. 144; Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.93.

²²² Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 71.

²²³ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 16.

kanun gereği bu sonuç doğmayabilir. Böyle bir durumda taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemi, daha avantajlı hale gelecektir²²⁴.

Belirtilmelidir ki, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 8/2’de yer aldığı gibi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-b’de de taraf devletlere, taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere sözleşmeyi uygulamama hakkını saklı tutma imkânı verilmiştir. Ancak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan md. 8/3, sözleşmeye katılmayan bir devlette mutad meskeni veya başlıca iş yeri merkezi bulunan deniz alacaklısının sözleşmeden yararlanmasını engellemekte idi. Buna karşılık 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu yönde bir düzenleme bulunmayıp, gemiyi ihtiyaten haczettiren deniz alacaklısının taraf devletlerden birinde mutad meskeni veya başlıca iş yeri merkezinin bulunması gerekmemektedir²²⁵.

C. Sorumluluğun	Sınırlandırılmasına	İlişkin	Kuralların
Yeknesaklaştırılması			
1. Sorumluluğun	Sınırlandırılmasına	İlişkin	Kuralların
Yeknesaklaştırılması	Açısından	Deniz Alacağının	Önemi

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması²²⁶ konusunda milli hukuklarda farklı sistemler²²⁷ benimsenmiştir. Bu sistemler, gemi sahiplerinin iş hayatında kalmalarını ve sigortacıların da üçüncü kişilere verilen zararları sigortalayabilmelerini sağlayan kurallar içerir. Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması, bir adalet ve eşitlik sorunu değil, geçmişten gelen bir kamu politikası kuralıdır ve ekonomik nedenlere dayanmaktadır²²⁸. Milli hukuklarda farklılıklar, donatanın sorumluluğunun

²²⁴ Krş. Birinci Bölüm, II.B.2.e.(2). ii’deki açıklamalar.

²²⁵ Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 16; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 71.

²²⁶ Sorumluluğun sınırlandırılması kavramı hakkında bkz. Üçüncü Bölüm, II. A.

²²⁷ Bu sistemler, abandon (terk) sistemi, gemi ve navlunun değeriyle sınırlı sorumluluk sistemi, geminin tonajına göre belirlenen bir meblağla sınırlı sorumluluk sistemi, karma sistem ve sınırlı ayni sorumluluk sistemi olmak üzere beş tanedir. Bunlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Turgut Kalpsüz, “Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum)”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara 1983, s. 41-89 (Donatanın Mesuliyeti); Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 149-160; Can, **Londra Konvansiyonu**, s. 198-202; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – I**, İstanbul 2022, s. 247-251 (Cilt I).

²²⁸ [1963] 2 Lloyd’s Rep. 429 (CA). Domingo M. Lopez Saavedra, “The London Convention of 1976 on Limited Liability for Maritime Claims: Disadvantages of Its Possible Ratification”, **Yearbook Maritime Law**, Volume IV, 1987-1988, Kluwer Lawand Taxation Publishers, Boston 1990, s. 140; Meeson, prg. 8.1; Sheppard, s. 863; Ch. 17, prg. 1.

sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası hukukta bir yeknesaklığın sağlanmasını gerektirmiştir. Bu amaçla milletlerarası sözleşme yapılması yoluna gidilmiştir.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin ilk milletlerarası sözleşme, 1924 Brüksel Sözleşmesidir. Bu Sözleşme, CMI'nın hazırlık çalışmaları sonucunda 25 Ağustos 1924 tarihinde Brüksel'de yapılan deniz hukuku konferansında kabul edilmiş ve 2 Haziran 1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. İkinci Dünya Savaşından önce kabul edilen ve karma sistemi²²⁹ benimseyen 1924 Brüksel Sözleşmesi, hiçbir Anglo-Sakson ülkesi tarafından onaylanmadığı için²³⁰ hedeflenen amaca ulaşamamıştır²³¹.

1924 Brüksel Sözleşmesinin başarısızlığının ardından, CMI çalışmalara tekrar başlamış ve bu Sözleşmenin yerine geçmek üzere 1957 Brüksel Sözleşmesi, 10 Ekim 1957 tarihinde Brüksel'de yapılan diplomatik konferansta kabul edilmiştir. Bu Sözleşme, 31 Mayıs 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir²³². 1924 Brüksel Sözleşmesinde benimsenen karma sistem bu Sözleşmede terk edilmiş ve yerine ilk defa geminin tonajına göre donatanın sorumluluğunu sınırlayan İngiliz sistemi benimsenmiştir²³³. Bu Sözleşme ile getirilen düzenleme Almanya, Fransa, Hollanda

²²⁹ Karma sistem, abandon ile gemi ve navlunun değeriyle sınırlı sorumluluk sisteminin karmasıdır. Bu sistemde, donatan gemi ve navlunun değeriyle sınırlı olmak üzere tüm malvarlığıyla sorumlu olup, gemi ve navlunu mahkeme tarafından belirlenen bir yedimeine bırakmak suretiyle kendisini bu sorumluluktan kurtarabilir (Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 150).

²³⁰ 1924 Brüksel Sözleşmesine taraf ülkeler şunlardır: Belçika (2.6.1930), Brezilya (28.4.1931), Danimarka (2.6.1930), Dominik Cumhuriyeti (23.7.1958), Finlandiya (12.7.1934), Fransa (23.8.1935), Macaristan (2.6.1930), Madagaskar (12.8.1935), Monako (15.5.1931), Norveç (10.10.1933), Polonya (26.10.1936), Portekiz (2.6.1930), İspanya (2.6.1930), İsveç (1.7.1938), Türkiye (4.7.1955).

²³¹ Berlingieri, **Conventions II**, s. 332; Meeson, prg. 8.13.

²³² 1957 Brüksel Sözleşmesine taraf ülkeler şunlardır: Cezayir (18.8.1964), Avustralya (30.7.1975), Bahama Adaları (21.8.1964), Barbados (4.8.1965), Belçika (31.7.1975), Belize (31.7.1975), Makau (20.12.1999), Danimarka (1.3.1965), Dominik Cumhuriyeti (4.8.1965), Fiji (21.8.1964), Finlandiya (19.8.1964), Fransa (7.7.1959), Almanya (6.10.1972), Gana (26.7.1961), Grenada (4.8.1965), Guyana (25.3.1966), İzlanda (16.10.1968), Hindistan (1.7.1971), İran (26.4.1966), İsrail (30.11.1967). Daha sonra bu devletlerden Avustralya 30.5.1990, Belçika 1.9.1989, Danimarka 1.4.1984, Finlandiya 1.4.1984, Fransa 15.7.1987, Almanya 1.9.1986 tarihlerinde sözleşmeyi feshetmişlerdir.

²³³ Çağa, **Enternasyonal**, s. 291; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 162; Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 114; Ataol, s. 60-61. Geminin tonajına göre belirlenen meblağ ile sınırlı sorumluluk sistemi, İngiltere'de 1862 yılından beri uygulanagelmektedir. 01.08.1958 tarihli "Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act" ile bu sistem iç hukuka alınmıştır. Aynı zamanda bu sistem, 1957 Brüksel Sözleşmesi ve 1976 Londra Sözleşmesinin de esasını oluşturmaktadır. Böylece bu Sözleşmelerde donatanın sınırlı aynı sorumluluğundan sınırlı şahsi sorumluluğuna geçilmiştir (Ergon, Çetingil, "Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform", **İstanbul Üniversitesi MHAD**, Yıl:7 (1973), S. 10, s. 50, dñn. 7 (Alman Deniz Ticareti); Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 150, 159). Sınırlı aynı sorumluluk ve sınırlı şahsi sorumluluk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 151-160. Ayrıca Yargıtay 11. HD.'nin bir kararında da 1976 Londra Sözleşmesinde donatanın sorumluluğunun

ve İsviçre gibi ülkelerin milli hukuklarını da etkileyerek, bu ülkelerde sözleşme hükümlerine uygun düzenlemeler yapılmasını sağlamıştır²³⁴. Ayrıca bu Sözleşme ile getirilen en önemli değişikliklerden biri, sözleşme kapsamının sözleşmeden yararlanacak kişiler bakımından genişletilmesidir. 1957 Brüksel Sözleşmesi md. 6/2 uyarınca gemi maliki yanında, kiracı, donatan, gemi müdür ve görevleri çerçevesinde hareket etmiş olmak kaydıyla kaptan, gemi adamları ve gemi malikinin diğer müstahdemleri de sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir²³⁵.

31 Mayıs 1968 tarihinde yürürlüğe giren 1957 Brüksel Sözleşmesinden yalnızca sekiz yıl gibi kısa bir süre sonra yeni bir milletlerarası sözleşmeye ihtiyaç duyulmuştur. 1924 ve 1957 Brüksel Sözleşmelerinin güncellenmesi ihtiyacına binaen IMO tarafından 19 Kasım 1976 tarihinde Londra’da düzenlenen konferansta 1976 Londra Sözleşmesi kabul edilmiştir.

2. 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme (1976 Londra Sözleşmesi)

a. Sözleşme Anlamında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı Kavramı

Bu Sözleşme açısından deniz alacağı kavramı, gemi malikleriyle birlikte, geminin chartereri, donatanı, işleticisi ve kurtaranının sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili alacakları (*claims subject to limitation*) ifade eder.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların sayıldığı 2. maddenin giriş cümlesinde “sorumluluğun kaynağı ne olursa olsun” denilerek²³⁶, alacağın hukuki sebebinin önemli olmadığı hükme bağlanmıştır. Böylece sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacak, sözleşmeden, haksız fiilden, kanuni yükümlüğün ihlalden, hatta kusursuz sorumluluktan doğabilir²³⁷.

sınırlandırılması hakkında sınırlı şahsi sorumluluk sisteminin kabul edildiği ifade edilmiştir. Bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 28.04.2016 tarihli, 2015/7292 E., 2016/4818 K. sayılı kararı.

²³⁴ Can, **Londra Konvansiyonu**, s. 200.

²³⁵ Meeson, prg. 8.14.

²³⁶ Md. 2/1: 3 ve 4’üncü maddeler saklı olmak üzere aşağıdaki alacaklar, mesuliyetin temeli ne olursa olsun, mesuliyet sınırlamasına tâbidirler (*Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability*).

²³⁷ Patrick Griggs/Richard Williams/Jeremy Farr, **Limitation of Liability for Maritime Claims**, 4th Edition, London 2005, Ch. 3, Article 2 (1); Meeson, prg. 8.70; Sözer, **Cilt I**, s. 275; Oğuzhan Hasipoğlu,

Sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacaklarının, gemide ya da geminin işletilmesi veya kurtarma yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak ortaya çıkması gerekmektedir²³⁸. Diğer bir ifadeyle sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların ortak özelliği, geminin işletilmesiyle ilgili olmasıdır²³⁹. İkinci maddede sınırlı olarak sayılan deniz alacakları dışında Sözleşmeye dayanarak sorumluluğun sınırlandırılması talebinde bulunulamaz. Diğer yandan 1924 ve 1957 Brüksel Sözleşmelerine nazaran 1976 Londra Sözleşmesinde daha açık ve basit bir şekilde sayılan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların dayandığı maddi olaylar (cismani zararlar, eşya zararları, malvarlığı zararları), gemide veya geminin işletilmesi ya da kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak meydana gelmelidir²⁴⁰.

b. Sözleşmenin Kabul Edilme Nedenleri

Bu Sözleşme ile sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemelerde değişiklik yapılmasının nedenleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Dünya ekonomilerindeki enflasyonist baskılar karşısında sorumluluk sınırları gemi sahiplerinin lehine olacak şekilde düşük kalmıştır²⁴¹.

- Sorumluluk sınırlarına ilişkin meblağları hesaplama yöntemi olan altın esası (Poincaré frankı), milletlerarası para sisteminde terk edilmiştir. Bu nedenle bunun yerine geçecek uygun bir para birimine ihtiyaç duyulmuştur²⁴². Yeni milletlerarası sözleşmede IMF (International Monetary Fund)²⁴³ tarafından kabul edilen ve en güçlü beş ülke parası olan Amerikan Doları, Japon Yeni, Alman Markı, Fransız Frangı,

“Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1998, s. 592; Emre Bayamlıoğlu, “1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, **DHD**, Y. 4 (1999), S. 1-2, s. 133; Ataol, s. 70.

²³⁸ Çağa, **Enternasyonal**, s. 294.

²³⁹ Çetingil, **Alman Deniz Ticareti**, s. 55.

²⁴⁰ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 164.

²⁴¹ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 163; Griggs/Williams/Farr, Ch. 1, Introduction. Ayrıca bkz. Nicholas Gaskell, “**The Amount of Limitation**” in **The Limitations of Shipowner’s Liability: The New Law**, London: Sweet & Maxwell, Institute of Maritime Law, 1986, s. 42 (Limitation).

²⁴² Çağa, **Enternasyonal**, s. 293; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 163.

²⁴³ Milletlerarası Para Fonu.

İngiliz Sterlini belirli oranlarda dikkate alınarak oluşturulan “Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)²⁴⁴” adı verilen yeni bir para birimi kullanılmıştır²⁴⁵.

- Sorumluluğun sınırlandırılmasında tonajla orantılı kademeli bir ölçü oluşturularak, esnek bir baremin kabulü zorunlu hale gelmiştir. Zira tüm gemilerde aynı şekilde ton başına belirli bir miktarın sorumluluğu sınırlandırmada kullanılması, büyük hacimli gemiler bakımından sorunlara yol açmıştır. Yüksek tonajlı gemilerde sorumluluğu sınırlayan meblağ arttığı için, bu gemilerin mali sorumluluk sigortası yaptırması zorlaşmıştır²⁴⁶. Bu nedenle bir yandan üçüncü kişilerin zararlarının karşılanmasını sağlamak, diğer yandan kamu politikası gereği gemi sahiplerinin sigortalanabilir bir miktarda sorumluluğunun öngörülebilmesi için esnek bir bareme ihtiyaç duyulmuştur²⁴⁷. Böylece 1976 Londra Sözleşmesi, sigorta riskinin paylaşılması olarak da görülmektedir²⁴⁸.

- Son olarak 1957 Brüksel Sözleşmesinin, 1969 tarihli Hidrokarbonlar (Akaryakıtlar) ile Kirlenmeden Doğan Brüksel Sözleşmesi (1969 CLC)²⁴⁹, 1962 tarihli Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Brüksel Sözleşmesi (1962 Brüksel Sözleşmesi)²⁵⁰ ve 1971 tarihli Deniz Yoluyla Nükleer Madde Taşımalarında Hukuki

²⁴⁴ Special Drawing Right (SDR).

²⁴⁵ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 100; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 169-170.

²⁴⁶ Çağa, **Enternasyonal**, s. 293; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 163.

²⁴⁷ Griggs/Williams/Farr, Ch. 1, Introduction. İngiltere’de görülen “*Garden City*” davasında, gemi sahiplerinin sorumluluklarının sınırlandırılmasının altında yatan sebebin, gemi sahiplerinin sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmalarını teşvik etmek olduğu, bu sınırlandırmanın sigortacı tarafından da sigorta sözleşmesi yapmasını kolaylaştırdığı; ancak sınırlandırmanın kasten veya umarsızca zarara sebebiyet vermek gibi ölçüsüz davranışlar halinde mümkün olmaması gerektiği ifade edilmiştir ([1982] 2 Lylod’s Rep 382, s. 398, Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, s. 863; Ch. 17, prg. 1.).

1976 Londra Sözleşmesinde yer alan sorumluluğu sınırlama sistemi sayesinde sorumluluk sigortacısı teminat altına alacağı riskleri ve sözleşmede öngörülecek primi rahatlıkla belirleyebilmektedir (Saavedra, s. 140).

²⁴⁸ Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, s. 865; Bayamlıoğlu, s. 132; Hasipoğlu, s. 597-598.

²⁴⁹ **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)**, 29 Kasım 1969 tarihinde Brüksel’de kabul edildi ve 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe girdi (CMI Yearbook 2016, s. 413-420).

²⁵⁰ **International Convention Relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships**, 25 Mayıs 1962 tarihinde Brüksel’de kabul edildi, ancak yürürlüğe giremedi (CMI Yearbook 2016, s. 409).

Sorumluluğa İlişkin Brüksel Sözleşmesi (1971 Brüksel Sözleşmesi)²⁵¹ gibi muhtelif milletlerarası sözleşmelerle uyumunun sağlanması gerekmiştir²⁵².

Belirtilen bu nedenlerle düzenlenen 1976 Londra Sözleşmesi, basit, anlaşılabilir ve doğabilecek sorunlara karşı tüm ilgililerin menfaatini koruyabilecek bir sistem oluşturmuştur²⁵³. Bu Sözleşmede, yalnızca donatan sıfatını taşıyan kişiler sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip değildir. Sözleşmenin 1. maddesine göre, gemi malikleri, yardımda bulunanlar, gemi malikleri veya yardımda bulunanların fiillerinden sorumlu olduğu kişiler (müstahdemler ve ifa yardımcıları) ile anılan kişilerin sorumluluğunu sigorta eden sigortacılar sorumluluğunu sınırlama hakkına sahiptirler²⁵⁴. Sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olan kişilerin kapsamının genişlemesinden dolayıdır ki, 1976 Londra Sözleşmesinin adı, daha önceki sözleşmelerin aksine “Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması” yerine, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması” şeklinde değiştirilmiştir²⁵⁵.

1976 Londra Sözleşmesi, 1957 Brüksel Sözleşmesine kıyasen şu temel değişiklikleri içermektedir²⁵⁶:

- Yüksek sorumluluk sınırları (md. 6),

²⁵¹ **Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material**, 17 Aralık 1971 tarihinde Brüksel’de kabul edildi ve 15 Temmuz 1975 tarihinde yürürlüğe girdi (CMI Yearbook 2016, s. 446-447).

²⁵² Çağa, **Enternasyonal**, s. 293; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 163; Aydın, s. 19; Hasipoğlu, s. 589; Ataol, s. 63.

²⁵³ Hasipoğlu, s. 588; Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 116.

²⁵⁴ Can, **Londra Konvansiyonu**, s. 210-211.

²⁵⁵ Bazı yazarlar, kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı hizmet gören kişiler ile sınırlamaya tâbi alacaklar bakımından sorumluluğu sigorta etmiş olan sigortacının da eklenmesiyle sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olan kişilerin kapsamının genişlemesinden dolayı 1976 Londra Sözleşmesinin adının, daha önceki sözleşmelerin aksine “Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması” yerine, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması” şeklinde değiştirildiğini ifade etmiştir. Claire Legendre, La Conférence Internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, DMF, 1977, No. 340, s. 195 (Çağa, **Enternasyonal**, s. 294’ten naklen). Aynı yönde bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 102. Buna karşılık haklı olarak Çağa, 1924 Brüksel Sözleşmesi md. 10 ve 1957 Brüksel Sözleşmesi md. 6/2 hükümleri uyarınca gemi malikinden başka kişilerin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğunu, 1976 Londra Sözleşmesinde ilaveten yardımda bulunanlar ile sigortacının sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olanlar arasında sayıldığını ve bu görüşe katılmadığını belirtmiştir. Çağa, **Enternasyonal**, s. 294.

²⁵⁶ Meeson, prg. 8.16.

- Sorumluluk sınırlarını hesaplamada yeni bir evrensel ölçü birimi olan ÖÇH'nin kabulü (md. 8),
- Kast veya kasta yakın ağır kusurlu (wilfull misconduct) hareketler ile sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybedilmesi (md. 4),
- Sorumluluğu sınırlama hakkının kaybedilmesine ilişkin ispat yükünün tersine çevrilmesi (md. 4).

c. Sözleşmenin Hazırlık Çalışmaları

Yukarıda belirtilen nedenlerle IMCO (şimdiki adıyla IMO)²⁵⁷, 1957 Brüksel Sözleşmesinin değiştirilmesini gündemine almıştır. Ardından CMI Daimi Bürosu, 15 Şubat 1972 tarihinde yaptığı toplantıda, bir Milletlerarası Alt Komisyon kurmaya karar vermiştir. Bu Komisyonun görevi, 1957 Brüksel Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin IMCO'ya tavsiyelerde bulunmak olarak belirlenmiştir²⁵⁸.

Alt Komisyon, CMI'nın ulusal derneklerine ayrıntılı soru listesi²⁵⁹ göndermiş ve alınan cevaplar doğrultusunda Alt Komisyonun görevlendirdiği çalışma grubu iki tür tasarı hazırlamıştır. Bu tasarlardan biri 1957 Brüksel Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin bir protokol, diğeri ise 1957 Brüksel Sözleşmesinin yerine geçecek yeni bir sözleşme tasarısıdır. Bu tasarıların hazırlanmasından önce CMI Milletlerarası Alt Komisyonu, IMCO'nun Hukuk Komitesinin 21 Haziran 1973 tarihinde yaptığı on dokuzuncu toplantısına katılmış ve 1957 Brüksel Sözleşmesinin değişikliği çalışmalarında yardımcı olmayı önermiştir. Komite, bu öneriyi kabul etmiştir. Hazırlanan tasarılar, CMI'nın 1974 Nisan ayında Hamburg'ta düzenlediği konferansta görüşülmüş ve müzakere edildikten sonra, görüşülmek üzere IMCO'ya sunulmasına karar verilmiştir. Daha sonra CMI, hazırladığı bir tanıtım raporu ve tasarıları,

²⁵⁷ 1976 Londra Sözleşmesi tarih itibarıyla IMCO adının kullanıldığı dönemde kabul edildiği için, bu başlık altında Sözleşmenin hazırlık çalışmalarını yürüten örgüt, "IMCO" olarak ifade edilmiştir.

²⁵⁸ 1976 Londra Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları hakkında bkz. CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 2-3 <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Préparatoires%20of%20the%20LLMC%20Convention%201976%20and%20of%20the%20Protocol%20of%201996.pdf> (Erişim Tarihi: 18.10.2016); Berlingieri, **Conventions II**, s. 353-354; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 323, Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 163-164.

²⁵⁹ Bu soru listesi için bkz. CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 4-11.

açıklayıcı bilgilerle birlikte 1974 yılı Mayıs ayında IMCO'nun Hukuk Komitesine iletmiştir.

Hukuk Komitesi, CMI'n yardımıyla 1974 yılı Haziran ayında yaptığı yirmi üçüncü toplantısında iki tasarıyı görüşmüş ve çalışmalarına, bu tasarılarından 1957 Brüksel Sözleşmesinin yerine geçmek üzere hazırlanan yeni Sözleşme Tasarısını esas almaya karar vermiştir. Bunun üzerine Komitece hazırlanan proje, IMCO tarafından 1-19 Kasım 1976 tarihlerinde yapılan Londra Konferansında görüşülmüş ve kabul edilmiştir.

d. Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi

1976 Londra Sözleşmesi, 1-19 Kasım tarihlerinde Londra'da yapılan diplomatik konferansta kabul edilmiştir. Sözleşmenin 17. maddesinde yürürlük esasları düzenlenmiştir. Bu maddenin birinci fıkrasına göre, işbu sözleşme, on iki devletin onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza ettiği yahut onay, kabul, tasvip veya katılma belgesini tevdi ettiği²⁶⁰ tarihten itibaren bir yıllık bir sürenin dolmasını takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer. Sözleşme on iki devletin onayından sonra 1 Aralık 1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁶¹.

Maddenin ikinci fıkrasında, sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli şartların yerine getirilmesini takiben, ancak sözleşmenin yürürlük tarihinden önce sözleşmeyi onay, kabul, tasvip veya katılma şartına bağlı olmaksızın imzalayan devletler için bu işlemlerin veya imzanın ne zaman hüküm ifade edeceği düzenlenmiştir. Bu devletler için onay, kabul, tasvip veya katılma işlemi yahut onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza hususu sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte yahut daha sonra olması kaydıyla, imza veya belgenin tevdi tarihinden itibaren

²⁶⁰ Tevdi makamı, Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatı Genel Sekreterliği'dir (Bkz. 1976 Londra Sözleşmesi md. 16/1, 3).

²⁶¹ 1976 Londra Sözleşmesine taraf ülkeler şunlardır: Arnavutluk, Cezayir, Azerbaycan, Bahama, Barbados, Benin, Bulgaristan, Çin, Kongo, Cook Adaları, Hırvatistan, Kıbrıs, Dominik, Mısır, Ekvator Gine'si, Estonya, Fransa, Gürcistan, Yunanistan, Guyana, Macaristan, Hindistan, İran, İrlanda, Jamaika, Kiribati, Letonya, Liberya, Litvanya, Lüksemburg, Marshall Adaları, Moritus, Meksika, Moğolistan, Nijerya, Niue, Polonya, Romanya, Samoa, Sierra Leone, Singapur, St. Lucia, Suriye, İsviçre, Tonga, Trinidad ve Tobago, Türkiye, Tuvalu, Birleşik Arap Krallığı, Vanuatu, Yemen. Bunun yanında Belize ise, Sözleşme hükümlerini geçici olarak uygulamaktadır (CMI Yearbook 2016, s. 453-454. Burada her bir devletin, tevdi belgelerini gönderdiği ve kendileri için sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihler de yer almaktadır.).

doksanıncı günü takip eden ayın birinci günü hüküm ifade eder. Maddenin üçüncü fıkrasında sözleşmenin, daha sonra taraf olan devletler için ne zaman yürürlüğe gireceği düzenlenmiştir. Bu devletler için sözleşme, belgelerini tevdi ettikleri tarihten itibaren doksanıncı günü takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer.

Nihayet 17. maddenin son fıkrasına göre, 1976 Londra Sözleşmesi, taraf devletler açısından 1957 Brüksel Sözleşmesini yürürlükten kaldırarak onun yerine geçmiştir²⁶². Böylece bu Sözleşmeye taraf olan bir ülke²⁶³ için, artık söz konusu sözleşme yürürlükten kalkacak ve onun yerine 1976 Londra Sözleşmesi uygulanacaktır.

Türkiye, 1924 Brüksel Sözleşmesine²⁶⁴, 6469 sayılı Kanun ile taraf olmuştur. Türkiye hükümeti, 04.07.1955 tarihinde katılma belgelerini Belçika hükümetine göndermiş ve bu Sözleşmenin md. 19/2 hükmü uyarınca bu tarihten itibaren altı ay içinde, yani 04.01.1956 tarihinde Sözleşme Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir²⁶⁵. Ardından sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili bir sonraki milletlerarası sözleşme olan 1957 Brüksel Sözleşmesine Türkiye taraf olmamıştır. Bu konuda son olarak hazırlanan 1976 Londra Sözleşmesine ise Türkiye, 06.03.1998 tarihinde katılma belgelerini²⁶⁶ Denizcilik Teşkilatı Genel Sekreterliğine tevdi ederek (md. 16/3) taraf olmuştur. Sözleşmenin md. 17/3 hükmü gereği, bu tevdi tarihinden itibaren doksanıncı günü takip eden ayın birinci günü, yani 01.07.1998 tarihi itibarıyla Sözleşme Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir²⁶⁷. Bu durumda Sözleşmenin md. 17/4 hükmü uyarınca 1924 Brüksel Sözleşmesi, Türkiye için 01.07.1998 tarihi itibarıyla yürürlükten kaldırılmıştır. Ayrıca Türkiye, 1976 Londra Sözleşmesini değiştiren 1996 Protokolüne

²⁶² 1957 Brüksel Sözleşmesinin 16. maddesinde de buna benzer bir hüküm mevcuttur. Bu hüküm gereği, 1957 Brüksel Sözleşmesi taraf devletler açısından 1924 Brüksel Sözleşmesinin yerine geçer ve onu hükümden düşürür. Buna rağmen 1976 Londra Sözleşmesinin 17. maddesinin son fıkrasında, 1924 Brüksel Sözleşmesi de 1957 Brüksel Sözleşmesiyle birlikte zikredilmiştir.

²⁶³ Örneğin, Cezayir, Bahama ve Hindistan hem 1957 Brüksel Sözleşmesine hem de 1976 Londra Sözleşmesine taraftırlar. Ancak bunlar için, 1976 Londra Sözleşmesi yürürlük kazandığı tarihten itibaren 1957 Brüksel Sözleşmesi artık uygulanmayacaktır.

²⁶⁴ 1924 Brüksel Sözleşmesinin Türkçe tercümesine <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> adresinden ulaşılmıştır (Erişim Tarihi: 22.04.2015).

²⁶⁵ CMI Yearbook 2016, s. 374.

²⁶⁶ Türkiye, 1976 Londra Sözleşmesine Bakanlar Kurulunun 28.02.1985 tarihli ve 8/495 sayılı kararı uyarınca katılma yoluyla taraf olmayı kararlaştırmıştır (RG T. 04.06.1980, S. 17007).

²⁶⁷ Ergon Çetingil, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı”, **DHD**, Y. 3 (1998), S. 1-2, s. 3 (Uygulama Alanı); CMI Yearbook 2016, s. 454.

katılma belgelerini iki çekince ile birlikte 19.07.2010 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi etmiştir (md. 10/3). Protokol, bu tevdi tarihinden itibaren doksan gün sonra, yani 17.10.2010 tarihinde Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir (md. 11/2)²⁶⁸.

e. Sözleşmenin Uygulama Alanı

1976 Londra Sözleşmesi md. 15, sözleşmenin uygulama alanını düzenlemiştir²⁶⁹. Bu hüküm kapsamında öncelikle sözleşme anlamında gemi başlığı altında, sözleşmenin getirdiği sınırlı sorumluluk rejimine göre gemileri sınıflandırmak gerekmektedir. Ardından bu maddede yer alan sözleşmeye taraf olma kriteri doğrultusunda sözleşmenin uygulandığı gemiler ve son olarak Sözleşmeye göre sınırlı sorumluluk rejimine tâbi olmayan gemiler üzerinde de durulacaktır²⁷⁰.

(1) Sözleşme Anlamında Gemi

i. Kavram

1976 Londra Sözleşmesinde gemi tanımlanmamış, geminin tanımını yapmak *lex fori*'ye bırakılmıştır. Sözleşme, kural olarak deniz gemilerine uygulanmaktadır (md. 1/2 ve 15/2-a²⁷¹). Birinci maddenin ikinci fıkrasında “gemi maliki” kavramının, deniz gemisinin malikinden başka charterer, donatan ve işleticisini de ifade ettiği

²⁶⁸ CMI Yearbook 2016, s. 461.

²⁶⁹ 1976 Londra Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında IMCO Hukuk Komitesinin yirmi yedinci toplantısında md. 15 hakkındaki genel yorumlar için bkz. CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 340-377.

²⁷⁰ Sözleşme hükümlerinin yanında Türk hukukunda TTK md. 935/2-b uyarınca, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümler, dolayısıyla 1976 Londra Sözleşmesi (TTK md. 1328 doğrultusunda) münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilere de uygulanır. Diğer yandan İngiliz hukukunda ise MSA 1995 md. 186/4 ve 192 uyarınca, MSA'nın 1976 Londra Sözleşmesi esas alınarak düzenlenen hükümleri (md. 185 vd.) Kraliyet gemileri hakkında da uygulanır.

²⁷¹ Sözleşmenin md. 1/2 ve md. 15/2-a hükmü, 2 Kasım 1976 tarihinde yapılan diplomatik konferansta birtakım tartışmalara yol açmıştır. Bazı temsilciler, deniz gemisi ibaresinin belirsiz bir kavram olduğunu ifade ederek, bu kavramın kullanılmasının diğer milletlerarası sözleşmelerle uyumsuz olacağını belirtmiştir. Bazı temsilciler ise, md. 1/2 ile 15/2-a hükümleri arasında bir çelişki bulunmadığını ve md. 15/2-a'daki hakkını kullanan devletler açısından Sözleşmenin, iç su gemilerine ve dolayısıyla onların malikine de uygulanacağını belirtmiştir (CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 41-47; Berlingieri, **Conventions II**, s. 358-359).

Benzer hükümler 1957 Brüksel Sözleşmesinde de yer almaktadır. Bu Sözleşmenin md. 1/1 hükmünde, sözleşmenin deniz gemisinin maliki hakkında uygulanacağı ve md. 8 hükmünde ise, sözleşmeye taraf devletin deniz gemisi kapsamına diğer gemileri de dâhil edebileceği düzenlenerek, Sözleşmenin taraf devletin iradesiyle iç su gemilerine de uygulanabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır (Griggs/Williams/Farr, Ch. 3).

düzenlenmiştir. Burada da açıkça ifade edildiği üzere sözleşme anlamında gemi, deniz gemisini ifade etmektedir. Bununla birlikte on beşinci maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde yer alan düzenlemeyle, sözleşmeye taraf devletlere iç su gemileri hakkında sözleşmeyi uygulama hakkı verilmiştir. Bu düzenlemeyle sözleşme kapsamına kural olarak deniz gemilerinin dâhil olduğu, iç su gemilerinin ise ancak taraf devletlerin ulusal kanunlarında yer verilmesiyle sözleşmeye tâbi olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Türk hukukunda TTK md. 1330/1-b ile Sözleşmenin iç su gemileri için de uygulanacağı düzenlenmiştir²⁷².

ii. Sınırlı Sorumluluk Rejimine Göre Gemilerin Sınıflandırılması

(a) 300 Tonilatodan Küçük Gemiler

Sözleşmenin md. 15/2 hükmüne göre, 300 tonilatodan²⁷³ küçük gemiler de tıpkı iç su gemileri gibi sözleşmenin kapsamı dışında bırakılmıştır. Ancak taraf devletlere, bu tür gemilere sözleşme hükümlerini uygulama hakkı verilmiştir²⁷⁴.

1976 Londra Sözleşmesi md. 6'da sorumluluk sınırları, asgari 500 ton²⁷⁵ ağırlığındaki gemiler esas alınarak belirlenmiştir. Bu durumda 500 ton ve 10 ton gemi arasında sorumluluk sınırı açısından bir fark yoktur. Ancak md. 15/2-b, taraf devletlere 300 tonilato ağırlığının altındaki gemiler hakkında özel düzenleme yapma hakkı vererek bu adaletsizliği düzeltmiştir²⁷⁶.

²⁷² Bu düzenleme hakkında eleştiri bir için bkz. Atamer/Süzel, s. 456.

²⁷³ 1976 Londra Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında bu miktar 20, 100, 200, 300, 500 ton şeklinde katılımcılar tarafından önerilmiştir. Ancak katılımcıların çoğunluğu ile 300 ton kabul edilmiştir (CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 356).

²⁷⁴ Paralel düzenleme olarak 1957 Brüksel Sözleşmesi md. 3/5, sorumluluk sınırlarını belirlerken 300 tonilatoyu asgari ölçü olarak düzenlemiştir. Bunun yanında bu Sözleşmenin İmza Protokolü md. 2 uyarınca, 300 tonilatodan az gemiler için sorumluluğun sınırlandırılmasını ulusal kanuna bırakmak sistemi hakkında çekinceler geçerlidir.

²⁷⁵ 1976 Londra Sözleşmesini değiştiren 1996 Protokolü md. 3, 500 tonluk asgari sınırı 2000 tona yükseltmiştir.

²⁷⁶ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3; Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 9; Sözer, **Cilt I**, s. 274. Paralel düzenleme olarak 1957 Brüksel Sözleşmesi md. 3/5, sorumluluğolk sınırlarını belirlerken 300 tonilatoyu asgari ölçü olarak düzenlemiştir. Bunun yanında bu Sözleşmenin İmza Protokolü md. 2 uyarınca, 300 tonilatodan az gemiler için sorumluluğun sınırlandırılması ulusal kanuna bırakılmıştır.

Türk hukukunda TTK md. 1330/1-c, 1332. maddeye atıf yaparak, 300 tonun altındaki gemiler için Sözleşmenin 6. maddesinin birinci paragrafının (b) bendi uyarınca hesaplanacak sorumluluk sınırının 83.500 ÖÇH, diğer hâllerde ise Sözleşmenin öngördüğü sorumluluk sınırlarının geçerli olduğunu düzenlemiştir.

(b) Sondaj Gemileri

Sözleşmenin 15. maddesinin 4. fıkrası sözleşmenin uygulanmasını sondaj gemileri bakımından belirli haller için sınırlandırmıştır. Bu hükme göre,

Taraf bir devletin mahkemeleri işbu sözleşme hükümlerini sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirilmiş olup da bu işlerde kullanılan gemilere,

a) Mezkûr devletin milli mevzuatında sözleşmenin 6'ncı maddesinde öngörülenden daha yüksek bir mesuliyet sınırı kabul etmiş olması veya

b) Mezkûr devletin bu gemilere uygulanacak bir mesuliyet rejimi tespit eden milletlerarası bir sözleşmeye taraf olması halinde uygulamazlar.

Sondaj gemileri için Türk hukukunda TTK md. 1330/1-d, md. 1333'e atıf yapmıştır. Böylece Sözleşmenin 6. maddesinin birinci paragrafının (a) bendinde sayılan alacaklar hakkında 32.000.000 ÖÇH, Sözleşmenin 6. maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklar hakkında 20.000.000 ÖÇH olduğu hüküm altına alınmıştır (md. 1333/1)²⁷⁷. Ayrıca bu hüküm gereği, sınırlamaya esas olan alacağın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondaj yerinde bulunduğu sırada doğmuş olması şartı aranmaktadır.

(2) Sözleşmeye Taraf Olma Bakımından Sınırlı Sorumluluk Rejimine Tâbi Olan Gemiler

1976 Londra Sözleşmesi md. 15, birçok milletlerarası sözleşmelerin aksine, sözleşme hükümlerinin taraf devletlerin kendi sularında meydana gelen uyuşmazlıklara da uygulanacağı şeklinde düzenlenmiştir²⁷⁸. Sözleşmenin md. 15/1 hükmü uyarınca, *işbu sözleşme birinci maddede zikredilen bir şahsın taraf bir devletin mahkemesi önünde sorumluluğunu sınırlamak, mahcuz veya tedbir konmuş bir gemi veya sair herhangi bir malı yahut söz konusu devlet makamlarına verilmiş olan bir teminatı serbest bıraktırmak istediği her halde uygulanır*. Bu hüküm, 1957 Brüksel

²⁷⁷ Türk hukukunda md. 1331 ve 1332'deki limitler, 1996 Protokolü ile sorumluluk sınırlarının yükseltilmesi karşısında İngiliz hukukundaki gibi değişikliğe uğramamıştır.

²⁷⁸ Can, **Londra Konvansiyonu**, s. 213.

Sözleşmesi md. 7'nin revize edilmiş halidir. Böylece 1976 Londra Sözleşmesinin uygulanması açısından, yalnızca olayda yetkili olan taraf devletlerden birinin mahkemesinde maddedeki talepleri ileri sürmek yeterlidir. Bunun dışında, talepte bulunan kişinin taraf devletin vatandaşı olması veya burada ikamet etmesi ya da iş merkezinin bulunması veya sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili geminin taraf devletin bayrağını taşıması şart değildir. Bu şekilde sözleşmeye taraf olmayan ülkelerle ilgili kişilerin sorumluluğunu sınırlandırma bakımından daha iyi bir statüye kavuşmaları engellenmek istenmiş ve sözleşmeye daha fazla devletin taraf olması sağlanmıştır²⁷⁹.

On beşinci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 8/3 ile benzerlik göstermektedir²⁸⁰. Bu hükme göre, *taraf her devlet birinci maddede zikrolunan ve mahkemeleri huzurunda, işbu sözleşme hükümlerine istinat edildiği anda mutat ikametgâh veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü mesuliyetini sınırlamak hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi yukarıda zikredilen tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün şahısları bu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen hariç bırakmak hakkını haizdir*. Burada taraf devletin maddede yer alan şekilde düzenleme yapma yetkisi, md. 18'de yer alan ihtirazi kayıtlar (çekinceler) şeklinde yorumlanamaz. Zira taraf devlet sözleşmeyi imzaladığı sırada ileri sürdüğü ihtirazi kayıtlarını onaylama, kabul veya tasvip sırasında bildirmelidir (md. 18/2). Bu bildirimi yapmadığı takdirde, taraf devlet çekince hakkını kullanamaz. Oysa md.

²⁷⁹ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 5; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 173-174. CMI, IMO Hukuk Komitesine 1976 Londra Sözleşmesine taraf devletlerin, sözleşmeyi ülkelerinde nasıl yürürlüğe koyduğuna ve sözleşme hükümlerini ne şekilde yorumlayıp uyguladığına ilişkin bir araştırma yapmayı önermiştir. Zira milletlerarası sözleşmelerde yer alan kuralların yeknesaklığı, yalnızca ülkeler tarafından sözleşmenin onaylanması ile gerçekleşmez. Bu bağlamda yeknesaklık, taraf devletlerin sözleşmeyi uygulama noktasında gösterdikleri tutum ve hükümlerin yorumu ile birlikte taraf devletlerin mahkemeleri bakımından hükümlerin yorumuna bağlıdır. CMI'nın bu husustaki önerisi, IMO Hukuk Komitesinin sekseninci toplantısı ve yirmi birinci Genel Kurulunda onaylanmıştır. Böylece taraf devletlerden gerekli bilgileri toplamak üzere bir soru anketi hazırlanmıştır (Bu çalışma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Implementation and Interpretation of the 1976 LLMC Convention, Draft Report, s. 435-664).

²⁸⁰ Ancak unutmamak gerekir ki, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 8/3'te sözleşmenin temin ettiği menfaatlerden kısmen veya tamamen hariç bırakılma söz konusuysa, 1976 Londra Sözleşmesi md. 15/1, c.2'de, sözleşmenin temin ettiği menfaatler ifade edilmeden tüm hükümlerinin uygulanmasından tamamen veya kısmen uygulanmasından hariç bırakılma söz konusudur.

15/1’de yer alan hakkını taraf devlet bildirimle gerek kalmaksızın dilediği zaman kullanabilir²⁸¹.

Taraf devletlerin, md. 15/1, c.2’de yer alan haklarını iç hukuklarında kullanıp kullanmadığının belirlenmesi gereklidir²⁸². Taraf devletlerin bu haklarını kullanması halinde, IMO Genel Sekreterliğine bildirimde bulunması zorunludur. IMO Genel Sekreterliği, bu durumu Sözleşmenin md. 22/2-v hükmü uyarınca sözleşmeye katılan diğer tüm devletlere bildirecektir.

Taraf devlet, gerekli gördüğü takdirde md. 15/1, c.2 kapsamında belirli hallere ilişkin olarak sözleşmenin kısmen veya tamamen uygulanmasını kararlaştırabilir. Ancak bu hallerden yalnızca birinin bulunmaması halinde, taraf devletin bu hakkını kullanması söz konusu değildir²⁸³. Şöyle ki, sorumluluğunu taraf devletin mahkemesi önünde sınırlandırmak isteyen kişinin mutat ikametgâhı veya iş merkezi taraf devlette bulunmuyor, ancak söz konusu gemi taraf devletin bayrağını taşıyor ise, taraf devlet sözleşmeyi tam olarak uygulamak zorunda kalacaktır. Diğer yandan söz konusu gemi taraf devletin bayrağını taşımıyor, ancak sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişinin taraf devlette mutat ikametgâhı veya iş merkezi bulunuyor ise, yine sözleşme tam olarak uygulanacaktır. Bunun yanında zaten yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklarda Sözleşmeyi uygulayacak olan taraf devletler, md. 15/1, c.2’deki hakkını kullanmadığı takdirde yabancılık unsuru taşıyan bütün hallerde de sözleşmeyi tam olarak uygulayacaktır ve bu anlamda daha geniş alanda birlik sağlanmış olacaktır²⁸⁴. Türk hukukunda TTK md. 1330/1-a ile bu hak kullanılmıştır²⁸⁵.

(3) Sınırlı Sorumluluk Rejimine Tâbi Olmayan Gemiler

1976 Londra Sözleşmesi md. 15/5, taraf devletlere seçme hakkı vermeden Sözleşmenin uygulama alanı dışında bırakılmış gemileri düzenlemiştir. Bu hükme göre, Sözleşme hava yastıklı vasıtalar ve denizin dibinde veya daha altında bulunan

²⁸¹ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 6; Berlingieri, **Conventions II**, s. 356. Türkiye TTK md. 1330/1-a ile bu hakkı kullanmıştır.

²⁸² Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 15 (1).

²⁸³ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 6.

²⁸⁴ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 6-7.

²⁸⁵ Bu hakkın kullanılmasının Türk hukuku açısından isabetsiz olduğu yönündeki eleştiri ve açıklama için bkz. Atamer/Süzel, s. 455-456.

tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan²⁸⁶ yüzen platformlara uygulanmaz.

Sözleşmede hem hava yastıklı araçlar (hovercraft) hem de yüzen platformlar için *ship* terimi kullanılmamıştır. Hava yastıklı araçların kendine özgü niteliklerinden dolayı, gemilere ilişkin kuralların uygulanmasında güçlükler yaşanmaktadır. Bu nedenle birçok milletlerarası sözleşmeye konu edilmemiştir²⁸⁷. Bununla birlikte yüzen platformların, deniz gemisi olmadığı ileri sürüldüğü için bunlar da kapsam dışı bırakılmıştır. Zira Sözleşmenin 1. maddesinin 2. fıkrası, deniz gemilerini esas almıştır²⁸⁸.

Daha önce de ifade ettiğimiz üzere²⁸⁹ 1976 Londra Sözleşmesinde tanımlanmayan gemi kavramı milli hukuka göre tayin edilecektir. Türk hukukunda TTK md. 931/1’de yapılan tanım doğrultusunda hava yastıklı araçlar ve yüzen platformlar da gemi kavramına dâhildir. Bu durumda TTK açısından hava yastıklı araçlar ve yüzen platformlar hakkında 1976 Londra Sözleşmesinin uygulanıp uygulanmayacağı gündeme gelecektir. TTK md. 1330 çerçevesinde bu gemiler için herhangi bir genişletme öngörülmediğinden dolayı, bunlar hakkında Türk hukukunda da sorumluluğu sınırlandırma yoluna gidilmeyeceği kabul edilmelidir. Yüzen platformlar ise, Türk hukukunda TTK md. 931/1 hükmü doğrultusunda gemi olarak nitelendirilmektedir.

²⁸⁶ *Sözer*, bu hükmün İngilizce metninde kullanılan ‘*constructed for the purpose of*’ ifadesinin ‘‘tahsis edilmiş olan’’ şeklinde tercümesinin hatalı olduğunu ifade etmiştir. Yazara göre, tahsis edilmek belirli bir amaç için kullanılmak üzere ayrılmak demektir, zorunlu olarak o amaç için yapılmış olmak gerekmez. Oysaki burada ifade edilmek istenen şey, belirli bir amaç için inşa edilmiş bir yüzen platformun, bu amaç için kullanıma tahsis edilmiş olmaması halinde de bu gemilerin kapsam dışı bırakılmasını sağlamaktır. Bu nedenle yazar, ‘‘araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan’’ ibaresinin, ‘‘araştırma ve işletilmesi amacı ile inşa edilmiş olan’’ şeklinde anlaşılması gerektiğini savunmuştur (*Sözer*, **Cilt I**, s. 271, dpn. 141).

²⁸⁷ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 11.

²⁸⁸ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3; Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 11-12.

²⁸⁹ Bkz. Birinci Bölüm II. C. 2. e. (1).

**f. Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında
1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü**

1976 Londra Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra dünya çapında yaşanan yüksek enflasyon nedeniyle sözleşmede yer alan sınırların miktarında düşüş yaşanmıştır. Ayrıca 1976 Londra Sözleşmesi md. 3/1-a'da kurtarma alacakları sınırlandırmadan hariç tutulmuştur. Bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra kabul edilen 1989 tarihli Milletlerarası Kurtarma Sözleşmesi²⁹⁰ (1989 Kurtarma Sözleşmesi)²⁹¹ ile kurtarma alacakları arasına özel tazminat (***special compensation***) alacakları da dâhil edilmiştir. Bundan dolayı istisna edilen kurtarma alacaklarının arasına özel tazminat alacaklarının da dâhil edilmesi ihtiyacı doğmuştur²⁹².

Ortaya çıkan ihtiyaçlar nedeniyle 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasıyla İlgili Zarar İçin Sorumluluk ve Tazminat Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmenin (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) (kısaca HNS 1996)²⁹³ hazırlık çalışmaları sırasında Birleşik Krallık temsilcisi, 1976 Londra Sözleşmesinin değişmesi yönünde IMO Hukuk Komitesinin dikkatini çekmiştir. Bunun üzerine Temsilci, değişikliğe ilişkin bir Protokol Tasarısını hükümleriyle birlikte Komiteye sunmuştur. Böylece IMO, 1993 yılı Haziran ayında yaptığı altmış sekizinci dönem toplantısında 1976 Londra Sözleşmesinin değiştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmasına karar vermiştir. Ardından 27 Eylül-1 Ekim 1993 tarihlerinde yapılan altmış dokuzuncu dönem toplantısında da çalışmalara başlanmıştır²⁹⁴.

²⁹⁰ Sözleşmenin İngilizce adı: **International Convention on Salvage**. Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. RG T. 24.05.2014, S. 29009.

1989 Kurtarma Sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nicholas J.J. Gaskell, "The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990", **Tulane Maritime Law Journal** 16 (1991-1992), s. 3-12 (Salvage); Fogarty, prg. 8.7-8.91; Jackson, prg. 2.44; İsmail Demir, **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, 1. Baskı, Ankara 2010 (Kurtarma); Berlingieri, **Conventions II**, s. 69-127.

²⁹¹ IMO ve CMI tarafından hazırlık çalışmaları yürütülen Sözleşme, 28 Nisan 1989 tarihinde Londra'da kabul edilmiş ve 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşmeye taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 461-463.

²⁹² Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 118.

²⁹³ IMO ve CMI tarafından hazırlık çalışmaları yürütülen Sözleşme, 3 Mayıs 1996 tarihinde Londra'da kabul edilmiş, ancak henüz yürürlüğe girmemiştir. Taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 470.

²⁹⁴ 1996 Protokolünün hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. CMI Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 2-3; Berlingieri, **Conventions II**, s. 353-354.

HNS 1996 ile birlikte yürütülen 1976 Londra Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin protokol çalışmaları, 3-7 Nisan 1995 tarihlerinde yapılan yetmiş ikinci dönem toplantısında tamamlanmıştır. Hukuk Komitesi, bu toplantıda verilen kararlar temelinde yeni bir tasarı hazırlanmasını ve 1996 yılında bunu görüşmek üzere bir diplomatik konferans yapmayı önermiştir. Ardından 1995 yılı Haziran ayında yapılan yetmiş dördüncü dönem toplantısında Konsey, bu öneriyi kabul etmiştir. Daha sonra 15 Nisan-3 Mayıs tarihlerinde Londra'da diplomatik konferans yapılmış ve 2 Mayıs 1996 tarihinde 1976 Londra Sözleşmesinin değişikliğine ilişkin Protokol imzalanmıştır²⁹⁵. Bu Protokol, md. 13/1²⁹⁶ uyarınca 13 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1996 Protokolü ile yapılan temel değişikliklerin en önemlilerinden biri, sorumluluk sınırlarının artırılması (1996 Protokolünün 3. maddesiyle değişik 1976 Londra Sözleşmesi md. 6/1) olmuştur. Bununla birlikte özel tazminat alacakları da sınırlanmadan hariç bırakılmış (1996 Protokolünün 2. maddesiyle değişik 1976 Londra Sözleşmesi md. 3/b.a) ve ilk defa sorumluluk sınırlarının güncelleştirilmesinde zımni kabul (*tacit acceptance*)²⁹⁷ yöntemi (1996 Protokolünün 8. maddesinin 1. fıkrasıyla değişik 1976 Londra Sözleşmesi md. 6/1, 7/1 ve 8/2) düzenlenmiştir²⁹⁸.

HNS 1996 ve 1996 Protokolüne ilişkin çalışmaların birlikte yürütüldüğünü yukarıda belirttik. Bu çalışmalarda iki Sözleşme arasında bir bağlantı kurulması gündeme gelmiştir. Ancak diplomatik konferansta bu iki sözleşme arasında bir bağlantı kurulmasına gerek olmadığına karar verilmiştir. Fakat 1976 Londra Sözleşmesi değişik md. 18/1 (1996 Protokolü md. 7) ile sözleşmeye taraf olan devletlere, HNS 1996 kapsamında meydana gelen zararlardan doğan alacakları kapsam dışı tutma hakkı verilmiştir²⁹⁹.

²⁹⁵ Bu Protokolün Türkçe tercümesi için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 499-505.

²⁹⁶ 1996 Protokolü md. 13/1 hükmü şöyledir: *İşbu Protokol, her birisinin en az bir milyon birimlik gros tanker tonaja sahip olan dört devlet dâhil on devletin Örgüt Genel Sekreterine onay, kabul, tasdik veya katılma belgesi verdiği tarihten itibaren on iki ay içinde yürürlüğe girecektir.*

²⁹⁷ Tacit acceptance hakkında bkz. Aleka Mandaraka-Sheppard, **Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities**, 3. Edition, Abingdon 2013, Appendix: IMO Procedure of Adoption of A Convention And Tacit Acceptance (Volume 2).

²⁹⁸ Bu değişiklikler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 119-121.

²⁹⁹ Berlingieri, **Conventions II**, s. 354.

Son olarak IMO'nun doksan dokuzuncu dönem toplantısında işletilen zımni kabul usulüne uygun bir şekilde 1996 Protokolü md. 3 ile değişik 1976 Londra Sözleşmesi md. 6/1 hükmündeki sorumluluk sınırları, 19 Nisan 2012 tarihinde %51 oranında artırılmıştır³⁰⁰. Bu değişiklikler, 8 Haziran 2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir.



³⁰⁰ Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 121. 2012 değişiklikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 121-154. Ayrıca söz konusu limitler için bkz. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx> (Erişim Tarihi: 04.01.2017).

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ ALACAĞI VE DENİZ ALACAĞININ KONUSU

I. TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER

Türkiye, 1920’li yıllarda kabul edilen Brüksel Sözleşmelerine 04.01.1956 tarihinde taraf olmuştur. Bu yıllarda milletlerarası deniz hukukunda reform ve yenileme çalışmaları kapsamında birçok milletlerarası sözleşme hazırlanmıştır. Ancak Türkiye, uzun süre bu sözleşmelere taraf olma iradesi göstermemiştir. 1976 Londra Sözleşmesine taraf olunmasının ardından 6102 sayılı TTK’nın hazırlık çalışmalarında görev alan Deniz Ticareti Alt Komisyonu (DTAK), çalışmalarında taraf olunan ve taraf olunmasa da Türk deniz hukuku açısından en uygun milletlerarası sözleşmeleri dikkate almıştır³⁰¹. Bu kapsamda milletlerarası sözleşme ile iç hukuk arasında uyum sağlanması amacıyla 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ve 1993 Rehin Sözleşmesi hükümleri tercüme edilerek Kanuna alınmış, 1976 Londra Sözleşmesine atıf yapılmıştır.

1993 Rehin Sözleşmesi, sekiz kısımdan oluşan TTK’nın “Deniz Ticareti” adlı beşinci kitabının altıncı kısmında, “Gemi Alacakları” başlığı altında düzenlenen md. 1320-1327 hükümlerinde esas alınmıştır³⁰². 1976 Londra Sözleşmesi³⁰³, yedinci kısımda “Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” başlığıyla md. 1328-1335 hükümleri arasında, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ise sekizinci

³⁰¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 62.

³⁰² SCA md. 20/2’de yer alan listede deniz mahkemelerinin yargı yetkisinin bulunduğu deniz alacaklarının yanı sıra gemi alacakları da mevcuttur. Ayrıca SCA md. 21 (*section 21*) hükmünde deniz alacaklarının hem aynî dava (*action in rem*) hem de şahsi dava (*action in personam*) yoluyla takip edilebileceği, ancak gemi alacaklarının (*maritime lien*) aynî dava yoluyla takip edilebileceği düzenlenmiştir (Tetley, **Arrest**, s. 1909).

³⁰³ 1976 Londra Sözleşmesini tamamıyla benimseyen Birleşik Krallık, bu Sözleşme hükümlerine öncelikle MSA 1979’un 17. maddesinde (*section 17*) yer vermiştir. Ardından bu Kanun, MSA 1995 ile yürürlükten kaldırılmış ve deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması konusu MSA 1995’in 185. maddesinde (*section 185*) düzenlenmiştir. Son olarak İngiliz hükümeti, Merchant Shipping Act and Maritime Security Act 1997’nin 15. maddesiyle (*section 15*) 1996 Protokolünü yürürlüğe koymuştur (Griggs/Williams/Farr, Ch. 2).

kısımda “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler³⁰⁴” başlığı altında düzenlenen md. 1350-1400 hükümlerinde esas alınmıştır³⁰⁵.

1996 Protokolü ile değişik 1976 Londra Sözleşmesi için TTK’da ilgili hükümlerde Sözleşmeye atıf yapıldığını ifade etmiştik. Bu hususta ifade edilen TTK’nın genel gerekçesine göre³⁰⁶,

“Tasarıda, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin çeşitli hükümlerin sevk edilmesi gerekmiştir. Ancak, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmeler doğrudan uygulanacak olan kurallardır; yani, 20.05.1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun³⁰⁷ 1 inci maddesi anlamında “yabancılik unsuru” barındırmayan, tümüyle millî nitelikteki uyumsuzluklarda dahi, anılan Sözleşmeler, Resmi Gazetede yayımlandıkları gibi mahkemeler tarafından uygulanmak zorundadır. Dolayısıyla, aynı hükümleri Tasarıda tekrar etmek isabetsiz bulunmuştur. Onun yerine, Sözleşmelerin Tasarı hükümleriyle bir arada uygulanabilmesini temin edecek tamamlayıcı kuralların kabulü ile yetinilmiştir. Bu kurallar hazırlanırken, Sözleşmelere taraf olan çok sayıda ülkedeki düzenlemeler karşılaştırılarak, milletlerarası uygulama ile uyum sağlanmasına özen gösterilmiştir. Tasarının bu hükümleri hazırlanırken, 1976 Sözleşmesini tadil eden 1996 tarihinde kabul edilmiş olan Protokolün hükümleri de dikkate alınarak Tasarıya yansıtılmıştır.”.

³⁰⁴ S. Kuru, İİK’da düzenlenen genel cebri icra kurallarının deniz ticaretindeki uygulamaları ve ihtiyacı karşılamadığını, bu nedenle uygulamada sorunlar yaşandığını belirterek TTK’da yer alan cebri icraya ilişkin kısmın faydalı olacağını savunmuştur (S. Kuru, s. 385). Ayrıca doktrinde TTK’da deniz icra hukukuna açısından kabul edilen hükümlerin bir reform niteliğinde olduğu da belirtilmiştir (Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 523). Buna karşılık Ulaş, TMK’nın aile hukukuna ilişkin cebri icra hükümlerinin İİK’da yer almasının isabetli oluşundan yola çıkarak, deniz ticaretiyle ilgili cebri icra hükümlerinin de İİK’da düzenlenmesinin daha doğru olacağını ifade etmiştir (Işıl Ulaş, “Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Bakış”, **Batider**, C. XXII (2005), S. 2, s. 203).

³⁰⁵ İngiliz hukukunda ise yargılama ile ilgili genel hükümlerle birlikte, deniz mahkemelerinin yargı yetkisi ve gemilerin ihtiyati hacine ilişkin konularda düzenlemeler içeren Administration of Justice Act 1956’da, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hükümlerinden bazıları yer almış ve bu hükümler iç hukukta da uygulanır hale gelmiştir. Ardından bu Kanunu yürürlükten kaldıran SCA 1981’in 20. maddesinde (section 20) deniz mahkemelerinin yargı yetkisinde olan deniz alacakları listesi yer almıştır (Tetley, **Maritime Liens**, s. 978; Berlingieri, **Arrest**, prg. 2.53; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, s. 196, Ch. 6, prg. 1.4, s. 21, Ch. 2, prg. 1). Esasen 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olduktan sonra Sözleşmeyi yürürlüğe koyma amacıyla bu iki Kanun kabul edilse de, daha sonra bu Kanunların hiçbir yerinde Sözleşmeden bahsedilmemiştir. Ancak İngiliz mahkemeleri (bu konudaki bazı davalar için bkz. *The Eschersheim* [1976] 2 Lloyd’s Rep. 1, *The Banco* [1971] 1 Lloyd’s Rep. 49, *The Kommunar* (No.2) [1997] 1 Lloyd’s Rep. 8), mevzuatı yorumlarken Sözleşme hükümlerinden faydalanmıştır. Bu konuda bkz. Implementation of the 1952 Arrest Convention Questionnaire (Prepared by Professor Nicholas Gaskell and Dimitrios Christodoulou, Institute of Maritime Law, University of Southampton, September 1999. https://www.bmla.org.uk/documents/implementation_of_the_1952_arrest.htm, Erişim Tarihi: 01.02.2021).

³⁰⁶ TTK Genel Gerekçe, s. 61.

³⁰⁷ Bu Kanun mülga olup, yerine 27.11.2007 tarihli 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) kabul edilmiştir. MÖHUK RG T. 12.12.2007, S. 26728.

Bunun yanında TTK'nın madde gerekçeleri arasında md. 1328-1349 hükümlerine ilişkin genel açıklamalarda³⁰⁸ da aynen ifade edildiği üzere,

“Hem 1976 tarihli Sözleşme, hem de 1992 tarihli Sözleşmeler, millî hukuk olarak doğrudan uygulanacaktır. Bu Sözleşmelerin uygulanması için, 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1 inci maddesi anlamında “yabancılik unsuru” aranmaz. Dolayısıyla mahkemeler, herhangi başka bir yasama tasarrufu gerekmez, bu Sözleşmeleri Resmi Gazetede yayımlanan metinlere göre uygulamak zorundadır. Eğer yayımlanan tercüme ile Sözleşmenin resmi dili arasında bir çelişki saptanırsa, resmi dil esas alınacaktır. Ancak Sözleşmeler, bu alandaki her hususu düzenlemedikleri gibi, birçok konuda da âkid devletlere ulusal hukuklarında düzenleme yapmak üzere seçenekler sunmuştur. Bu seçeneklerden hangilerinin tercih edildiğini açıklamak üzere millî kanunlarda hükümler sevk edilmesi gerekmektedir. Öte yandan, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelerin dışında kalan borçlular ve talepler vardır. Bu kişiler ve talepler hakkında, çeşitli ülkelerin ulusal hukukunda özel düzenlemeler kabul edilmiştir. Doğrudan Sözleşmelerde düzenlenen talepler kadar önemli ve yaygın olan bu hallere ilişkin olarak da kanuni düzenleme yapılması gerekmiştir. Tasarının bu Kısmı, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelerde açık bırakılan veya âkid Devletlere millî kanunlarında düzenleme yapma hakkı yahut yükümlülüğü getiren özel hukuka ilişkin hususlarda tamamlayıcı düzenlemeler sevk etmek amacıyla hazırlanmıştır.”.

Görülüyor ki, TTK'da 1976 Londra Sözleşmesinin milli hukuka bıraktığı veya hiç düzenlemediği hususlarda tamamlayıcı hükümler düzenlenmiştir. Bu hususlar dışında 1976 Londra Sözleşmesi Resmi Gazetede yayımlandığı haliyle Türk hukukunda uygulanacaktır.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hükümlerinin TTK'ya aynen işlendiğini ifade eden TTK'nın genel gerekçesine göre, *“Gemilerin ihtiyatî haczi, Tasarının 1352 ilâ 1376'ncı maddelerinde, 12.03.1999 tarihinde Cenevre'de kabul edilen “Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme” doğrultusunda tümüyle yeniden düzenlenmiştir.”*³⁰⁹. Bunun yanında TTK'nın madde gerekçeleri arasında md. 1352-1376 hükümlerine ilişkin genel açıklamalarda da aynen ifade edildiği üzere,

“(…) Bu sebeple, “deniz hukukunda cibrî icra” hakkındaki yeni kısımda, gemilerin ihtiyati haczinin teferruatlı bir şekilde düzenlenmesi gerekmiştir. Bu düzenleme yapılırken, 1999 tarihli Sözleşmenin hükümleri esas alınmıştır. Sözleşmenin 2 nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, ihtiyati haczin usulüne, haciz kararı veren mahkemenin hukuku (lex fori) uygulanacaktır. Bu Sözleşmenin lex fori'ye bıraktığı hususlarda, 2004 sayılı Kanunun hükümleri dikkate alınarak, deniz ticaretinin ihtiyaç ve şartlarına uygun özel kurallar sevk edilmiştir.”.

³⁰⁸ TTK Madde Gerekçeleri, s. 365-366.

³⁰⁹ TTK Genel Gerekçe, s. 62.

Görülüyor ki, TTK'nın gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemelerinde, esas alınan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin aynen aktarılması amaçlanmıştır.

Son olarak 1993 Rehin Sözleşmesi hükümlerinin de TTK'ya aynen işlendiğini ifade etmiştik. Bu doğrultuda açıklamaların yer aldığı TTK'nın genel gerekçesine göre,

“6762 sayılı Kanunun 1235 ilâ 1257 nci maddelerinde düzenlenmiş bulunan “gemi alacaklıları” Tasarının 1320 ilâ 1327 nci maddelerinde “gemi alacaklıları” başlığı altında tümüyle yeniden hükme bağlanmıştır. Bu düzenleme yapılırken, 06.05.1993 tarihinde Cenevre’de kabul edilmiş olan “Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme” esas alınmıştır. Nitekim bu Sözleşme, Tasarının 1352 ilâ 1376’ncı maddelerinde düzenlenen gemilerin ihtiyatî haczinde esas alınmış olan 12.03.1999 tarihli “Gemilerin İhtiyatî Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme” ile uyum içinde bulunup, mezkur Sözleşmeler birbirini tamamlamaktadır.”.

Yine *lex fori* olarak uygulanan (1993 Rehin Sözleşmesi, md. 13/1) 1993 Rehin Sözleşmesi, Türkiye’de doğrudan uygulanacaktır³¹⁰.

II. TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAĞI KAVRAMI

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine ilişkin bilimsel eserlerde³¹¹, Sözleşmenin İngilizce metninde yer alan “*maritime claim*” ifadesinin karşılığı olarak “deniz alacağı” terimi kullanılmıştır³¹². Türk doktrininde bazı yazarlar, “deniz alacağı”

³¹⁰ İngiliz hukukunda ise deniz alacağı ve gemi alacağı gibi usul hukukuna ilişkin konularda *lex fori* uygulanır (Jackson, prg. 18.15). Bu durumda İngiliz mahkemelerinde görülen davalarda İngiliz mevzuatı dikkate alınır. Milletlerarası sözleşmelere taraf olduktan sonra bunu doğrudan iç hukuk haline getirmeyen İngiliz hukuku için *lex fori* kuralının uygulanması, gayet doğaldır.

³¹¹ Bu eserler için bkz. Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 443; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 164; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s.30; G. Aybay/Oral/Oğuzülgen/Parlakıldız/E. Aybay/Özdemir, s. 150.

³¹² İngiliz hukuku temelli olan *maritime claim* teriminin herhangi bir teorik anlamı bulunmamaktadır. Jackson, prg.2.1. Hatta İngiliz mevzuatında bu terim kullanılmamıştır. Örneğin, deniz mahkemelerinin³¹² yargı yetkisini belirleyen hükümleri içeren SCA 1981’in 20. maddesinde ihtiyati hacze konu deniz alacakları sayılırken “*maritime claims*” terimi kullanılmamıştır. Diğer yandan İngiliz doktrininde, deniz mahkemelerinin görev alanına giren alacakları ifade etmek için “*maritime claims*” ifadesi kullanılmıştır. Jackson, prg. 2.1; Sheppard, Ch. 2, prg. 3.1. Deniz mahkemelerinin yargı yetkisine giren deniz alacakları, aynı zamanda CPR’nin 61. bölümünde de sayılmıştır. Bu alacaklar, çok yönlü (*multi-track*) özellik taşır. Meeson, prg. 1.4-1.5.

İngiliz hukukunda deniz mahkemeleri (*Admiralty Court*), Yüksek Mahkemenin (*High Court*) bölümlerinden olan *Queen’s Bench Division*’ın (Kraliçe’nin Yargıçlar Kurulu’nun) bir koludur. Deniz mahkemelerinin yargı yetkisi SCA 1981 (md. 20-24=section 20-24) hükümleri arasında düzenlenmiştir. Bu hükümlerde deniz mahkemelerinin yargılama yetkisinin (admiralty jurisdiction) kanuni çerçevesi üç başlık altında toplanabilir: 1. Mahkemenin görev alanına giren deniz alacaklarının listesi (section 20), 2. Action in rem yoluyla dava edilen gemi alacakları (section 21 (3)), 3. Action in rem ve/veya action in personam yoluyla alacakların ileri sürülmesi (section 21-24). Meeson, prg. 1.1. *Admiralty Court* hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 35; Meeson, Ch. 1; Jackson, prg. 1.2-1.5, 2.1-2.2, Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 2. İngiliz mahkeme sistemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Fulya Teomete Yalabık, **İngiliz ve Amerikan Hukukunda Vakıaların Getirilmesi ile**

terimiyle bu konudaki milletlerarası sözleşmelerden de anlaşılacağı üzere yalnızca para alacakları değil, aynı nitelikteki iddiaların da kastedildiğini ve bu nedenle “deniz alacağı” teriminin İngilizce “*maritime claim*” terimini karşılamadığını, bunun karşılığı olarak “deniz talepleri³¹³” teriminin kullanılmasının daha doğru olacağını ifade etmiştir³¹⁴. Fakat Türkiye, 1976 Londra Sözleşmesine taraf olmuş ve bu Sözleşmenin resmi olarak Türkçeye çevrilmesinde³¹⁵ Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Sözleşmenin Fransızca orijinal metninden yaptığı tercüme³¹⁶ esas alınarak “deniz alacağı” terimi Türk hukuku mevzuatına yerleşmiştir³¹⁷.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olma çalışmaları devam ederken hazırlanan ve şu an yürürlükte bulunan 2011 tarihli 6102 sayılı TTK’ya bu Sözleşme hükümleri aktarılmış ve Sözleşme, iç hukukta da uygulanır hale getirilmiştir. Bu çerçevede deniz alacakları listesi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1’den alınarak TTK’nın 1352. maddesinde 22 bent halinde sayılmıştır. TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında deniz alacakları listesinde mülkiyet, zilyetlik, rehin uyuşmazlıkları gibi para alacağı olmayan aynı nitelikteki alacaklar da yer aldığından yola çıkılarak, 1352. maddenin giriş cümlesinde “alacak anlamına gelir” ifadesi yerine “istem anlamına gelir” ifadesi kullanılmıştır³¹⁸. Bu ifadenin, TTK Tasarısında 2005’te yapılan değişikliklerden sonra bütünlüğün sağlanması açısından gerekli olduğu vurgulanmıştır³¹⁹. Ayrıca Türkiye’nin taraf olduğu 1976 Londra Sözleşmesi

Delillerin Toplanmasında Hâkimin Rolü ve Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi, İstanbul 2016, s. 36-53.

³¹³ Alacak hakkı ile talep çoğu kez eş anlamlı kullanılmaktadır. Ancak talep yalnız alacaklara özgü olmayıp, aynı haklarda da söz konusu olur. Talep, aynı hak ihlal edildiği zaman doğar (Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, s. 14-16). Bu nedenlerle deniz alacağı, aynı hakları da içerdiği için “alacak” yerine “talep” ifadesi kavram açısından daha doğru bir ifadedir.

³¹⁴ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 169, dpn. 17. Aynı yönde Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 443. *Ripert*, burada ifade edilen alacak teriminin esasen talep anlamında kullanıldığını belirtmiştir (Ripert (Çev.: Bihterin Hotinli), s. 443).

³¹⁵ RG T. 04.06.1980, S. 17007.

³¹⁶ Bu tercüme için bkz. Tahir Çağa, “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme”, **İÜHF**, C. 42, S. 1-4 (1976), s. 117-133 (Deniz Alacakları) (<http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/view/1023004618/1023004208>, Erişim Tarihi: 02.08.2017).

³¹⁷ Atamer, **Cebri İcra**, s. 208.

³¹⁸ Böylece deniz alacağı değil de, deniz talepleri ifadesinin daha doğru bir kullanım olacağına yönelik doktrin eleştirilerinin haklılık kazandığı söylenebilir.

Ancak buna rağmen kanun koyucu daha önce 1976 Londra Sözleşmesinin resmi tercümesinde tercih edilen deniz alacağı kavramının yerine başka bir kavram kullanmayı uygun görmemiş ve bu Sözleşme ile 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin ortak terimi doğrultusunda deniz alacağı kavramını kullanmayı tercih etmiştir (Atamer, **Cebri İcra**, s. 208).

³¹⁹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 208-209.

hükümleri, TTK'nın 1328-1335. maddeleri ile iç hukuka aktarılmıştır. Böylece Türk hukukunda “deniz alacağı” kavramı, ihtiyati hacze konu alacakların yanında sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakları da ifade eden bir kavram olarak mevzuata yerleşmiştir.

III. DENİZ ALACAKLARI

Burada 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1'den alınan TTK md. 1352'de düzenlenen deniz alacakları üzerinde durulacaktır. Bu bağlamda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi esas alınarak her bir deniz alacağının kaynağı, kapsamı, Türk hukukundaki yasal düzenlemesi ile varsa gemi alacağı ve sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacağıyla ilişkisi incelenecektir. Ayrıca bu incelemede deniz alacağının kökeni olan İngiliz hukukuna ilişkin düzenlemelere de yer verilecektir.

A. Geminin İşletilmesinin Sebep Olduğu Zıya ve Hasar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a'da yer alan ilk deniz alacağı, “geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya veya hasardan (*loss or damage caused by the operation of the ship*)” doğan alacak olarak karşımıza çıkar. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-a'da yer alan “bir geminin çatma veya diğer bir suretle sebebiyet verdiği zararlardan (*damage caused by any ship either in collision or otherwise*)” doğan alacaktır. Bu deniz alacakları, İngiliz hukukunda tipik deniz alacağı olarak kabul edilmiş alacaklardır³²⁰.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan “geminin sebep olduğu (*caused by any ship*)” ifadesi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “geminin işletilmesinin sebep olduğu (*caused by the operation of the ship*)” ifadesi ile değiştirilmiştir. Böylece daha açık bir şekilde gemi ile yürütülen faaliyetler sonucunda oluşan zıya ve hasarların deniz alacağı kapsamına girdiği anlaşılmaktadır³²¹.

³²⁰ Jackson, prg. 2.63; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.49; Meeson, prg. 2.56.

Bu yönde bkz. “*The Bold Buccleugh*” [1851] 7 Moo PC 267, p. 284 (Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 2, prg. 2), “*The Robert Pow*” (1863) Br. & L. 99, 167 E. R. 313 (Tetley, **Maritime Liens**, s. 403, dpn. 74).

³²¹ Önceki Sözleşmede de, yalnızca geminin fiziksel olarak bir zarara neden olmasının şart olmadığı, 1976 yılında İngiliz Lordlar Kamarasında görülen “*Eschersheim*” davasında ([1976] 2 Lloyd's Rep. 1,

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında bu Sözleşmede yer alacak değişikliklerin 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyum içerisinde olması gerektiğine ilişkin yaklaşımı karşısında, Sözleşmenin 1. maddesinin (a) bendinde yer alan deniz alacağının 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-e’de yer alan gemi alacağı ile aynı olması önerilmiştir. Bu hükme göre, “*gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı ziya veya hasarın dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan istemler*” gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmıştır. Esasen bu öneri, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hazırlık aşamasında iken, ihtiyati haciz hakkının gemi rehni ile güvence altına alınmış bütün alacaklara ilişkin olması gerektiği düşüncesinden kaynaklanmıştır. Ancak daha sonra her iki Sözleşmede yer alan deniz alacağı ve gemi alacağı kavramlarının kelimesi kelimesine aynı olmasına gerek olmadığı, uyum çerçevesinde deniz alacağı kavramının gemi alacağı kavramından daha dar değil, ancak daha geniş kapsama sahip olması gerektiği savunulmuştur³²². Bu doğrultuda, öncelikle gemi alacağı bendinde yer alan “maddi (*physical*)” ifadesi, deniz alacağına ilişkin hükümde yer almamıştır. Deniz alacağıyla ilgili olarak “ziya (*loss*) ve hasar (*damage*)”³²³ ibareleri tercih edilmiş, bu yolla yalnızca maddi zarar değil, ekonomik ve dolaylı zarar da kavramın içeriğine dâhil edilmiştir³²⁴. Ayrıca “*gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı ziya veya hasarın dışında (other than loss of or damage to cargo, containers and passengers effects carried on the ship)*” ifadesi de deniz alacağına ilişkin hükümde yer almamıştır. Zira taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı ziya veya hasardan doğan istemler, ayrı bir bentte (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-h) deniz alacakları

p. 8) vurgulanmıştır. Bu davada geminin ve zarar gören şeyin arasında fiziki bir temas şartı aranmamıştır. Geminin ihmal neticesinde sebep olduğu dalgadan dolayı diğer gemiler veya kıyadaki bazı malların zarar görmesi örneğinde olduğu gibi. Oysa daha öncesinde yukarıda anılan *The Bold Buccleugh* davasında aksi yönde karar verilmiştir. Aynı yönde bkz. “*Currie v. McKnight*” [1897] A. C. 97, 105-106 (Tetley, **Maritime Liens**, s. 402). Ancak *Eschersheim* davasıyla geminin fiziksel olarak zarar vermesi gerektiği düşüncesi son bulmuştur. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.56; Meeson, prg. 2.56.

³²² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.56.

³²³ “*Damage*” teriminin, İngiliz hukukunda genel bir kavram olduğu ve dolaylı zararları da kapsadığı hususunda bkz. Jackson, prg. 2.142-2.143.

³²⁴ CMI Yearbook 1996, s. 295; Tetley, **Maritime Liens**, s.404; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.56; Atamer, **Cebri İcra**, s. 214; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 74. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında diplomatik konferansın 1 Mart 1999 tarihinde yapılan toplantısında bu hususa ilişkin tartışmalar yer almaktadır. Bunun için bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 14.

Ayrıca 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’da ise yalnızca maddi zararlar kast edilmiştir (Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 165).

arasında sayılmıştır³²⁵. Son olarak “haksız fiile dayanan istemler (*claims based on tort*)” ibaresinin, deniz alacağı kavramının içeriğine dâhil edilmemesinin nedeni ise açıklanmamıştır.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde çatma veya diğer bir suretle sebep olunan zararlardan doğan alacaklar deniz alacağı olarak ilk bentte (md. 1/1-a) sayılmıştır. Bu durumda çatma³²⁶ ve çatma benzeri haller ile başka bir suretle, örneğin liman tesislerine, yalı, köprü, dok ve benzeri gibi gemi dışındaki nesnelere verilen zararlar, deniz alacağı sayılacaktır³²⁷. Buna karşılık 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde geminin işletilmesinin sebep olduğu alacaklar ifadesiyle deniz alacağı kapsamı oldukça geniş tutulmuştur. “Geminin işletilmesi” kavramının içeriğine geminin bakımı, yolculuğu, ticari olarak işletilmesi (yolcu taşıma faaliyeti ile zaman veya yolculuk charteri veya başka sözleşmelerle yapılan ticari faaliyetler) dâhildir. Bu yüzden bu bentte yer alan deniz alacağı Sözleşmenin 1. maddesinin (c), (d) ve (h) bentlerinde yer alan deniz alacakları ile çakışmaktadır³²⁸. *Ülgener*, bu bendin “*ejusdem generis*”³²⁹ kuralının bir yansıması olduğunu, bu bentte yer alan deniz alacağı tarifinin genel bir tanım olduğunu ve diğer bentlerde yer almayıp benzer nitelikte bulunan alacaklara deniz alacağı özelliğini kazandırdığını ifade etmiştir³³⁰. Böylece örneğin, gemide meydana gelen bir patlama, yangın veya kaza nedeni ile ortaya çıkan zararlardan doğan istemler bu bent kapsamında deniz alacağı sayılacaktır³³¹. Ancak bu nedenlerle ortaya çıkan cismani zararlar, diğer bir deyişle can kaybı veya bedensel zararlar 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde de olduğu gibi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bir sonraki bentte yer alıp bu bendin kapsamında yer almamaktadır³³².

³²⁵ CMI Yearbook 1996, s. 295; Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.56; Atamer, *Cebri İcra*, s. 215.

³²⁶ Çatmanın TTK md. 1352/1-a (dolayısıyla 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a) bakımından deniz alacağına sebebiyet verdiğine ilişkin bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 13.01.2014 tarih, 2013/18320 E., 2014/589 K. sayılı kararı.

³²⁷ Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 165; Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar*, s. 36; Ülgener, *1999 Konvansiyonu*, s. 8; Algantürk Light, *İhtiyati Haciz*, s. 37.

³²⁸ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.56.

³²⁹ *Ejusdem generis*, Latince kökenli olup, aynı mahiyette olan anlamına gelmektedir. Bu ilke, anılan durumların sınırlı olmadığını, benzer mahiyette olan şeyleri de kapsadığını ifade etmektedir (Ayrıntılı bilgi için bkz. <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Ejusdem+generis>, Erişim Tarihi: 07.09.2018).

³³⁰ Ülgener, *1999 Konvansiyonu*, s. 8.

³³¹ Algantürk Light, *İhtiyati Haciz*, s. 37-38.

³³² Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 165; Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar*, s. 36; Algantürk Light, *İhtiyati Haciz*, s. 38.

Geminin işletilmesinden ileri gelen deniz alacağının kaynağı haksız fiil, sözleşme veya diğer sebepler olabilir. Bu nedenle alacağın kaynağı değil, geminin işletilmesinden doğup doğmadığı incelenecektir. Ancak bu bentteki düzenlemenin, eşyaya gelen zıya veya hasarla sınırlı olarak yorumlanması hükmün amacına uygun düşecektir³³³.

Geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya ve hasarın kapsamına gecikmenin neden olduğu zararların da dâhil olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır. Denizde meydana gelen bir kaza nedeniyle deniz trafiği geçişe kapatılır ve bundan dolayı diğer gemilerin gecikmesi söz konusu olursa, bu yüzden uğranılan zararlardan doğan istemler, (a) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır³³⁴. Buna karşılık gecikmeden doğan eşya zararı ise bu bende değil, (h) bendine girmekte olup, buna ilişkin açıklamalar ileride yapılacaktır.

Son olarak geminin neden olduğu çevresel zararlar, bu bent kapsamına girmeyip, (d) bendi kapsamına girmektedir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-a'da *“geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya veya hasar”* şeklinde ifade edilmiştir³³⁵.

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

Geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya ve hasardan doğan deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-e³³⁶'de gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Türk hukukunda da TTK md. 1320/1'in (e)³³⁷ bendi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır.

³³³ Zira cismani zararlar (b) bendinde yer almıştır. Atamer, **Cebri İcra**, s. 217.

³³⁴ Bu konuda bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 217.

³³⁵ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD'nin 04.06.2014 tarihli, 2014/1985 E., 2014/10549 K. sayılı; 13.01.2014 tarih, 2013/18320 E., 2014/589 K. sayılı kararları.

³³⁶ *“Gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı zıya veya hasarın dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan istemler.”*

³³⁷ *“Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar.”*

1993 Rehin Sözleşmesindeki “haksız fiile dayanan ve sözleşmeye dayandırılması mümkün olmayan istemler” ifadesi, daha önceki 1967 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-iv’de sözleşmelerden kaynaklanan eşya zararı ve kaptanın hukuki işlemlerinden doğan istemler için tanınan gemi alacaklısı haklarını kaldırmak amacıyla hükme eklenmiştir. Bunun ardından 1993 Rehin Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında, bu ifadenin fiili taşıyana yöneltilen talepleri kapsam dışı bırakmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1’in (e) bendine “gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı zıya veya hasarın dışında” ibaresi eklenmiştir. Ayrıca burada yalnızca “*cargo*” sözcüğü kullanılmayıp bunun konteynerleri içermeyeceği düşünülerek, konteynerler de hükme eklenmiştir³³⁸.

Alacak petrol kirliliği ve radyoaktif maddelerden kaynaklanan zararlardan doğuyorsa gemi alacağı niteliğini taşımaz (1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/2). Aşağıda 1993 Rehin Sözleşmesi md. 1’in (b) bendinde yapılan açıklamalar burada da geçerlidir³³⁹. Bu gemi alacağının ekonomik ve dolaylı zararları kapsamamasından dolayı, deniz alacağı bendinde düzenlenen istemlerin yalnızca bir kısmı aynı zamanda gemi alacağı niteliğindedir³⁴⁰.

Son olarak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’da düzenlenen deniz alacağı, haksız fiile dayanıyorsa, maddi zarara ilişkinse ve gemide taşınan eşyaya ilişkin değilse, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-e kapsamında gemi alacağı niteliğindedir³⁴¹.

³³⁸ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 65; Atamer, **Cebri İcra**, s. 193-194.

³³⁹ Bkz. İkinci Bölüm, III. B.3.

³⁴⁰ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64-65; Atamer, **Cebri İcra**, s. 214; Günay, s. 138-139.

³⁴¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 216.

4. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi

1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a³⁴²'da sayılan eşya zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1'de düzenlenen deniz alacakları listesindeki karşılığı (a) ve 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1'de yer alan gemi alacakları listesindeki karşılığı (e) bendidir³⁴³.

1976 Londra Sözleşmesinde düzenlenen sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların kaynağı, can kaybı ve bedensel zararlar, her türlü eşya zararı (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dâhil olmak üzere) ve sair bütün zararlardır³⁴⁴. Ancak bu başlık altında deniz alacağı ile ilişkisi nedeniyle eşya zararı üzerinde durulacaktır.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan eşya zararından doğan alacakların kapsamına, tıpkı 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde olduğu gibi maddi zarar ve ekonomik zarara dayanan istemler dâhildir. Esasen 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yalnızca “ziya ve hasar”, 1993 Rehin Sözleşmesinde de ekonomik zararı hariç tutmak için “maddi ziya ve hasar” ifadeleri yer alınca, ziya ve hasarın ekonomik zararı da kapsadığı anlaşılmaktadır. Buna karşılık 1993 ve 1999 Sözleşmelerinin aksine bir yaklaşımla, 1976 Londra Sözleşmesinde “ziya ve hasar” ifadelerinden sonra ekonomik zararı da dâhil etmek için “ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar” ibaresi kullanılmış ve böylece ziya ve hasarın ekonomik zararı kapsamadığı düşünülmüştür. Ancak terminolojik açıdan uyumsuzluk içerse de, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-e’de yalnızca maddi zarara, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a ve 1999 İhtiyati Haciz

³⁴² “*Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vukubulan ölüm, yaralanma, (liman tesisleri, havuzlan, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dâhil olmak üzere) her türlü eşya ziya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar.*”

İngiliz hukukunda 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a’da “geminin işletilmesiyle doğrudan ilgili” ifadesinden geminin dış bakım ve onarımı sırasında veya yakıt ikmali sırasında meydana gelen zararı da kapsayacağı ifade edilmiştir (Griggs/Williams/Farr, Ch.3, Article 2 (1) (a)). Dolayısıyla bu örnek, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a için de geçerlidir.

³⁴³ 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-e ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’da eşya zararının düzenlendiğine, bu Sözleşmelerdeki listelerde yer alan diğer alacaklarla karşılaştırma yapılarak zımnen ulaşılmıştır (Berlingieri, **1993 Convention**, s. 65).

³⁴⁴ Bu sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacağı hakkında içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 28.04.2016 tarihli, 2015/7603 E., 2016/4854 K. ve 28.04.2016 tarihli, 2015/7292 E., 2016/4818 K. sayılı kararları.

Sözleşmesi md. 1/1-a’da maddi ve ekonomik zarara ilişkin alacakların düzenlendiği sonucuna varılabilmektedir³⁴⁵. Sonuç olarak 1976 Londra Sözleşmesi ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde öngörülen eşya zararı, gemi alacağı vasfını taşısa da, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 1/1-e’de yer alan gemi alacağı 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 2/1-a ve 1976 Londra Sözleşmesi md. 1/a’da yer alan deniz alacaklarını tamamen karşılamamaktadır.

Bu bentte yer alan “ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar” ifadesinden yola çıkarak, deniz alacağının doğumuna yol açan maddi olayların neden olduğu dolaylı zararların da Sözleşme kapsamında sorumluluğun sınırlandırılmasına tâbi olduğu söylenebilir³⁴⁶. Örneğin, çevre kirliliği oluşturan bir kazadan sonra balıkçıların balık yataklarının tahrip olması sonucunda avsız kalmalarından dolayı ileri sürdükleri talepler, dolaylı zarara dayanmaktadır³⁴⁷.

Bentte parantez içinde belirtilen “liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar”, yine bentte yer alan “ve sair bütün zararlara” dâhil olmasına rağmen ayrıca ifade edilmiştir. Zira bazı devlet mahkemeleri, bu zararların neden olduğu alacaklar için sorumluluğun sınırlandırılmasını kabul etmemektedir³⁴⁸. Bununla birlikte Sözleşmenin 6. maddesinin 3. fıkrası³⁴⁹ çerçevesinde taraf devletler, milli kanunlarında bu alacaklar için öncelik tanıma hakkına sahiptirler. Ayrıca 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-c’de sayılan akit dışı taleplerden doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar da, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a gereği ihtiyati hacze tâbidir. Bu bentte md. 2/1’in (a) ve (b) bentlerinin dışında kalan ve akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinin doğan zararlara ilişkin alacaklar düzenlenmiştir. Bu alacakların 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-a’da yer alan sözleşmeye dayanmayan hakları kapsadığı aşîkârdır.

³⁴⁵ Atamer, **Cebri İcra**, s. 215.

³⁴⁶ Sözer, **Cilt I**, s. 280.

³⁴⁷ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1) (a).

³⁴⁸ CMI Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 63.

³⁴⁹ “Ölüm veya yaralanmadan doğan alacakların 2 nci paragrafı uyarınca haiz oldukları haklara hâlel gelmemek kaydıyla sözleşmede taraf olan bir devlet milli kanunlarında liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zararlardan doğan alacaklara 1 inci paragrafın (b) bendinde yazılı sair alacaklara nispetle, milli kanunda öngörüldüğü veçhile, öncelik tanıyabilir.”

Akit dışı taleplerden doğan alacaklara örnek olarak, karaya oturmuş bir geminin diğer gemilerin limana geçiş veya liman imkânlarını kullanma haklarını engellemesinden kaynaklanan alacaklar gösterilebilir³⁵⁰. Buna karşılık *The Aegean Sea* davasında, gemi malikinin charter parti uyarınca navlun kazanma hakkının kaybının, sözleşmenin ihlalden kaynaklandığı için md. 2/1-c kapsamında değerlendirilemeyeceği ifade edilmiştir³⁵¹.

B. Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Can Kaybı veya Bedensel Zararlar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b’de yer alan deniz alacağı, “geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan “(*loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of any ship*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu alacak, md. 1/1-b’de “bir geminin veya bir geminin işletilmesinin sebep olduğu can kaybı yahut cismani zararlardan “(*loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship*)” doğan alacak” şeklinde ifade edilmiştir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “geminin veya geminin işletilmesinin sebep olduğu” ifadesi yer alırken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak” ifadesi yer almıştır. Buradaki temel farklılık, “doğrudan (*direct*)” ifadesinin 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b’ye alınmasıdır. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında ülke temsilcilerinin bir kısmı, bentte düzenlenen deniz alacağının kapsamını genişletmek için bu ifadenin silinmesi gerektiğini savunmuştur³⁵². Hatta Sözleşmenin bu bendinin, bir önceki (a) bendinde yer alan alacak karşısında gereksiz olduğundan bahisle 1. maddede yer almaması tavsiye edilmiştir. Ancak daha sonra cismani veya bedensel zararlardan doğan

³⁵⁰ Fogarty, prg. 15.115; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 4.4.

³⁵¹ The “Aegean Sea”, [1998] 2 Lloyd’s Rep. 39 (Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1) (c); Fogarty, prg. 15.115; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 4.4).

³⁵² CMI Yearbook 1996, s. 295.

alacakların açıkça ifade edilmesi gerekliliği kabul edilerek, bu bent Sözleşmede yerini almıştır. Bu deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md.4/1-b³⁵³, de de yer almaktadır³⁵⁴.

Geminin işletilmesi ile deniz alacağını doğuran can kaybı veya bedensel zarar arasında sıkı bir bağ bulunması nedeniyle 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-b ile 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a'da “doğrudan” ifadesinin kullanılması gerekli görülmüştür. Bu düzenlemelerle uyumlu olarak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1-b'de de aynı ifade tercih edilmiştir³⁵⁵. Böylece bu hükümdeki “doğrudan doğruya ilgili olarak” ibaresi, geminin dışında meydana gelebilecek zararlarda hükmün uygulama alanını daraltmak ve yalnızca geminin işletilmesinin doğrudan sonucu olan can kaybı veya bedensel zarar hallerini kapsama almak amacıyla kullanılmıştır³⁵⁶.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre, bir geminin veya geminin işletilmesinin sebep olduğu cismani zararlar kapsamına, öncelikle geminin aktif bir şekilde, diğer bir deyişle çatma veya çatma dışı bir suretle ölüm veya bedensel zarara neden olması hali girmektedir. Bununla birlikte geminin pasif bir şekilde zarara neden olan bir durum yaratması yoluyla cismani zararlar ortaya çıkabilir, bu ihtimale gemi kazanının patlaması sonucu veya açık kalan bir ambar kapağından düşme sonucu gemi adamlarının bedensel bir zarara uğraması hali örnek olarak gösterilebilir³⁵⁷. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b'de, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlar deniz alacağı kapsamına girer. Diğer bir anlatımla burada geminin işletilmesinin doğrudan sonucu olarak bir zarar meydana gelmelidir. Gemi veya gemi dışında zararın ortaya çıkması halinde, geminin işletilmesi ile zarar arasında doğrudan ilgi aranmalıdır³⁵⁸. Bu bağlamda bir çatma veya iş kazası sonucu gemi adamının ölmesi veya yaralanması, geminin işletilmesi sırasında (gemi hareket halinde veya dururken) gemide çıkan bir

³⁵³ İfade aynen şöyledir: “*claims in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel* (geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemler)”.

³⁵⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.80, Appendix VII, Paragraph 1 (b); CMI Yearbook 1996, s. 295.

³⁵⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.80; CMI Yearbook 1996, s. 295; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 74.

³⁵⁶ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64.

³⁵⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 166; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 36.

³⁵⁸ İngiltere’de görülen *Caspian Basin* davasında, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a hükmü yorumlanırken, geminin işletilmesi ile zarar arasında gerekli bir bağlantı (*necessary linkage*) bulunması gerektiği belirtilmiştir ([1997] 2 Lloyd’s Rep. 507 (Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, ARTICLE 2(1) (a)).

yangın sonucu liman tesislerinde çalışan işçilerin veya yaşanan bir patlama sonucu karada bulunan kişilerin can kaybı veya bedensel zararları, deniz alacağını doğuracaktır³⁵⁹. Sonuç olarak gemi adamlarının, yolcuların veya üçüncü kişilerin karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlarının hepsi, deniz alacağının doğumuna yol açacaktır³⁶⁰.

Can kaybı ve bedensel zararlardan doğan istemlerin hukuki sebebiyle ilgili herhangi bir sınırlandırma bulunmamaktadır. Bu nedenle alacak, haksız fiile dayanabileceği gibi sözleşmeye de dayanabilir³⁶¹. Bu durumda 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesinde (2002 Atina Sözleşmesi)³⁶² düzenlenmiş olan sorumluluk rejimine göre doğan her türlü tazminat ve irat istemi, deniz alacağı niteliğindedir³⁶³. Bu açıdan yolcu biletine binaen gemide

³⁵⁹ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 36; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 8; Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 38; Tetley, **Maritime Liens**, s. 389. Bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 10.09.2014 tarihli, 2014/11222 E., 2014/13495 K. sayılı kararı.

³⁶⁰ CMI Yearbook 1996, s. 246; Jackson, prg. 2.169; Günay, s. 137-138.

³⁶¹ Aynı yönde bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 389; Günay, s. 138.

³⁶² **Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea**, 1 Aralık 2002'de Londra'da kabul edildi ve 23 Nisan 2014'te yürürlüğe girdi (CMI Yearbook 2016, s. 452). Deniz yoluyla yolcu taşımacılığı alanında hukukun birleştirilmesi çalışmalarına 1961 yılından itibaren rastlansa da, sonuç alınamamıştır. Ardından denizde yolcu ve bagaj taşıma sözleşmeleri hakkında tek bir milletlerarası sözleşme yapılması için hazırlıklara başlanmış ve 1974 tarihli Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu Sözleşme, 28 Nisan 1987 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak bu Sözleşmede 1976 ve 1990 tarihli Protokollerle değişiklikler yapılmıştır. Fakat bu değişiklikler yetersiz görülmüş ve son olarak 2002 tarihli Ek Protokol md. 15/3 hükmüyle, 1974 Atina Sözleşmesinin bundan sonra 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yoluyla Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi olarak anılacağı hüküm altına alınmıştır (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 431).

Deniz yoluyla yolcu taşımacılığında birliğin sağlanmasına ilişkin çalışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. TTK Genel Gerekçe, s. 57; Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**, s. 714 vd.; Rayegan Kender, **Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara 1985, s. 106 vd. (İkinci Taşımacılık); Mertol Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Ankara 2001, s. 8 vd. (Yolcu Taşıma); Didem Algantürk Light, "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler", **Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 2003, C. VII, S. 1-2, s. 581-584 (1974 Atina Konvansiyonu); Canan Özlem Ilgın, "Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y.6, S.12, Güz 2007/2, s. 248-254; Kerim Atamer, "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", **Batider** 2008, C. XXIV, S. 3, s. 105-106 (Yolcu Taşıma); Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions, Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea**, London 2014, Ch. 4 (Conventions I); Arslan Kaya, **Gerekçeli, Karşılaştırmalı-Notlu Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun**, İstanbul 2016, s. 1094-1097 (Türk Ticaret Kanunu); Melda Taşkın, **Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu**, İstanbul 2016, s. 10 vd.

³⁶³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 220.

bulunan bir yolcu, deniz alacağının alacaklısı olabilir³⁶⁴. Ayrıca kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu halleri de can kaybı veya bedensel zararlardan doğan deniz alacağının kaynağını teşkil edebilir³⁶⁵.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-b'de³⁶⁶ “*geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlar*” şeklinde ifade edilmiştir³⁶⁷.

Sözleşmesel ilişki bakımından yolcu taşıma sözleşmelerine dayanabilen bu istem, 2002 Atina Sözleşmesini esas alan “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi” başlıklı TTK md. 1247-1271 hükümleri arasında düzenlenmiştir. Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesine taraf olma çalışmaları çerçevesinde, 03.04.2017 tarihli Resmi Gazete’de “1974 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine

³⁶⁴ Tetley, **Maritime Liens**, s. 389.

³⁶⁵ Atamer, **Cebri İcra**, s. 189-190; Günay, s. 138.

³⁶⁶ İngiliz hukukunda ise SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (f) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir:

(f) *bir gemide veya onun aletlerinde veya donanımında meydana gelen herhangi bir kusurun veya aşağıdakilerin hukuka aykırı fiili, ihmali veya kusurunun sonucu olarak meydana gelen can kaybı veya cismani zararlarından doğan herhangi bir alacak (any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or in consequence of the wrongful act, neglect or default of):*

(i) *gemi maliki, chartereri veya geminin zilyedi yahut geminin kontrolünü elinde bulunduran (the owners, charterers or persons in possession or control of a ship); veya (or)*

(ii) *geminin kaptanı, mürettebatı yahut gemi maliki, chartereri, geminin zilyedi veya geminin kontrolünü elinde bulunduranın hukuka aykırı fiil, ihmal veya kusurundan sorumlu olduğu herhangi bir kişi (the master or crew of a ship, or any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible),*

seyrüseferde veya geminin yönetimi, malların gemiye yüklenmesi, taşınması veya boşaltılması sırasında yahut kişilerin gemiye binmesi, gemide taşınması veya gemiden inmesi sırasında bir fiil, ihmal veya kusur olması (being an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship, or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship).

Bu hüküm, esasen can kaybı veya bedensel zararlara ilişkin deniz alacağı bendinden daha detaylı olarak kaleme alınmıştır. Sözleşmede yer alan “*in direct connection with the operation of the ship (geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak)*” ifadesi, SCA’da “*in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment (gemide veya donanımında bulunan herhangi bir bozukluğun sonucunda)*” ifadesinin yerine geçmektedir. Kanundaki ifade Sözleşmeye göre daha sınırlayıcı görünse de, temelde herhangi bir fark olmadığı ileri sürülmektedir. Zira burada daha ayrıntılı olarak deniz alacağı ifade edilirken, illiyet bağı vurgulanmıştır. Can kaybı veya bedensel zararlar, fiziksel olarak gemide bulunan bir bozukluk ile geminin seyri, işletilmesi, gemiye eşya yüklenmesi veya boşaltılması, yolcuların gemiye binmeleri ve gemiden inmelerinde meydana gelen kast veya ihmallerden doğmaktadır. Bu konuda bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.72; Jackson, prg. 2.169.

³⁶⁷ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 10.09.2014 tarihli, 2014/11222 E., 2014/13495 K. sayılı; 05.06.2014 tarihli, 2014/7624 E., 2014/10634 K. sayılı kararları.

Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6990 sayılı Kanun³⁶⁸ yayımlanmıştır. Ardından 19 Eylül 2019 tarihli Resmi Gazete’de 6990 sayılı Kanunu yürütmekle yetkili olan Cumhurbaşkanı tarafından, 1580 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Milletlerarası Sözleşme’ye katılmamız yolunda karar verilmiştir. Bundan sonra Protokolün 20. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, katılma belgesinin tevdi makamına sunulmasından üç ay sonra yürürlük kazanacaktır. Bu durumda Türkiye henüz taraf olma işlemlerini tamamlamamıştır³⁶⁹. Böylece TTK md. 1247 vd.’de düzenlenen yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan istemler, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b kapsamında deniz alacağıdır.

Haksız fiile dayanan can kaybı veya bedensel zararlar, çatmadan kaynaklanabilir. 1910 tarihli Denizde Çatmaya Mütedair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi (1910 Çatma Sözleşmesi)³⁷⁰ esas alan TTK md. 1286-1297 hükümleri³⁷¹ arasında çatma düzenlenmiştir³⁷². Türkiye, 1910 Çatma

³⁶⁸ RG S. 30027. 6990 sayılı Kanunun Tasarısının ekinde 2002 Protokolünün Türkçe tercümesi yer almıştır. Bunun için bkz. <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss152.pdf>.

³⁶⁹ Sözleşmeye taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook 2016, s. 452. İngiltere, 23 Nisan 2014 tarihinde 2002 Atina Sözleşmesine taraf olmuştur. Bu Sözleşme hükümleri doğrultusunda İngiltere’de yürürlükte olan MSA 1995’in 183. maddesinde yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. İngiltere’nin bu Sözleşmeye taraf olma süreci ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Griggs/Williams/Farr, Ch. 4; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 18. Ayrıca İngiliz hukukunda yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan alacaklar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Fogarty, prg. 5.1-5.18; Griggs/Williams/Farr, Ch. 4-5.

³⁷⁰ **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision Between Vessels**, 23 Eylül 1910 tarihinde kabul edildi ve 1 Mart 1913 tarihinde yürürlüğe girdi. Bu Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Conventions II**, Ch. 1.

³⁷¹ TTK’nın genel gerekçesinde “çatma” başlığı altında 1910 Çatma Sözleşmesinin 6102 sayılı TTK’ya aynen işlenmesi ile ilgili şu ifade kullanılmıştır: “... Tasarı hazırlanırken, milletlerarası sözleşmeler ile milli hukuk arasında tam bir uyum sağlanması doğrultusundaki temel ilke esas alınmıştır. Bu ilke uyarınca, 1910 Sözleşmesinden yanlış veya eksik alınan düzenlemeler, Tasarının 1286 ilâ 1297’nci hükümlerinde tamamlanmıştır (1286 ncı madde, 1287 nci maddenin ikinci fıkrası, 1289 uncu maddenin birinci fıkrasının ikinci ve üçüncü cümleleri, 1290 ncı madde, 1293 ilâ 1296 ncı maddeler)...”. Bkz. TTK Genel Gerekçe, s. 59.

³⁷² TTK’nın çatmaya ilişkin hükümlerinin 1910 Çatma Sözleşmesi ile uyumlu hale getirilmesinin nedeni TTK’nın gerekçesinde aynen şöyle açıklanmıştır:

“1910 Sözleşmesinin uygulanabilmesi için, 12 nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, çatmaya karışan bütün gemilerin, sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerekir. Dolayısıyla, bu şartın tahakkuk etmediği çatmalarda, eğer yabancılık unsuru varsa, 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 25 inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca “ika yeri hukuku”, yani Türk karasularında meydana gelen çatmalarda Türk hukuku uygulanacaktır. Üstelik içinde yabancılık unsuru bulunmayan çatmalar, 1910 Sözleşmesinin 12 nci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci bendinin açık hükmü uyarınca, mahkemenin millî hukukuna tâbidir. Dolayısıyla, Türk karasularında meydana gelebilecek çatmalarda, mahkemeler ya 1910 Sözleşmesini veya 6762 sayılı Kanunu uygulamak zorundaydı. Böyle olunca da, 1910 Sözleşmesi ile yeni Ticaret Kanunu arasında tam bir uyum sağlanması, hem hukuk politikası açısından yerinde olacak, hem de yargının işini kolaylaştıracaktır. Bu sebeple, 1910 Sözleşmesinin Almanya tarafından iç hukuka ithal edilmesinde izlenen yöntem terk

Sözleşmesini 09.06.1937 tarih ve 3226 sayılı Kanun³⁷³ ile onaylamıştır. Ardından 04.07.1955 tarihinde onay belgesi tevdi edildiği için Sözleşme, Türkiye açısından 16.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁷⁴. Bu Sözleşme esas alınarak düzenlenen TTK'nın çatma ile ilgili hükümleri, deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır.

Can kaybı veya bedensel zararlardan doğan alacaklar, gemi adamlarının kusurları neticesinde de doğabilir. Zira donatan, TTK md. 1062 gereği gemi adamlarının kusurlarından sorumludur. Bu durumda gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken üçüncü kişilere verdiği zararlar, can kaybı veya bedensel zarara yönelik olursa TTK md. 1352/1-b'de yer alan deniz alacağı kapsamında sayılacaktır. Özellikle gemi dışında karada veya suda doğabilecek alacakların büyük kısmı bu bent kapsamında değerlendirilecektir³⁷⁵.

edilmiş ve Sözleşmenin hükümlerinin Tasarıya aynen işlenmesi yoluna gidilmiştir. Bu amaçla, vaktiyle 1910 Sözleşmesinden alınmayan bazı hükümler Tasarıya eklenmiş, hatalı olarak alınan hükümlerde de gereken düzeltmeler yapılmıştır. Çalışmalar sırasında 1910 Sözleşmesinin Fransızca asıl metninden hareket edilmiş, bunun yanında her hüküm için, sözleşmenin İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Almanya'da kabul edilen tercümeleri ile karşılaştırma yapılmıştır." (TTK Gerekeçe, s. 348-349.)

³⁷³ RG T. 23.06.1937, S. 3638. Bu Resmi Gazete'de yayımlanan 1910 Çatma Sözleşmesinin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 221-224; Ataergin/Caner, s. 161. Ayrıca 1910 Çatma Sözleşmesi hakkında bkz. Mazhar Nedim Göknıl, Çatma Hukuku (Çatmayı Önleyici ve Düzenleyici Hükümler Üzerine Bir İnceleme), **Tahir Taner'e Armağan**, İstanbul 1956, s. 512; Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri (Müşterek Avarya-Çatma-Kurtarma-Yardım)**, İstanbul 1973, s. 39 (Deniz Ticareti Dersleri); Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 225-228; Didem Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul 2011, s. 15 vd. (Çatma).

³⁷⁴ İngiltere ise, 1 Şubat 1913 tarihinde 1910 Çatma Sözleşmesine taraf olmuştur (İngiliz hukukunda çatma ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Gaskel/Debbattista/Swatton, s. 365-393; Hill, s. 283-335; Meeson, Ch. 7; Simon Baughen, **Shipping Law**, 6th Edition, London 2015, s. 269-281). Daha sonra Türkiye'nin taraf olmadığı, çatma nedeniyle açılacak hukuk ve ceza davalarında yetkili mahkemelerle ilgili düzenleme getiren 10.05.1952 tarihli "Çatmadan Doğan Hukuk Davalarında Salahiyet Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 14.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşmeye taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook, s. 387-389)" ile "Çatma ve Diğer Deniz Seyrüseferi Olaylarından Doğan Ceza Davalarında Salahiyet Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision and Other Incidents of Navigation, 20.11.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşmeye taraf ülkeler için bkz. CMI Yearbook, s. 390-396)", İngiltere açısından 18.03.1959 tarihinde yürürlüğe girmiştir. İngiltere hukukunda 1910 Çatma Sözleşmesinin hükümleri, birkaç farklılıkla 1911 tarihli Maritime Conventions Act (Deniz Sözleşmeleri Kanunu) ile kanunlaştırılmıştır. Ardından bu Kanun yürürlükten kaldırılmış ve MSA 1995 md. 187-190 hükümlerinde Sözleşme esas alınmıştır. Michael Bundock, **Shipping Law Handbook**, 5th Edition, London 2011, s. 289.

³⁷⁵ Cüneyt Sözel, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul 2012, s. 229 (Gemi Alacaklısı Hakkı).

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

Geminin işletilmesinden kaynaklanan can kaybı veya bedensel zararlardan doğan deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-b³⁷⁶,de gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Türk hukukunda da TTK md. 1320/1'in (b)³⁷⁷ uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır³⁷⁸.

Geminin işletilmesinden kaynaklanan can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemler, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ve 1993 Rehin Sözleşmesi bakımından aynı içerikte düzenlenmiştir.

CMI Alt Komitesi, geminin işletilmesinden kaynaklanan can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemlerin gemi alacağı sayılmasında, ipotekli alacaklıların haklarını etkilemesi açısından sakınca bulunmadığını belirtmiştir³⁷⁹. Uygulamada gemi ipoteği sözleşmeleri (TTK md. 1014 vd.) malikin sorumluluk risklerine karşı P&I Kulüp sigortası yapma yükümlülüğü getirmektedir. Ancak bu bentte düzenlenen gemi alacaklısı hakkı, sigortalının primlerini ödemediği durumlarda olduğu gibi sigorta sözleşmesinin sona erdiği hallerde, zarar gören kişileri koruması açısından önemlidir³⁸⁰.

Belirtmek gerekir ki, bu gemi alacağı, Sözleşmenin 4. maddesinin 2. fıkrası ve bu hükümden aynen alınan TTK'nın 1320. maddesinin ikinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilen hallerin gerçekleşmesi durumunda sahibine gemi alacaklısı hakkı vermez. Bu hükme göre, geminin işletilmesinden kaynaklanan can kaybı veya bedensel zararlardan doğan alacaklar, (a) Deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut milli mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya

³⁷⁶ “Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemler.”

³⁷⁷ “Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar.”

³⁷⁸ Esasen İngiliz mahkemeleri tarafından can kaybı ve bedensel zararlardan doğan alacakların açıkça gemi alacaklısı hakkı doğurduğu ifade edilmemekle birlikte, doktrinde bazı yazarlar tarafından bu alacakların SCA 1981 md. 20/2'nin (f) bendi uyarınca gemi alacaklısı hakkı doğurduğu ifade edilmiştir. Bu konuda bkz. Thomas, s. 132-133; Tetley, **Maritime Liens**, s. 406; Jackson, prg. 2.69; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, prg. 3.6.6.

³⁷⁹ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64.

³⁸⁰ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64; Atamer, **Cebri İcra**, s. 189; Günay, s. 138.

da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararların veya (b) Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların sonucunu oluşturdıkları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler. Böylece petrol kirliliği ve radyoaktif maddelerden kaynaklanan zararlar gemi alacaklısı hakkının kapsamı dışında kalmıştır³⁸¹.

4. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi

1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a'da sayılan kişi zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b gereği ihtiyati hacze tâbidir. Bu bentte yer alan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların kaynağı, can kaybı ve bedensel zararlar, her türlü eşya zararı (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dâhil olmak üzere) ve sair bütün zararlardır³⁸².

Can kaybı veya bedensel zararlar (kişi zararı), 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b'de ve aynı doğrultuda 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-b'de de yer almaktadır. O halde sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan can kaybı veya bedensel zararlardan doğan alacaklar, aynı zamanda ihtiyati haciz konusu deniz alacağı ve gemi üzerinde rehin hakkı veren gemi alacağı niteliğini taşımaktadır. Sözleşmelerde ibare olarak göze çarpan ilk farklılık, 1993 Rehin ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak” ibaresi yer alırken, 1976 Londra Sözleşmesinde “gemide veya geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak” ibaresi yer almaktadır. Böylece 1993 Rehin ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde zarar gemide veya geminin dışında meydana gelse de, doğrudan ilgi

³⁸¹ Bu düzenleme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. CMI Yearbook 1996, s. 253; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 248-269. Ayrıca bu hüküm, 1976 Londra Sözleşmesinin sınırlamadan hariç bırakılmış olan alacakları içeren 3. maddesi ile uyum içerisindedir.

³⁸² Bu sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacağı hakkında içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 28.04.2016 tarihli, 2015/7603 E., 2016/4854 K. ve 28.04.2016 tarihli, 2015/7292 E., 2016/4818 K. sayılı kararları.

şartı aranmaktadır. Buna karşılık 1976 Londra Sözleşmesinde ifade ediliş bakımından, geminin dışında meydana gelen zararlar açısından doğrudan ilgi şartı aranırken, gemide meydana gelen zararlar için doğrudan ilgi şartının aranmadığı³⁸³ sonucuna varılabilmektedir. Ancak 1976 Londra Sözleşmesinin de deniz alacaklarını düzenlediği dikkate alınır, bu tarz bir yorumun Sözleşmeler açısından içerik bakımından farklılık yaratacağı aşikârdır. Oysaki sözcükler bakımından olmasa da, Sözleşmelerin içerik bakımından uyuştuğunu söylemek doğru olacaktır. O halde kişi zararı bakımından her üç Sözleşmede de gemide veya geminin dışında meydana gelse de doğrudan ilgi şartı aranacaktır. Sonuç olarak sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan kişi zararından doğan alacakların hepsi, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-b'ye göre gemi alacağı ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b'ye göre ihtiyati haciz hakkı veren deniz alacağı niteliğindedir³⁸⁴.

Can kaybı ve bedensel zararlar kapsamına manevi zararların da girip girmediği doktrinde tartışma konusu olmuştur. *Griggs*, İngiltere’de son yıllarda yakın bir akrabasının deniz kazasında öldüğüne veya yaralandığına şahit olan ve bu nedenle psikolojik tedavi gören bir kişi için, sorumluluğunun sınırlandırılmasına konu olan bir alacak hakkının doğduğuna yönelik bir eğilimin mevcut olduğunu ve Sözleşme açısından söz konusu alacağın, “*gemide veya geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak vukubulan ölüm, yaralanma*” ile “*ve sair bütün zararlar*”dan doğan alacak olduğu için sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olacağını ifade etmiştir³⁸⁵. Bu görüşün kabulü halinde “*ve sair bütün zararlara*”³⁸⁶ manevi zararların da girdiği ve bunların sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklara dâhil olduğu söylenebilir. Ancak *Sözer*, Varşova/Lahey sistemi ile ilgili gelişmeleri dayanak göstererek, taşıma hukukunda manevi tazminata ilişkin ciddi tartışmalar yaşandığını

³⁸³ Gemi kazanının patlaması sonucu veya açık kalan bir ambar kapağından düşme sonucu gemi adamlarının bedensel bir zarara uğraması hali örnek olarak gösterilebilir. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 166; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 36.

³⁸⁴ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1) (a); Atamer, **Cebri İcra**, s. 218-219.

³⁸⁵ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1) (a).

³⁸⁶ *Çetingil*, “ve sair bütün zararlar” ibaresinin sözleşmeden doğsun veya doğmasın bütün hak ihlallerini kapsayacak şekilde geniş yorumlanması gerektiğini ifade etmiştir. Ergon Çetingil, “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **Batider**, C. XVII, S. 3, Haziran 1994, s. 8 (Değişiklikler). Aynı yönde bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 102.

ve bu istemlerin sistemden çıkarıldığını belirtmiş ve *Griggs*'in yorumunun dayanaksız kaldığını ifade etmiştir³⁸⁷.

Türk hukukunda bedensel bütünlüğün ihlalinde manevi tazminat talebinin özel olarak düzenlendiği Türk Borçlar Kanunu (TBK) md. 56 uyarınca, hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir. Uğranılan elem ve üzüntünün giderilmesi amacını taşıyan manevi tazminat, ölen veya yaralanan kişinin yakınları tarafından da talep edilebilir³⁸⁸. 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a'da yer alan “ve sair bütün zararlar” ifadesinin bedensel zararlarla beraber anılmasından yola çıkarak, manevi zararları da kapsayacak şekilde yorumlanması gerekmektedir. *Sözer*'in manevi tazminata ilişkin istemlerin taşıma hukukundan çıkarıldığını ifade etmesine karşın, Sözleşmede yalnızca taşıma işleri değil, aynı zamanda kurtarma ve yardım faaliyetlerinin de yer aldığından bahisle, md. 2/1-a hükmünün manevi zararlar dolayısıyla istenebilecek manevi tazminat talebini de kapsadığı kanaatindeyiz.

C. Kurtarma Ücreti

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-c'de yer alan deniz alacağı, “kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi ve uygulanıyorsa, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminattan “(*salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to environment*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz

³⁸⁷ Sözer, *Cilt I*, s. 277, dpn. 149.

³⁸⁸ Manevi zarar ve manevi tazminat hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Arzu Genç Arıdemir, *Sözleşmeye Aykırılıktan Doğan Manevi Tazminat*, 1. Baskı, İstanbul 2008; Fulya Ertüle, *Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat*, 2. Bası, Ankara 2015; Hülya Atlan, *Manevi Zararı Tazmin Yolları*, 1. Baskı, İstanbul 2015; Gökhan Antalya, “Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın Hesaplanması -Türk Hukukuna Manevi Zararın İki Aşamalı Olarak Belirlenmesine İlişkin Bir Model Önerisi”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı*, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3-4 Haziran 2011), Sempozyum No: II (Cevdet Yavuz’a Armağan), s. 221-250 (Manevi Zarar).

Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-c’de yer alan “kurtarma (*salvage*)” dan doğan alaktır.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılan “kurtarma (*salvage*)” ifadesi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde 1989 Kurtarma Sözleşmesindeki terminolojiyle uyumlu olarak “kurtarma faaliyeti³⁸⁹ (*salvage operations*)” şeklinde değiştirilmiştir. Bununla birlikte “kurtarma sözleşmesi³⁹⁰ (*salvage agreement*)” ifadesinin kullanılmasının sebebi, esasen sözleşme kapsamında gerçekleştirilen bir kurtarma faaliyeti bulunmamış olsa da sözleşmeden kaynaklanan bir kurtarma ücretinin doğabilmesidir³⁹¹. Diğer yandan deniz alacağına ilişkin hüküm gereği kurtarmanın, bir sözleşmeye dayanması zorunlu değildir. Bu nedenle 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine dayanarak geminin ihtiyati haczinin talep edilmesi durumunda mahkeme, uyuşmazlığın bir kurtarma faaliyetine veya özel tazminata ilişkin olup olmadığını denetlemekle yetinecektir.

³⁸⁹ Kurtarma faaliyeti, 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 1/a hükmünde “seyrüsefere elverişli sularda veya diğer herhangi sularda tehlikeye bir gemi ya da diğer eşyaya yardım etmek için üstlenilen bir fiil ya da faaliyet” olarak tanımlanmaktadır. Bu kavram için ayrıntılı bilgi hakkında bkz. Rayegan Kender, **Denizde Kurtarma-Yardım**, İstanbul 1962 (**Kurtarma**); Fahiman Tekil, **Kurtarma ve Yardım**, İstanbul 1966 (**Kurtarma**); Gaskell, **Salvage**, s. 25-26; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 473-475; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku-II**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016, s. 531-542 (Cilt II); Demir, **Kurtarma**, Ankara 2009, s. 29-31.

³⁹⁰ Kurtarma sözleşmesi, *Sözer*’in ifade ettiği üzere “seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye maruz kalmış bulunan bir su aracının veya eşyanın kurtarılması için, bir başka gemi veya bir üçüncü kişi ile, sağlanacak hizmetin ücretini tayin ederek veya etmeyerek yapılan sözleşme” olarak tanımlanmaktadır. Sözer, **Cilt II**, s. 550. Kurtarma sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 223-239; Kender, **Kurtarma**; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 477-478; Sözer, **Cilt II**, s. 549-575; Geoffrey Brice (Ed. John Reeder), **The Maritime Law of Salvage**, London 2011, s. prg. 5-01-5-224 (Salvage); Robert Force, **Admiralty and Maritime Law**, Second Edition, Washington 2013, s. 170-171.

³⁹¹ CMI Yearbook 1996, s. 295; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.110. Bu konuda bkz. The “Hassel” [1959] 2 Lloyd’s Rep. 82, The “Unique Mariner” [1978] 1 Lloyd’s Rep 438. Bu mahkeme kararlarında tehlikede bulunan bir geminin yardım çağrısı üzerine yapılan kurtarma sözleşmesinin ardından, yardım talep eden geminin kurtarmaya gelen gemi tarafından değil de, şans eseri (mesela hava şartları değiştiği için) tehlikeden kurtulduğu görülmektedir. Buna rağmen ortada bir kurtarma sözleşmesinin varlığı olduğu için kurtaranlar, yaptıkları masrafların karşılığını almaya hak kazanmıştır.

Gerçekten de kurtarma alacaklarının ileri sürülebilmesi için “*no cure no pay*” prensibi gereği kurtarma faaliyeti faydalı bir sonuç doğurmalıdır. Ancak kurtarma sözleşmesiyle bu kuralın aksine şans eseri de, diğer bir deyişle kurtarmanın bizzat gerçekleştirdiği bir faaliyet olmaksızın da ücrete hak kazanacağı kararlaştırılabilir. Bu konuda bkz. Force, s. 170.

Kurtarmanın teşvik edilmesinin amaçlandığı³⁹² deniz alacağı niteliğindeki kurtarma ücretinin alacaklısı kurtaran olup, borçlusu ise kurtarılan geminin maliki veya işletenidir (1989 Kurtarma Sözleşmesi md.13/2-c.1 ve ayrıca 6102 sayılı TTK md. 1306). Ayrıca bu ücretin üst sınırı, 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 13/3 çerçevesinde geminin kurtarıldıktan sonraki değeridir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almayan “uygulanıyorsa, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat” ifadesi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları esnasında diplomatik konferansta eklenmiştir. İngiliz temsilcisi tarafından, Sözleşmenin md.1/1-c hükmünde kurtarma faaliyeti ve kurtarma sözleşmesinden doğan alacakların tek başına ifade edilmesinin, yine Sözleşmenin 14. maddesinde yer alan özel tazminatı kapsayıp kapsamadığı konusunda tereddüt yaratacağı düşüncesiyle özel tazminatın da deniz alacağı kavramına dâhil edilmesi gerektiği önerilmiştir. Böylece Sözleşmenin 14. maddesinin 1. fıkrasındaki özel tazminata ilişkin giriş cümlesi, (c) bendine aynen alınmıştır³⁹³. Özel tazminatın deniz alacağı olarak düzenlenmesiyle, çevre zararının önlenmesi için kurtarma faaliyetlerine teşvik edilmesi amaçlanmıştır³⁹⁴.

Bu bendin kapsamındaki bütün istemler, para alacağı niteliğindedir. Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesinden doğan istemler deniz alacağı niteliğine sahip olduğu için, yalnızca kurtaranın alacakları (ücret ve özel tazminat) değil, aynı zamanda bir gemiden yürütülen kurtarma faaliyeti sırasında kurtarana yöneltilecek istemler de deniz alacağı kapsamına dâhil sayılmalıdır³⁹⁵. Bu doğrultuda 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 8/1’de düzenlenen, kurtaranın tehlikede bulunan geminin malikine karşı yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde doğacak zararın

³⁹² Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 36. Kurtarma ücretinin deniz alacağı niteliğinde olması nedeniyle kurtaran, kurtarılan geminin malikine karşı bu gemi veya malikin kardeş gemisi üzerinde ihtiyati haciz talep edebilir. Kurtaranların kurtarma faaliyetleri sonucunda doğan alacağını böyle güçlü bir vasıta ile temin edebilecek olmaları, seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılmasına teşvik edici olmaktadır.

³⁹³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.110; Atamer, **Cebri İcra**, s. 221; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 75.

³⁹⁴ Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 38. Özel tazminat alacağı hakkında bkz. Geoffrey Brice, The New Salvage Convention: Green Seas and Grey Seas, **[1990] LMCLQ**, s. 43 (Salvage Convention); Richard Shaw, The 1989 Salvage Convention and English Law, **[1996] LMCLQ**, s. 217.

³⁹⁵ Atamer, **Cebri İcra**, s. 222.

giderilmesine yönelik bir istem, deniz alacağı niteliğindedir. Ayrıca yine aynı hükmün ikinci fıkrasında düzenlenen, tehlikede bulunan geminin malikinin kurtarana karşı yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde doğacak zararın giderilmesine yönelik bir istem de, deniz alacağı niteliğinde taşımaktadır³⁹⁶.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda TTK md. 1352/1-c’de³⁹⁷ “*kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat*” şeklinde düzenleme yapılmıştır³⁹⁸.

1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 8’de düzenlenen istemlerin deniz alacağını doğurduğunu yukarıda ifade etmiştik. Bu Sözleşme, Türkiye açısından 27 Haziran 2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁹⁹. Türk hukukunda kurtarma, 1989 Kurtarma Sözleşmesi hükümlerini esas alan 6102 sayılı TTK md. 1298-1319 hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu nedenle kurtarma ücretine ilişkin deniz alacağının varlığını tespit

³⁹⁶ Oysaki yalnızca kurtarmadan doğan alacakları düzenleyen 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-c’de kapsam itibarıyla bunları söylemek mümkün değildi (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.104).

³⁹⁷ İngiliz hukukunda ise SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (j) bendi, bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Hüküm aynen şöyledir:

(j) herhangi bir alacak (any claim):

(i) 1989 Kurtarma Sözleşmesi kapsamında (under the Salvage Convention 1989);

(ii) kurtarma hizmetlerinden doğan veya onunla ilgili bir sözleşme kapsamında (under any contract for or in relation to salvage services); veya (or)

(iii) yukarıdaki (i) ve (ii) bentleri dışında kalan kurtarma niteliğindeki bir faaliyetten doğan veya hava araçlarıyla ilgili aynı nitelikteki bir alacak (in the nature of salvage not falling within (i) or (ii) above; or any corresponding claim in connection with an aircraft).

Bu hüküm, 1989 Kurtarma Sözleşmesinde yer alan alacakları deniz alacağı olarak saymışken, buna 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almayan, ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan özel tazminat (1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 14 gereği) dâhil olmaktadır. Ayrıca bu hükümde hava araçlarının kurtarılmasına yönelik alacaklar da deniz alacağı niteliğinde sayılmıştır. Her ne kadar hava araçlarının kurtarılması 1952 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmelerinin kapsamında yer almasa da, Sözleşmelerin kapsamıyla herhangi bir uyumsuzluk yaratmamaktadır (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.104).

³⁹⁸ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 15.04.1999 tarihli, 1999/8000 E, 1999/2830 K. sayılı; 05.12.1984 tarihli, 1984/5301 E., 1984/6254 K. sayılı kararları. (Kararlar, 6762 sayılı TTK md. 1235/4 hükmüne ilişkin olsa da, bu hükmün karşılığı 6102 sayılı TTK md. 1320/1-c’de yer almaktadır. Bu nedenle aynı karar 6102 sayılı TTK dönemi için de geçerli olup, bu alacak deniz alacağı olduğundan dolayı çalışmamızda belirtilen karar incelenmiştir.)

³⁹⁹ İngiltere açısından ise, 1989 Kurtarma Sözleşmesi 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. İngiliz mevzuatında kurtarma, MSA 1995 Part IX, Ch. 1’de düzenlenmiştir. Ayrıca MSA 1995 Schedule 11’de Sözleşmenin İngilizce tercümesi yer almaktadır. İngiliz hukukunda kurtarma ile ilgili ayrıntılı bilgi için Brice, **Salvage Convention**, s. 32 vd.; Tetley, **Maritime Liens**, s. 329-382; Shaw, s. 202 vd.; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 13; Nevil Phillips/Nicholas Craig, **Merchant Shipping Act 1995**, London 2001, s. 221-225; Fogarty, Ch. 8; Günay, s. 129-134; Baughen, s. 281-310.

edilirken bu hükümlerden faydalanılacaktır. Belirtmelidir ki, insan kurtarmaya ilişkin olan md. 1317 ve 1318 hükümleri deniz alacağı kapsamında yer almaz. Zira 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-c, eşya kurtarmaya ilişkin olmakla beraber, 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 16'yı esas alan TTK md. 1318'de kurtaranın gemi üzerinde bir hakkı olmadığı, yalnızca takdir edilen kurtarma ücreti ve özel tazminattan bir pay alabileceği düzenlenmiştir. TTK hükümleri arasında kurtarma sözleşmesinin taraflarının yükümlülüklerini düzenleyen TTK md. 1303 hükmünün ihlali halinde ortaya çıkan zararların giderilmesine yönelik istemler, md. 1304'te düzenlenen kurtarma ücreti ve md. 1312'de düzenlenen özel tazminat istemi ise, deniz alacağı niteliğindedir.

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

Kurtarma ücretinden doğan deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-c⁴⁰⁰'de gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Ancak 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 14'te düzenlenen özel tazminat, gemi alacağı olarak sayılmamıştır. Türk hukukunda da TTK md. 1320/1'in (c)⁴⁰¹ bendi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır.

Kurtarma ücretinin gemi alacağı olarak düzenlenmesi, gemi maliki, ipotek hakkı sahibi ve sigortacı gibi ilgililerin menfaatine olup, bu sayede kurtaran tarafından kurtarma faaliyetleri daha aktif şekilde gerçekleştirilecektir⁴⁰². Böylece deniz tehlikesine maruz kalan geminin zayi olması, kurtarma faaliyetiyle önlenmiş olacaktır⁴⁰³.

Kurtarma özel tazminatının gemi alacağı olarak Sözleşmede yer alıp almayacağı hususu, Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında tartışma konusu olmuştur⁴⁰⁴. 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesi, özel tazminat bakımından “*no cure no pay* (kurtarma yoksa ödeme yok)” kuralına, çevreye verilen değer nedeniyle istisna oluşturmaktadır. Burada geminin kurtarılmasıyla ilgili olmaksızın denizlerin korunması amacıyla çevre kirliliğinin önlenmesine çalışılmıştır. Diğer yandan özel tazminata gemi alacaklısı hakkı tanınmasıyla denizcilerin ve üçüncü kişilerin kurtarma

⁴⁰⁰ “Kurtarma ücretine ilişkin istemler.”

⁴⁰¹ “Kurtarma ücreti.”

⁴⁰² CMI Yearbook 1996, s. 248; Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64; Thomas, s. 153.

⁴⁰³ Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 231.

⁴⁰⁴ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64.

konusunda teşvik edilmesi sağlanabilirdi⁴⁰⁵. Ancak Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında Cenevre’de yapılan toplantıda, özel tazminatın gemi alacaklısı hakkı doğurmaması gerektiği yönünde gerekçeler ileri sürülmüştür. Öncelikle çevre kirliliğinin önlenmesi için yapılan bu ödemenin 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme (CLC 92⁴⁰⁶)⁴⁰⁷ kapsamında değerlendirilmesi mümkün olduğundan, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/2-a uyarınca bu alacağa gemi alacaklısı hakkının tanınmasının söz konusu olamayacağı, bu alacağın borçlularının gemi maliki ve sigortacısı olmasından dolayı müşterek avaryaya dâhil olmadığı ve uygulamada çoğunlukla geminin kurtarılması hallerinde özel tazminatın gündeme gelmesinden yola çıkılarak bu alacağa gemi alacaklısı hakkının tanınmasının pratik öneminin bulunmadığı ifade edilmiştir. Sonuç olarak bu görüşler benimsenmiş ve özel tazminat alacağı, gemi alacakları arasında yer almamıştır⁴⁰⁸.

Türk hukukunda TTK md. 1320/1’in (c) bendi, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1’in (c) bendinden aynen alındığı için, özel tazminattan doğan istemler gemi alacağı niteliğinde değildir⁴⁰⁹.

D. Çevresel Zarar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-d’de yer alan deniz alacağı, “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

⁴⁰⁵ Günay, s. 125-126.

⁴⁰⁶ Sözleşmenin İngilizce adı, “*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*” olarak geçmektedir. Bu çerçevede kısaltılmış şekli de, CLC 92 olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda bu Sözleşmeyi “CLC 92” olarak anacağız.

⁴⁰⁷ Türkiye açısından 17.08.2002 tarihinde yürürlüğe giren CLC 92’nin Türkçe tercümesi için bkz. RG T. 24.07.2001, S. 24472 (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2001/07/20010724.htm>). Erişim tarihi: 14.02.2020).

⁴⁰⁸ Atamer, **Cebri İcra**, s. 191.

⁴⁰⁹ TTK md. 1320’nin gerekçesinde de, kurtarıcının TTK md. 1312 uyarınca talep edebileceği özel tazminata ilişkin alacaklarının, gemi alacağı niteliğinde olmadığı belirtilmiştir. TTK Madde Gerekçeleri, s. 363.

önlemler⁴¹⁰; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve işbu (d) bendinde belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplardan doğan alacaktır.

(Damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize, or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage; and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d))” doğan alacaktır.

Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır. Çevresel zararı önleyici tedbir masraflarını içeren bu deniz alacağı, Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında CMI’nın Lizbon Tasarısı ile Sözleşmeye eklenmiştir⁴¹¹.

Lizbon Tasarısında bu alacak, çevreye verilen zarar veya zarar verme tehdidi ve koruyucu tedbirlerle sınırlandırılmıştır. Buna karşılık JIGE, alacağın kapsamını genişleterek üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıpları da alacağın kapsamına dâhil etmiştir. Alacağın kapsamına giren diğer unsurlar, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 UNCLOS)⁴¹² ile 1969 CLC ve bu Sözleşmeye ek 1992 tarihli Protokolden alınmıştır⁴¹³. Diplomatik konferans sırasında çevresel zararın tarifini genişleten teklifler sunulmuş ve sonunda ABD heyeti tarafından yapılan bir öneriyle alacağın içeriği üzerinde uzlaşma sağlanmıştır. Böylece JIGE Tasarısına yapılan eklemeler doğrultusunda Sözleşmenin bu bendinde yer alan deniz alacağının içeriği altı kalemde belirlenmiştir⁴¹⁴:

- Çevreye, kıyı şeridine veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi: Bu bent, 1982 UNCLOS md. 211/1’den alınmıştır. Bu hükümde yer alan “deniz çevresi (*marine environment*)” ifadesi kaynak alınmışken,

⁴¹⁰ Ülgener, “bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler” ifadesinin, “bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemlere ilişkin masraflar” şeklinde olması gerektiğini belirtmiştir (Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 9).

⁴¹¹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.118; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 75.

⁴¹² **United Nations Convention on the Law of the Sea**, 10 Aralık 1982 yılında Montego Bay’de (Jamaika) kabul edildi ve 16 Kasım 1994’te yürürlüğe girdi (CMI Yearbook 2016, s. 486-489) .

⁴¹³ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 76.

⁴¹⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.119; Atamer, **Cebri İcra**, s. 223-224.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “deniz (*marine*)” sözcüğü çıkartılmıştır⁴¹⁵. Bunun yanında “kıyı şeridi ve buna ilişkin menfaatler (*coastline and related interest*)” ifadesinin “çevre” sözcüğü kapsamına girdiği savunularak bentten silinmesi teklif edilmiş, ancak “balıkçılık ve otelcilik gibi menfaatlere (*fisheries and hotel interest*)” ilişkin zararların, çevresel zararlardan açıkça farklı olmasından dolayı reddedilmiştir.

- Zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler: Bu alacak, CLC 92 md. 1/7’den gelmektedir. Ancak buraya önleyici özelliği olmayan bir eylem olan “ortadan kaldırmak (*remove*)” ifadesi eklenmiştir.

- Zarar karşılığı ödenecek tazminat: Bu zarar, önceki iki cümlede ifade edilmiş olup bu istemlerden doğan deniz alacağı, birinci CMI Taslağından alınmıştır.

- Çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri: Bu ibare, CLC 92’de yer alan kirlenme zararının tanımından (md. 1/6-a’da yer alan ifadeden) alınmıştır.

- Zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar: Bu ifade JIGE’nin sunduğu metinde yer almaktadır. CMI’n üçüncü kişilerden kimlerin kast edildiği sorusu karşısında ABD temsilcisi, balıkçılıkla uğraşanlar, kıyı şeridinde bulunanlar gibi üçüncü kişilerin menfaatlerini de ifade etmesi bakımından “üçüncü kişiler” ifadesinin deniz alacağı bendinde korunması gerektiğini belirtmiştir.

- İşbu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar: Deniz alacağı listesinin kapalı bir liste olarak hazırlanmış olmasına karşılık, ilerde yeni türde deniz alacaklarının ortaya çıkması ihtimali, yalnızca çevresel zararlara ilişkin alacaklar açısından kabul edilmiş ve “benzer nitelikteki alacaklar” bu bendin kapsamına alınmıştır⁴¹⁶.

⁴¹⁵ ABD heyeti tarafından yapılan teklifte “deniz çevresi (*marine environment*)” ifadesi yer almışken, Japonya heyeti tarafından yapılan ve İngiltere, Kanada ile diğer heyetler tarafından desteklenen teklifte deniz (*marine*) sözcüğü çıkartılmıştır. *Berlingieri*’ye göre yerinde bir düzenleme olarak ifade edilen “çevre (*environment*)” sözcüğü, diğer milletlerarası sözleşmelerde de bu şekilde yer almaktadır. Örneğin; CLC 92 md. 1/6-a’da “kirlenme zararı (*pollution damage*)” tanımlanırken “... çevre bozulması için (*for impairment of the environment*) ...” ifadesi kullanılmıştır (*Berlingieri, Arrest*, prg. 3.119; dpn. 66).

⁴¹⁶ Böylece Sözleşmede benimsenen “kapalı liste (*closed list*)” prensibinin istisnası olarak bu bent, “ucu açık (*open-ended*)” nitelik kazanmıştır (*Berlingieri, Arrest*, prg. 3.119; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 76).

Berlingieri’ye göre, iki ile altıncı sıradaki alacaklar, birinci sıradaki alacakla bağlantıları tam anlamıyla ifade edilmese de, aslında bu alacağın özel görünümüleri olup çevreye gemi ile verilen zarar ve zarar verme tehdidiyle ilgili olmalıdırlar. İki, üç ve beşinci sırada yer alan alacaklar, “bu zarar” ifadesiyle başlarken, birinci sırada yer alan alacakta “zarar ve zarar verme tehdidi” ifadesi kullanılmıştır. Bu durumda bu kalemlerde bulunan alacakların, zarar verme tehdidi söz konusu olduğunda ortaya çıkıp çıkmayacakları sorusu gündeme gelebilir. İkinci sıradaki alacakta zarar verme tehdidinin de kast edildiği açık olup bu tehdidi önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemlerin bedeli bir deniz alacağı niteliğindedir. Bunun yanında ortadan kaldırma hareketi, zarar haline nazaran zarar verme tehdidinin varlığına daha uygundur. Burada asıl problem, üçüncü sıradaki alacak hakkındadır. Tazminat, zarar verme tehdidi mevcut iken söz konusu olabilir mi? Zarar verme tehdidi, kayba (*loss*) yol açabilir, ancak bu durum muhtemelen beşinci sıradaki alacak kapsamına girer. Bu kayıplar, gerçek bir zararın ortaya çıkmadığı bir durumda da söz konusu olabilir. Örneğin, çevresel zarar tehdidi, sahilde bulunan konaklama mekânlarını ziyaret edecek müşterileri uzaklaştırabilir. Son olarak altıncı sıradaki alacak, yalnızca zararın varlığı halinde ortaya çıkacak şekilde kaleme alınmıştır. Burada zarar verme tehdidinin ifade edilmeyişi, bilinçli bir tercih olarak görülmemektedir⁴¹⁷.

Çevresel zararlar bendinde yer alan altı alacaktan yalnızca ilk sırada bulunan alacak kaleme alınırken, “geminin sebep olduğu” ifadesi kullanılmıştır. Diğer sıralarda yer alan alacaklar için bu ifade kullanılmamış olsa da, Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında Tayland temsilcisinin önerisi üzerine bu alacaklar bakımından da geminin sebep olması gerektiği açıklığa kavuşturulmuştur⁴¹⁸.

İşaret edilmelidir ki, çevresel zararlara ilişkin deniz alacağının petrol kirliliğine dayanması halinde, alacak CLC 92 kapsamına girmektedir. Ayrıca bu Sözleşme dışında gemilerin sebep olduğu çevresel zararlara ilişkin iki sözleşme daha kabul edilmiştir. Bunlardan ilki, 23.03.2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme (*Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) (kısaca 2001 Bunker

⁴¹⁷ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.120.

⁴¹⁸ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.121.

Sözleşmesi)⁴¹⁹’dir. Diğeri ise HNS 1996’dır. 2001 Bunker Sözleşmesi kapsamında düzenlenen gemi yakıtlarının gemiden sızması veya boşaltımından kaynaklanan geminin dışında meydana gelen kayıp ve zararlardan doğan alacaklar ile CLC 92 kapsamına girmeyen çevresel zararları düzenleyen HNS 1996’nın 1. maddesinin 5. paragrafında yer alan “sıvılaştırılmış gazlar ve diğer kimyasal risklere sahip kuru dökme maddeleri taşıyan gemilerden doğan zararlar” da deniz alacağı niteliğindedir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-d’de

“Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar”

şeklinde ifade edilmiştir⁴²⁰.

Çevresel zararlara ilişkin deniz alacağının varlığını tespit etmeye çalışan hâkim, bu bentte yer alan kelimeler doğrultusunda değerlendirme yapacaktır. Bununla birlikte petrol kirliliğinden kaynaklanan bir çevresel zarar mevcut ise, CLC 92 de dikkate alınacaktır. Türk hukukunda TTK md. 1336-1349 hükümleri CLC 92 esas alınarak düzenlenmiştir⁴²¹. O halde petrol kirliliğinden doğan bir sorumluluğun varlığını tespit etmek için ilgili TTK hükümlerinden faydalanılacaktır.

⁴¹⁹ 21.11.2008 tarihinde yürürlüğe giren 2001 Bunker Sözleşmesine taraf ülkeler için bkz. Status of IMO Treaties (02.03.2021), s. 511-513 (<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>, Erişim Tarihi: 22.03.2021).

⁴²⁰ İngiliz hukukunda, SCA md. 20/2’de çevresel zarardan doğan istemler yer almamıştır. Ancak Kanunun md. 20/5 hükmünde, md. 20/2-e bendinde yer alan geminin verdiği zarardan doğan deniz alacağının CLC 92’de düzenlenen istemleri de kapsadığı hüküm altına alınmıştır. Böylece İngiliz hukukunda CLC 92 kapsamında yer alan çevresel zararlara yönelik istemler, deniz alacağı niteliğindedir.

SCA md. 20/5 aynen şöyledir: Subsection 2 (e) extends to:

(a) Any claim in respect of a liability incurred under Chapter III of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995 (concerning liability for oil pollution); and

(b) Any claim in respect of liability falling on the International Oil Pollution Compensation Fund or the International Oil Compensation Fund 1992 under Chapter IV of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995.

⁴²¹ İngiliz hukukunda ise petrol kirliliğinden doğan sorumluluğa ilişkin hükümler, CLC 92 ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Tazmini İçin Bir Milletlerarası Fonun Kurulmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme (Fund 92)⁴²¹ esas alınarak düzenlenen MSA 1995 md. 152-182’de yer almaktadır.

Birleşik Krallık, CLC 92 ve Fund 92’ye 30.05.1996 tarihinde taraf olmuştur (Status of IMO Treaties (02.03.2021), s. 279, 309).

Ayrıca Türkiye açısından 12.12.2013 tarihinde⁴²² yürürlüğe giren 2001 Bunker Sözleşmesi de gemilerin sebep olduğu çevresel zararlara ilişkin deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır. Diğer yandan gemilerin neden olduğu çevresel zararlara ilgili diğer bir milletlerarası sözleşme olan HNS 1996'da 2010 Protokolü⁴²³ ile değişiklik yapılmıştır. Türkiye'nin bu Protokolü 08.03.2017 tarih ve 6949 sayılı Kanun⁴²⁴ ile onaylaması uygun bulunmuş, katılma belgesi tevdi edilmiştir. Ancak HNS 1996 ve 2010 Protokolü Türkiye açısından henüz yürürlüğe girmemiştir⁴²⁵. Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, md. 1/5'te düzenlenen zararlar da deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır.

Nihayet Türk hukukunda bu sayılanların yanında gemilerin sebep olduğu diğer kirlenme zararları için 5312 sayılı Kanun⁴²⁶ ve 2872 sayılı Çevre Kanunu⁴²⁷ da, hâkimin başvuracağı kaynaklar arasında yer almaktadır⁴²⁸. 5312 sayılı Kanun çerçevesinde, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu temizleme masrafları, koruyucu önlemlere ilişkin masraflar, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar, özel mallardaki zararlar, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar, gelir kayıpları, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararlar ve diğer kamu zararları⁴²⁹ (md. 6) deniz alacağını doğurmaktadır. Aynı zamanda bu Kanunun 23. maddesi uyarınca bu Kanunun 5.

⁴²² Türkiye'de öncelikle beyanda bulunmak suretiyle 2001 Bunker Sözleşmesine katılmamızın uygun bulunduğuna ilişkin 26.02.2013 tarihli ve 6439 sayılı Kanun uyarınca 08.07.2013 tarih ve 2013/5110 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı alınmıştır. Ardından 12.09.2013 tarihinde katılma belgesinin tevdi ile Sözleşme, 12.12.2013 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

⁴²³ 2010 Protokolünün Türkçe tercümesi için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0478.pdf>.

⁴²⁴ RG T. 03.04.2017, S. 30027.

⁴²⁵ Birleşik Krallık, 1997'de "Order in Council (Kanun Hükmünde Kararname)" ile HNS 1996'nın yürürlüğe girmesi için hazırlıklar yapmış, ancak Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir. Birleşik Krallık'ın HNS 1996'ya taraf olma çalışmaları ile ilgili bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 155.

⁴²⁶ Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, RG T. 11.03.2005, S. 25752. Bu Kanunun amacı, niteliği, diğer kanunlarla birlikte uygulanması ve kapsamı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hacı Kara, "5312 sayılı Kanuna Göre Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Zararların Tazmini", **Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi**, Y. 4, S. 2019/1, s. 316-329 (5312 sayılı Kanun).

⁴²⁷ RG T. 11.08.1983, S. 18132.

⁴²⁸ Bu düzenlemeler uyarınca doğan sorumluluk hakkında bkz. Kuyucu Meriç, s. 37-71, s. 82-105.

⁴²⁹ Manevi zararların hiç belirtilmediği bu zararlar, Kanunda sınırlı sayıda sayılmayıp geniş kapsamlı kirlenme zararlarını içermektedir. Manevi zararlar ise, TBK md. 56 vd. hükümlerine tâbi olarak talep edilebilir. Kara, **5312 sayılı Kanun**, s. 341. Krş. Kuyucu Meriç, s. 62-63.

maddesinin üçüncü fıkrası ile 8. ve 9. maddeleri dışındaki hükümlerinin uygulandığı, bu Kanuna tâbi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tâbi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden ya da yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine ilişkin zararlar da deniz alacağının tespitinde dikkate alınır. Diğer yandan Çevre Kanunu kapsamında, bir geminin neden olması şartıyla, md. 3/g’de düzenlenen “kirlenmenin önlenmesi, sınırlandırılması ve mücadele için yapılan harcamalar” ile md. 28’de düzenlenen “çevreyi kirleten ve çevreye zarar verenlerin neden oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlar”dan doğan alacaklar deniz alacağı niteliğindedir⁴³⁰.

E. Enkaz Kaldırma

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e’de yer alan deniz alacağı, “gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalardan

“(costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew)”

doğan alacaktır. Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır. Enkaz kaldırma⁴³¹ olarak nitelendirilen bu deniz alacağı, Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında CMI’nın Lizbon Tasarısı ile Sözleşmeye eklenmiştir⁴³².

⁴³⁰ İngiliz hukukunda, “the Dangerous Vessels Act 1985” ve “the Food and Environment Act 1985” kapsamında düzenlenen çevre zararları deniz alacağı niteliğindedir. The Dangerous Vessels Act 1985 hakkında bkz. Fogarty, prg. 3.136-3.152.

⁴³¹ Enkaz kaldırma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 103-125; Fogarty, Ch. 8; Didem Algantürk Light, “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:6 Sayı:12, Güz 2007/2, s.149-161 (Nairobi); İsmail Demir, **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma**, Ankara 2013 (Enkaz Kaldırma). Ayrıca enkaz kavramı hakkında bkz. Pınar Akan, **Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Hâline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, Ankara 2005.

⁴³² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.129.

Bu bentte iki alacağın düzenlendiği görülmektedir. Bunlardan ilki,

Gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalardan doğan alacaklardır. Diğer ise, terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalardan doğan alacaklar

olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında Cenevre Konferansında Hollanda heyeti tarafından bu bentte 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d’de yer alan ifadenin aynen kullanılması önerilmiştir. Bu öneri, Konferansa katılan ülkelerin çoğunluğunun desteği doğrultusunda md. 2/1-d’deki ifadeye “çıkartma (recovery)” sözcüğünün eklenmesiyle kabul edilmiştir⁴³³.

CMI’nın Lizbon Tasarısında, gemi enkazının kaldırılması sırasında hala gemide bulunup bulunmadığına bakılmaksızın batmış bir gemide yüklü olan eşyaya özellikle vurgu yapılmış ve deniz alacağı bendine “geminin yükü (her cargo)” sözcüğü eklenmiştir⁴³⁴. Ancak 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d’den aynen alınan bu bentte “geminin yükü” ifadesi yerine, geminin içinde bulunan veya denize dökülmüş olan şeyler gibi geminin içinde bulunmayan şeyler kast edilerek (d) bendindeki “gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere” ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir. Bu durum deniz alacağı bendinde açıkça ifade edilmediği için, gemi yükünün kaldırılmasına ilişkin istemlerin deniz alacağı sayılıp sayılmayacağına tereddüt oluşabilir. Esasen 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 4/1-e’ye kaynaklık eden 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1’in (d) bendinde değil de, diğer bendi olan (e) bendinde yükün imhası ve zararsız hale getirilmesi ayrıca ifade edilmiştir. Bu nedenle (d) bendinde gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler kapsamına yükün dâhil edilmediği sonucuna varılmaktadır. O halde 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d’den alınan deniz alacağı bendinde de yük enkazının ihtiyati hacze konu deniz alacağı kapsamına dâhil olmadığı düşünülebilir. Ancak “gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere” ifadesinin Lizbon Tasarısındaki “geminin yükü”

⁴³³ CMI Yearbook 1996, s. 296; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.129; Atamer, **Cebri İcra**, s. 226; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 76. Cenevre Konferansında CMI Tasarısının görüşmeleri hakkında bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 608 vd.

⁴³⁴ CMI Yearbook 1996, s. 296; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.129; Atamer, **Cebri İcra**, s. 226. Bu konuda CMI Raporları için bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 608 vd.

ibaresinin yerine kabul edildiği dikkate alınır, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesini hazırlayanların deniz alacağının kapsamında yük enkazını da dâhil etmek istediği ve yük enkazının imhasının veya zararsız hale getirilmesinin deniz alacağı kapsamına girdiği söylenebilir⁴³⁵.

Hükmün ilk halinde “terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalardan doğan alacaklar” yer almamaktadır. Bu ifade hükme daha sonra eklenmiştir. Böylece bentte iki kez “terk edilmiş gemi” ifadesi kullanılmıştır. Terk edilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesini ifade eden ilk ihtimalde, geminin gemi adamları tarafından terki söz konusu olup bu durum diğer gemiler için tehlike oluşturur. İkinci ihtimalde ise, gemi adamlarının iâşesinden bahsedilmiş olup, geminin, malikleri (*owners of the ship*) tarafından terk edildiği anlaşılmaktadır. Esasen bendin hazırlığı sırasında Malta heyetinin önerisinden bu sonuca varılmaktadır. Bu öneri, gemi maliki tarafından terk edilmiş geminin korunmasından doğan giderlere ilişkin alacakların deniz alacağı olarak bendin kapsamına alınmasına yönelik olmuştur⁴³⁶. Çoğunlukla desteklenen bu öneri doğrultusunda, Sözleşmenin diplomatik konferansında JIGE tarafından md. 1/1-e’ye “terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalardan doğan alacaklar” ifadesi eklenmiştir⁴³⁷.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-e’de

“Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalar”

şeklinde ifade edilmiştir.

⁴³⁵ Atamer, **Cebri İcra**, s. 226-227; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 76-77.

⁴³⁶ Gemi maliki tarafından terk edilmiş geminin korunmasından doğan giderlere ilişkin alacakların deniz alacağı olarak bendin kapsamına alınmasına yönelik öneri, Malta heyeti tarafından yapılmıştır. Bu önerinin gerekçesi olarak, limanların gemi malikleri tarafından terk edilmiş gemilerle dolu olduğu, gemi maliklerinin ortadan kaybolduğu, bunların iflas ettiği veya başka sebeplerle gemilerini terk ettiği durumlarla karşı karşıya kalındığı ifade edilmiştir. Bu nedenlerle heyet, gemi maliki tarafından terk edilmiş gemilerin hükümde kapsam altına alınmasına ilişkin açıklığın bulunması gerektiğini belirtmiştir (Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII; Atamer, **Cebri İcra**, s. 226).

⁴³⁷ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.130.

Liman başkanlıklarının enkaz kaldırma ile ilgili yetkilerini düzenleyen 618 sayılı Limanlar Kanunu⁴³⁸ md. 7’de enkaz kaldırma istemleri yer almaktadır. Bu hüküm, 28.11.2017 tarihli 7061 sayılı Kanunun 5. maddesi ile yeniden kaleme alınmıştır. Burada yer alan liman başkanlığı idari sorumluluk sahasında can, mal ve çevresel risk taşıyan veya seyir ve seferin selametine engel olabilecek suret ve vaziyette karaya oturmuş, yarı batık veya batık halde yahut terk edilmiş veya atıl halde bulunan gemiler ve eşyasının çıkarılması veya bulunduğu yerden kaldırılmasına yönelik önlemler enkaz kaldırma istemi olarak değerlendirilebilir⁴³⁹. Gemi veya eşyasının çıkarılması ve kaldırılmasından söz eden bu hüküm, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine nazaran dar kapsamlıdır. Bu nedenle yargılamada enkaz kaldırma istemleri bakımından Limanlar Kanununun yanı sıra deniz alacağının varlığını tespit ederken Sözleşmeyi dikkate alınmalıdır⁴⁴⁰.

3. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi

1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d⁴⁴¹,’de sayılan enkaz kaldırma zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar, bu hükümden alınan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e gereği ihtiyati hacze tâbidir.

⁴³⁸ RG T. 20.04.1341, S. 95.

⁴³⁹ 7061 sayılı Kanunun 5. maddesinin gerekçesine göre⁴³⁹ “terk edilmiş gemiler”, gemide bulunan gemi adamı sayısının liman başkanlığı tarafından belirlenen asgari gemi adamı sayısından az olan gemileri, “atıl gemiler” ise emniyete ilişkin tüm belgelerinin süresi geçmiş, havuzlama süresi dolmuş, ticari faaliyette bulunmayan gemileri ifade eder. Ayrıca yine gerekçede gemi eşyası ifadesine geminin yükü, yakıtı ve yağının da dâhil olduğu belirtilmiştir. Bkz. Bazı Vergi Kanunları ile Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/884), TBMM Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 3, Sıra Sayısı: 502, Madde Gerekçeleri, s. 11.

⁴⁴⁰ Aynı yönde bkz. Atamer, **Deniz Ticareti IV**, s. 115. İngiliz hukukunda ise, SCA 1981 md. 20/2’de enkaz kaldırma alacakları yer almamaktadır. Bu nedenle İngiltere’de enkaz kaldırma isteminden doğan alacaklar nedeniyle geminin ihtiyaten haczi talep edilemez. Ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi yürürlüğe girdikten ve İngiltere’de uygulanır hale geldikten sonra, bu Sözleşme hükümleri çerçevesinde enkaz kaldırma alacakları deniz alacağı sayılacaktır. Bunun yanında MSA 1995 md. 252 vd.’de liman idarelerinin enkaz kaldırma ile ilgili yetkileri düzenlenirken enkaz kaldırma istemlerinden bahsedilmiştir. Bu durumda İngiltere’de 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olup enkaz kaldırma alacakları için geminin ihtiyati haczi yolu açıldıktan sonra, İngiliz hâkimi MSA’da ifade edilen istemleri dikkate alacaktır. Birleşik Krallıkta liman idareleri ve yerel makamlara enkaz kaldırma yetkileri veren düzenlemeler için bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 114.

⁴⁴¹ “Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar.”

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e ve 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d kapsam açısından birbirine paralellik arz etmekle birlikte, yükün kaldırılmasına ilişkin istemler yine 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e, buna karşılık 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-e kapsamında değerlendirilecektir. Sonuç olarak yükün kaldırılmasına ilişkin istemler, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde 1976 Londra Sözleşmesindeki gibi açıkça ifade edilmese de, hem ihtiyati haciz hakkı veren deniz alacakları hem de sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar arasında yer almaktadır. 1976 Londra Sözleşmesinin md. 2/1-e hükmü, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e'ye karşılık gelmektedir.

Türk hukukunda TTK md. 1331/1 gereği, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d'de düzenlenen enkaz kaldırma istemleri için sorumluluk sınırlandırılmaz⁴⁴². Bu maddenin gerekçesinde enkaz kaldırma masraflarının sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar arasına alınmamasının nedeni şu şekilde ifade edilmiştir:

*“Türk karasularında ve limanlarında gemi ve yük enkazlarının sebep olduğu büyük zararlar dikkate alındığında, bu alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılması olanağını kaldırma hakkı bahşeden bu çekincenin bildirilmesi ve buna göre millî hukukta düzenleme yapılması zorunludur. Dolayısıyla maddede, 1976 tarihli Sözleşmenin, enkaz kaldırma alacaklarına uygulanmayacağı tasrih edilmiştir.”*⁴⁴³.

1976 Londra Sözleşmesi md. 2/2 uyarınca, md. 2/1'in (d), (e) ve (f) bentlerine dâhil olan alacaklar, sorumlu kişi ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları nisbette mesuliyet sınırlamasına tâbi değildirler. Enkazın kaldırılması bir kanuni yükümlülüğün veya sözleşmeden kaynaklanabilir. Ancak sözleşmeden kaynaklanması halinde enkaz kaldırma masraflarından sorumlu olan kişi, 1976 Londra Sözleşmesine dayanarak sorumluluğunu sınırlandıramaz⁴⁴⁴.

Enkaz kaldırma masraflarından doğan alacaklar, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1'de düzenlenen gemi alacakları arasında yer almamaktadır. Buna karşılık bu Sözleşmenin md. 12/3 hükmü uyarınca,

⁴⁴² Aynı şekilde İngiliz hukukunda da, MSA 1995 md. 185 ve Schedule 7, Part II'nin 3. paragrafı gereği, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d ile ilgili bir çekince söz konusudur. Bu doğrultuda Birleşik Krallık'ta enkaz kaldırma istemleri sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar dışında bırakılmıştır.

⁴⁴³ TTK Madde Gerekçeleri, s. 369.

⁴⁴⁴ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1) (d); Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 4.5.

“Her taraf devlet, kendi hukukunda, seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılan karaya oturmuş veya batmış bir geminin cebrî icra yoluyla satılması durumunda, satış bedelinden bu kaldırmaya ilişkin giderlerin gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınan tüm alacaklardan önce ödenmesini öngörebilir”.

Böylece enkaz kaldırma alacaklarına, alacaklının bir kamu kurumu olması halinde sıra cetvelinde öncelik tanınabilir⁴⁴⁵. Türkiye, TTK md. 1323/3 hükmü ile, karaya oturmuş veya batmış bir geminin seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması halinde, bunun giderlerini gemi alacaklarına göre öncelikli olarak kabul etmiştir.

F. Kullanma ve Kira Sözleşmeleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-f’de yer alan deniz alacağı, “bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmeden (*any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-d’de yer alan “bir geminin bir charter parti ile veya diğer bir suretle işletilmesi veya kiralanmasına ilişkin sözleşmelerden (*agreement relating to the use or hire of the ship, whether by charter party or otherwise*)” doğan alacaktır.

Her iki Sözleşmede de kullanma ve kira sözleşmelerine ilişkin deniz alacağının kapsamı aynıdır⁴⁴⁶. Hükümdeki “charter parti” ifadesi, sözleşme belgesidir. Bent kapsamında yer alan sözleşmelerde bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına

⁴⁴⁵ Bu hükümler incelendiğinde Sözleşmeler arasında terminolojik açıdan uyumsuzluk görülmektedir. Atamer, **Cebri İcra**, s. 227. Şöyle ki, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e’de, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d’ye ek olarak “çıkartma” sözcüğü yer almaktadır. Bununla birlikte 1993 Rehin Sözleşmesi md. 12/3’te yalnızca “kaldırılma” sözcüğü mevcuttur. Ayrıca burada karaya oturmuş, batmış bir gemiden bahsedilirken, 1976 ve 1999 Sözleşmelerinde bunun yanında enkaz haline gelmiş, terk edilmiş gemiler de düzenlenmiştir. Bu nedenlerle 1976 ve 1999 Sözleşmeleri arasında çıkartma işi açısından uyumsuzluk söz konusu olup, bu Sözleşmeler 1993 Rehin Sözleşmesinden daha kapsamlı düzenlenmiştir. Bu noktada terminolojik uyumsuzluklar nedeniyle Sözleşmeler arasında kapsam açısından farklılıklar olduğu düşünülse de, amaçsal yorum çerçevesinde Sözleşmelerin özdeş olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Atamer, **Cebri İcra**, s. 227-228.

⁴⁴⁶ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan “bir geminin bir charter parti ile veya diğer bir suretle... sözleşmeler (*agreement... whether by charter party or otherwise*)” ifadesi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın... sözleşmeler (*agreement... whether contained in a charter party or otherwise*)” şeklinde değiştirilmiştir.

bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış sözleşmeden doğan alacaklar yer almaktadır. İşaret edilmelidir ki, eşya veya yolcu taşınmasına ilişkin sözleşmelerden doğan alacaklar, bir sonraki (f) bendinde düzenlenmiştir⁴⁴⁷.

Kullanma ve kira sözleşmelerine ilişkin deniz alacağı kapsamına, sözleşme sebebiyle talep edilen her türlü alacak girmektedir. Burada dikkat edilecek husus, eşya veya yolcu taşıma taahhüdü olmaksızın gemi kira sözleşmelerinde (*bareboat charter*, *demise charter* sözleşmelerinde) olduğu gibi geminin kullanılmak üzere üçüncü bir kişiye bırakılmasıdır⁴⁴⁸. Ayrıca geminin kullanımı ve kiralanmasına ilişkin sözleşmenin ispatı için charter parti şeklinde özel bir belgenin düzenlenmiş olması şart değildir.

Kiralayanın deniz alacağı nedeniyle kiraya verdiği gemisini ihtiyaten haczettirmesi, kiracının zilyetliğine son verilmesi açısından önemlidir. Zira gemi, sürekli yer değiştiren bir eşyadır. Bu nedenle geminin, kira bedelini ödemeyen kiracı tarafından kiralayana teslim edilmemesi ve sonuç olarak telafisi mümkün olmayan zararlarla karşılaşılması söz konusu olabilir. Kendisine düşen borcu yerine getiren kiralayanın, en temel borcu olan kira bedelini ödemeyen veya kira sözleşmesinden kaynaklanan diğer borçlarını yerine getirmeyen kiracı için talep edeceği ilk şey, gemi üzerindeki zilyetliğine son verilmesidir. Bu da ancak cebri icra yoluyla geminin zilyetliğinin kiralayana geçmesiyle söz konusu olur (bu konuda bkz. İİK md. 32 vd., 42 vd.)⁴⁴⁹. Ayrıca kiralayan, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin, diğer bir deyişle maliki olduğu gemisinin kiracısının ihtiyati haczin uygulandığı sırada maliki olduğu gemisini (kardeş gemi) ihtiyaten haczettirme imkânına sahiptir (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2-b).

Sonuç olarak gemi malikinin taşıma sözleşmesinin icrasını üstlenmediği, yalnızca kiracıya gemiyi kullanma imkânını sağladığı *demise charter* veya bir geminin bilimsel araştırmalarda bulunmak, kablo döşemek, sondaj yapmak, kurtarma veya

⁴⁴⁷ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 36; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.155.

⁴⁴⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 166. Çalışmamızda genel olarak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine dair bilgiler verirken, tıpkı burada olduğu gibi 1952 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmelerinin örtüştüğü yerlerde 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine ilişkin açıklamaları da esas almaktayız.

⁴⁴⁹ Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 230. Kiralayanın kendi gemisi hakkında ihtiyati haciz talebinde bulunmasına ilişkin örnek için bkz. İstanbul BAM 44. HD.'nin 25.03.2021 tarihli, 2021/320 E. ve 2021/348 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 17.09.2021).

römorkaj hizmeti gibi amaçlarla kullanılması için yapılacak olan zaman charteri sözleşmelerinden doğan alacaklar, bu bendin kapsamına girmektedir.

2. Yasal Düzenleme

TTK md. 1352/1-f’de “*bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme*”nin deniz alacağı niteliğinde olduğu düzenlenmiştir⁴⁵⁰.

TTK’nın beşinci kitabının dördüncü kısmında deniz ticaretine ilişkin sözleşmeler düzenlenmiştir. Bu sözleşmeler, gemi kira sözleşmesi (TTK md. 1119-1130), zaman charteri sözleşmesi (TTK md. 1131-1137), navlun sözleşmesi (TTK md. 1138-1246) ve deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesidir (TTK md. 1247-1271). Bunlara ilişkin hükümler, her bir konuda kabul edilmiş olan milletlerarası sözleşmeler ve kurallar dikkate alınarak hazırlanmıştır. Buna göre, Sözleşmenin bu bendine dayalı olarak ortada bir gemi kira sözleşmesi olup olmadığının incelenmesi hususunda TTK md. 1119-1130 hükümleri dayanak oluşturacaktır. TTK md. 1119 hükmü aynen şöyledir:

TTK md. 1119-(1): Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.

(2) Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.

Bu hüküm doğrultusunda gemi kira sözleşmesinin varlığını tespit eden hâkim, ardından bu sözleşmeye ilişkin bir deniz alacağının var olup olmadığını inceleyecektir. Bu kapsamda kiraya veren TTK md. 1124/1, 1127 hükümleri veya başka hükümler çerçevesinde yükümlü olduğu bedelleri ödemediği, md. 1119 çerçevesinde de geminin

⁴⁵⁰ İngiliz hukukunda ise, SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (h) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (h) *bir gemi ile eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerden veya geminin kiralanmasına yahut kullanılmasına ilişkin sözleşmelerden doğan alacak (any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship)*. Bu hükümde Sözleşmenin 1. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri bir arada yer almaktadır. Burada öncelikle eşya taşıma sözleşmelerinden doğan alacaklar (g bendi), ardından geminin kullanılması ve kiralanmasına ilişkin sözleşmelerden doğan alacaklar (f bendi) düzenlenmiştir. Geminin kullanılması ve kiralanmasına ilişkin sözleşmelerden doğan alacaklar (*any claim arising out of any agreement relating to the use or hire of a ship*) ifade edilirken, (f) bendinden farklı olarak bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın (*whether contained in a charter party or otherwise*) ifadesi yer almamaktadır. Ancak bu durum deniz alacağının içeriğinde herhangi bir değişiklik yaratmamıştır. Böylece SCA’nın 20. maddesinin 2. fıkrasının (h) bendi ile Sözleşmenin 1. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendinde, geminin kullanılması ve kiralanmasına ilişkin sözleşmelerden doğan deniz alacağı aynı şekilde düzenlenmiştir. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.149.

zilyetliğini kiracıya devretmediği takdirde kiracı, geminin ihtiyaten haczedilmesini isteyebilecektir. Buna karşılık TTK md. 1122, 1124/3, 1126, 1127, 1128/1 ve 1129 çerçevesinde kiracıya yöneltilen istemler için ise kiraya veren, gemisinin ihtiyaten haczedilmesini talep edebilecektir.

İşaret edilmelidir ki, bu bendin uygulama alanı kira sözleşmesi ile sınırlı değildir. TTK md. 1059’da düzenlenen sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı da bu kapsamdadır⁴⁵¹. TTK md. 1060/1’e göre, geminin üzerinde kurulan intifa hakkı TMK’nın taşınmazlar üzerindeki intifa hakkı hükümlerine tâbi olup, bu durumda TMK md. 794 vd. hükümler çerçevesinde intifa hakkı sahibine gemiden tam yararlanma ve onu kullanma hakkı verir. İntifa nedeniyle doğan uyuşmazlıklar da geminin ihtiyaten haczine konu olur⁴⁵². Ayrıca TBK md. 379 gereği geminin kullanılmasının karşılıksız olarak bir başkasına bırakıldığı kullanım ödöncü sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar da bu deniz alacağı bendinin kapsamına girmektedir.

Son olarak bu deniz alacağı bendinde “bir charterparti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın (*whether contained in a charter party or otherwise*)” ifadesiyle kira ve kullanma sözleşmesinin ispatı için özel bir şart aranmamıştır. Buna paralel olarak TTK md. 1120 de gemi kira sözleşmesini ispat eden bir belgenin düzenlenmesini taraflara bırakmıştır⁴⁵³.

G. Taşıma Sözleşmeleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-g’de yer alan deniz alacağı, “bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmeden (*any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-e’de yer alan “malların charter parti, konişmento veya başka bir

⁴⁵¹ İngiliz hukukunda ise geminin kullanımına ilişkin sözleşmeler, Consolidation Act 1925, section 22’de düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.140.

⁴⁵² Atamer, *Cebri İcra*, 230.

⁴⁵³ Aynı şekilde *The Giuseppe di Vittorio* adlı İngiliz mahkemesi kararında gemi kira sözleşmesinin varlığı için herhangi bir yazılılık şartının olmadığı belirtilmiştir. *The “Giuseppe di Vittorio”* [1998] 1 Lloyd’s Rep. 136.

suretle nakline ilişkin sözleşmelerden (*agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter party or otherwise*)” doğan alacaktır.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi yalnızca eşya taşınmasına ilişkin sözleşmeleri düzenlemişken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi yolcu taşıma sözleşmelerini de hükmün kapsamına dâhil etmiştir. Ayrıca bu bentte 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki “herhangi bir gemi (*any ship*)” ifadesinin yerine, alacağın doğduğu gemiye işaret etmek için⁴⁵⁴ “gemide (*on board the ship*)” ifadesi tercih edilmiştir. Eşya veya yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin charter parti düzenlenmiş olup olmadığı önemli olmayıp, sözleşmenin ispatı için herhangi bir belgenin düzenlenmiş olması şartı aranmamaktadır. Bununla birlikte bentte ifade edilen “*otherwise* (başkaca)” sözcüğüyle, eşya taşıma için konişmento veya diğer denizde taşıma senetleri ve yolcu taşıma sözleşmesi için bilet veya münferit yolcular için düzenlenen benzer belgeler kast edilmiştir⁴⁵⁵.

Bu bentte eşya veya yolcu taşıma sözleşmesinden ileri gelen ve ancak diğer bentlere girmeyen istemler düzenlenmiştir⁴⁵⁶. Bu bent ile yolcu taşıma sözleşmelerinin yanında, navlun sözleşmelerinin bir alt türü olan kırkambar sözleşmelerinin de deniz alacağı kapsamına girmesi amaçlanmakta olup, bu sözleşmeler bakımından da konişmento düzenlenmiş olması gerekli değildir. Ayrıca charter parti düzenlenmemiş olsa da her türlü charter sözleşmesi (g) bendi kapsamına dâhildir. Uygulamada çoğu kez charter parti düzenlenmeden kurulan navlun sözleşmelerinin sayısı göz önünde bulundurulduğunda, bu bendin kapsamının oldukça geniş tutulduğu sonucuna varılmaktadır⁴⁵⁷.

⁴⁵⁴ 1952 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmelerinin her ikisinde de deniz alacağı ile gemi arasındaki bağ, sözleşmelerde mevcut olan temel unsur olmuştur. Bu durum, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1, 4 ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1, 2’den anlaşılabilmektedir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.169). Bu doğrultuda İngiliz Deniz Mahkemesinde (by the Admiralty Court) görülen “*The Lloyd Pacifico*” davasında, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-e’ye (aynı doğrultuda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-g) karşılık gelen SCA 1981 section 20/2-h çerçevesinde aynı sonuca varılacağı ve deniz alacağı ile gemi arasında bir bağ bulunması, deniz alacağının kullanma, kiralama veya taşıma sözleşmelerinin yapıldığı gemiden ileri gelmesi gerektiği ifade edilmiştir ([1995] 1 Lloyd’s Rep. 54).

⁴⁵⁵ CMI Yearbook 1996, s. 297; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.183.

⁴⁵⁶ Berlingieri, **Arrest**, 3.163; Atamer, **Cebri İcra**, s. 232.

⁴⁵⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 166; Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 9-10, s. 9, dpn. 4.

Bu bendin bir önceki (f) bendiyle karıştırılma ihtimaline karşılık aralarındaki farklılıkları incelemek gerekmektedir. Birinci maddenin (f) ve (g) bentlerinde düzenlenen deniz alacaklarının her ikisi de sözleşmeden kaynaklanmakta ve her ikisinin de charter parti ile belgelenip belgelenmemeleri önem arz etmemektedir. (f) bendinde yolcu ve yük taşıma taahhüdü yer almamasına karşılık, bu taahhütlerin varlığı halinde (g) bendi kapsamında bir deniz alacağı söz konusu olmaktadır. Diğer yandan (f) bendinde kullanılan “kira” kavramı, geminin maliki tarafından bir süreliğine başkasının kullanımına bırakılması anlamına gelir. Esasen “kullanma” ve “kiralama” kavramları hemen hemen aynı anlama gelmekte iken, denizcilikte benimsenen kavram kiralama⁴⁵⁸. “Kira” ve (g) bendinde kullanılan “taşıma” kavramları arasındaki fark ise, pratikte net bir ayrım her zaman mümkün olmasa da kirada kiralanan geminin zilyetliğinin devredilmesi, buna karşılık taşımada bir hizmetin sunulmasından kaynaklanmaktadır⁴⁵⁹.

Bu bentte sözleşmenin ihlalinden doğan alacaklardan bahsedilse de, yükün veya bagajın zayi olması veya hasara uğramasından doğan alacaklar bu bende girmeyip, (h) bendinin konusu olmaktadır. Zira haksız fiil temelli alacaklar (g) bendinin kapsamının dışındadır. Buna karşılık yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğramalarından kaynaklanan alacaklar da, (b) bendinde ayrıca düzenlenmiş olup (g) bendine dâhil değildir. Bu nedenle (g) bendinin uygulama alanı eşya veya kişi zararı dışında kalan istemlerle sınırlıdır⁴⁶⁰. O halde eşya veya yolcu taşıma sözleşmesinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan alacaklar, (g) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır⁴⁶¹.

⁴⁵⁸ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.139

⁴⁵⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.139.

⁴⁶⁰ CMI Yearbook 1996, s. 297; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.183, 3.170; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 78-79; Atamer, **Cebri İcra**, s. 232; Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 39.

⁴⁶¹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 167. *Çetingil*’in açıklamaları 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hakkında olsa da, bu konuda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi için de aynı açıklamalar geçerlidir. Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 232.

Son olarak doktrinde katıldığımız bir görüşe göre⁴⁶², esasen navlun sözleşmesi niteliğinde olan zaman charteri sözleşmesiyle eşya taşıma taahhüdü söz konusu olmaktadır. O halde (g) bendine zaman charteri sözleşmesinden doğan istemler de dâhil edilebilir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, Sözleşmeden aynen alınan TTK md. 1352/1-g'de⁴⁶³ *“bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme”* şeklinde ifade edilmiştir⁴⁶⁴. Buna göre eşya taşıma sözleşmesi bakımından TTK md. 1138, yolcu taşıma sözleşmesi için ise TTK md. 1247 hükümleri göz önünde bulundurulmalıdır. TTK md. 1138-1246 hükümleri arasında düzenlenen navlun sözleşmesinden doğan alacakları tespit ederken, yukarıda⁴⁶⁵ da belirtmiş olduğumuz gibi eşyanın zıya ve hasarından doğan alacakların kapsam dışında olduğu dikkate alınmalıdır. Bu halde taşınan eşya hakkında doğru bildirimde bulunma yükümlülüğünden doğan zarar (TTK md. 1145-1148)⁴⁶⁶, taşıtanın izni alınmadan

⁴⁶² Sözer, zaman charteri sözleşmesiyle esasen yük taşıma işinin yapıldığını, konusu yük taşımak olan bu sözleşmeye TTK'nın navlun sözleşmesini düzenleyen md. 1139-1245 hükümlerinin uygulanması gerektiğini, yük taşıma dışında kalan işlerde (balıkçılık, zemine kablo döşenmesi, kurtarma/römorkaj hizmetlerinin sağlanması gibi) bu sözleşmenin tarafların ortak iradelerinin içeriğine göre kira veya istisna akdi hükümlerine tâbi tutulacağını ifade etmiştir. Sözer, **Cilt I**, s. 377. Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 325.

⁴⁶³ İngiliz hukukunda ise, SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (h) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: *(h) bir gemi ile eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerden veya geminin kiralanmasına yahut kullanılmasına ilişkin sözleşmelerden doğan alacak (any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship)*. Bu hükmün ilk kısmında, eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerden kaynaklanan istemler deniz alacağı niteliğinde sayılırken, yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan alacaklar kapsam dışı bırakılmıştır.

⁴⁶⁴ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. İstanbul BAM 37. HD.'nin 04.02.2020 tarihli, 2019/2054 E. ve 2020/302 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.09.2021).

⁴⁶⁵ Bkz. İkinci Bölüm, III.G.1.

⁴⁶⁶ TTK md. 1145-1148 hükümleri kapsamında taşıtan ve yükletenin, gemi ile taşınan eşya hakkında doğru bildirimde bulunma yükümlülüğünden doğan zararlara ilişkin sorumlulukları düzenlemiştir. Bu sorumluluk uyarınca, taşıtan ile yükleten yükümlülüklerini yerine getirmemelerinden doğan zararlardan taşıyana karşı sorumludur. Taşıyanın bu durumda, navlun sözleşmesinden doğan bir alacağını temin etmek için deniz alacaklısı sıfatıyla taşıtanın alacağın doğduğu gemi dışında malik olduğu gemiyi (kardeş gemiyi) ihtiyaten haczettirme hakkı doğmaktadır. Zira 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2-b'ye karşılık gelen TTK md. 1369/2-b uyarınca, deniz alacaklısı olan taşıyan, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin taşıtanının ihtiyati haczin uygulandığı sırada maliki olduğu gemiyi ihtiyaten haczettirme imkânına sahiptir. Ancak yinelemek gerekirse, (g) bendi kapsamında bir deniz alacağının doğması için, zararın eşya zararı dışında bir zarar olması şarttır.

eşyanın başka gemiye yüklenmesinden doğan zarar (TTK md. 1150/1)⁴⁶⁷, hızlandırma primine ilişkin talepler (TTK md. 1157,1173), yüklemenin hiç veya süresinde yapılmamasından doğan zararlar (TTK md. 1159-1160, 1174) gibi navlun sözleşmesinden kaynaklanan istemler, deniz alacağı niteliğindedir.

TTK md. 1247-1271 hükümleri arasında düzenlenen yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan istemler ise, yolcunun bedensel zararlara maruz kalması ile bagajın zıya ve hasara uğraması hallerinden kaynaklandığı için (g) bendi kapsamında yer almamaktadır. Ancak TTK'da yer almasa da, yolcu taşıma sözleşmesinin vaktinde ifa edilmemesi ya da hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda taşıyanın sorumluluğu, genel hükümlere tâbidir. Bu noktada taşıyanın yolculuğu vaktinde yapma borcu kapsamında yolculuğun uygun sürede yerine getirilmemesi nedeniyle 6098 sayılı TBK md. 125 uyarınca yolcunun sözleşmeyi feshetme veya gecikme nedeniyle tazminat isteme hakkı doğmaktadır⁴⁶⁸. Buradaki tazminat isteminden doğan alacaklar, (g) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır. Aynı şekilde TBK md. 112 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun işletilebileceği yolcu taşıma sözleşmesinin (aynı zamanda eşya taşıma sözleşmesinin de) hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan alacaklar da deniz alacağı niteliğindedir.

Son olarak (g) bendi kapsamında da “bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın” ifadesi yer aldığı için, bent kapsamındaki sözleşmeleri ispat etmeye yarayan bir belgeye ihtiyaç yoktur. Aynı doğrultuda TTK md. 1132 ve 1139 hükümlerinde de buna paralel düzenlemeler mevcuttur.

⁴⁶⁷ TTK md. 1150/1 uyarınca taşıyan, taşıtanın izni olmadan eşyayı başka gemiye yükleyemez. Aksi halde navlun sözleşmesinin ihlalden doğacak zarardan (eşya zararı dışında kalan zarar) taşıtana karşı sorumlu olur. Bu durumda üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin ihtiyaten haczi, deniz alacağı borçlusu olan taşıyanın bu geminin maliki veya kiracısı olması ve ihtiyati haczin uygulandığı sırada bu geminin maliki olması şartıyla mümkündür (TTK md. 1369/1-a, b). Ayrıca üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin dışında malik veya kiracı konumunda olan taşıyanın, başka bir gemisi (kardeş gemi) de, ihtiyati haczin uygulandığı sırada bu gemiye malik olması şartıyla ihtiyaten haczedilebilir (TTK md. 1369/2-a, b).

⁴⁶⁸ Taşıyanın yolculuğu vaktinde yapma borcu için bkz. Ergon Çetingil, “‘Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta’”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler- Tartışmalar)** (24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul), s. 139 (Yolcu Taşıma Sözleşmesi); Ö. Ilgın, s. 238.

3. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Konu Olan Deniz Alacağı ile İlişkisi

1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-b⁴⁶⁹’de sayılan gecikme zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar, sözleşmeden kaynaklanıyorsa 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-g’de, sözleşme ve haksız fiile dayanıyorsa md. 1/1-h’de düzenlenen deniz alacaklarına karşılık gelmektedir. Bu nedenle burada geçen açıklama ilgili olduğu ölçüde (h) bendi için de geçerlidir. Ancak bu alacaklar, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1’de düzenlenmediği için gemi alacağı niteliğinde değildir.

Bu bentte deniz yoluyla yapılan yük, yolcu ve bagaj taşımalarının geç ifa edilmesi nedeniyle ortaya çıkan zararlardan doğan alacaklar düzenlenmiştir. Bu alacaklar, haksız fiil veya sözleşmeden kaynaklanabilir⁴⁷⁰. Ayrıca bu bende maddi zararların yanında ekonomik ve dolaylı zararlar da girmektedir. Taşımanın gecikmesinden dolayı malda oluşan çürüme, kokma, bozulma gibi zararlar, maddi zarara; kâr kaybı ise dolaylı zararlara örnek oluşturmaktadır⁴⁷¹.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-h’de düzenlenen deniz alacağında ifade edileceği üzere⁴⁷² bu bentte de lafzi yorumdan uzak durarak, gecikme zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklara yalnızca gemide meydana gelen zararları değil, karada taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu süre içinde yük ve bagaja gelen zararları da dâhil etmek gerekir.

H. Gemide Taşınan Eşya Zararı

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-h’de yer alan deniz alacağı, “gemide taşınan eşyaya (bagaj dâhil) gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasardan “(loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen

⁴⁶⁹ “Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar.”

⁴⁷⁰ Atamer, **Cebri İcra**, s. 233.

⁴⁷¹ Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, **Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)**, 9. Baskı, İstanbul 2009, s. 131, dpn. 515 (Cilt II).

⁴⁷² Bkz. İkinci Bölüm, III. H. 1.

alacak, md. 1/1-f'de yer alan "bir gemi ile nakledilen malların ve bagajların zayi olması veya hasar görmesinden (*loss of or damage to goods including baggage carried in any ship*)" doğan olacaktır.

Bu bentte yer alan ifadeler, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine nazaran ufak değişiklikle kaleme alınmıştır. Öncelikle "eşyanın zayi olması veya hasar görmesi (*loss of or damage to goods*)" ifadesi, yerini "eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar (*loss of or damage to or in connection with goods*)" ifadesine bırakmıştır. Böylece eşya ile ilgili olarak meydana gelen gecikmeden doğan zararlar gibi ekonomik zararlar da geminin ihtiyaten haczine neden olabilir. Zira "eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar (*loss of or damage to or in connection with goods*)" ifadesi denizde eşya taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) kapsamında taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen Lahey ve Lahey/Visby Kurallarında⁴⁷³ md. 4/5-a ve h'de de yer almış ve Anglo-Amerikan hukukunda da bu ifadenin yalnızca yükün uğradığı maddi zararları değil, ekonomik zararları da kapsadığı, bu nedenle gecikmenin neden

⁴⁷³ Deniz yoluyla eşya taşıyanın sorumluluğu hakkında şu an yürürlükte olan üç milletlerarası sözleşme mevcuttur. Bunlardan ilki "Lahey Kuralları" adı ile anılan 25.08.1924 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmedir. İkincisi ise, bu Sözleşmenin 1968 ve 1979 Protokolleri ile değişik düzenlemesi olan "Lahey/Visby Kuralları"dır. Son olarak "Hamburg Kuralları" adı ile anılan ve 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea), 31.03.1978 tarihinde kabul edilmiştir. Bunların ardından 23.03.2009 tarihinde kabul edilen ve kısaca "Rotterdam Kuralları" olarak adlandırılan "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)", onaya sunulmuş ise de henüz yürürlüğe girmemiştir. Taşıyanın sorumluluğu hakkında kabul edilen milletlerarası sözleşme çalışmaları için bkz. T.K. Thommen, "Carriage of Goods By Sea: The Hague Rules and Hamburg Rules", **Journal of the Indian Law Institute**, July-September 1990, Vol. 32, No. 3 (July-September 1990), s. 285-288 (Carriage of Goods); Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul 2000, s. 1-7 (Hamburg Kuralları); Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008, s. 103-106 (Sınırlı Sorumluluk); Nicholas Bond, "The Maritime Performing Party and the Scope of the Rotterdam Rules," **Australian and New Zealand Maritime Law Journal** 28, no. 2 (2014), s. 97-102; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 386-390.

Lahey Kuralları Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak Türkiye ne Lahey/Visby ne de Hamburg Kurallarını onaylamıştır. Buna rağmen 6102 sayılı TTK'nın 1178 ile 1192. maddeler arasında düzenlenen taşıyanın sorumluluğu hükümlerinde 1978 Hamburg Kuralları dikkate alınmıştır. Bu konuda bkz. TTK Genel Gerekçe, s. 55. Ayrıca 1978 Hamburg Kurallarının Türkçe çevirisi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 149-163.

İngiltere'de ise Carriage of Goods by Act 1971 ve 1992, Lahey/Visby Kuralları (1924 tarihli Lahey Kurallarının 1968 ve 1979 Protokolleri) esas alınarak kabul edilmiştir (Thommen, **Carriage of Goods**, s. 287; Fogarty, prg. 6.2, 6.72). Ancak İngiltere de Hamburg Kurallarını onaylamamıştır. Hamburg Kurallarına taraf ülkeler için bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en (Erişim Tarihi: 30.03.2021).

olduğu ziya ve hasar dışındaki zararlara (saf gecikme zararları⁴⁷⁴) da uygulanacağı kabul edilmiştir⁴⁷⁵. Gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen kurallarda da geçen bu ifadenin kapsam bakımından aynı olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Esasen gemide taşınan eşya zararı, her şeyden önce navlun sözleşmesi kapsamında meydana gelmektedir. Bu nedenle navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerden ayrıksı bir düzenlemeyi kabul etmek, hukukun birleştirilmesi çabaları açısından doğru bir yaklaşım olmayacaktır.

Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından İngilizce metinde daha önce kullanılan “*baggage*” sözcüğü, yeni metinde “*luggage*” sözcüğüyle değiştirilmiştir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “*baggage*” sözcüğünün, ancak yorum yoluyla 1974 tarihli Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi (1974 Atina Sözleşmesi) md. 1/5’te ifade edilen “*luggage* (bagaj)” hem de md. 6⁴⁷⁶’da ifade edilen

⁴⁷⁴ Saf gecikme zararı, eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme olmaksızın meydana gelen ekonomik kayıplardır. Örneğin, eşyanın piyasa değerinin düşmesi nedeniyle uğranılan zarar, kâr kaybı, gecikmenin neden olduğu zorunlu masraflar. Bu konuda bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **MHB**, Y. 2002, C. 22, S. 2, s. 1054 (Geç Teslim); Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul 2013, s. 43.

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri kapsamında taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen sorumluluğu, ilk kez 1978 Hamburg Kurallarında (md. 5) düzenlenmiştir. Bu düzenlemenin ve belirli bir tutarla taşıyanın sorumluluğunun kabul edilmesinin taşıyanın lehine olduğu ifade edilmektedir. Bu konuda bkz. Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, Ankara 1991, s. 46 (Taşıyan). Diğer yandan Tetley ise, Hamburg Kurallarında gecikmeden doğan sorumluluğun karmaşık ve belirsiz bir düzenlemeye sahip olduğu için gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmediği Lahey Kurallarının yükülgililerin daha lehine olduğunu ifade etmiştir (William Tetley, “The Hamburg Rules - A Commentary”, **LMCLQ**, 1979, s. 9 (Hamburg Rules)). Buna karşılık Yazıcıoğlu ise, Lahey Kurallarının tâbi olduğu sorumluluk sisteminde gecikme zararlarından sorumsuzluk kaydının taşıyanlar tarafından konulabildiği ve bundan dolayı gecikme zararını tazmin borcunun belirli bir tutarla sınırlandırılmasına ihtiyaç duyulmadığını belirtmiştir (Yazıcıoğlu, **Geç Teslim**, s. 1040, dñn. 7).

⁴⁷⁵ Hakan Karan, **The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions (The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules)**, Lewiston vd., 2004, s. 217-218.

İngiltere’de görñlen “*Anglo-Saxon Petroleum Co v Adamastos Shipping Co*” davasında, bentte yer alan ziya veya hasar (*loss or damage*) terimlerinin yalnızca maddi (physical) zararı ifade etmediğı, eşyada herhangi bir bozulma olmasa da eşyanın geç veya hatalı tesliminden (*delay or misdelivery*) kaynaklanan zararlardan doğan istemlerin de deniz alacağı niteliğinde olduğu belirtilmiştir. [1957] 1 Lloyd’s Rep. 79, s. 87-88 (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.193). Bu durumda maddi zararların yanında, ekonomik zararlar da yargılamada dikkate alınmalıdır. Ekonomik zararların da talep edilebileceğine ilişkin davalar için bkz. *Hedley Byrne & Co Ltd v Heller & Partners Ltd* [1964] AC 465, *Spartan Steel & Alloys Ltd v Martin & Co (Contractors) Ltd* [1973] 1 QB 27 (Hill, s. 52).

⁴⁷⁶ 5. “*Bagaj*”,

(a) Bir çarter parti, konişmento veya özellikle bir eşya taşıma sözleşmesine istinaden taşınan mallar ve araçlar, ile

(b) Canlı hayvanlar hariç, taşıyan tarafından bir taşıma sözleşmesine istinaden taşınan her türlü mal ve aracı ifade eder.

6. “*Kabin bagajı*”, yolcunun kamarası içinde veya başka bir surette kendi zilyetliğinde veya koruması ya da kontrolü altında bulundurduğu bagajını ifade eder.

“*cabin luggage* (kabin bagajı veya diğer bir ifadeyle el bagajı)” kavramlarını kapsadığı ileri sürülmekteydi⁴⁷⁷. Bununla birlikte 1974 Atina Sözleşmesinde bagaj ve kabin bagajı ayrımı, kabin bagajını bagaj kapsamından çıkarma amacı taşımamakla birlikte, Sözleşme hükümlerinin uygulanması bakımından (8. maddede düzenlenen taşıyanın bagajların zıya veya hasarı durumunda sorumluluğunun sınırını ve 1. maddenin 8. fıkrasında düzenlenen taşıma süresini belirlemek açısından olduğu gibi) önem arz etmektedir⁴⁷⁸. Ardından 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde artık 1974 Atina Sözleşmesinde kullanılan “*luggage*” terimi tercih edilmiş ve bununla yolcuların kabin bagajları da (h) bendinde ifade edilen bagaj kapsamına dâhil olmuştur⁴⁷⁹.

Nihayet (h) bendinde 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılan “herhangi bir gemi (*any ship*)” ifadesinin yerine, alacağın doğduğu gemiye işaret etmek için “gemide (*on board the ship*)” ifadesi tercih edilmiştir⁴⁸⁰.

Dökme bir yükün fire oranını aşacak şekilde eksik tesliminden doğan zararlar, (h) bendi kapsamında değerlendirilebilir⁴⁸¹. Kapsam bakımından (g) bendinin tamamlayıcısı olan (h) bendi, eşyanın taşıyana teslim edilmesiyle gemiye yüklenmesine veya boşaltılmasından gönderilene teslim edilmesine kadar geçen taşıma safhalarında zıya veya hasara uğramasından doğan tazminat alacağını da içermelidir⁴⁸². Zira taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu, eşyanın kendisi tarafından teslim alındığı an ile teslim edildiği ana kadar geçen süreyle, diğer bir deyişle eşyanın kendisinin hakimiyetinde bulunduğu süreyle sınırlıdır. Bu kapsamda (g) bendinde düzenlenen zıya veya hasardan doğan eşya zararına neden olan olay, eşya taşıyanın muhafazası altında iken ortaya çıkmalıdır⁴⁸³. *Çetingil*’in ifade ettiği üzere, burada yalnızca eşyanın gemide bulunduğu sırada zarara uğramasına ilişkin bir lafzi yorumdan uzak durulmalı, eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu

⁴⁷⁷ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.197.

⁴⁷⁸ Griggs/Williams/Farr, Ch. 4, (e) Luggage/cabin luggage.

⁴⁷⁹ CMI Yearbook 1996, s. 297; Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.210; Kalpsüz, *Deniz Alacağı*, s. 79.

⁴⁸⁰ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.210.

⁴⁸¹ Bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 29.05.2015 tarih, 2015/5916 E., 2015/7322 K. sayılı; 26.11.2014 tarih, 2014/5680 E., 2014/18451 K. sayılı; 25.03.2014 tarih, 2012/19060 E., 2014/5829 K. sayılı; 03.02.2014 tarih, 2013/12847 E., 2014/1851 K. sayılı kararları.

⁴⁸² Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 167.

⁴⁸³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 46. 1978 Hamburg Kuralları md. 5/1 hükmünde de, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın, eşyanın taşıyanın muhafazası altında bulunduğu sırada meydana gelmesi şartı aranmaktadır.

sırada meydana gelen kara zararları da bu bent kapsamına alınmalıdır. Son olarak bu görüşün kabul edilmemesi durumunda ise, yükün kara zararlarından doğan alacaklar yine de (g) bendi kapsamında deniz alacağı sayılacaktır⁴⁸⁴.

Gemide taşınan eşya zararına ilişkin deniz alacağı düzenlemesinde bir önceki (g) bendi gibi açıkça istemin dayanağına işaret edilmemiştir. Eşya zararı, sözleşmeden veya haksız fiilden meydana gelebileceği gibi, diğer sebeplerden de doğabilir. O halde (h) bendine dayalı olarak deniz alacağının doğup doğmadığı tespit edilirken, zararın hukuki dayanağı dikkate alınmadan ortada bir eşya zararı olup olmadığı incelenecektir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-h'de⁴⁸⁵ “*gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin ziya veya hasar*” şeklinde ifade edilmiştir⁴⁸⁶.

Türk hukukunda gemide taşınan eşya zararına ilişkin deniz alacağının tespiti yapılırken, navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen TTK'nın 1178. madde ve donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğunu düzenleyen 1062. madde dikkate alınmalıdır. TTK md. 1178/2 çerçevesinde eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden taşıyanın sorumluluğu düzenlendiği için hâkim, bu hüküm doğrultusunda taşıyanın eşya zararından doğan sorumluluğunu, dolayısıyla deniz alacağının varlığını tespit edebilir⁴⁸⁷. Diğer yandan TTK md. 1062 çerçevesinde gemi

⁴⁸⁴ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 167. Aynı görüşte bkz. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 9; Atamer, **Cebri İcra**, s. 234.

⁴⁸⁵ İngiliz hukukunda, SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (g) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (g) *gemide taşınan eşyanın zıya veya hasarından doğan alacak (any claim for loss of or damage to goods carried in a ship)*. Bu hükümde bagaj terimi yer almasa da, SCA md. 24/1 çerçevesinde eşya kavramının bagajı da kapsadığı açıktır. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.204.

⁴⁸⁶ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 23.05.2016 tarihli, 2016/5594 E., 2016/5577 K. sayılı; 26.11.2014 tarihli, 2014/5680 E., 2014/18451 K. sayılı kararları (www.hukukturk.com, Erişim Tarihi: 13.10.2017).

Ayrıca 1926 Rehin Sözleşmesi md. 2/4 ve 6762 sayılı TTK md. 1235/7 hükümleri uyarınca, gemide taşınan eşya zararından doğan istemler gemi alacağı niteliğindedir. 6762 sayılı TTK'nın uygulandığı dönemde Yargıtay bir kararında, gemide taşınan malların zarara uğraması nedeniyle oluşan kâr mahrumiyetinin gemi alacağına neden olacağını ifade etmiştir. Bu karar için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 14.02.2008 tarihli, 2007/11928 E., 2008/1587 K. sayılı kararı. Bu karar, 6102 sayılı TTK açısından gemi alacağı niteliğini taşımasa da, gemide taşınan eşya zararına ilişkin olarak deniz alacağına da örnek teşkil etmektedir. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 22.12.2010 tarih, 2010/7285 E., 2010/13119 K. sayılı kararı (www.hukukturk.com, Erişim Tarihi: 18.10.2017).

⁴⁸⁷ Görüldüğü gibi Türk hukukunda taşıyanın navlun sözleşmesi gereği taşıdığı eşyanın zararı zıya, hasar veya geç teslimden kaynaklanabilir. Zıya, hasar ve geç teslim kavramları için bkz. Yazıcıoğlu,

adamlarının görevlerini ifa ederken kusurlu davranışları sonucunda üçüncü kişilere verdikleri zarar eşyaya ilişkin ise, gemide taşınan eşya zararına ilişkin deniz alacağının varlığından söz edilecektir. Örneğin, TTK md. 1091 uyarınca kaptanın geminin yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme yükümlülüğü vardır. Kaptanın bu yükümlülüğe aykırı davranarak yüklenen eşyadan başka bir eşyanın gönderilene teslim edilmesine neden olması sonucunda gönderilen, gemi adamlarının kusurundan donatanın sorumlu olmasına dayanarak eşyaya ilişkin zararı için geminin ihtiyaten haczettirilmesini talep edebilir⁴⁸⁸.

TTK md. 1250 hükmü⁴⁸⁹ bagaj teriminin kapsamını belirlemede esas alınır. Hükmün ilk fıkrası uyarınca bagaj, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçlardır. Bu kapsamda canlı hayvanlar ve navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar bagaj sayılmaz. Bu nedenle (h) bendinde bagaj ayrıca ifade edilmiştir. Bagaj, yolcunun kişisel ihtiyacı ile ilgili olarak yolculuk süresince kullansın veya kullanmasın yanına aldığı, navlun sözleşmesince taşınan ve yük diye adlandırılan eşyadan başka eşyalardır⁴⁹⁰. Kaçak yolcunun gemide bulunması durumunda, ortada bir yolcu sözleşmesi olmadığı için bu kişinin eşyası da bagaj sayılmaz⁴⁹¹. Hükmün ikinci fıkrasında ise kabin bagajı tanımı yer almaktadır. Buna göre kabin bagajı, yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşyadır. Ayrıca taşıma süresine ilişkin 1258. madde ile bagaj ve araçların zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğun sınırını

Geç Teslim, s. 1044-1048; Kübra Yetiş Şamlı, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu**, İstanbul 2013, s. 30-44 (Taşıyanın Sorumluluğu); Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 395; Sözer, **Cilt I**, s. 490-495.

⁴⁸⁸ Bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 05.03.2015 tarih, 2015/1740 E., 2015/2944 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 25.10.2016).

⁴⁸⁹ 'Bagaj',

MADDE 1250-

(1) *Canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar dışında, taşıyan tarafından, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçlar, bagaj kapsamındadır.*

(2) *Yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hâkimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşya, onun kabin bagajıdır. 1258 ve 1263'üncü maddelerin uygulaması hariç olmak üzere, yolcunun aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır.*

(3) *Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince yolcunun gemiye getirdiği bagaj için taşıma ücretinden başka bir ücret istenemez.*

⁴⁹⁰ Çetingil, **Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s.; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 436.

⁴⁹¹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 436.

düzenleyen 1263. maddelerin uygulaması hariç olmak üzere, yolcunun aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır.

İ. Müşterek Avarya

1. Kaynak ve Kapsam

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-g’den aynen alınan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-i’de yer alan deniz alacağı, “müşterek avaryadan (*general average*)” doğan alacaktır⁴⁹².

Her iki Sözleşme bakımından aynı düzenlemeleri içeren müşterek avaryaya ilişkin deniz alacağı, 2004 ve 2016 York Anvers Kuralları (YAK⁴⁹³) arasında yer alan Kural C’nin ilk fıkrasına göre müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masraflardan⁴⁹⁴ doğabilir. Bu zarar ve masraflar müşterek avaryada paylaşmaya gireceği için garame payı (katılma payı) borçlularının ödemekle yükümlü oldukları pay ile bu pay için teminat alınmasına ilişkin istemler bu bendin kapsamına girmektedir. Diğer yandan YAK Kural C’nin ikinci ve üçüncü fıkrasında müşterek avarya ve paylaşım dâhil olmayan haller düzenlenmiştir. İkinci fıkraya göre, çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirletici maddenin sızması veya bırakılması sonucu maruz kalınan ziya, hasar ve masraflar hiçbir halde müşterek avarya paylaşımına katılmayacaktır. Ayrıca üçüncü fıkra uyarınca, yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, piyasa

⁴⁹² Müşterek avarya, yolculukta karşılaşılan çeşitli tehlikeler halinde, gemi ve yükün bu tehlikelerden kurtarılması amacıyla bir fedakârlığın yapılması veya olağanüstü masraf yapılmasından kaynaklanan zararın paylaşılmasıdır (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451).

Ayrıca 2004 tarihli YAK’ın Türkçe resmi tercümesi için bkz. RG T. 13.01.2014, S. 28881. 2016 tarihli YAK’ın Türkçe resmi tercümesi için bkz. RG T. 19.02.2019, S. 30691. Bununla birlikte 1994, 2004 ve 2016 tarihli York Anvers Kurallarının karşılaştırmalı olarak Türkçe çevirisi için bkz. Didem Algantürk Light, “York Anvers Kuralları 2016 (Çeviri)”, **MÜHF-HAD**, C. 22, S.2, s. 205-245 (Çeviri).

⁴⁹³ Müşterek avarya hukukunun birleştirilmesini sağlayan York-Anvers Kuralları, milletlerarası sözleşme niteliğinde olmayıp, charterparti ve konişmentolara konulması tarafların isteğine bağlı olan tavsiye niteliğindeki kurallardır. En son tarihli 2016 tarihli York-Anvers Kuralları hakkında bir değerlendirme için bkz. Didem Algantürk Light, “York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler (Consediration on the Revision of the York Antwerp Rules, 2016)”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Özel Sayı (Cevdet Yavuz’a Armağan) Cilt I, Yıl: 2016, Cilt: 22, S: 3, s. 191-201 (York Anvers Revizyon).

⁴⁹⁴ Müşterek avaryaya giren zarar ve masraflar hakkında ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz. Ergon Çetingil/ Rayegan Kender/Samim Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011, s. 55-64.

değerindeki düşmeler ve gecikme nedeniyle uğranılan zarar⁴⁹⁵ veya hasar veya masraflar ile diğer dolaylı zarar⁴⁹⁶ müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. O halde ikinci ve üçüncü fıkarda düzenlenen hallerden kaynaklanan alacaklar, müşterek avaryadan doğan deniz alacağı sayılmazlar.

Çetingil, kaptanın müşterek avarya ile üzerinde hapis hakkı kurulan malları, teminat almaksızın teslim etmesinden dolayı garame alacaklılarının donatana karşı doğacak olan alacaklarının da müşterek avarya kapsamında deniz alacağı sayılması gerektiğini savunmuştur⁴⁹⁷. Türk hukukunda müşterek avaryaya ilişkin hükümler arasında yer alan TTK md. 1277 (6762 sayılı TTK md. 1206) hükmü uyarınca,

Kaptan, garame payları ödenmedikçe veya 1201 inci madde gereğince, bunlar için teminat gösterilmedikçe garameye iştirak edecek eşyayı teslim edemez; ederse kendisi de bu paylardan şahsen sorumlu tutulur. Kaptanın hareket tarzını donatan emretmişse 1089 uncu maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır.

Kaptan, müşterek avarya alacağı için hakimiyetinde bulunan eşyalar üzerinde hapis hakkı kullanabilir (TTK md. 1201). Ancak garame payı ödenirse veya teminat gösterilirse, bu eşyalar yükle ilgililere teslim edilebilir. Aksi halde kaptanın kendisi de garame payından şahsen sorumlu olur. Donatanı temsil yetkisi bulunan kaptanın, eşyayı teslimi donatanın emrine dayanıyorsa, md. 1089 gereği hem kaptan hem donatan garame paylarından sorumlu olur⁴⁹⁸. Bu durumda eşyaya düşen garame payı alacaklıları, donatanı takip edebilirler. Bu şekilde sorumlu olduğu müşterek avaryadan doğan alacak için, donatanın gemisi ihtiyaten haczedilebilecektir. Sonuç olarak *Çetingil*'in de ifade ettiği üzere, teminat alınmadan garameye giren eşyanın teslim edilmesi durumunda donatana karşı ileri sürülebilecek bir deniz alacağı söz konusu olmaktadır.

Müşterek avaryada alacaklı masa, müşterek avarya sayılan zarar ve masrafların paylaştırılması işlemi niteliğindeki dispeç raporunda yer almaktadır. Bu masaya gemi, yük ve navlunun zararları ile kaptan tarafından yapılan fevkalade masraflar

⁴⁹⁵ İşsiz kalma zararları gibi (Mehtap Civar Engin, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Y. 2012, C. 18, S. 2, s. 509).

⁴⁹⁶ Rayiç farkından meydana gelen zararlar gibi (Civar Engin,

⁴⁹⁷ *Çetingil*, **İhtiyati Haciz**, s. 167. Aynı görüşte Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 10.

⁴⁹⁸ Aynı yönde bkz. Civar Engin, s. 512.

girmektedir⁴⁹⁹. Bu durumda müşterek avaryadan doğan deniz alacağının alacaklıları, gemi veya yükün maliki olabileceği gibi navlunun alacaklısı ya da kaptan olabilir. Bununla birlikte dispeçin yapılmasını isteme hakkı olan ilgililer arasında sigortacı da bulunduğu göre (6102 sayılı TTK md. 1278/2’de olduğu gibi), sigortacı da alacaklı sıfatına sahip olabilir⁵⁰⁰. Ancak *Berlingieri*’nin eserinde yer verdiği Fransız mahkemesinin kararında yük (eşya) sigortacısının, müşterek avarya alacaklısı olmadığı belirtilmiştir⁵⁰¹. Kanımızca sigortada halefiyet ilkesi⁵⁰² gereği, bir eşyanın sigortalandığı mal sigortalarında (burada yük sigortası söz konusudur) müşterek avarya teminatı sağlayan sigortacı, sigorta ettiren yük sahibinin yerine geçerek onun haklarına halef olur ve bu nedenle müşterek avarya alacaklısı olmalıdır⁵⁰³. Şöyle ki,

⁴⁹⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 456; Nil Kula, “Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu”, **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.27, S.3, 2019, s.734.

⁵⁰⁰ Deniz sigortası niteliğinde olan tekne ve yük sigortalarının her ikisinde de müşterek avarya ilişkin sigorta teminatı yer almaktadır (Deniz sigortası çeşitleri hakkında bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul 2003, s. 13-14 (Tekne Sigortası)). Türk hukukunda deniz sigortaları muhtelif bir kanuni düzenlemeye tâbi olmadığı için, bu sigortalar hakkında genel ve özel şartlar uygulanmaktadır (Türk hukukunda denizcilik sigortasına ilişkin özel bir düzenlemenin yer almaması konusunda eleştiriler için bkz. Çetingil/Kender/Ünan, s. 418; Rayegan Kender, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, 16. Baskı, İstanbul 2017, s. 27 (Sigorta)). Bununla birlikte müşterek avaryaya ilişkin sigorta teminatı niteliği açısından zarar sigortası olduğu için, bu konuda TTK md. 1453-1486 hükümleri de uygulama alanı bulacaktır. Zarar sigortaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kender, **Sigorta**, s. Ancak uygulamada İngiliz hukukunda düzenlenen özel şartlar Türk hukukunda da deniz sigortası sözleşmelerine eklenerek uygulanmaktadır (Çetingil/Kender/Ünan, s. 418).

Buna karşılık İngiliz hukukunda ise özel şartların yanında Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906) hükümleri de uygulanmaktadır. Ancak bu Kanun ile Türk hukukundaki sigorta hukuku ve genel düzenlemeler arasında önemli farklılıklar mevcuttur. Örneğin, MIA 1906 md. 66 hükmünde müşterek avarya zararlarından bahsedilmiştir. Bu zararların kapsamına müşterek avaryanın malvarlığının aktifinde neden olduğu azalma, diğer bir deyişle müşterek avarya masrafı ve fedakârlığı dâhil edimışken; müşterek avarya katılma payından ileri gelen malvarlığının pasifindeki artma dâhil edilmemiştir (md. 66/1, 5). Oysa Türk hukukunda zarar kavramı hem aktifteki azalma hem de pasifteki artmaya karşılık gelmektedir. TTK’da da zarar sigortaları bu doğrultuda mal ve sorumluluk sigortası ayrımına (md. 1453-1486) tâbi tutulmuştur. İngiliz ve Türk hukuku arasındaki farklar üzerine ayrıntılı bir inceleme için bkz. Çetingil/Kender/Ünan, s. 390-416. Bu incelemede 6762 sayılı TTK esas alınsa da, farklılığın temelinde yatan inceleme ve 6102 sayılı TTK ile karşılaştırma yapma açısından çalışma, hala değerini korumaktadır.

⁵⁰¹ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.218, dpn. 100.

⁵⁰² Türk hukukunda sigortacının kanuni halefiyeti konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Merih Kemal Omağ, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, 1. Baskı, İstanbul 2011; Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II-Zarar Sigortaları**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016, s. 226-263 (Zarar Sigortaları); Kender, **Sigorta**, s. 371-386; Emine Yazıcıoğlu, “Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti”, **Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu**, İstanbul, 1 Aralık 2017, s. 467-482; Emine Yazıcıoğlu/Zehra Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, 4. Baskı, İstanbul 2021, s. 197-206. Ayrıca bkz. Rayegan Kender/Ergon Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler**, 10. Baskı, İstanbul 2009, s. 276-278.

⁵⁰³ Tekne sigortası bakımından da halefiyet ilkesinin geçerli olduğu konusunda bkz. Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 280-281; Çetingil/Kender/Ünan, s. 424.

yük sigortalarında sigortacı, müşterek avarya teminatı olarak sigortaya dâhil bir zararın önlenmesi veya azaltılması için katlanılan ekonomik yükü üstlenir. Bu çerçevede müşterek avarya katılma payı alacağının doğumuna neden olan yük sigorta ettirilir⁵⁰⁴. Sigortacının sağladığı bu teminat, müşterek avarya hareketi sonucunda paylaşmaya katılacak olan eşyanın uğradığı sözleşmede öngörülen zararları karşılar⁵⁰⁵. Bu durumda mal sigortalarında geçerli olan halefiyeti ilkesi gereği yük sigortacısı, sigorta tazminatını ödediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer ve yük ile ilgilinin zarar verene karşı sahip olduğu hakları kullanır (TTK md. 1472’de olduğu gibi)⁵⁰⁶.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, Sözleşmeden aynen alınan TTK md. 1352/1-i’de “*müşterek avarya*”dan doğan istemlerdir⁵⁰⁷.

TTK md. 1272 ila 1297 hükümlerinde müşterek avarya⁵⁰⁸ düzenlenmiştir. 1272. maddenin birinci fıkrasında müşterek avaryanın tanımı yapılmıştır. 2004 YAK Kural A ile anlam itibariyle aynen olan bu tanımın⁵⁰⁹ müşterek avaryanın tespitinde esas alınması gereklidir⁵¹⁰. Esasen TTK md. 1273/1’de taraflar arasında başka bir

⁵⁰⁴ Çetingil/Kender/Ünan, s. 442, 445.

⁵⁰⁵ Çetingil/Kender/Ünan, s. 445.

⁵⁰⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Kender, **Sigorta**, s. 371-374.

⁵⁰⁷ İngiliz hukukunda ise deniz alacaklarını içeren SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (q) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (q) *müşterek avarya fiilinden veya müşterek avarya olduğu iddia edilen bir fiilden doğan alacak (any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act)*.

⁵⁰⁸ Türk hukukunda müşterek avarya hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 190-209; Didem Algantürk Light, **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak)**, 1. Baskı, İstanbul 2005 (York Anvers); Çetingil/Kender/Ünan, s. 3-19; Erol Ertan, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Müşterek Avarya ile İlgili Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Hukuku’nda Çatma, Kurtarma, Müşterek Avarya ve Sigorta Sempozyumu – 11 Ocak 2012**, yayımlayan: Deniz Hukuku Derneği, İstanbul 2012; Cevir Engin, s. 507-514; Sözer, **Cilt II**, s. 3-361; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451-459; Kara, **Deniz Ticareti**, s. 313-323.

⁵⁰⁹ TTK ve YAK’taki tanımların anlam itibariyle aynı olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 453.

⁵¹⁰ Ancak Çetingil/Kender/Ünan, 1273. madde de York-Anvers Kurallarına atıf yapıldığı için YAK Kural A’daki tanımın esas alınması gerektiğini savunmuştur (Çetingil/Kender/Ünan, s. 306). Ayrıca bu eserde, TTK md. 1272 ile 2004 tarihli YAK Kural A’daki müşterek avarya tanımlarının tamamen aynı olmadığı gerekçeleriyle birlikte ifade edilmiştir. Bu konuda bkz. Çetingil/Kender/Ünan, s. 306-307. Esasen TTK ve YAK kapsamında müşterek avarya tanımları dikkate alındığında anlam itibariyle bir farklılık mevcut değildir. Zira TTK md. 1272/1 uyarınca, *ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır*. Bununla birlikte 2016 YAK Kural A’nın 1. fıkrasında da olduğu gibi, 2004 YAK Kural A’nın 1. fıkrası uyarınca, *bir*

anlaşma yapılmamışsa, müşterek avarya garamesinin, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tâbi olduğu hüküm altına alınmıştır. Müşterek avarya garamesi, müşterek avaryadan dolayı ortaya çıkan zararın giderilmesi yönünde tarafların dispeç raporuna göre yapmaları gereken ödemelerdir. Çetingil/Kender/Ünan, 1273. maddedeki atfın, yalnızca müşterek avarya garamesi için değil, müşterek avaryanın temel hükümleri ve özel tipleri bakımından da geçerli olduğunu, zira bu atıf sebebiyle müşterek avaryanın temel hükümlerinin ve özel tiplerinin Kanunda hiç düzenlenmediğini, ancak paylaşırma konusunda York-Anvers Kurallarına atıfla birlikte Kanunda paylaştırmaya ilişkin bazı kurallara yer verildiğini ve bunun kanunlaştırma tekniğine uygun olmadığını belirtmiştir⁵¹¹. 6762 sayılı TTK'da müşterek avaryanın temel hükümleri ile özel tipleri hakkında yer alan düzenlemeye karşılık 6102 sayılı TTK'da YAK'a yapılan atıf nedeniyle bu konuda bir düzenlemenin getirilmediği ve kanun koyucunun md. 1273'teki atıf yoluyla YAK'ın yalnızca paylaşırma konusunda değil, müşterek avaryanın tanımı dâhil temel hükümleri ve özel tipleri hakkında uygulanması amacıyla düzenleme getirdiği kanaatindeyiz. O halde hâkim, geminin ihtiyati haczi talep edilen alacağın müşterek avaryaya ilişkin olup olmadığını YAK'taki tanım çerçevesinde belirleyecektir⁵¹².

müşterek avarya hareketi, ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde vardır. YAK'ta "malvarlığı unsurları" şeklinde ifade edilen değerler, TTK'da açıkça ve YAK'taki tanımı karşılayacak şekilde "gemi, yük, diğer eşya ve navlun" olarak ifade edilmiştir. Bu nedenle YAK veya TTK düzenlemelerinde yer alan müşterek avarya tanımlarının hangisi esas alınır alınmasın sonuç değişmeyecektir.

⁵¹¹ Çetingil/Kender/Ünan, s. 306. Aynı yönde bkz. Civir Engin, s. 510; Kula, s.733. Buna karşılık Sözer, TTK md. 1273'te yalnızca müşterek avarya garamesinden bahsedildiğini, ancak müşterek avaryanın sadece bundan ibaret olmadığını ve bu nedenle ancak müşterek avaryanın garame paylarının tespitinden sonraki aşamasında York-Anvers Kurallarının uygulanacağını, müşterek avaryanın kendisi hakkında ise hangi kuralların uygulanacağını belirsiz olduğunu ifade etmiştir (Sözer, **Cilt II**, s. 62-63).

⁵¹² İngiltere'de tarafların isteğine bağlı olarak charterparti ve konişmentolara York-Anvers Kuralları konulmakta ve bu çerçevede müşterek avaryaya ilişkin uyuşmazlıklar çözümlenmektedir. Aynı zamanda birçok mahkeme kararlarında da bu Kurallar dikkate alınmıştır (Bu mahkeme kararları için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 15, prg. 1.3; Baughen, s. 312-321). Bununla birlikte YAK Kural A'nın birinci fıkrasına paralel olarak MIA 1906'nın 66. maddesinin 2. fıkrasında da müşterek avaryanın kanuni bir tanımlaması yer almaktadır. Bu tanıma göre, müşterek avarya hareketi, müşterek deniz sergüzeşti sırasında tehlikeye düşmüş olan malvarlığı öğelerini güvene almak amacıyla, tehlike karşısında gönüllü ve makul biçimde masraf yapılması veya olağanüstü fedakarlıkta bulunulmasıdır (*there is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure*). Bu tanım çerçevesinde müşterek avaryanın unsurları hakkında

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

1967 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-v’de müşterek avarya garame payı alacakları enkaz kaldırma ve kurtarma ücreti alacaklarıyla birlikte düzenlenmiştir. Ancak bu alacak, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4’te gemi alacakları arasında sayılmamıştır. 1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında kurtarma ücreti ile birlikte enkaz kaldırma ve müşterek avarya garame payı alacakları için de gemi alacaklısı hakkının devam etmesi gerektiği tartışılmış olsa da, bu Sözleşmede yalnızca kurtarma ücreti gemi alacağı olarak kabul edilmiştir⁵¹³.

Türk hukukunda TTK md. 1320/1-f uyarınca müşterek avarya garame payı alacakları gemi alacağı olarak kabul edilmiştir⁵¹⁴. Türkiye, böylece 1993 Rehin Sözleşmesi md. 6 hükmünde kendisine verilen, Sözleşmede sayılanlardan başka gemi alacaklısı hakkı kabul etme yetkisini kullanmıştır. Bunun sebebi, TTK md. 1320’nin gerekçesinde,

“6762 sayılı Kanunun 1235 inci maddesinin beşinci bendine göre gemi alacaklısı hakkı bahşolunan müşterek avarya garame payı alacaklılarının, bu haktan istifadeye devam etmeleri, hakkaniyet ilkesine ve denizcilik uygulamasına uygun görülmüştür.”

şeklinde açıklanmıştır. 6762 sayılı TTK md. 1235/5’te yer alan “geminin müşterek avarya garame borçları” şeklindeki ifade, sadece gemiye düşen garame borçlarında gemi alacaklısı hakkının doğduğu anlamını taşımakta ve tartışmalara neden olmaktadır⁵¹⁵. Ancak 6102 sayılı TTK’da “müşterek avarya garame payı alacakları” şeklindeki ifadeyle gemi, yük, diğer eşya ve navlunun tamamının garameye girdiği üzerinde tartışma bulunmamaktadır.

Deniz alacağından farklı olarak, gemi alacağının kapsamı müşterek avarya garame payı alacakları ile sınırlı tutulmuştur. Garame payı alacakları dışında kalan müşterek avaryadan doğan istemler, gemi alacağı sayılmazlar. Buna karşılık deniz

ayrıntılı inceleme için bkz. Baughen, s. 311 vd. Ayrıca İngiliz hukukunda müşterek avarya hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 15; Baughen, s. 311 vd.

⁵¹³ Francesco Berlingieri, “The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages”, **[1995] Lloyd’s Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly (LMCLQ)**, s. 64 (1993 Convention). 1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında, müşterek avarya garame payı alacaklılarının kanuni rehin hakkı gibi bir güvenceye ihtiyaçlarının kalmadığı gerekçesiyle, 1993 Rehin Sözleşmesinde bu yönde gemi alacaklısı hakkı tanınmadığı belirtilmiştir. Bu konuda bkz. Wersel, s. 82.

⁵¹⁴ Türk hukukundan farklı olarak İngiliz hukukunda müşterek avarya garame alacakları, gemi alacağı niteliğini taşımamaktadır. Ancak yüke düşen müşterek avarya garame borçları için yük üzerinde gemi malikinin hapis hakkı söz konusudur. Jackson, prg. 18.135.

⁵¹⁵ Bu konuda bkz. Çağa, **Cilt III**, s. 25.

alacağında ifade edilen “müşterek avaryadan doğan istemler”in kapsamına ilk olarak müşterek avarya garame payı dâhil olmakla birlikte, yukarıda belirttiğimiz üzere⁵¹⁶ deniz alacağının kapsamı gemi alacağından geniş tutulmuştur.

Türk hukukunda müşterek avarya garame payı alacaklarına öncelik hakkı tanınmıştır. Bu kapsamda TTK md. 1323 hükmü uyarınca müşterek avarya garame payı alacaklarının haiz bulundukları kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra gelir.

J. Römorkaj

1. Kaynak ve Kapsam

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-i’den aynen alınan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-j’de ifade edilen deniz alacağı, “römorkajdan (*towage*)” doğan alacaktır.

Kurtarma ve yardım söz konusu olmadan römorkaj sözleşmesinden doğan ücret alacakları bu bendin kapsamına girer⁵¹⁷. Bu anlamda çekme dışında itme, yol verme, refakat etme şeklinde her türlü hizmet römorkajdan doğan ücret alacaklarının konusunu oluşturur⁵¹⁸.

Bu bendin kapsamına derin deniz veya liman römorkajı (*deep-sea or port towage*) olduğuna bakılmaksızın, her çeşit römorkaj hizmeti dâhildir. Bunun yanında römorkör tarafından çekilen gemiye verilen veya tam aksine çekilen gemi tarafından römorköre verilen zararlardan doğan alacaklar ya da römorkaj sözleşmesinin

⁵¹⁶ Bkz. İkinci Bölüm, III. İ. 1.

⁵¹⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 167-168; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 38.

⁵¹⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 167-168; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 38; Algantürk Light, **İhtiyati Haciz**, s. 39.

Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü’nün 01.04.2014 tarihli, 2013/1784 E., 2014/315 K. sayılı kararında kurtarma ve yardıma dayalı olarak verilen römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin md. 1352/1’in (j) ve (k) bentleri kapsamına girdiği ifade edilmiştir. Ancak bu bentlerde yer alan römorkaj ve kılavuzluk hizmetleri kurtarma neticesinde gerçekleştirildiği için, olayda esasen md. 1352/1’in (c) bendi gereği deniz alacağı doğmuştur. Uyuşmazlık Mahkemesinin kararı ve bizim değerlendirmemiz sonuç bakımından aynı olsa da, deniz alacağının kurtarmadan kaynaklandığını belirtmek hukuki nitelendirme gereği daha doğru olacaktır. Kurtarma ve römorkaj kavramları arasındaki farklar için bkz. Yalçın Çakalır, **Römorkaj Sözleşmesi**, Ankara 1985, s. 196 (Römorkaj); Jackson, prg. 2.216; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 14, prg. 3.

ihlalden kaynaklanan zararlardan doğan alacaklar da bu bendin kapsamındadır⁵¹⁹. Örneğin, römorkaj sözleşmesi gereği römorkajı üstlenen tarafın römorkaja elverişli gemi sağlama borcunu yerine getirmemesinden dolayı bir zarar meydana gelmişse, çekilen taraf bu zarardan kaynaklanan alacağı için alacağın doğumuna neden olan römorkörün ihtiyaten haczini talep edebilir. Buna karşılık çekilen tarafın ameliye hizmetlerini⁵²⁰ yerine getirme yükümlülüğüne aykırı bir şekilde davranmasından, özellikle römorkör kaptanının emir ve talimatlarına uymamasından dolayı römorkajı üstlenen tarafın bir zararı oluşmuşsa, bu durumda alacağın doğumuna neden olan çekilen geminin ihtiyaten haczi istenebilir⁵²¹.

Bir alacağın römorkaja ilişkin bir deniz alacağı oluşturup oluşturmayacağı hususunda, bazen zarar doğuran olayın mahiyeti, bazen verilen römorkaj hizmetinin türü, bazen de alacağın doğduğu sözleşmenin niteliği dikkate alınmaktadır. Ancak henüz icra edilmeyen bir römorkaj sözleşmesinden doğan alacakların bu bendin kapsamına girip girmeyeceği tartışmalıdır⁵²².

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, Sözleşmeden aynen alınan TTK md. 1352/1-j’de “*römorkaj*” şeklinde ifade edilmiştir⁵²³. Bu nedenle geminin ihtiyati haczi talebine dayanak olan deniz alacağının römorkajdan doğup doğmadığını tespit etmek yeterlidir. Kanuni bir düzenlemede römorkajın tanımına rastlanmamaktadır. Ancak Türk doktrininde römorkaj, ücret karşılığında bir kimsenin

⁵¹⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.253.

⁵²⁰ Ameliye hizmeti, geminin yönetimi ile ilgili işlerdir. Bu kapsamda demir atmaya hazırlıklı olunmaması, gereken şekilde halat kullanılmaması, yükün yanlış istifi ameliye hizmeti niteliğindedir. Bu konuda bkz. Çakalır, **Römorkaj**, s. 144-146.

⁵²¹ Römorkaj sözleşmesi taraflarının, bu sözleşmeden doğan hak ve borçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çakalır, **Römorkaj**, s. 99-150; Force, s. 154-156. Ayrıca römorkaj sırasında işlenen kusur neticesiyle çatmanın söz konusu olduğu hallerde ortaya çıkan zararın çatma hükümlerine göre mi, yoksa römorkaj sözleşmesi hükümlerine göre mi çözümleneceği hususunda bkz. Didem Algantürk Light, “6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 10, Sayı: 20, Güz 2011**, s. 8-11 (Kılavuz).

⁵²² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.253.

⁵²³ İngiliz hukukunda SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (k) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (k) *hava aracı veya gemiye ilişkin römorkaj niteliğinde bir alacak (any claim in the nature of towage in respect of a ship or an aircraft)*. Bu hükmün Sözleşmeden farkı “*römorkaj niteliğinde (in the nature of towage)*” ifadesinin eklenmesidir. Bu ifadeyle römorkajın kurtarmadan ayırt edilmesi sağlanmış olabilir. Kurtarma ise, ayrı bir bentte (c bendinde) zaten düzenlenmiştir. Bu konuda bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.260.

gemisini tutma, itme, çekme, buna yol verme, refakat ve kılavuzluk etme ile ilgili her türlü hizmeti kapsayan sözleşme olarak ifade edilmiştir⁵²⁴. O halde yargılamada bu tanımlama çerçevesinde söz konusu alacağın römorkajdan ileri gelip gelmediği tespit edilebilecektir.

K. Kılavuzluk

1. Kaynak ve Kapsam

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-j'den aynen alınan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-k'de ifade edilen deniz alacağı, "kılavuzluktan (*pilotage*)" doğan alacaktır⁵²⁵.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında CMI'nın Napoli Konferansında sunulan metninde kılavuzluk deniz alacakları listesine alınmamış, ancak diplomatik konferansta İngiliz temsilcisinin teklifi üzerine listeye dâhil edilmiştir. Zira İngiliz hukukunda kılavuzlar, verdikleri hizmetten doğan alacakları için gemiyi ihtiyaten haczettirme hakkına sahiptirler⁵²⁶. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında ise bu bende ilişkin herhangi bir tartışma yaşanmamakla beraber, JIGE tarafından kılavuzluk ücretlerinin Sözleşmenin (n)

⁵²⁴ Çakalır, **Römorkaj**, s. 21. İngiliz hukukunda *The Princess Alice* davasında ([1849] 3 W Rob 138) evrensel bir tanım verme niyetinden uzak bir şekilde römorkaj, yolculuğunu devam ettirmekten başka bir şeye ihtiyacı olmayan bir geminin ilerlemesine hizmet etmek (*the employment of one vessel to expedite the voyage of another, when nothing more is required than the accelerating of her progress*) şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımla römorkajın kurtarmadan farkı ortaya konulmuştur⁵²⁴. Ayrıca 1951 tarihli *The Leoborg* davasında ([1962] 2 Lloyd's Rep. 146) römorkajın bir limandan diğer bir limana yolculuk eden bir gemiye refakat etme şeklinde yapılabileceği öngörülmüştür (Jackson, prg. 2.216). Ardından *United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)* md. 1 (b) (i) hükmünde Türk doktrininde ifade edilene paralel olarak römorkajın kanuni tanımı yapılmıştır. Şöyle ki, "römorkaj, bir kimsenin gemisini tutma, itme, çekme, hareket ettirme, refakat ve kılavuzluk etme ile ilgili her türlü hizmet olup, çekmek, çekilme, çekme şeklinde ifade edilmektedir (*towing is any operation in connection with the holding, pushing, pulling, moving, scorting or guiding of or standing by the Hirer's vessel, and the expressions "to tow", "be towed", "towage" shall be defined likewise.*)". İngiliz hukukunda römorkaj hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 14.

⁵²⁵ Kılavuzluk hizmetleri, donatana ve dolayısıyla gemiye verilen özel hizmet gibi görünse de, diğer yandan gemi kazalarında ortaya çıkan büyük çapta çevre kirliliği ve kamu zararlarından dolayı kamu hizmeti olarak da algılanmaktadır (Mehmet Kaptan, **Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri ve Kılavuz Kaptan Profili**, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Trabzon 2014, s. 1. Aynı yönde bkz. Algantürk Light, **Kılavuz**, s. 2). Bu açıdan kılavuzluk hizmetlerinin kamu hizmeti olarak görülmesi, kılavuzluk ücretinin deniz alacağı sayılmasına engel değildir (Suzanne Kornmann, **Die vorsorgliche Beschlagnahme von Seeschiffen**, Diss, Zürich 1957, s. 86 (Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 168, dpn. 11'den naklen)).

⁵²⁶ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.274.

bendinde düzenlenen “liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım ve su yolları için ödenecek diğer resim ve paralar”a ilişkin deniz alacağı kapsamına alınması önerilmiştir⁵²⁷. Bunun sebebi, 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlaştırma çabaları çerçevesinde, bu Sözleşmenin md. 4/1-d’de yer alan düzenlemeye paralel olması düşüncesidir⁵²⁸.

Bir alacağın kılavuzluk hizmetinden doğan bir deniz alacağı olup olmadığı hususunda, römorkajda olduğu gibi, alacağın bizzat kendisinden ziyade alacağın doğumuna neden olan faaliyetin niteliği dikkate alınmaktadır⁵²⁹.

Bu bendin kapsamına kılavuzun gemide zarar görmesi durumunda, bu zarardan doğan istemlerin girip girmeyeceği gündeme gelebilir. Ancak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine kılavuzluğun eklenmesindeki gerekçe göz önüne alındığında, burada yalnızca kılavuzluk hizmetinin karşılığı olarak ödenecek ücretlerin deniz alacağı olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır⁵³⁰. O halde bu bendin kapsamına, zarar gören bir kılavuzun bu zararının karşılanması yönünde ileri süreceği tazminat alacağı girmeyecektir. Bu tazminat alacağı ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-b çerçevesinde deniz alacağı olarak ileri sürülebilecektir⁵³¹.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, Sözleşmeden aynen alınan TTK md. 1352/1-k’de “*kılavuzluk*” şeklinde ifade edilmiştir⁵³².

⁵²⁷ JIGE’nin önerdiği bendin metni şu şekildedir: 1 (n) port, canal and other waterway dues and pilotage dues; (1993 MLM Convention, Article 4 (1) (d)).

⁵²⁸ Ancak daha sonra bu iki Sözleşmenin birebir aynı olması değil, içerik bakımından eş olması yeterli görülmüş ve kılavuzluk 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ayrı bir bent olarak düzenlenmiştir. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, The Travaux Préparatoires of the International Convention on Arrest of Ships. Kılavuzluktan doğan gemi alacaklarının kamusal nitelikte olması gerekirken, aynı sebepten doğan deniz alacakları bakımından bu nitelik aranmamaktadır. Krş. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 168, dpn. 11.

⁵²⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.274; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 80.

⁵³⁰ Atamer, **Cebri İcra**, s. 238.

⁵³¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 238.

⁵³² İngiliz hukukunda ise, SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (1) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (k) *hava aracı veya gemiye ilişkin kılavuzluk niteliğinde bir alacak (any claim in the nature of pilotage in respect of a ship or an aircraft)*. Bu hükmün Sözleşmeden farkı “*in the nature of pilotage (kılavuzluk niteliğinde)*” ifadesinin eklenmesidir. Bu ifadeyle -tıpkı römorkajda olduğu gibi-, kılavuzluğun kurtarmadan ayırt edilmesi sağlanmış olabilir. Kurtarma ise, ayrı bir bentte (c bendinde) zaten düzenlenmiştir.

Türkiye’de henüz bir kılavuzluk kanunu bulunmamaktadır. Diğer yandan 2020 yılında çıkarılan ve hakkında Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 2020/476 Yd. itiraz no’lu kararıyla yürütmenin durdurulması kararı verdiği Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin⁵³³ md. 4/1-h hükmünde kılavuz kaptan tanımı yapılmıştır. Buna göre kılavuz kaptan,

10/2/2018 tarihli ve 30328 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgesine sahip olarak, gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dâhilinde geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişidir.

Böylece kılavuz kaptan niteliğine sahip olan uzman kaptan⁵³⁴, kılavuz olarak nitelendirilmiştir. Ayrıca doktrinde de yapılan tanımlamalar doğrultusunda kılavuzun, çeşitli tehlikeler barındıran veya özel bilgi gerektiren sulara yaklaşma veya ayrılımda ihtiyaç duyulan, bu suların özelliklerini iyi bilen ve gemilerin yolculuğunda rehberlik hizmeti veren deneyimli denizci, kılavuzluğun ise bunların verdiği hizmet olduğu söylenebilir⁵³⁵.

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

Kılavuzluktan doğan deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-d⁵³⁶’de gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Türk hukukunda da TTK md. 1320/1’in (d)⁵³⁷ bendi uyarınca, sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır⁵³⁸.

⁵³³ RG T. 08.01.2020, S. 31002.

⁵³⁴ Türk hukukunda kaptanın sınıflandırılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Cafer Sadık Akyol, **Kaptanın Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul 2022, s. 16-23.

⁵³⁵ Algantürk Light, **Kılavuz**, s. 2. İngiliz hukukunda olduğu gibi Türk hukukunda da kılavuz, gemi adamı değildir. Bu sonuca TTK md. 934’te getirilen düzenlemeyle ulaşılabilir. Buna göre, “*gemi adamları*”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Burada ayrıca zikredilmeyen kılavuz, TTK md. 1062/1’deki donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğunda açıkça gemi adamlarından ayrı tutulmuştur.

⁵³⁶ “*Liman, kanal ve diğer su yolları için ödenecek resimler ve kılavuzluk ücretlerine ilişkin istemler.*”

⁵³⁷ “*Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler.*”

⁵³⁸ Bu konuda içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 15.02.1993 tarihli, 1991/7121 E., 1993/943 K. sayılı; 18.02.1991 tarihli, 1989/9089 E., 1991/997 K. sayılı kararları (Kararlar, 6762 sayılı TTK md. 1235/4’e ilişkin olsa da, TTK md. 1320/1-d açısından geçerliliğini korumaktadır.).

1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında bu gemi alacağının Sözleşmede yer almasına gerek kalmadığı gündeme gelse de, devletlerin böyle bir durumda Sözleşmeye taraf olmaktan kaçınacakları düşünülerek, hükmün muhafaza edilmesine karar verilmiştir⁵³⁹.

Gemi alacağında tek bentte (d bendinde) kılavuzluk ücreti ile liman, kanal ve diğer su yolları için ödenecek resimlerden doğan istemler düzenlenmişken, deniz alacağı listesinde kılavuzluk ile seyrüsefer resimlerinden doğan alacaklar iki ayrı bentte düzenlenmiştir. Ancak bu durum içerik açısından fark yaratmayıp, bunların hepsine hem deniz alacağı hem gemi alacağı statüsü tanınmıştır. Bununla birlikte kılavuzluk ücretinden doğan alacaklar, ancak kamusal nitelikte oldukları takdirde gemi alacağı niteliğini taşıyacaktır.

L. Tedarik Olunan Malzemeler ve Hizmetler

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-1’de yer alan deniz alacağı, “geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, teçhizat (konteynerler dâhil) ve bu amaçlarla verilen hizmetlerden (*goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-k’de yer alan “bir geminin işletilmesi veya bakımı için nerede olursa olsun⁵⁴⁰ satın alınan emtia ve malzemeden (*goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance*)” doğan alacaktır.

⁵³⁹ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 65.

⁵⁴⁰ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan “nerede olursa olsun (*wherever*)” ifadesi, satın alınan emtia ve malzemelerin temin yerinin, bağlama limanı, ara liman, barınma limanı ve hatta açık deniz olabileceğini gösterir. Kısacası yer hususu önemli olmayıp, mal ve hizmetlerin geminin bakımı, yolculuğun devamı için sağlanması öne çıkmaktadır (Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 168; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 38; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.299). Kaldı ki, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde de tedarik olunan malzemeler ve hizmetlerin temin yeri ile ilgili herhangi bir ifade kullanılmamıştır. Bu durumda bu Sözleşme bakımından da temin yeri ile ilgili bir kısıtlamanın varlığından söz edilemez.

Bu bent Lizbon Tasarısı ile Sözleşmeye eklenmiştir⁵⁴¹. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan “sağlanan (*supplied*)” sözcüğü, sadece satın alınan anlamına gelirken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu sözcük kiralamayı da ifade etmektedir⁵⁴². Bu nedenle konteynerlerin kiralanması da bendin kapsamına girer. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde konteynerler açıkça belirtilmiş ve bu nedenle 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki konteynerlerin kiralanmasının bendin kapsamına girip girmediği hususundaki tereddütler giderilmiştir⁵⁴³.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yalnızca eşya ve malzeme sağlanması kapsama alınmışken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi bu kapsamı genişleterek kumanya, yakıt, teçhizat (konteynerler dâhil) ve bu amaçlarla verilen hizmetleri de eklemiştir⁵⁴⁴. Böylece yalnızca her türde tedariki içermesi değil, aynı zamanda bu bentte yer alan hizmetlerin de diğer bentlerde düzenlenen hizmetlerden ayırt edilmesi amaçlanmıştır. Bununla beraber tedarik olunan malzemeler ve hizmetlerin amacı, önceki Sözleşmeden kapsamlı olarak geminin işletilmesi ve yönetiminin yanında, korunması ve bakımı şeklinde kaleme alınmıştır. Malta temsilcisi tarafından “geminin bakımı (*preservation*)” sözcüğünün bende eklenmesi önerilmiştir. Geminin korunması ile amaçlanan, limanlarda terk edilmiş gemilerin vereceği zararları önlemek için liman başkanlıkları tarafından yapılan giderlerin de bu bendin kapsamına alınmasıdır⁵⁴⁵. Diğer yandan 1926 Rehin Sözleşmesinin uygulandığı ülkelerde bu Sözleşmenin md. 2/5 hükmü gereği, kaptanın geminin korunması için yaptığı işlemler ve akdettiği sözleşmelerden doğan alacaklar, gemi alacaklısı hakkı bahşediyordu⁵⁴⁶.

⁵⁴¹ CMI Yearbook 1996, s. 298.

⁵⁴² Esasen 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin ilgili bendinde yer alan “*supply*” sözcüğü dilimize çevrilirken “satın alınan” olarak ifade edilse de, bu Sözleşme için bile *Berlingieri* İngilizce metinde kullanılan “*supply*” sözcüğünün yalnızca satın almayı değil, kiralamayı da kapsadığını ve bu nedenle ilgili bende konteynerlerin kiralanmasının da dâhil olduğunu belirtmiştir. Hatta yazar, bu konuda İngiliz Lordlar Kamerasının bir kararına da atıf yapmıştır. Bu karar için bkz. *The “River Rima”* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 193. *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.300.

⁵⁴³ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.317.

⁵⁴⁴ CMI Yearbook 1996, s. 298. *Çetingil*, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin ilgili bendinde açıkça yakıt ve kumanyadan bahsedilmemesine rağmen, bentte gemiye yakıt ve kumanya verilmesinden doğan alacakların ön planda olduğunu belirtmiştir (*Çetingil*, **İhtiyati Haciz**, s. 168). Yazarın düşüncesinin haklılığı, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde açıkça ifade edilerek yerini bulmuştur.

⁵⁴⁵ *Berlingieri*, **Arrest**, Appendix VII, s. 26; Atamer, **Cebri İcra**, s. 239.

⁵⁴⁶ *Berlingieri*, **Arrest**, prg. 3.318; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 81.

Belirtilmelidir ki, bendin kapsamına sınıflama kuruluşları tarafından sunulan hizmet ve masraflar da dâhildir⁵⁴⁷. Belirli kurallar çerçevesinde geminin mevcut fiziki ve teknik durumu bakımından asgari standartlara sahip olduğunu ifade eden geminin sınıfı, seyir güvenliğinin sağlanması, çevre kirliliğinin önlenmesi gibi hususlar açısından önemli bir unsurdur⁵⁴⁸. Gemi sınıflama kuruluşlarının gemi maliki veya tersane ile yaptığı sözleşmelerin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır⁵⁴⁹. Ancak deniz alacağı bakımından taraflar arasındaki bu sözleşmenin hukuki niteliği önem arz etmemekte, sınıflama kuruluşunun geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı amacıyla sunduğu hizmetin varlığı yeterli görülmektedir.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi Taslağında “*any ship*” ibaresi yer alırken nihai metinde “*the ship*” ibaresi yer almıştır. Böylece tedarik olunan malzemeler ve hizmetlerin herhangi bir gemiye değil, hakkında ihtiyati haciz istenen gemiye verilmiş olması şarttır⁵⁵⁰.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-l’de “*geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler*” şeklinde ifade edilmiştir⁵⁵¹.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-l’de düzenlenen tedarik olunan malzemeler ve hizmetlerin hangi sözleşme gereği sağlandığının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Bu kapsamda satış, kira, eser gibi sözleşmelerden herhangi biri

⁵⁴⁷ Bu konuda bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 17.04.2013 tarih 2013/5458 E., 2013/7592 K. sayılı kararı.

⁵⁴⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 74, 76. Sınıflama kuruluşları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İbrahim Serdar Koyuncu, **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, İstanbul 2008.

⁵⁴⁹ Bazı yazarlar, bu sözleşmenin kendine özgü yapısı olan iş görme sözleşmesi niteliğinde olduğunu ifade ederken (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 83), diğer bazı yazarlar vekâlet veya servis kirası olarak nitelendirme yapmaktadır (Georges Ripert, **Droit Maritime**, C. I, 4. Bası, Paris 1950, s. 296; Fahiman Tekil, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cilt, İstanbul 1970, s. 55-56 (Deniz Ticareti)). Yargıtay’ın bu sözleşmenin vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğu yönünde görüşü için bkz. Yargıtay 15. HD.’nin 09.03.1978 tarih, 1977/2113 E., 1978/463 sayılı kararı.

⁵⁵⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.300; Atamer, **Cebri İcra**, s. 239.

⁵⁵¹ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 10.05.2017 tarihli, 2017/582 E., 2017/2822 K. sayılı; 10.10.2016 tarihli, 2016/7199 E., 2016/7937 K. sayılı; 13.10.2015 tarihli, 2015/10807 E., 2015/10408 K. sayılı; 24.06.2014 tarihli, 2014/9364 E., 2014/11980 K. sayılı; 17.09.2013 tarihli, 2013/10557 E., 2013/15833 K. sayılı; 21.10.2013 tarihli, 2013/14269 E., 2013/18327 K. sayılı; 14.01.2013 tarihli, 2012/18434 E., 2013/644 K. sayılı kararları.

neticesinde gemiye bir mal veya hizmet sağlanmış ise, bunlardan doğan istemler deniz alacağı sayılır⁵⁵².

M. Yapım ve Onarım Alacakları

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-m’de yer alan deniz alacağı, “geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, geminin niteliğinde değişiklik yapılması ya da donatılmasından (*construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-l’de yer alan “bir geminin inşası, tamiri, donatılması veya tersane ücret ve resimlerinden (*construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues*)” doğan alacaktır.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinden farklı olarak bende “yeniden yapımı (*reconstruction*)” ve “geminin niteliğinde değişiklik yapılması (*converting of a ship*)” sözcükleri eklenmiş, bunun yanı sıra “tersane ücret ve resimleri (*dock charges and dues*)” ifadeleri bentten çıkarılmıştır⁵⁵³.

1993 Rehin Sözleşmesinin Tasarı metninde düzenlenen hapis hakkının, yeniden yapımı da dâhil edecek şekilde geminin yapımından doğan alacakları teminat altına almak için tanınması üzerine (md. 7/2-b), 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin Lizbon Tasarısına da “geminin yeniden yapımı” sözcüğü eklenmiştir. Diğer yandan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında, “yeniden yapım” ile “geminin niteliğinde değişiklik yapılması” sözcüklerinin birbirinden farklı olduğu ve her ikisinin de Sözleşmede bulunması gerekliliği tartışılmış ve sonunda her iki sözcüğün de bentte yer alması kararlaştırılmıştır⁵⁵⁴. Zira geminin yeniden yapımı, niteliğinde değişikliğe gidilmeden de mümkündür. Diğer bir anlatımla gemi yeniden yapılırken niteliğine dokunmadan, önceki niteliği aynen devam ederek işlem gerçekleştirilebilir. Örneğin, bir yolcu gemisinin gros tonu, yüksekliği veya derinliği gibi nitelikleri değiştirilmeden geminin yeniden yapımı söz konusu olabilir. Buna karşılık yalnızca

⁵⁵² Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 239.

⁵⁵³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.343.

⁵⁵⁴ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 26; CMI Yearbook 1996, s. 298.

geminin bu niteliklerinde değişiklik yapılırsa, yeniden yapımdan değil ancak geminin niteliğinin değiştirilmesinden doğan bir deniz alacağı söz konusu olur.

İşaret edilmelidir ki, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “dok ücret ve resimleri (*dock charges and dues*)” gemi yapım ve onarım alacakları arasında değil, bir sonraki (n) bendinde düzenlenen seyrüsefer resimlerinden doğan alacaklar arasında yer almaktadır. Böylece bu alacaklar, yalnızca gemi tamircilerinin alacakları olarak değerlendirilmemektedir.

Geminin yeniden yapımının söz konusu olduğu hallerde malzeme, araç ve diğer teçhizatlar satın alınmış olabilir. Bu satımdan kaynaklanan istemler (m) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır. Ancak bu malzemeler geminin yeniden yapımı dışında bir amaçla, örneğin geminin işletilmesi amacıyla satın alınırsa (l) bendi kapsamında deniz alacağı söz konusu olur⁵⁵⁵.

Son olarak bu bentte yer alan alacakların alacaklısı yalnızca tersaneci olmak zorunda değildir. Tersaneci olmasa da, geminin tamiri işini yapan ve bu iş karşılığında doğan istemlerin sahibi deniz alacaklısı olabilir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, Sözleşmeden aynen alınan TTK md. 1352/1-m’de⁵⁵⁶ “*geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması*” şeklinde ifade edilmiştir⁵⁵⁷.

Gemi yapım ve onarım sözleşmelerine aykırılıktan kaynaklanan müspet ve menfi zararlardan doğan alacaklar, (m) bendi kapsamında deniz alacağı niteliğindedir. Gemi yapım ve onarım sözleşmeleri eser sözleşmesi niteliğinde olduğu için, TBK md.

⁵⁵⁵ Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 240-241.

⁵⁵⁶ İngiliz hukukunda SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (n) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (n) *bir geminin inşası, onarımı, donatılması veya tersane ücret ve resimlerinden doğan alacak (any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues)*. Bu hükümdeki ilk farklılık, (m) bendinde olduğu gibi, Sözleşmenin İngilizce metninde kullanılan “*arising out of*” ibaresinin değil de, “*in respect of*” ibaresinin tercih edilmiş olmasıdır⁵⁵⁶. Ayrıca burada kanımızca kapsam farklılığı yaratmasa da, “*reconstruction*” ve “*converting*” terimleri yer almamaktadır. Zira gemicilikteki ilerlemeler neticesinde Sözleşmedeki terimler fazlalaşmaktadır. Diğer bir farklılık ise, Sözleşmenin bu bendinde bulunmayan “*dock charges and dues*” ibaresinin SCA’da yer almasıdır. Ancak bu ibare, Sözleşmenin bir sonraki (n) bendinde ifade edilmiştir.

⁵⁵⁷ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 18.05.2017 tarihli, 2016/2840 E., 2017/2126 K. sayılı; 23.06.2015 tarihli, 2015/6038 E., 2015/8646 K. sayılı; Yargıtay 20. HD.’nin 03.05.2016 tarihli, 2016/2098 E., 2016/5057 K. sayılı kararları.

470-486 hükümleri ve borçların gereği ifa edilmemesinin sonuçlarını düzenleyen TBK md. 112-113 hükümleri uygulanacaktır⁵⁵⁸. Bu durumda geminin yapım ve onarımına ilişkin alacağın varlığına dayanarak ihtiyati haczi talep edildiğinde mahkeme, TBK hükümleri çerçevesinde bir alacağın doğup doğmadığını incelemelidir.

N. Seyrüsefer Resimleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-n’de yer alan deniz alacağı, “liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım ve su yolları için ödenecek diğer resim ve paralardan (*port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges*)” doğan alacaktır.

Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır. Yalnızca bu Sözleşmenin md. 1/1-l hükmünde tersaneci alacakları arasında “*dock charges and dues*” yer almıştır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “tersane ücretleri” olarak dilimize çevrilen “*dock charges and dues*” ifadeleri⁵⁵⁹, bu Sözleşmenin görüşmeleri sırasında İngiliz temsilcisinin önerisiyle (l) bendine eklenmiştir. Fransız temsilcisi ise, tersaneci alacakları arasında yer alan “*dock charges*” ifadesiyle tersaneci tarafından yapılan dok (havuzlama) masraflarının kast edildiğini dile getirmiştir⁵⁶⁰. Bu nedenle dok masraflarının yalnızca tersaneci tarafından ileri sürüldüğünde dikkate alınacağı sonucuna varılmıştır. Buna karşılık 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde dok masrafları, seyrüsefere ilişkin paralar arasında sayılarak yalnızca tersaneci tarafından ileri sürülmesi şart edilmemiştir⁵⁶¹.

Bu bent Lizbon Konferansında, 1993 Rehin Sözleşmesinin Revizyon Taslağının md. 4/1-ii hükmünde⁵⁶², liman, kanal ve diğer su yolları resimlerinden doğan alacaklar için gemi alacaklısı hakkı tanınmasının sonucunda eklenmiştir. Bu bentte 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki gibi yalnızca dok resim ve paraları ifade

⁵⁵⁸ Aynı yönde bkz. Yargıtay 20. HD.’nin 23.06.2016 tarih, 2016/5316 E., 2016/7481 K. sayılı kararı.

⁵⁵⁹ Bu çeviri için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 31.

⁵⁶⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.329-3.330.

⁵⁶¹ Gemi maliki, tersaneye veya ilgili firmaya dok (havuzlama) kalemleri olarak rıhtım, romörkör ve kılavuzluk ücretleri ile armatör yardımı karşılığında belirlenen bir parayı ödemektedir. Bu konuda bkz. İbrahim Tari, *Dünyada Gemi Bakım-Onarım Sektörü ve Gemi Bakım-Onarımının Ekonomik Maliyetinin Modellenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak 2014. <https://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/4288/1/14307.pdf> (Erişim Tarihi: 15.04.2021).

⁵⁶² 1993 Rehin Sözleşmesinin nihai metninde bu hüküm, 4/1-d adıyla geçmektedir.

edilmemiş, kasten zikredilmedikleri düşüncesi uyandırmaması için “iskele ve rıhtım resim ve paraları (*harbour dues and charges*)” da eklenmiştir⁵⁶³. Şunu da belirtmek gerekir ki, 1993 Rehin Sözleşmesindeki resimlerin kamusal nitelikte olması gerekirken, deniz alacağı açısından böyle bir sınırlandırma bulunmamaktadır. 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-d’nin İngilizce metninde kullanılan “*due*” teriminin dilimizdeki karşılığı olan “resim”, kamusal niteliktedir. Ancak deniz alacağını içeren 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-n’de “resim” sözcüğüyle birlikte “paralar (*charges*)” sözcüğü de kullanılmıştır. Böylece deniz alacağı yalnızca kamusal nitelikteki resimleri kapsamayıp, gemi alacağından daha geniş bir düzenlemeye sahiptir. Sonuç olarak deniz alacağı bakımından kamu veya özel hukuk kişilerinin alacaklı sıfatına sahip olması arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır⁵⁶⁴. Bu açıdan bakıldığında 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde alacaklısının tersaneci olduğu ifade edilen dok resim ve paralarının da bu bentte sayılmasının yanlış olmadığı görülmektedir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-n’de⁵⁶⁵ “*liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar*” şeklinde ifade edilmiştir⁵⁶⁶.

⁵⁶³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.354; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 82-83; Atamer, **Cebri İcra**, s. 242.

⁵⁶⁴ Atamer, **Cebri İcra**, s. 193, 242.

⁵⁶⁵ İngiliz hukukunda, bir önceki (m) bendinde bahsettiğimiz SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (n) bendi bu deniz alacağının bir kısmını içermektedir. Şöyle ki, (n) bendi “*bir geminin inşası, onarımı, donatılması veya dok ücret ve resimlerinden doğan alacak (any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues)*” şeklinde ifade edilmiş ve son kısım dok para ve resimlerinden doğan alacakları deniz alacağı olarak nitelendirmiştir. Sonuçta burada diğer ifadeler bulunmasa da (*port, canal, harbour and otherwaterway*), bunlar benzer paralar olduğu ve örnekleme yoluyla Sözleşmenin (n) bendinde ifade edildiği için, İngiliz hukukunda kapsam olarak Sözleşmeyle bir uyumsuzluk bulunmamaktadır.

⁵⁶⁶ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 17.09.2013 tarihli, 2013/10557 E., 2013/15833 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 02.11.2020). Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 05.04.2011 tarihli, 2011/2830 E., 2011/3060 K.; Yargıtay 19. HD.’nin 31.05.2001 tarihli, 2001/2953 E., 2001/4192 K. sayılı kararı (Kararlar, 6762 sayılı TTK md. 1235/2 hükmüne ilişkin olsa da, bu hükmün karşılığı 6102 sayılı TTK md. 1320/1-d’de yer almaktadır. Bu nedenle aynı karar 6102 sayılı TTK dönemi için de geçerli olup, bu alacak deniz alacağı olduğundan dolayı çalışmamızda belirtilen karar incelenmiştir.)

TTK md. 1352/1-n, Sözleşmeden farklı olarak karantina paralarını da deniz alacağı olarak açıkça ifade etmiştir. Bunun sebebi, TTK md. 1320/1-d ile 1352/1-n arasında uyumun sağlanmasıdır. Zira md. 1320’de sayılan her bir gemi alacağı, md. 1352’de sayılan deniz alacağı niteliğindedir. Bu nedenle TTK’nın bu hükümleri arasında uyumlaştırma çabası söz konusudur. 6102 sayılı TTK md. 1320/1-d, 6762 sayılı TTK’nın 1235. maddesinin 2. bendine karşılık gelmektedir. Bu hüküm kaleme alınırken, 6762 sayılı TTK’da karantina paralarının açıkça sayılmasından dolayı uygulamada doğabilecek tereddütleri gidermek üzere 6102 sayılı TTK’da da karantina paralarının ifade edilmesi gerektiği belirtilmiştir⁵⁶⁷. Böylece hem 6762 sayılı TTK ile 6102 sayılı TTK arasında hem de 6102 sayılı TTK’nın kendi içinde deniz alacakları ile gemi alacakları arasında uyum sağlanmıştır.

Türkiye’de uygulanan kamusal nitelikteki resimlere örnek olarak, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu⁵⁶⁸ md. 3 uyarınca bu Kanuna tâbi gemilerden⁵⁶⁹ alınan sağlık resmi, boğazlardan transit geçen veya Türk limanlarına giren ve çıkan gemilerden net tonilato başına alınan fener ve tahlisiye ücretleri, liman işletmelerine ait rıhtım ve şamandıralara bağlanan gemilerden alınan palamar ücretleri gösterilebilir⁵⁷⁰.

O. Gemi Adamı Alacakları

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-o’da yer alan deniz alacağı, “ülkelerine geri getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabitler ve gemide çalıştırılan diğer

⁵⁶⁷ TTK Madde Gerekçeleri, s. 363.

⁵⁶⁸ RG T. 10.11.1981, S. 17510.

⁵⁶⁹ 2548 sayılı Kanun md. 1 uyarınca, *Türk limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden veya Boğazlardan transit geçen gemiler hakkında bu Kanun hükümleri uygulanır.*

⁵⁷⁰ Muhittin Doğrucu, **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, İstanbul 1997, s. 20-21. İngiltere’de limanlara giren veya limanları kullanan gemilerden alınan liman koruma ücretleri, liman işletmeleri tarafından rıhtımlara bağlanan gemilerden alınan demirleme ücretleri, yolcu ve yük resimleri kamusal nitelikteki resimlere örnek olarak gösterilebilir. Bu konuda bkz. <http://www.pla.co.uk/assets/chargesschedule2020.pdf>.

kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretler ve diğer tutarlardan

“(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)”

doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-m’de yer alan “kaptan, gemi zabıtları veya gemi adamlarının ücretlerinden (*wages of masters, officers or crew*⁵⁷¹)” doğan alacaktır⁵⁷².

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bende “ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları” sözcükleri eklenerek, gemi adamı alacaklarından doğan deniz alacağının kapsamı 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine nazaran genişletilmiştir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin Lizbon Tasarısında bu bent, 1993 Rehin Sözleşmesinin Revizyon Taslağının md. 4/1-i hükmüne tamamen olmasa da uyumlu hale getirilmek amacıyla kaleme alınmıştır⁵⁷³. Ardından JIGE’nin yedinci toplantısında, 1993 Rehin Sözleşmesinin nihai metninde yer alan md. 4/1-a ile kelimesi kelimesine aynı olacak şekilde değiştirilmiş ve son halini almıştır. Böylece her iki Sözleşme açısından tam bir uyum sağlanmıştır⁵⁷⁴.

Bu bendin kapsamında üç alacak söz konusudur. Bunlardan ilki, gemi adamlarının ülkelerine getirilme giderleridir. Gemi adamlarının ülkelerine geri getirilmesine ilişkin ILO’nun (International Labour Organization⁵⁷⁵) Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı Sözleşmesi⁵⁷⁶ mevcuttur. Sözleşmenin md. 1 hükmüne göre,

⁵⁷¹ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin bu bendinde kullanılan “crew” terimi yerini, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “the ship’s complement” ifadesine bırakmıştır. Önceki terim, daha dar bir anlama sahiptir (Christine Wersel, **Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993**, Hamburg 1996, s. 81).

⁵⁷² 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-m’de yer alan gemi adamı alacağı, yalnızca ücrete ilişkin olduğu için 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-o’ya göre daha dar bir kapsamdadır.

⁵⁷³ Aynen şu şekildedir: (o) wages and other sums (including social insurance contributions) payable to or on behalf or for the benefit of the master, officers or other members of the ship’s complement in respect of their employment. Bu bendin hazırlık çalışmalarına ilişkin belgeler için bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 27-28.

⁵⁷⁴ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.377.

⁵⁷⁵ Milletlerarası Çalışma Örgütü.

⁵⁷⁶ C166-Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166). Bu Sözleşme, 09.10.1987 tarihinde imzalanmış ve 03.07.1991 tarihinde onaylayan devletler arasında yürürlüğe girmiştir.

bu Sözleşme, yürürlükte olduğu üyenin ülkesine kayıtlı hem kamu hem de özel sektöre ait genellikle ticari deniz taşımacılığı işine tahsis edilmiş, deniz aşırı sefer yapan gemilere ve bu türden gemilerin sahiplerine ve bu tür gemilerde çalışan gemi adamlarına uygulanır.

Bu Sözleşmeye taraf olan ülkelerin⁵⁷⁷ gemilerinde çalışan gemi adamları açısından, gemi adamının uyruğuna bakılmaksızın, çalıştığı geminin taraf devletin siciline kayıtlı olması halinde Sözleşmenin hükümleri uygulanacaktır⁵⁷⁸.

İkinci alacak, gemi adamlarının adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarıdır⁵⁷⁹. 1993 Rehin Sözleşmesi, sosyal sigorta katılma paylarının, sigorta müesseselerinin alacaklarını (işveren adına ödenecek sosyal sigorta katılma paylarını) hariç bırakma düşüncesiyle hazırlanmıştır. Ancak CMI, sosyal sigorta müesseselerinin alacaklarının deniz alacağı listesine alınmamasının hiçbir nedeni olmadığını ileri sürerek, bu alacakları da kapsayacak şekilde bendin düzenlenmesini teklif etmiştir. Ardından bu teklif kabul görmemiş ve bu alacakların Sözleşmenin md. 1/1-q bendinde gemiye ilişkin sigorta primlerinden doğan istemlere dâhil olduğu ifade edilmiştir⁵⁸⁰. Bu haliyle (o) bendinde yalnızca gemi adamı adına işveren tarafından ödenmesi gereken primler deniz alacağı olarak nitelendirilmektedir⁵⁸¹. Bu primler, işveren tarafından gemi adamının ücretinden kesinti yapılarak sosyal sigorta kurumuna ödenir. Ancak işveren bunu ödemediği takdirde kurum, doğrudan gemi adamından prim borcunu isteyebilir. Bu durumda işçi iki kez yaptığı ödemeyle zarara uğramış olur. Böylelikle bu alacaklara hem deniz alacağı hem de 1993 Rehin Sözleşmesindeki düzenlemeyle (md. 4/1-a) gemi alacağı statüsü verilmesi, işçi konumunda olan gemi adamını korumak adına önem arz etmektedir⁵⁸².

Sözleşme metnine şu linkten ulaşılabilir: https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377307/lang--tr/index.htm.

⁵⁷⁷ Türkiye'nin Sözleşmeyi Onayladığı Kanunun Tarih ve Sayısı: 15.7.2003 / 4941 (RG T. 22.07.2003, S. 25176). Sözleşme Türkiye açısından 17.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Buna karşılık İngiltere, Sözleşmeye taraf olmamıştır.

⁵⁷⁸ Sözer, **Cilt II**, s. 616. Ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 219-220.

⁵⁷⁹ Sosyal sigorta katılma payları, diğer tutarlara dâhil olup olmadığı yönünde tartışmalara mahal vermemek adına açıkça 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-a'da ve dolayısıyla 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-o'da yer almıştır (Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64).

⁵⁸⁰ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 27; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.378; CMI Yearbook 1996, s. 299; Atamer, **Cebri İcra**, s. 244; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 83.

⁵⁸¹ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 64; CMI Yearbook 1996, s. 246.

⁵⁸² Berlingieri, **Conventions II**, s. 173.

Son alacak ise, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlardır. Hükümde ifade edilen “gemide çalıştırılmakta olmaları” ölçütü⁵⁸³, gemi adamları açısından oldukça geniş bir koruma sağlamaktadır. Bu kapsamda gemide çalıştırılmalarına ilişkin gemi adamlarının işverenle yaptıkları hizmet sözleşmesi ve bu sözleşmeye uygulanacak kanuni düzenlemeler çerçevesinde istenebilecek her türlü alacak bu hükmün kapsamına girmektedir. Kaptanın geminin bağlama limanı dışında bulunduğu sırada donatan adına yaptığı masrafların “diğer tutarlar” kapsamına girip girmediği, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-a görüşmelerinde tartışma konusu olmuş ve bunların gemi adamı alacağı olmadığı için bu bendin kapsamı dışında olduğu sonucuna varılmıştır⁵⁸⁴. Gemi adamı alacakları, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısı ile hizmet sözleşmesine dayanmaktadır. Ücret alacağının ardından ifade edilen “diğer tutarlar” ibaresi, ücret gibi hizmet sözleşmesinden kaynaklanan diğer alacakları belirtmektedir. Bu nedenle kaptanın temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuksal işlemlerden doğan alacaklar, diğer tutarlar kapsamına girmez ve dolayısıyla gemi adamı alacağı sayılamaz.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-m’de kaptan, gemi zabitleri veya diğer gemi adamlarının ücretlerinden doğan alacakların deniz alacağı olarak kaleme alınması bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu alacaklara kaptan, gemi zabitleri veya diğer gemi adamlarının işverenleri tarafından ödenen vergiler, sosyal sigorta ve emeklilik primleri, gemi adamının gemiye verdiği zarardan dolayı ödemesi gereken tazminatlar gibi istemlerin dâhil olup olmadığı gündeme gelmiştir⁵⁸⁵. Bu sorunlar, İngiltere’de birçok davaya konu olmuş ve bu davalar sonucunda bendin kapsamına kumanya, harçlıklar, teşvik primleri, işveren ve işçinin her ikisinin de ülkelerinde

⁵⁸³ İngiltere’de gemi alacaklısı hakkı ile ilgili görülen “*Ever Success*” adlı davada gemide çalışma ölçütü vurgulanmıştır. Bu davada yaklaşık dört aylık zaman dilimi için gemide göreve başlatılmak üzere bir otelde bekletilen gemi adamlarının, bu süreçte gemi adamı olarak çalışmadıkları nedeniyle ücret alacaklarından dolayı bir gemi alacağı kazanmadıkları hükmüne bağlanmıştır. (*The “Ever Success”* [1999] 1 Lloyd’s Rep 824)

Gemi adamının ücret alacağı ile ilgili düzenleme 1993 Rehin Sözleşmesi (md. 4/1-a) ve 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi açısından aynı içerikte olduğu için bu davadaki yaklaşım deniz alacağı açısından da geçerlidir.

⁵⁸⁴ Bu tartışmalar esasen 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-a’ya ilişkindir. Ancak aynı bent, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-o’da da yer aldığı için varılan sonuç bu Sözleşme açısından da geçerlidir. Bu tartışmalar için bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 186-187.

⁵⁸⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.362.

ödenen sosyal sigorta primleri, sosyal fayda primleri ve sigorta ve emeklilik primlerinin dâhil olduğu kabul edilmiştir. Buna karşın gemi adamının işten çıkarılması üzerine ödenen kıdem tazminatı, deniz alacağı kapsamı dışında bırakılmıştır⁵⁸⁶. Bugün ise, 1999 İhtiyatı Haciz Sözleşmesi md. 1/1-o hükmünde yalnızca ücret değil, diğer tutarlar ifadesi de yer aldığı için Sözleşmeye taraf ülkeler bakımından bu sorunlar çözülmüştür.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-o'da⁵⁸⁷

“Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içererek, gemi adamlarına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenen ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler”

şeklinde ifade edilmiştir⁵⁸⁸.

Sözleşmede yer alan “kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler” ifadesi, TTK md. 934/1'deki “gemi adamları” kavramını karşılamaktadır. Zira bu hükme göre, “gemi adamları”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Bu hükme paralel olarak Türkiye'nin taraf olduğu Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme

⁵⁸⁶ Tetley, **Maritime Liens**, s. 274-275; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.362.

⁵⁸⁷ İngiliz hukukunda ise SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (o) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (o) *bir geminin kaptanı veya mürettebat üyelerinin ücretlerinden doğan alacak (ücret dışında kalan veya bir yetkili tarafından ücret yoluyla ödenmesi gereken tutarlar dâhil) [any claim by a master or member of the crew of a ship for wages (including any sum allotted out of wages or adjudged by a superintendent to be due by way of wages)]*.

⁵⁸⁸ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 03.10.2016 tarihli, 2016/9416 E., 2016/7710 K. sayılı ve 25.10.2016 tarihli, 2016/11686 E., 2016/8418 K. sayılı kararları. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 04.06.2013 tarihli, 2012/9443 E., 2013/11601 K. sayılı; Yargıtay 9. HD.'nin 23.01.2007 tarihli, 2007/93 E., 2007/633 K. sayılı kararları (Kararlar, 6762 sayılı TTK md. 1235/3 hükmüne ilişkin olsa da, bu hükmün karşılığı 6102 sayılı TTK md. 1320/1-a'da yer almaktadır. Bu nedenle aynı karar 6102 sayılı TTK dönemi için de geçerli olup, bu alacak deniz alacağı olduğundan dolayı çalışmamızda belirtilen karar incelenmiştir.).

Ayrıca TTK md. 1320/1-a'daki düzenleme, 6762 sayılı TTK md. 1235'in 10. bendi ile benzerlik içermektedir. Ancak md. 1320'deki gemi alacağı, gemi adamı adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları ile sınırlıdır. Buna karşılık md. 1235'teki gemi alacağı ise, İşçi Sigortaları Kurumunun iş hayatına ait sigorta kanunları hükmünce donatılardan isteyebileceği bütün alacakları içermektedir. Bu kapsamda gemi adamına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarının yanında, Kurum tarafından ileri sürülebilen diğer alacaklar (örneğin idari para cezası) da gemi alacağı niteliğindedir. Aynı yönde bkz. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 222.

(Standards of Training Certification and Watchkeeping-STCW 1978⁵⁸⁹) hükümlerine dayanılarak hazırlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği⁵⁹⁰ md. 3/1-s uyarınca, gemi adamı, geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelinin ifade eder. Ayrıca 854 sayılı Deniz İş Kanunu⁵⁹¹ md. 2/B’de de gemi adamı tanımlanmıştır. Bu tanıma göre gemi adamı, “bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler”dir. Bu nedenle çalışmamızda ifade ettiğimiz gemi adamları terimine Sözleşmede yer alan kaptan, gemi zabitleri ve gemide çalıştırılan diğer kişiler dâhil olmaktadır. Yargıtay, “gemide çalıştırılan diğer kimseler” tabirine aşçılar, kamarot, garsonlar, müzisyenler, temizlikçiler, ütü ve çamaşır işiyle ilgilenen diğer personelin girdiğini ifade etmiştir⁵⁹². Buna karşılık donatanın kara işletmesinde çalıştırılan işletme müdürü, mühendis, istifçi gibi kişiler ile zorunlu kılavuzlar dâhil, gemi hizmetinde geçici olarak çalıştırılanlar, sevk ve idarenin çekilen geminin kaptanında olması şartıyla römorkun gemi adamları, limanda yükleme ve boşaltmada çalışan işçiler gemi adamı sayılmazlar⁵⁹³.

⁵⁸⁹ Taraf devletlerin yerine getirmekle yükümlü oldukları gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiyaları hakkında milletlerarası standartların belirlendiği bu Sözleşme, 07.07.1978 tarihinde Londra’da Milletlerarası Denizcilik Örgütü bünyesinde gerçekleştirilen milletlerarası bir konferansın sonunda kabul edilmiş ve 28.04.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye’nin bu Sözleşmeye taraf olabilmesi için sözleşmeye katılmamızın uygun bulunduğu dair 3539 sayılı Kanun 20.04.1989 tarihinde çıkarılmış, 28.04.1989 tarih ve 20152 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. IMO kayıtlarına göre ise Türkiye 28.07.1992 tarihinde katılma belgesini tevdi etmiş, bunun üzerine Sözleşme 28.10.1992 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir. Ancak Türkiye, iç hukuktaki onay süreci tamamlanmadan katılma belgesini IMO’ya tevdi etmiştir. Zira 244 sayılı Kanunun 3. maddesi uyarınca gerekli olan Bakanlar Kurulu Kararnamesini (onay kararnamesi) 26.08.2003 tarih ve 2003/6190 sayı ile Sözleşmeye Resmi Gazete’de yayımlandığı tarihten itibaren hüküm ifade edecek şekilde (diğer bir deyişle geçmişe etkili olarak) yayımlamıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ülkü Halatçı Ulusoy, “Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW 1978) ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku’nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 2013, C. 62, S. 2, s. 512-519.

⁵⁹⁰ RG T. 10.02.2018, S. 30328.

⁵⁹¹ RG T. 29.04.1967, S. 12586.

⁵⁹² Yargıtay HGK’nın 07.12.1966 tarihli, 1966/818 E., 1966/311 K. sayılı kararı (Bu karar için bkz. Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları**, 2. Bası, İstanbul 2000, s. 43. Ayrıca bkz. Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 36, dpn. 89; Günay, s. 107-108).

Ayrıca bu kararı destekler nitelikte, 1993 Rehin Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında md. 4/1-a görüşülürken, gemide çalıştırılan diğer kimseler kavramına, özellikle yolcu gemisinde çalıştırılan garson ve hizmetlilerin de gireceği ifade edilmiştir (CMI Yearbook 1996, s. 246).

⁵⁹³ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 200; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 142; Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 36; Günay, s. 108.

Gemi adamlarının hizmet sözleşmesinden doğan alacakları, bu sözleşmeye uygulanacak milli hukuka göre belirlenir⁵⁹⁴. Türk hukukunda, gemi adamının hizmet sözleşmesi çerçevesinde doğabilecek alacaklar, Deniz İş Kanunu hükümlerine tâbidir. O halde bu Kanun hükümleri uyarınca gemi adamına ödenecek ücret⁵⁹⁵, prim, ikramiye⁵⁹⁶ ve bu nitelikteki her çeşit istihkak (md. 29), kıdem tazminatı (md. 20), hizmet sözleşmesinin yurt dışında feshi halinde gemi adamının bağlama limanına (yabancılar da ikametgâh limanına) iadesi için gerekli yol, iaşe vs. zaruri masraflara ilişkin alacaklar (md. 21, 24), fazla mesai, hafta tatili ve genel tatil ücret alacakları (md. 28, 42, 43), iaşe bedeli (md. 33), gemi dışında ikamet masrafları (md. 34), hizmet sözleşmesinin sona ermesi yüzünden kullanılmayan yıllık ücretli izin⁵⁹⁷ süresine ait ücret alacağı (md. 40), hizmet sözleşmesinin ihlalinden doğan tazminat alacakları deniz alacağına örnek olarak gösterilebilir⁵⁹⁸.

⁵⁹⁴ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 179.

⁵⁹⁵ Yargıtay HGK'nın 28.03.2019 tarihli, 2017/2516 E., 2019/360 K. sayılı; Yargıtay 11. HD.'nin 25.10.2016 tarihli, 2016/11686 E., 2016/8418 K. sayılı kararı; Yargıtay 9. HD.'nin 27.04.2015 tarihli, 2015/10599 E., 2015/14997 K. sayılı; 28.11.2005 tarihli, 2005/9584 E., 2005/37258 K. sayılı kararları.

⁵⁹⁶ Yargıtay 11. HD.'nin 11.01.2016 tarihli, 2015/15461 E., 2016/113 K. sayılı kararı.

⁵⁹⁷ Yargıtay 9. HD.'nin 23.06.2003 tarihli, 2003/917 E., 2003/11744 K. sayılı kararı.

⁵⁹⁸ Çağa, **Cilt III**, s. 24; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 217. Aynı yönde bkz. Zeynep Özgenç, "Gemi Alacaklısı Hakkına Uygulanacak Hukuk Sorunu", **İpek Yolu Canlanıyor: Türk-Çin Hukuk Zirvesi**, 12-14 Haziran 2012, Konferans Bildiri Kitabı, s. 230 (<https://hukuk.marmara.edu.tr/yayinlar/sempozyum-yayinlari/ipek-yolu-canlaniyor-turk-cin-hukuk-zirvesi/>); Sözer, **Cilt II**, s. 616.

Buna karşılık İngiliz hukukunda ücretin ikramiyeleri de kapsadığı MSA 1995 md. 313/1'de belirtilmiştir. Mahkemeler tarafından ücret kavramı oldukça geniş yorumlanmış ve gemi adamının çalıştırılmasıyla ilgili hemen hemen her şey bu kavrama dâhil edilmiştir. Ücretin kapsamına kumanya, harçlıklar, teşvik primleri, sosyal fayda primleri ve sigorta ve emeklilik primlerinin dâhil olduğu kabul edilmiştir (Bkz. *The "Gee Whizz"* [1951] 1 Lloyd's Rep. 145; *The "Arosa Star"* [1959] 2 Lloyd's Rep. 396; *The "Arosa Kulm"* (No. 2) [1960] 1 Lloyd's Rep. 97; *The "Fairport"* [1965] 2 Lloyd's Rep. 183). İşveren tarafından ödenen sigorta katkı payları ise, bir süre ücret olarak nitelendirilmezken (Bkz. *The "Acrux"*, [1965] 1 Lloyd's Rep. 565), daha sonraları ücret olduğu kanaatine varılmıştır (Bkz. *The "Westport"* (No. 4), [1968] 2 Lloyd's Rep. 559; *The "Halycon Skies"*, [1976] 1 Lloyd's Rep. 461). Son olarak *"Tacoma City"* davasında (*The "Tacoma City"* [1990] 1 Lloyd's Rep. 408 and [1991] 1 Lloyd's Rep. 330) kıdem tazminatının hizmet sözleşmesi kapsamında gemiye sağlanan bir hizmetten dolayı değil de, bu sözleşmenin feshi için ödenen bir tazminat olmasından dolayı ücret olarak nitelendirilemeyeceği ifade edilmiştir. Tetley, **Maritime Liens**, s. 274-275.

3. Gemi Alacağı ile İlişkisi

Gemi adamı alacaklarından doğan deniz alacağı, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-a⁵⁹⁹’da gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Türk hukukunda da TTK md. 1320/1’in (a)⁶⁰⁰ bendi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır.

1993 Rehin Sözleşmesi hazırlanırken gemi adamlarının ülkelerine getirilme giderlerinin, hem md. 4/1-a’da yer alması hem de md. 12/2-c.2’de cebri satış bedelinden öncelikli olarak ödenecek alacaklar arasında sayılması eleştiriye neden olmuştur⁶⁰¹. Hatta bu nedenle Sözleşmeden çıkartılması önerilse de, bu düzenlemenin bilinçli ve tekrar niteliğinde olmadığı, md. 12’de yalnızca cebri satış sürecinde geminin ihtiyaten haczedildiği tarihten itibaren doğan bu alacaklara imtiyaz tanındığı belirtilerek, md. 4/1-a’da yer alması kararlaştırılmıştır⁶⁰².

P. Geminin veya Malikinin Adına Yapılmış Harcamalar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-p’de yer alan deniz alacağı, “geminin veya malikinın adına yapılmış harcamalardan (*disbursements incurred on behalf of the ship or its owners*)” doğan alacaktır. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-n’de yer alan “kaptan ile yükleten, kiracı veya acenteler tarafından gemi veya sahibi hesabına yapılan harcamalardan (*master’s disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner*)” doğan alacaktır⁶⁰³.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde gemi maliki dışında gemi ile ilgisi bulunan kiracı, çarterer, yükleten gibi kişilerin kendi harcamalarının geminin adına yapılmadıkça kapsam dışı bırakıldığı ve deniz alacağı sayılmadığı kabul edilmekteydi. Bu durum 1999

⁵⁹⁹ “Ülkelerine geri getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istemler.”

⁶⁰⁰ “Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları.”

⁶⁰¹ CMI Yearbook 1996, s. 276.

⁶⁰² CMI Yearbook 1996, s. 276.

⁶⁰³ Ülgener, bu bendin “*ejusdem generis*” kuralının paralelinde değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştur. Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 11.

İhtiyati Haciz Sözleşmesinde açığa kavuşturulmuş ve CMI tarafından yapılan bendin ifade edilmesinin düzeltilmesine ilişkin öneri dikkate alınarak, yalnızca gemi malikinin adına veya gemi için yapılan harcamalar, hükmün uygulama alanının sınırlarını oluşturmuştur⁶⁰⁴. Bu durumda gemi malikinin dışında kiracı, charterer veya yükleten adına yapılan harcamalar, gemi için olmadığı sürece deniz alacağı sayılmaz. Zira bu bentte gemi malikinin adına yapılan harcamalar dışında gemi adına (*behalf of a ship*), daha doğru ifadeyle gemiye ilişkin (*in respect of a ship*)⁶⁰⁵ veya gemi için yapılan harcamalar da kapsam dâhilindedir⁶⁰⁶. Bu yüzden kim tarafından olursa olsun gemiye ilişkin yapılan harcamalar deniz alacağı sayılır.

Gemi için yapılan harcamalar, gemi maliki adına yapılan harcamalardan farklı olduğu için bentte ayrı ayrı ifade edilmiştir. O halde gemi adına yapılan harcamalar daha sınırlı bir alana sahip olmalı ve geminin bizzat kendisine ilişkin olup, geminin bakımı ve onarımı giderleri gibi geminin işletilmesine ilişkin olmamalıdır. Sonuç olarak iskele için ödenecek paralar, acente⁶⁰⁷, kılavuz ve çekme ücretleri, boşaltma giderleri gibi geminin işletilmesine ilişkin harcamalar geminin maliki adına yapılmadığı sürece deniz alacağı sayılamazlar⁶⁰⁸.

Çetingil, bu bentte yer alan “gemi maliki (*owner*)” sözcüğüne işletenin, diğer deyişle kiracının da dâhil olduğunu savunmuştur⁶⁰⁹. Buna karşılık Atamer, Sözleşmede gemi maliki ile kiracı ibarelerine ayrı ayrı yer verildiğini ve kiracının “gemi maliki (*owner*)” sözcüğünün kapsamına alınmadığını belirtmiştir⁶¹⁰. Bizce de, Sözleşme kapsamında “gemi maliki (*owner*)” sözcüğü ile “kiracı (*bareboat charterer*)” sözcüklerinin her ikisine de yer verildiğinden hareketle (q ve r bentlerinde olduğu gibi), bu bentte yalnızca gemi maliki adına yapılan harcamalar deniz alacağı sayılmıştır.

⁶⁰⁴ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.387, prg. 3.403; Atamer, *Cebri İcra*, s. 245.

⁶⁰⁵ “*Behalf of a ship*” yerine, “*in respect of a ship*” ifadesinin daha doğru bir kullanım olduğuna ilişkin bkz. Cmi yearbook 1996, s. 300.

⁶⁰⁶ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.387-3.388.

⁶⁰⁷ Berlingieri, acente sözleşmesinden doğan acentenin gemi malikine karşı ve gemi malikinin de acenteye karşı ileri süreceği alacakların (p) bendi kapsamındaki harcamalara dâhil olmadığını ifade etmiştir (Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.390). Aksi yönde verilen mahkeme kararları için bkz. Berlingieri, *Arrest*, Ch. 3, dpn. 151.

⁶⁰⁸ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.388.

⁶⁰⁹ Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 169. Yazarın eseri, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine ilişkin incelemeleri içerse de, bu değerlendirme her iki Sözleşmenin aynı ifadeleri taşımasından dolayı geçerliliğini korumaktadır.

⁶¹⁰ Atamer, *Cebri İcra*, s. 246.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-p’de “*gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar*” şeklinde ifade edilmiştir⁶¹¹. Görüldüğü gibi bu hükümde Sözleşmedeki düzenlemeye “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere” ifadesi eklenmiştir. TTK’nın hazırlık görüşmeleri sırasında Kanunu hazırlayan Komisyon ile Türkiye Bankalar Birliği arasında yapılan görüşmeler neticesinde yapılan bu ekleme, kredi güvencesi olarak gemi ipoteğinin alınmadığı hallerde bu kredinin ihtiyati haciz hakkıyla korunmadığı yönünde yapılan değerlendirmeler doğrultusunda uygun görülmüştür. Zira kredi güvencesi olarak gemi ipoteğinin alındığı hallerde, TTK md. 1352/1-v ile bu kredi deniz alacağı sayılmaktadır⁶¹². Ancak kredi güvencesi olarak gemi ipoteğinin alınmadığı hallerde, kredi gemi için kullanılmış olsa da bu maddenin hiçbir bendinde deniz alacağı olarak sayılmıyordu. Bu nedenle bir kredi kuruluşu, özellikle bankalar tarafından gemi için harcanmak üzere verilen kredi alacaklarının, (v) bendi kapsamında rehinle temin edilmiş olmamaları halinde (p) bendi uyarınca deniz alacağı sayılması gerektiği kabul edilmiştir⁶¹³. Örneğin, gemi ipoteği değil de, kredi alacağına güvence olarak taşınmaz ipoteği gösterilmişse, bu alacak (p) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır.

Hâkim önüne gelen olayda gemi için veya gemi için malikin adına yapılmış bir harcama olup olmadığını incelemelidir. Bunun yanında TTK’ya eklenen ifade doğrultusunda gemi için alınmış bir kredinin varlığını denetleyecektir⁶¹⁴. Ancak bu

⁶¹¹ İngiliz hukukunda SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (p) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: *(p) kaptan ile yükleyici, kiracı veya acenteler tarafından gemi hesabına yapılan harcamalardan doğan alacak (any claim by a master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship)*. Burada Sözleşmeden farklı olarak “*behalf of a ship*” yerine “*on account of a ship*” kullanılmıştır. Ayrıca bu hükümde, gemi malikinin adına yapılan harcamaların yer almamaktadır. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.397.

⁶¹² Atamer, **Cebri İcra**, s. 245-246.

⁶¹³ TTK Madde Gerekçeleri, s. 388.

⁶¹⁴ İstanbul BAM 13. HD.’nin 02.05.2019 tarihli, E. 2019/625 ve 2019/647 K. sayılı kararında da bu husus açıkça vurgulanmıştır. Kararda, davanın, deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunmak amacıyla kurulan davalı şirketlerin kuruluş ve faaliyetlerini sürdürebilmesi için gerekli olan sermaye ihtiyaçlarının karşılanması için verildiği iddia olunan borcun tahsili davası olduğu, dava konusunun deniz ticaretine ilişkin olmadığı, borç olarak verildiği iddia olunan bedelin belirli bir geminin satın alınması için verildiğinin tespit edilmediği ve bu nedenle uyuşmazlığın TTK’nın 1352. maddesinde öngörülen deniz alacaklarından kaynaklanmadığı ifade edilmiştir. (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.09.2021)

kredinin malikin adına alınan her tür kredi olmadığı, deniz alacağının doğduğu gemi için alınmış bir kredi olması gerektiği dikkate alınmalıdır⁶¹⁵.

R. Sigorta Primleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-q'de yer alan deniz alacağı, “geminin maliki veya gemi kiracısı tarafından veya onların adına gemiye ilişkin olarak ödenecek sigorta primlerinden (karşılıklı sigorta aidatları dâhil) (*insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer*)” doğan alacaktır. Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır.

Lizbon Konferansında eklenen bu bent, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bulunan büyük bir boşluğu doldurmuştur. Zira sigorta primlerinden doğan alacaklar deniz alacağı statüsüne kavuşturulmuştur. Böylece Lizbon Tasarısında yer alan bu bent, hem JIGE tarafından hem de diplomatik konferansta aynen kabul edilip Sözleşmede yerini almıştır⁶¹⁶.

JIGE'nin 5 Ekim 1994 tarihinde yapılan toplantısında CMI gözlemcisi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “*bareboat charterer*” sözcüğü yerine 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlaştırma çabaları çerçevesinde “*demise charterer*” sözcüğünü kullanmıştır⁶¹⁷. Ancak şunu da eklemeliyiz ki, her iki sözcük aynı şeyleri ifade etmekte olup dilimize kiracı olarak çevrilmektedir.

Bu bent açısından iki önemli soru gündeme gelmektedir. İlki, hangi sigorta primlerinin bent kapsamına girdiği; ikincisi ise, bu sigorta priminden doğan alacakların kime karşı ileri sürülmesi gerektiğidir.

Öncelikle sigorta primi, karşılıklı sigorta aidatlarını da kapsayacak şekilde en geniş anlamıyla kullanılmıştır. Ayrıca primin ne şekilde hesaplanmış olduğu önem arz etmemektedir⁶¹⁸. Burada herhangi bir sigorta sözleşmesi türüne atıf yapılmamakla birlikte, sigorta priminin ihtiyati hacze konu gemiye ilişkin olması gerekmektedir. Zira

⁶¹⁵ Atamer, **Cebri İcra**, s. 246.

⁶¹⁶ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.411; CMI Yearbook 1996, s. 300.

⁶¹⁷ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 29. Bkz. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/q ve r, 3, 6.

⁶¹⁸ Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 84.

bentte “gemiye ilişkin sigorta primleri (*insurance premiums ... in respect of the ship*)” ifadeleri kullanılmıştır. Sigorta primlerinin gemiye ilişkin olmasından kasıt, sigortanın yalnızca gemiye fiziksel olarak verilen kayıp ve zararları değil, geminin işletilmesinden doğacak zararları da karşılamasıdır. Böylece gemiye ilişkin malik menfaati sigortası (tekne sigortası) yanında, geminin sebep olabileceği kişi veya eşya zararından doğan sorumluluk sigortalarıyla birlikte kirlenmeden veya enkaz kaldırmadan doğan sorumluluğa karşı yapılan her tür P&I sigortası primleri de buraya dâhildir⁶¹⁹. Bunun dışında geminin işletilmesi ile ilgili diğer bazı sigortalar da, doğrudan gemiye yönelik kayıp ve zarara veya geminin işletilmesinden doğan sorumluluğa karşı himaye sağlamasa da bu bendin kapsamına dâhildir. Örneğin, geminin kazanç kaybı sigortası, malikin gemiyle ilgili adli işlemlere karşı hukuksal koruma sigortasının primlerinden doğan istemler deniz alacağı niteliğindedir⁶²⁰. Diğer yandan sosyal sigorta kurumunun prim alacaklarının da bu bendin kapsamına girdiğini belirtmek gerekir. Gemi adamları adına işveren tarafından ödenmeyen sosyal sigorta primlerinden doğan istemler, (o) bendi kapsamında gemi adamının alacaklısı olduğu deniz alacağı niteliğindedir. Buna karşılık sosyal sigorta kurumunun işverenin kendi işletmesine ait prim borçlarından doğan istemleri ise (q) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır⁶²¹.

Sigorta primlerinin veya karşılıklı sigorta aidatlarının, geminin maliki veya kiracısı tarafından⁶²² veya onların adına ödenecek olması gerekir. Bundan dolayı sigorta prim alacağına ilişkin talebin, geminin maliki veya kiracısı olması fark etmeksizin, gemiyi işleten kişiye karşı ileri sürülmesi gerekmektedir. O halde broker

⁶¹⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.414.

⁶²⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.415; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 84; Atamer, **Cebri İcra**, s. 248.

⁶²¹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.378. Ayrıca bkz. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 222.

⁶²² 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hazırlanırken 2 Mart 1999 tarihinde yapılan diplomatik konferansın ilk aşamasında, Avustralyalı temsilci (q) bendinde “gemi maliki veya geminin kiracısı adına ödenecek” ifadesinin yerine kendi hukuklarında “gemiye ilişkin sigorta primleri” ifadesinin kullanıldığını belirterek, bununla sigorta primlerine ilişkin hariç tutulan alacakların bulunup bulunmadığını sormuştur. Buna karşılık CMI gözlemcisi, burada zaman chartereri gibi diğer chartererlerin kapsam dışı bırakılması amacıyla bu ifadenin tercih edildiğini belirtmiştir (Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 29). Diğer yandan Ülgener, (q) bendini yorumlarken esasen “*shipowner*” sözcüğünün yalnızca malik olarak tescil edilmiş kişiyi, diğer bir deyişle donatanı değil, uygulamada taşıyanın da “*owner*” sözcüğüne dâhil edilmesinden hareketle bu sözcüğün geniş yorumlanması gerektiğini ve bu itibarla, bentte “*disponent owner*” ve/veya “*charterer*” ve/veya “*time charterer*” terimlerinin de kullanılmasının isabetli olacağını belirtmiştir (Ülgener, **1999 Konvansiyonu**, s. 11). Ancak yukarıda bahsettiğimiz CMI gözlemcisinin verdiği cevap aksi yönde olup, bendin kapsamına zaman chartereri (*time charterer*) gibi diğer chartererlerin dâhil olmadığı anlaşılmaktadır.

veya ipotekli alacaklı tarafından geminin maliki adına ödenen primlerden doğan istemler, deniz alacağı sayılır. Buna karşılık ipotekli alacaklının kendi menfaatinin güvenceye aldığı sigortanın primleri ya da diğer chartererler (zaman chartereri= tahsis olunan, yolculuk chartereri= taşıtan) tarafından veya onların hesabına ödenen primler, bu bendin kapsamına girmez⁶²³.

Son olarak geminin ihtiyati haczine konu olan deniz alacağının sigorta priminden ileri gelip gelmediğini sigorta sözleşmesinin türünü dikkate almaksızın incelemelidir. Bu çerçevede sigorta primleri bir mal sigortasından (örneğin tekne sigortası) doğabileceği gibi, bir sorumluluk sigortasından (P&I) da doğabilir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-r’de⁶²⁴ ifade edilen “*geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri*”nden doğan istemlerdir⁶²⁵. Bu hükümde Sözleşmeden farklı olarak yalnızca gemi maliki denilmiş, geminin kiracısı hükme alınmamıştır. TTK’nın bu maddesine ilişkin Adalet Komisyonu Raporuna göre, TTK md. 1369’a (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/1, 2’den alınan) ilişkin gerekçede açıklandığı gibi, kiracının borçlarından dolayı bir geminin deniz alacakları için ihtiyaten haczedilebilmesi için, o maddede öngörülen şartlardan birinin gerçekleşmesi zorunludur. Diğer bir anlatımla geminin kirasının devam ettiği süre içinde kiracının borcu için geminin ihtiyati haczine olanak tanınması, Türk hukuku bakımından mümkün değildir⁶²⁶. Bu itibarla, 1352. maddenin 1. fıkrasının (r) ve (s) bentlerinde kiracı sözcüğünün korunması isabetsiz bulunmuş ve bu bentlerden kiracı terimi çıkarılmıştır⁶²⁷.

⁶²³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.416.

⁶²⁴ İngiliz hukukunda SCA’da bu hükme karşılık gelen herhangi bir deniz alacağı yer almamaktadır. SCA md. 20/2’de düzenlenen deniz alacakları listesi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1 ile paralellik arz etmektedir. Birleşik Krallık, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olma çalışmalarını sürdürse de, henüz İngiliz mevzuatında bu Sözleşme çerçevesinde bir düzenleme yapıldığına rastlanmamıştır.

⁶²⁵ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 15.06.2015 tarihli, 2015/5570 E., 2015/8273 K. sayılı kararı.

⁶²⁶ TTK Madde Gerekçeleri, s. 394.

⁶²⁷ Kaya, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 1193. Bu düzenleme ile ilgili bir eleştiri hakkında bkz. Sami Aksoy, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”, **Batider** 2018, C. XXXIV, S. 2, s. 199 vd. Bu eleştiriye ilişkin bir yanıt hakkında ise bkz. Kerim Atamer, “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”ye Yanıt”, **Batider** 2018, C. XXXIV, S. 3, s. 315-321 (Deniz Alacakları).

S. Aracı Ücretleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-r’de yer alan deniz alacağı, “geminin maliki veya gemi kiracısı tarafından veya onların adına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretlerinden (*any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer*)” doğan alacaktır. Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır.

Bu bent sözleşme metnine Lizbon’da eklenmiş olup, diplomatik konferansta hiçbir tartışma olmaksızın kabul edilmiştir⁶²⁸. Bentte yer alan “gemiye ilişkin olarak” ifadesi, (q) bendinde olduğu gibi “geminin işletilmesi ile ilgili olarak” şeklinde geniş yorumlanmalıdır. Bu nedenle komisyon ve brokaj ücretleri, sigorta sözleşmeleri, geminin kullanımı veya kiralanmasına ilişkin sözleşmeler, yük veya yolcu taşıma sözleşmeleri, römorkaj, kurtarma, geminin yapım ve onarımı sözleşmeleri, malzeme, kumanya, yakıt, teçhizat veya hizmet temini sözleşmelerine aracılık için ödenmiş olabilir. Hatta bu liste, daha geniş tutulabilir⁶²⁹.

Acentelik ücretleri, geminin herhangi bir limana uğramasında, limandan kalkışı veya limana varması ile ilgili olarak verilen hizmetler için ortaya çıkabilir. Bu hizmetler, liman idaresinden demirleme yeri istenmesi, römorkaj, kılavuzluk ve palamar sözleşmelerinin yapılması, gümrük makamlarına sunulan belgelerin doldurulması, yolcu veya eşya taşıma sözleşmelerine aracılık edilmesi ya da bu sözleşmelerin donatan adına akdedilmesi, yakıt veya kumanya temini ya da geminin tamiri için sözleşmeler yapılması şeklinde olabilir⁶³⁰.

⁶²⁸ Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 30.

⁶²⁹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.425; CMI Yearbook 1996, s. 300.

⁶³⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.426.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-s’de “*geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj⁶³¹ veya acente ücretleri*” şeklinde ifade edilmiştir⁶³². Burada da yukarıda md. 1352/1’in (r) bendinde belirttiğimiz gerekçelerle, Sözleşmeden farklı olarak “geminin kiracısı” sözcüğü yer almamaktadır.

Bu bentte komisyon, brokaj ve acente ücretlerinden doğmak üzere üç alacak düzenlenmiştir. Türk hukukunda komisyon, aracılık faaliyetleri neticesinde aracıya bırakılan yüzdelik, para olarak nitelendirilir. Bu açıdan TBK’da düzenlenen simsar ve komisyoncu (TBK md. 520-525, 532-546) ile TTK’da düzenlenen taşıma işleri komisyoncusunun (TTK md. 917-930) alacakları ücret, komisyon olarak nitelendirilmektedir. Sonuç olarak komisyonculuk işleriyle ilgili ödenecek her türlü para komisyon ücreti olarak deniz alacağı niteliğine sahiptir.

Brokaj terimi ise, Türk hukuk dilinde kullanılmamaktadır⁶³³. İngiliz hukukunda “*insurance broker*” olarak ifade edilen sigorta brokeri⁶³⁴ terimine 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu⁶³⁵ md. 21’de yer verilmiştir. Ancak bu terim sigortacılık işlemleri için kullanılmaktadır. Ayrıca deniz ticaretinde kullanılan herhangi bir broker tanımı bulunmasa da, milletlerarası deniz ticaretinde sözleşmelerin kurulmasını sağlayan ve bunlara aracılık eden kişi broker olarak tanımlanmaktadır⁶³⁶.

Son olarak acentelik ise, öncelikle TTK md. 102-123 hükümlerinde düzenlenmiştir. TTK md. 102/1’e göre,

“Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir.”.

⁶³¹ “Brokaj” terimi yerine “brokerlik” teriminin kullanılması gerektiği yönünde bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 274. Bu durumda aynı yorum, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-r bendi için de geçerlidir.

⁶³² İngiliz hukuku bakımından SCA’da bu bende karşılık herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

⁶³³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 250.

⁶³⁴ Sigorta brokeri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kender, **Sigorta**, s. 142-145; Emine Yazıcıoğlu, **Sigorta Aracıları Hukuku I**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 78-93 (Sigorta Aracıları); Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, s. 63-71.

⁶³⁵ RG T. 14.06.2007, S. 26552.

⁶³⁶ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 20th Edition by Boyd/Burrows/Foxton, London 1996, s. 52.

Aynı hükmün devamında ise, deniz ticaretine ilişkin acentelik hükümlerinin saklı olduğu düzenlenmiştir (TTK md. 102/3). Bu doğrultuda gemi acenteleri 2001 yılından beri yönetmeliklerle düzenlenmektedir⁶³⁷. Yürürlükte bulunan 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği⁶³⁸ md. 4/1-e’de gemi acentesinin tanımı yapılmıştır. Bu hükme göre,

“Gemi acentesi, yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu”

ifade eder. Bu tanım doğrultusunda acentenin yaptığı işlerden doğan ücretler⁶³⁹, deniz alacağı niteliğinde olacaktır.

T. Geminin Mülkiyet ve Zilyetliğine İlişkin Uyuşmazlıklar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-s’de yer alan deniz alacağı, “geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan (*any dispute as to ownership or possession of the ship*)” doğan istemdir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-o’da yer alan “gemi mülkiyetine ilişkin uyuşmazlıktan (*dispute as to the title to or ownership of any ship*)” doğan istemdir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer alan “*title to any ship*” ve “*ownership of any ship*” ifadelerinin aynı anlama geldiği tartışılmıştır. Esasen bu ifadelerin bir arada kullanılmasının sebebi, İngiliz Kanunlarındaki düzenlemelerdir⁶⁴⁰. İlk olarak 1840 tarihli Admiralty Court Act’in 4. maddesinde⁶⁴¹ bu iki ifade bir arada kullanılmıştır. Ardından aynı düzenleme Consolidation Act 1925’in md. 22/1-a(i)

⁶³⁷ Hacı Kara, “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XVII, Y. 2013, S. 3, s. 63 (Gemi Acentesi).

⁶³⁸ RG T. 05.03.2012, S. 28224.

⁶³⁹ Türkiye’de gemi acentelerinin ücretleri, yasal bir tarife ile düzenlenmiştir. Bu tarifenin niteliği ve tarifeye uyulmamasının yaptırımları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, **Gemi Acentesi**, s. 67-79. Ayrıca 2021 yılı gemi acenteleri ücret tarifesi için bkz. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/tarifeler>.

⁶⁴⁰ Bu düzenlemeler için bkz. Jackson, prg. 2.122.

⁶⁴¹ Bu maddede yer alan ifade şöyledir: “*all questions as to the title or ownership of any ship or vessel or the proceeds thereof remaining in the Registry arising in any cause of possession, salvage, damage, wages or bottomry ...*” (Jackson, prg. 2.122).

hükmüne geçmiştir. Bu şekilde 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md.1/1-o’da da yerini almıştır. Ancak daha sonra Consolidation Act 1925’in yerine geçen ve 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hükümlerinin İngiliz hukuku ile uyumlaştırılmasını amaçlayan Administration of Justice Act 1956’nın md. 1/1-a hükmünde “*possession or ownership of a ship or ownership of a share in ship*” ifadesi kullanılmıştır. Daha sonra bu düzenlemelerin uzantısı olan SCA 1981 md. 20/2-a’da da “*possession or ownership of a ship or ownership of a share in ship*” ifadesine yer verilmiştir. Görüldüğü üzere 1956 ve 1981 tarihli Kanunlarda zilyetlikten (*possession*) doğan ihtilaflara da yer verilmiştir. Ayrıca 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-p’de de zilyetlikten doğan ihtilaflara atıfta bulunulmuştur. Ancak md.1/1’in (o) bendinde böyle bir atıf yer almamaktadır.

Bu gelişmelerle birlikte doğabilecek karışıklıkları önlemek için 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-p’de “*title*” sözcüğü çıkarılmış ve “*possession*” sözcüğü bende dâhil edilmiştir⁶⁴². Eleştiriler doğrultusunda Lizbon Tasarısında düzenlenen bu bent, 2 Mart 1999 tarihinde yapılan diplomatik konferansın ilk aşamasında tartışmasız bir şekilde kabul edilmiştir⁶⁴³.

Deniz alacağı sayılan mülkiyet ve zilyetlikle ilgili her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler, para veya para olarak talep edilebilen bir alacak olmayıp aynı taleptir. Türk, İsviçre ve Alman⁶⁴⁴ hukuku sistemlerinde ihtiyati haciz, para veya para olarak talep edilebilen alacakların temini amacıyla başvurulmuş bir tedbir niteliğindedir. Aynı talepler için ise, başvurulmuş yol ihtiyati tedbir olmaktadır⁶⁴⁵. Bu şekilde aynı talepler için ihtiyati hacze başvurulması, Türk, İsviçre ve Alman hukuk sistemleriyle uyumlu değildir. Sözleşme ihtiyati haczin kapsamını, ihtiyati tedbirleri de kapsayacak şekilde genişletmiştir⁶⁴⁶. Bu nedenle hem 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-a

⁶⁴² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.436-3.438, 3.451; CMI Yearbook 1996, s. 301; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 87.

⁶⁴³ CMI Yearbook 1996, s. 301; Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 30.

⁶⁴⁴ Alman hukukunda 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-a’da taraf devletlere verilen, Sözleşmenin 1. maddesinin 1. fıkrasının (o) ve (p) bentlerinde yer alan deniz alacakları için Sözleşmedeki ihtiyati haciz kurallarını uygulamama hakkı kullanılmıştır. Böylece Almanya, bu bentlerde yer alan aynı talepler için ZPO (Zivilprozessordnung=30.01.1877 tarihli Alman Medeni Yargılama Kanunu)’da yer alan ihtiyati tedbir kurallarını uygulamaktadır (Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 40, dpn. 4).

⁶⁴⁵ Ramazan Arslan/Ejder Yılmaz/Sema Taşpınar Ayvaz/Emel Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, 6. Baskı, Ankara 2020, s. 426; Hakan Pekcanitez/Oğuz Atalay/Meral Sungurtekin Özkan/Muhammet Özekes, **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 8. Baskı, İstanbul 2020, s. 327, 329 (Ders Kitabı).

⁶⁴⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 169; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 39.

hem de 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-c’de, mülkiyet ve zilyetlikle ilgili her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler hakkında bu Sözleşmeleri uygulamama hakkı taraf devletlere tanınmıştır. Böylece aynı talepler bakımından ihtiyati haczi uygulamayan ülkelerin Sözleşmelere katılması konusunda kolaylık sağlanması hedeflenmiştir⁶⁴⁷. Türkiye, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-c’de yer alan çekince hakkını kullanmamıştır⁶⁴⁸.

Bu bent doğrultusunda geminin mülkiyeti ve zilyetliğiyle ilgili her türlü uyuşmazlığın kapsamına mülkiyet veya zilyetliğin kazanılmasına⁶⁴⁹, müdahalenin önlenmesine veya sicilin düzeltilmesine ilişkin istemler dâhildir. Bundan başka gemi paylarının uyuşmazlıkları ise, ilerde değinilecek olan (u) bendinin kapsamına girmediği ölçüde bu bendin kapsamında yer almaktadır⁶⁵⁰. Bir geminin cebri icra yoluyla satılması halinde, önceki malikin satışın geçersiz olduğu ve mülkiyetin ihaleyle geçmediğini iddia etmesi üzerine çıkacak olan uyuşmazlık da buraya dâhildir. Ancak geminin mülkiyetinin, gemi satış sözleşmesi sonucunda kazanılmasına ilişkin istemler bu bende değil, (v) bendine girer. Son olarak gemi kira sözleşmesinin sona ermesi nedeniyle geminin zilyetliğinin iadesine ilişkin uyuşmazlık da yine bu bent değil, ancak (f) bendi kapsamında değerlendirilebilir⁶⁵¹.

⁶⁴⁷ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 169, dpn. 18; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 39.

⁶⁴⁸ *Algantürk Light*, Türkiye’nin 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 10/1-c’deki çekince hakkını kullanması gerektiğini, md. 1/1’in (s) bendinde ihtiyati haciz tanımına ve uygulamasına aykırı bir düzenlemenin yer aldığını ifade etmiştir (Didem Algantürk Light, “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 5, S. 10, Güz 2006/2, s. 144 (TTK Tasarısı)).

⁶⁴⁹ Gemi mülkiyetinin kazanılması ile ilgili ayrıntılı çalışmalar için bkz. Kübra Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması**, İstanbul 2021, s. 95-316 (Gemi Mülkiyeti); Yasin Yavşan, **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması**, İstanbul 2022; s. 28-164.

⁶⁵⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.451; 3.437-3.438.

⁶⁵¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 251-252. Atamer, zilyetliğe bağlı rehinlerin alacaklısının ihtiyati haciz yoluyla korunmasına gerek bulunmadığı için, gemiler üzerindeki taşınır rehinleriyle hapis haklarının deniz alacağı niteliğinde olmadığını, buna karşılık rehinli geminin istihkak veya zilyetlik istemlerinin (s) bendine gireceğini belirtmiştir. Atamer, **Cebri İcra**, s. 258.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-t’de⁶⁵² “*geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık*” şeklinde ifade edilmiştir⁶⁵³.

Bu bentte geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan bahsedilerek kapsam oldukça geniş tutulmuştur. Türk hukukunda, genel olarak mülkiyeti düzenleyen TMK md. 683-702 ve gemi mülkiyetini düzenleyen TTK md. 996-1011 ile birlikte, zilyetliği düzenleyen TMK md. 973-996 hükümlerine dayalı olarak talep edilen tüm istemler bu bent kapsamında değerlendirilecektir.

U. Ortak Malikler Arasındaki Uyuşmazlıklar

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-t’de yer alan deniz alacağı, “geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlıktan (*any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship*)” doğan istemdir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-p’de yer alan “bir geminin ortak malikleri arasında geminin mülkiyeti, zilyetliği, işletilmesi veya gemiden sağlanan kazanca ilişkin uyuşmazlıklardan (*disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession, employment or earnings of that ship*)” doğan istemdir.

Bir önceki bentte olduğu gibi 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile birlikte ortak malikler arasındaki uyuşmazlıklara ilişkin deniz alacağı hakkı tanınmasının dayanağı, İngiliz kanunlarıdır. İlk olarak Admiralty Court Act 1861 md. 8, malikler arasındaki uyuşmazlıklar nedeniyle, asıl var oluş nedeni denizlere açılmak olan geminin rıhtıma bağlı çürüyüp gitmesini önlemek amacıyla kabul edilmiştir⁶⁵⁴. Bu doğrultuda

⁶⁵² İngiliz hukukunda SCA’nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (a) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (*a) geminin mülkiyeti veya zilyetliğine yahut paylı mülkiyete ilişkin alacak (any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein)*). Görüldüğü gibi bu hükümde Sözleşmeye paralellikle birlikte, paylı mülkiyetten doğan uyuşmazlıklar da sayılarak bir ekleme yapılmıştır.

⁶⁵³ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 13.12.2016 tarihli, 2016/18164 E., 2016/9547 K. sayılı kararı.

⁶⁵⁴ Meeson, prg. 2.40. Bkz. The “Apollo” (1824) 1 Hagg. At 312 (Meeson, prg. 240, dpn. 101).

mahkemeye, uyuşmazlık hakkında yargılama sürerken geminin çalıştırılmasına yönelik geniş yetkiler verilmekteydi⁶⁵⁵. Hüküm, aynen Consolidation Act 1925 md. 22/1-a (ii)'de yer almış ve oradan da 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-p'ye örnek olmuştur⁶⁵⁶.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ortak malikler arasında geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar da deniz alacağı kapsamındayken, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu ifadelere yer verilmemiştir. Zira geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar, bu konuda genel bir hüküm olan (s) bendinin kapsamına girmektedir⁶⁵⁷.

Bu bentte ortak malikler arasında çıkabilecek her türlü uyuşmazlıkların konusu, geminin işletilmesi ve gemiden kazanç sağlanması ile ilgilidir. Bu haliyle bendin düzenlenişinin eksik olduğu, geminin satışı ve rehnedilmesi ile ilgili uyuşmazlıkları da kapsamı gerektiği ileri sürülmüştür⁶⁵⁸. Bunun yanında mülkiyet ve zilyetlikle ilgili uyuşmazlıkların (s) bendinin kapsamına girdiği, bentte yer alan “işletme” sözcüğünün geniş yorumlanmasıyla, ortak malikler arasında gemiye ilişkin başka uyuşmazlıkların da deniz alacağı sayılmasının mümkün olabileceği ifade edilmiştir⁶⁵⁹.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-u'da⁶⁶⁰ ifade edilen “*geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık*”tan doğan istemlerdir⁶⁶¹.

⁶⁵⁵ Meeson, prg. 2.40; Jackson, prg. 2.124; Atamer, **Cebri İcra**, s. 252.

⁶⁵⁶ Atamer, **Cebri İcra**, s. 252.

⁶⁵⁷ CMI Yearbook 1996, s. 301; Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.474.

⁶⁵⁸ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.474.

⁶⁵⁹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 253-254.

⁶⁶⁰ İngiliz hukukunda ise deniz alacaklarını içeren SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: *(b) müşterek malikler arasında geminin zilyetliği, işletilmesi veya gemiden sağlanan kazançla ilişkin iddialar (any question arising between the co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship)*. Bu hükümde Sözleşmeden farklı olarak ortak malikler arasında geminin mülkiyetine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan alacaklar düzenlenmemiştir.

⁶⁶¹ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. İstanbul BAM 13. HD.'nin 10.07.2019 tarihli, 2019/899 E. ve 2019/983 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.09.2021).

Sözleşmenin (s) ve (t) bentleri arasındaki fark, (s) bendinde geminin malik veya paydaşları ile geminin gerçek malik veya paydaşı olduğunu iddia eden kişiler arasında çıkan uyuşmazlık düzenlenmekte iken, (t) bendinde gemiye sahip olan birden fazla kişi, diğer bir deyişle ortak malikler arasında çıkan geminin işletilmesine veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlıkların düzenlenmesidir. İngiliz hukuku temelli olan “co-owners” terimi⁶⁶², İngiliz kanunlarından Administration of Justice Act 1956 md. 1/1-b’de yer almakta olup, Türk hukukundaki (dolayısıyla Kara Avrupası hukukundaki) el birliği mülkiyet ve paylı mülkiyetin her ikisini de kapsayacak şekilde kullanılmıştır⁶⁶³. O halde hâkim, geminin ihtiyati haczi talep edilen alacağın ortak malikler arasındaki uyuşmazlıklara ilişkin olup olmadığını incelerken elbirliği ve paylı mülkiyetin varlığını arayacaktır. Türk hukukunda donatma iştiraki (TTK md. 1064), TTK md. 940/3’te öngörülen ortaklıklar ve adi ortaklıkların (TBK md. 620) var olup olmadığı incelenecektir⁶⁶⁴. Tüzel kişilikleri bulunmayan bu toplulukların ortak malikleri arasında geminin işletilmesine veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin bir uyuşmazlıktan doğan istemler, deniz alacağı sayılır. Diğer yandan tüzel kişiliğin ortak veya pay sahipleri arasında çıkan uyuşmazlıklar (örneğin, yönetime katılma, kâr payı alma, bilgi alma gibi hakların ihlali) ise, bu bende dâhil değildir⁶⁶⁵.

V. Gemi Rehinleri

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-u’da yer alan deniz alacağı, “gemi rehni veya gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülüğten (*a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship*)” doğan istemdir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde bu hükme karşılık gelen alacak, md. 1/1-

⁶⁶² İngiliz hukukunda “co-ownership” hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 2.

⁶⁶³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.460; Atamer, **Cebri İcra**, s. 250-253. Ancak Kalpsüz, “co-owners” teriminin elbirliği mülkiyeti karşıladığından bahisle, paylı mülkiyetle ilgili uyuşmazlıkların (s) bendine, elbirliği mülkiyetle ilgili uyuşmazlıkların (t) bendine girdiğini ifade etmiştir. Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 87.

⁶⁶⁴ Atamer, **Cebri İcra**, s. 253.

⁶⁶⁵ İstanbul BAM 14. HD.’nin 17.09.2020 tarihli, 2020/1336 E. ve 2020/898 K. sayılı kararında, “geminin donatıcı/sahibi olan şirketin ortağının, ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddiaları, alacaklıya, şirkete ait gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı vermez. Çünkü geminin mülkiyeti adı geçen şirkete ait olup, şirket ortaklığından kaynaklı ihtilaf, TTK’nın 1352/1-u maddesi anlamında geminin mülkiyetine ilişkin bir ihtilaf olarak kabul edilemez.” denilmiştir. Ayrıca bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. HD.’nin 01.01.2018 tarihli, 2018/1672 E. ve 2018/1348 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.09.2021).

q'da yer alan “her türlü gemi ipoteği ve rehninden (*the mortgage or hypothecation of any ship*)” doğan istemdir.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılan “*hypothecation*” sözcüğü İngiliz hukukunda deniz ödücü anlamında kullanılmaktadır. Ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde artık deniz ödücü kurumu yer almadığı için, bu sözcük yerine “*hypothèque*” sözcüğünün kullanılması uygun görülmüştür⁶⁶⁶.

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde gündeme gelen sorulardan biri, bendin kapsamına gemi ipoteği ve rehninin yanında tescil edilmemiş gemi rehni, ipoteği ve diğer aynı yükümlülüklerin de dâhil olup olmadığına ilişkindir⁶⁶⁷. Esasen bentte yalnızca gemi ipoteği ve rehni ifadelerinin kullanılmasının sebebi, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin dayanağı olan Consolidation Act 1925’in 22/1-a (ix) hükmüdür. Burada yalnızca “*mortgage*” sözcüğü kullanılmıştır. Ancak ardından kabul edilen Administration of Justice Act 1956 md. 1/1-c’de “*mortgage*” sözcüğünün yanında “*charge*” sözcüğü de eklenmiştir. İngiltere’de görülen 1963 tarihli *The St Merriel* ve 1965 tarihli *The Acrux* davalarında “*charge*” sözcüğünün, *mortgage* niteliğinde aynı bir yükümlülük anlamına geldiği açıkça ifade edilmiştir⁶⁶⁸. Daha sonra bu düzenleme, SCA 1981 md. 20/2-c’de de varlığını sürdürmüştür⁶⁶⁹. Bu gelişmelerle birlikte İngiliz kanunlarının etkisiyle 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde “*charge*” sözcüğü 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-q hükmünün karşılığı olan md. 1/1-u’da yer almıştır. Böylece 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde gündeme gelen gemi ipoteği ve rehninin yanında, tescil edilmemiş gemi ipoteği, rehni ve diğer aynı yükümlülüklerden doğan istemlerin de deniz alacağı sayılıp sayılmayacağına ilişkin soru, olumlu şekilde cevabını bulmuştur.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi hazırlık çalışmaları sırasında (u) bendinde ifade edilen “*mortgage*” ve “*hypothèque*” sözcüklerinden önce “*registered* (tescil edilmiş)”, “*charge*” sözcüğünden önce de “*registrable* (tescil edilebilir)” ibarelerinin eklenmesi

⁶⁶⁶ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.483.

⁶⁶⁷ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.484.

⁶⁶⁸ Jackson, prg. 2.129; Meeson, prg. 2.54.

⁶⁶⁹ Berlingieri, *Arrest*, prg. 3.485.

önerilmiştir⁶⁷⁰. Ancak Kanada temsilcisi, bunun 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlaştırmak için yapıldığını, fakat bu Sözleşmede ulaşılmak istenen hedefin milletlerarası bir gemi rehin tescil sistemi oluşturmak olduğunu, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ise amacın ödünç verenin hakkını korumak olduğundan bahisle tescil edilmemiş bir rehnin alacaklısının hakkını güvence altına almak için yine ihtiyati haciz yoluna gitmeye ihtiyacı olduğu, yoksa burada 1993 Rehin Sözleşmesindeki haliyle tescilli gemilere öncelik tanımak gibi ayrı bir statü kazandırılmasının amaçlanmadığını ileri sürerek bu ifadelerin bentten silinmesi gerektiğini savunmuştur. Ardından aksi yönde fikirler sunulsa da, sonuç olarak diğer katılımcılarla birlikte bu düşünce üzerinde uzlaşma sağlanmış ve tescille ilgili ibarelerin hepsi bentten çıkartılmıştır⁶⁷¹. Bu şekilde hükmün etkisi daha geniş bir alana yayılmış ve hükümde ifade edilen gemi rehinlerinin kurulması için tescilin şart olduğu ülkelerde hariç olmak üzere, artık geçerli şekilde kurulan tescil edilmemiş gemi rehinleri için de ihtiyati haciz yolu açılmıştır⁶⁷².

Bu bentte gemi ipoteği, rehni veya aynı nitelikte başka bir aynı yükümlülükle temin edilen alacakların niteliği değil, teminatın bizzat kendisi önem arz etmektedir. Burada teminat altına alınan alacağın deniz alacağı olması gerekmeyip, bizzat teminatı teşkil eden gemi rehinlerinin deniz alacağı niteliği ortaya konmuştur⁶⁷³.

Son olarak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde gemi payının rehninden doğan istemlerin deniz alacağı sayılıp sayılmadığı sorusu gündeme gelmiştir⁶⁷⁴. Aynı soru, açıkça gemi payından bahsedilmediği için 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-u için de süregelebilir. Ancak hem TTK md. 1014/3 hükmü uyarınca gemi payının üzerinde ipotek hakkı söz konusu olduğu, hem de SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (c) bendinde gemi payının rehninden bahsedildiği için her iki hukuk sistemi açısından gemi payının rehninden doğan istemlerin deniz alacağı sayılacağı aşîkârdır. Bu durumda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi bakımından da gemi payının rehni ile teminat altına alınmış istemlerin deniz alacağı sayılmasını engelleyen bir durumun söz

⁶⁷⁰ Önerilen metin şu şeklidir: “a registered mortgage, a registered “hypothèque” or a registerable charge of the same nature on the ship.” (Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 31).

⁶⁷¹ Bendin görüşmeleri için bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, s. 31-32.

⁶⁷² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.499.

⁶⁷³ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.499; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 88; Atamer, **Cebri İcra**, s. 256.

⁶⁷⁴ Bu konuda bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.485.

konusu olmadığı kanaatindeyiz. Nihayet en son ihtimalde Sözleşmede açıkça cevap bulamayan bu sorunun çözümü, *lex fori* ile Sözleşmeye taraf ülkelerin mahkemelerine bırakılabilir.

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-v'de⁶⁷⁵ “*gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük*” şeklinde ifade edilmiştir⁶⁷⁶.

Rehinle temin edilmiş alacaklara ihtiyati haciz yolunu açan bu düzenleme, İİK md. 257'de yer alan düzenleme ile örtüşmemektedir. Zira 2004 sayılı İİK md. 257 gereği, rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz yolu kapalıdır⁶⁷⁷. Oysaki bir geminin hareket halinde olabilmesinden dolayı, tek başına gemi ipoteği alacaklı için yeterli bir güvence sağlamaz. İpotek veya rehin alacaklısı geminin haczi ve cebri icra yoluyla satışı sonucunda alacağını elde edebilecekse de, bazen geminin denize açılmasına engel olmak için kesin hacze kadar geçecek sürede zaman kazanmak adına geçici bir tedbir olan ihtiyati hacze başvurmak son derece önem arz etmektedir. Bu şekilde Sözleşmede rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz tanınması, gemi ipoteğinin kredi vasıtası olarak değerini arttırmıştır. Bu nedenle rehinle temin edilmiş alacaklara ihtiyati haciz yolu açan bu düzenlemeye TTK md. 1352/1-v'de yer verilmesi isabetli olmuştur⁶⁷⁸.

⁶⁷⁵ İngiliz hukukunda ise, SCA'nın 20. maddesinin ikinci fıkrasının (c) bendi bu deniz alacağına karşılık gelmektedir. Bu hüküm aynen şöyledir: (c) *gemi rehni veya gemi yahut payı üzerinde aynı bir yükümlülüğe ilişkin alacak (any claim in respect of a mortgage of or charge on a ship or any share therein).*

⁶⁷⁶ Bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için bkz. İstanbul BAM 14. HD.'nin 27.09.2019 tarihli ve 2019/1705 E., 2019/1197 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.09.2021).

⁶⁷⁷ Mülga 6762 sayılı TTK md. 1242/2-b.1 hükmü ile İİK md. 257 düzenlemesine istisna getirilmişti. Gemi alacaklıları bakımından uygulanan bu hükme göre, İcra ve İflas Kanununun rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenmeyeceğine ilişkin hükmü uygulanmaz. Böylece gemi alacaklısının geminin ihtiyati haczini talep edebilmesi sağlanmıştır. Ancak bu Kanunun yerine geçen 6102 sayılı TTK'da bu hüküm muhafaza edilmemiştir. Buna rağmen TTK md. 1352/1-v düzenlemesiyle rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz yolu açılmıştır. Sonuç olarak 6102 sayılı TTK ile yalnızca gemi alacaklıları için değil, gemi ipoteği ve rehin alacaklıları için de ihtiyati haciz imkânı sağlanmıştır.

⁶⁷⁸ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 170; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 39; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 88; Atamer, **Cebri İcra**, s. 259-260; Algantürk Light, **TTK Tasarısı**, s. 144.

Türk hukukunda gemilerin rehni, sicile kayıtlı olup olmamalarına göre değişmektedir⁶⁷⁹. Sicile kayıtlı olmayan gemiler, TTK md. 997 gereği TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümleri (TMK md. 939 vd.) çerçevesinde rehnedilebilir. Ayrıca TTK md. 1012 uyarınca, sicile kayıtlı olmayan bir geminin bir donatma iştiraki tarafından işletilmesi halinde, paydaş donatanlardan her birinin iştirak payının rehni, TMK'nın alacaklar ve diğer haklar üzerindeki rehinlere ilişkin hükümlerine tâbidir. Diğer yandan sicile kayıtlı olan gemi ve payı üzerinde akdi rehin hakkı ise, gemi ipoteği ile mümkündür (TTK md. 1014-1053). Bununla birlikte tersane sahibinin ipoteği (TTK md. 1013) ve yapı halinde gemiler üzerinde ipotek (TTK md. 1054-1058) de gemi rehinleri arasında yer almaktadır. Görüldüğü gibi Türk hukukunda gemi ipoteği, gemi rehni başlığı altında düzenlenmiştir. Ancak Sözleşmenin Türkçe çevirisinde İngiliz hukuku temelli “*mortgage*”⁶⁸⁰ terimi yerine rehin, Fransız hukuku temelli zilyetliğin devrini gerektirmeyen rehin türü olan “*hypothèque*” yerine ise “ipotek” kavramı kullanılmıştır. Bu iki sözcüğün milletlerarası sözleşmelerde bir arada kullanılmasının sebebi iki hukuk çevresi arasında uzlaşma sağlanamaması olmuştur⁶⁸¹. Türk hukukunda da esasen üst başlık olan gemi rehni, gemi ipoteğini de kapsadığı için tek başına gemi rehni ifadesi, ipoteği de ifade etmektedir⁶⁸². Ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesiyle uyum sağlanması açısından TTK md. 1352/1-v’de de gemi rehni ve gemi ipoteğinin birlikte kullanılması yerinde olmuştur.

⁶⁷⁹ Gemilerin rehni konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 174-239.

⁶⁸⁰ İngiliz hukukunda “*mortgage*” terimi geminin sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın, hem kanuni hem akdi rehin hakkını ifade etmek üzere kullanılmıştır. Ayrıca bu rehin açısından geminin İngiliz veya yabancı bir gemi olması arasında da fark yoktur. Bu konuda bkz. Jackson, prg. 2.129.

⁶⁸¹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.482; Atamer, **Cebri İcra**, s. 256.

⁶⁸² İngiliz hukukunda rehin kavramı, *Downsview v First City Corporation*⁶⁸² davasında tanımlanmıştır. Bu tanıma göre rehin, kanundan doğsun veya doğmasın borcun ödenmesine yönelik bir güvencedir. Ardından *Keith v Burrows*⁶⁸² davasında “Gemi rehni, borçlunun borcunu ödeyeceğine yönelik gemiyi güvence olarak göstermesidir.” şeklinde tanımlanmıştır⁶⁸². Gemi rehnine ilişkin kanuni düzenlemeler ise, rehinin çeşidine göre farklılık göstermektedir. Kanundan doğan ve tescile tâbi olan gemi rehni, MSA 1995, Schedule 1, prg. 7-14 hükümlerinde düzenlenmiştir. Burada hem rehin verenin hem de rehin alanın hakları ve yükümlülükleri yer almaktadır. Rehin sözleşmesinin taraflarının kanunen belirlenen yükümlülüklerini yerine getirmemelerinden kaynaklanan istemler, gemi rehninden doğan deniz alacağı niteliğindedir. Diğer yandan kanundan doğmayan, akdi rehin hakkı ise MSA 1995 ve the Bills of Sale Act 1878 ve 1882 kapsamında tescile tâbi olmayıp, bu rehin hakkının kullanımı için mahkemeye başvurmak gerekmektedir. Aynı şekilde tescile tâbi olmayan gemi rehninden doğan istemler de deniz alacağı niteliğindedir. İngiliz hukukunda gemi rehni hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gaskel/Debattista/Swatton, s. 58-69; Bowtle/Mc Guinness, s. 25 vd.; Hill, s. 25-47; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 9; Meeson, Ch. 10.

TTK hükümleri doğrultusunda md. 1012’de düzenlenen sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerindeki iştirak payı rehni, TMK’nın alacaklar ve diğer haklar üzerindeki rehinlere ilişkin hükümlerine tâbi olduğu için, sahibine geminin sattırılması hakkını vermemektedir. Bu yüzden iştirak payı rehni (v) bendi kapsamına girmeyecektir⁶⁸³. Zira bu bentte tescil edilmemiş rehinler kapsama alınsa da, rehin ve ipotekle aynı nitelikte olmayan aynı yükümlülükler⁶⁸⁴ deniz alacağı olarak nitelendirilemez⁶⁸⁵. Bu bakımdan rehin ve ipotekle aynı nitelikte aynı bir yükümlülük olduğu için hapis hakkı, (v) bendi kapsamına girmektedir. Hapis hakkı, alacaklıya borcun muaccel olmasına rağmen ödenmemesi halinde zilyetliğinde bulunan borçluya ait taşınır veya kıymetli evrakı alacağın tahsil edilmesine kadar alıkoyma yetkisi verir (TMK md. 950). Borç yerine getirilmez ise, teslim bağli rehin hükümleri uyarınca hapsedilen şeylerin paraya çevrilmesi istenebilir (TMK md. 953). Bu nedenle alacaklıya rehnedilen şeyi sattırma hakkı veren bir kanuni rehin hakkı olduğu için hapis hakkından doğan istemler, TTK md. 1352/1-v uyarınca deniz alacağı niteliğindedir.

Atamer, bentte tescil edilme şartı yer almadığı için, rehinlerin tescil edilmesine ilişkin uyusmazlıkların da bu bende dâhil olduğunu ve bu nedenle TTK md. 1013 ve 1014 vd. hükümleri çerçevesinde ipoteğin tescili talebinden doğan istemlerin deniz alacağı sayılacağını ifade etmiştir⁶⁸⁶. Oysa Türk hukukunda tescil, ipoteğin kurucu şartı olduğu için tescil olmadan ipotekten söz edilemez. Daha önce de belirttiğimiz üzere deniz alacağı bendinde tescil şartının yer almaması, gemi rehinlerinin kurulması için tescilin şart olduğu ülkelerde hariç olmak üzere, artık geçerli şekilde kurulan tescil edilmemiş gemi rehinleri için de ihtiyati haciz yolunu açmıştır. Bu sayede Türk hukukunda sicile kayıtlı olmayan gemilerin TMK md. 939 vd. hükümlerine göre teslim bağli olarak rehni söz konusu olup, bu rehinden doğan istemler deniz alacağı sayılır. Buna karşılık deniz alacağı bendinin, tescil olmadan varlığından

⁶⁸³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 257.

⁶⁸⁴ Bu aynı yükümlülüklerin özellikleri, bir alacağın güvencesi olarak gemi üzerinde kurulması, gemi ipoteği ve rehni ile aynı nitelikte olması, sözleşme veya mahkeme kararı ile ya da kanundan doğması, teminat amaçlı olması ve gemiyi icra yoluyla sattırıp bedelinden öncelikli tahsilat hakkı sağlaması şeklinde sıralanabilir (Atamer, **Cebri İcra**, s. 256; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 106-107).

⁶⁸⁵ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.500.

⁶⁸⁶ Atamer, **Cebri İcra**, s. 258-259.

bahsedilemeyen bir gemi ipoteği için uygulanmasının mümkün olmadığı kanaatindeyiz.

1447 sayılı Ticari İşletme Rehni Kanunu⁶⁸⁷ md. 14/3'te ticari işletmenin veya münferit unsurlarının ihtiyaten haczettirilebileceği düzenlendiği için, ticari işletmeler üzerindeki rehin hakkından doğan istemlerin (v) bendi kapsamında deniz alacağı olarak sayılamayacağı ifade edilmiştir. Zira deniz alacağı, gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunmuştur⁶⁸⁸. Ancak bu Kanunun yerine geçen 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanununda⁶⁸⁹ böyle bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle kanımızca ticari işletmeler üzerindeki rehin hakkından doğan istemler de deniz alacağı niteliğinde olup (v) bendi kapsamına girer.

Y. Satış Sözleşmesi

1. Kaynak ve Kapsam

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-v'de yer alan deniz alacağı, “geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlıktan (*any dispute arising out of a contract for the sale of the ship*)” doğan istemdir. Bu deniz alacağı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde yer almamaktadır.

Geminin satışından doğan alacakların bir deniz alacağı olduğu kabul edilmiş ve Lizbon Taslağında Sözleşmeye eklenen bu bent tartışma olmaksızın onaylanmıştır⁶⁹⁰.

Bu bent kapsamında deniz alacağı sayılacak istemlerin sahibi gemi satış sözleşmesinin satıcısı veya alıcısı olabilir. Bu durumda ihtiyati haciz talebinde bulunan kişi, sözleşmenin her iki tarafı da olabilir. Şöyle ki, geminin zilyetliği alıcıya geçmiş ve fakat alıcı satış sözleşmesinden doğan borçlarını ifa etmez ise, satıcı ihtiyati haciz talebinde bulunabilir. Buna karşılık satıcı mülkiyeti nakletmesine karşın, geminin

⁶⁸⁷ RG T. 28.07.1971, S. 13909.

⁶⁸⁸ Atamer, **Cebri İcra**, s. 258.

⁶⁸⁹ RG T. 28.10.2016, S. 29871.

⁶⁹⁰ CMI Yearbook 1996, s. 302.

zilyetliğini alıcıya devretmezse ya da satılan gemide satıcının sorumlu olduğu ayıplar ortaya çıkarsa, bu kez de alıcı ihtiyati haciz talebinde bulunabilir⁶⁹¹.

Bu bent kapsamında bir alacağın ancak geminin satışından doğması gerekir. Diğer bir anlatımla hüküm gereği, alacağın doğması için satış sözleşmesinin kurulmuş olması şarttır. Bu nedenle *culpa in contrahendo* esasına dayanan istemler bu bendin kapsamına girmez⁶⁹².

2. Yasal Düzenleme

Türk hukukunda bu bende karşılık gelen deniz alacağı, TTK md. 1352/1-y’de “*geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyumsuzluk*” şeklinde ifade edilmiştir⁶⁹³.

Türk hukukunda satış sözleşmesi genel hükümleri TBK’da düzenlenmiştir. TBK md. 207’ye göre, satış sözleşmesi, satıcının, satılanın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir⁶⁹⁴. TTK md. 936 hükmüne göre, sicile kayıtlı olup olmadıklarına

⁶⁹¹ Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.508. *Atamer*, (v) bendinde yazılı olan deniz alacağının ortaya çıkması halinde ancak satış sözleşmesine konu olan geminin ihtiyaten haczedilebileceğini, ancak geminin mülkiyetinin devredildiği aşamada ayıptan doğan sorumluluğa dayanan istemler bakımından 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2-a kapsamında satıcının mülkiyetindeki başka bir geminin ihtiyaten haczedilebileceğini ifade etmiştir (Ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, **Cebri İcra**, s. 262).

⁶⁹² Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.508; *Atamer*, **Cebri İcra**, s. 262; Kalpsüz, **Deniz Alacağı**, s. 88.

⁶⁹³ İngiliz hukuku bakımından SCA’da bu bende karşılık gelen bir alacak bulunmamaktadır.

⁶⁹⁴ İngiliz hukukunda the Sale of Goods Act (SGA=Mal Satışı Kanunu) 1979⁶⁹⁴ md. 2 hükmüne göre, satış sözleşmesi, satıcının bir bedel karşılığında satılanın mülkiyetini alıcıya devretmeyi üstlendiği sözleşmedir. Bu anlamda gemi mülkiyetinin devri, geminin sicile kayıtlı olup olmamasına göre değişmektedir. Sicile kayıtlı olmayan gemiler, SGA md. 61 bağlamında taşınır eşyadandır (Bowtle/McGuinness, prg. 2.2-2.4; Hill, s. 48; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 9, prg. 2.1; Meeson, prg. 10.1. Ayrıca gemilerin taşınır eşya ve the Sale of Goods Act hükümlerine tâbi olduğunu belirten bir dava hakkında bkz. “*Behnke v Bede Steam Shipping Company, Ltd.*”, [1927] LI. L. Rep. 24). Bu gemilerin veya gemi paylarının devri, satış senetlerini düzenleyen the Bills of Sale Act 1878 ve 1882 kapsamında herhangi bir özel şekil şartına tâbi değildir. Ayrıca bu gemilerin satışı tescili gerektirmez (Bu konuda bkz. “*The Shizelle*”, [1992] 2 Lloyd’s Rep. 444 (Hamilton QC); “*Union Bank of London v Lenanton*” (1878) LR 3 CPD 243 (CA)). Diğer yandan SGA’nın 27. maddesinde alıcı ve satıcının yükümlülükleri, 49 ve 53. maddeleri arasında ise sözleşmenin ihlali halinde alıcı ve satıcının hakları düzenlenmiştir. Buna karşılık MSA 1995 kapsamında sicile kayıtlı olan gemiler için ise, öncelikle gemi satışıyla birlikte geminin milliyeti değişmediği sürece (Geminin satışıyla birlikte milliyetinin değiştiği durumlar için bkz. MSA 1995 Schedule 1, prg. 4. Ayrıca bu konuda mahkeme kararı için bkz. “*Naamlouze Vennootschap Stoomvaart Maatschappij Vredobert v European Shipping Co*”, [1926] 25 LI. L. Rep. 210 (HL)) taraflar arasında anlaşmaya varılan hususları içeren bir sözleşme hazırlanır (MSA 1995, Schedule 1, prg. 2). Bu sözleşme, the Memorandum of Agreement (MOA) adıyla anılan standart bir metinden oluşur. Ardından geminin satış bedeli ödenir ve geminin zilyetliği devredilir. Böylece sicile kayıtlı bir geminin satışı gerçekleşmiş olur (Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 11, prg. 1; Meeson, prg. 10.15)

bakılmaksızın bütün gemiler taşınır eşya niteliğindedir. Bu nedenle geminin satışı, taşınır satışı hükümlerine tâbidir⁶⁹⁵. O halde geminin satışına ilişkin bir sözleşmenin var olup olmadığı, TBK md. 209 vd. hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir.

Son olarak TBK md. 282-284 hükümleri çerçevesinde bir tarafın malın mülkiyet ve zilyetliğini devretmeyi üstlenmesi karşısında, diğer tarafın başka bir şeyin mülkiyet ve zilyetliğini devretmesini üstlendiği mal değişim sözleşmesi düzenlenmiştir. Bu sözleşme kapsamında bir edim karşılığında diğer tarafın geminin satışını üstlenmesi söz konusudur. Ayrıca TBK md. 283 ve 284 kapsamında satış sözleşmesine ilişkin hükümler ile uygun düştüğü ölçüde satış sözleşmesinin zapttan ve ayıptan sorumluluğa ilişkin hükümleri mal değişim sözleşmelerine de uygulanır. TTK md. 1352/1-y’de geminin satışına ilişkin bir sözleşme dendiği için, mal değişim sözleşmesi de bu kapsamda değerlendirilebilir. Yargılamada gemi satış sözleşmesinden doğan bir uyuşmazlığa ilişkin deniz alacağının varlığı tespit edilmeye çalışılırken, yalnızca bir satış sözleşmesi değil, aynı zamanda mal değişim sözleşmesi çerçevesinde de geminin satışının gerçekleşip gerçekleşmediği incelenecektir. Söz konusu satış mal değişim sözleşmesine göre yapılmışsa, bu sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler deniz alacağı sayılacaktır.

IV. DENİZ ALACAĞININ KONUSU

Deniz alacağının konusu gemi olmakla birlikte daha önce 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi kapsamında bu gemilerin hangi gemiler olabileceği açıklanmıştı⁶⁹⁶. Burada öncelikle Türk hukukunda gemi kavramının tanımı yapılacak ve ardından Türk

İngiliz hukukunda gemi satış sözleşmesi ve tâbi olduğu hükümler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 48-87; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 11; Meeson, prg. 10.14-10.16.

⁶⁹⁵ Diğer ticari satış sözleşmelerinde olduğu gibi gemi satış sözleşmelerinde de sözleşme görüşmeleri tarafların üzerinde müzakere ettiği birçok konunun bulunmasından dolayı uzun bir sürece yayılmaktadır. Bu nedenle tarafların geminin satışına yönelik iradelerinin uyuşma anı ile ilgili tereddütler doğmaktadır. Bu tereddütleri gidermek amacıyla gemi satış sözleşmesinin kurulma anı ile ilgili ayrıntılı bir çalışma için bkz. Aslıhan Sevinç Kuyucu, "Gemi Satış Sözleşmesinin Kurulma Anı", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2017, Cilt: 16, Sayı: 2, s. 581 – 599 (Gemi Satış Sözleşmesi). Ayrıca Mandaraka-Sheppard, gemi satış sözleşmesinin kurulmasından önce üç aşamanın varlığından söz etmiştir. Bunlar; sözleşmenin müzakeresi, denetlenmesi ve tamamlanması süreçleridir. Bu konuda bkz. Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 11.

⁶⁹⁶ Bkz. Birinci Bölüm, II. B. 3. e.

hukuku bakımından deniz alacağının konusu olan gemiler, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile karşılaştırmalı bir şekilde incelenecektir.

A. Gemi Tanımı

Türk hukukunda geminin tanımı TTK'nın 931. maddesinin 1. fıkrasında yapılmıştır. Bu hükme göre,

*taahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır*⁶⁹⁷.

Bu tanımdan yola çıkarak bir aracın⁶⁹⁸ gemi olarak nitelendirilebilmesi için gereken şartları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektirmelidir⁶⁹⁹. Suda hareketin, su yüzeyinde veya su altında dikey ya da yatay olmasının önemi bulunmamaktadır. Bu çerçevede tarak gemileri, yüzen vinçler, meteorolojik istasyon görevi gören gemiler, yüzer havuzlar, sondaj gemileri, hastane gemileri, batık çıkarma gemisi, açık deniz römorkörü suda hareket etme amacını gerektirdiği için TTK

⁶⁹⁷ İngiliz hukukunda geminin tanımı SCA 1981'in 24. maddesinin birinci fıkrasında yapılmıştır. Bu hükme göre, gemi seyrüseferde kullanılan her türlü aracı ve 1968 tarihli Hovercraft Kanununun md. 2/3 hükmüne konu olan hava yastıklı aracı kapsamaktadır ("Ship" includes any description of vessel used in navigation and (except in the definition of 'port' in section 22 (2) and in subsection 2 (c) of this section) includes, subject to section 2 (3) of the Hovercraft Act 1968, a hovercraft). İngiliz hukuku bakımından geminin unsurları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Bowtle/McGuinness, s. 17-19; Jackson, prg. 18.30-18.36; Meeson, prg. 2.3-2.26; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 1, prg. 8; Berlingieri, **Arrest**, prg. 20.03-20.19; Rainey, s. 50-52, 64-81.

⁶⁹⁸ 6762 sayılı TTK md. 816/1 hükmü gereği, tekne niteliğinde olmayan araçlar gemi sayılmamaktaydı. İçi oyuk, hacimli şey anlamına gelen teknenin, gemi inşa teknolojisindeki gelişmeler neticesinde yerini "araç" terimine bırakması doktrinde isabetli görülmüştür. Bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 48, dpn. 77; Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyeti**, s. 22. Aksi yönde bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 7.

Buna karşılık İngiliz hukukunda gemi tanımında ifade edilen araç teriminin karşılığı olan "vessel" terimi, ne SCA 1981'de ne de MSA 1995'te tarif edilmiştir. 1894 tarihli MSA md. 742'de "vessel, herhangi bir gemi veya bot ya da seyrüseferde kullanılan diğer aracı kapsamaktadır (vessel includes any ship or boat or any description of vessel used in navigation)" şeklinde ifade edilmiştir. Aynı zamanda Oxford İngilizce Sözlüğünde "vessel", genellikle sandaldan daha geniş ve sıklıkla deniz aracı ile sınırlı olan veya daha büyük nehir ve göllerde seyir halinde bulunan bir gemi türü veya araç şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca "*Steedman v Scofield*" davasında ([1992] 2 Lloyd's Rep. 163) vessel, yük veya insan taşıyan içi oyuk, hacimli şey anlamına gelen tekne olarak ifade edilmiştir. Buna ek olarak genel tabiriyle vessel, suda seyrüsefer için kullanılmak üzere inşa edilen su aracı olup, sandaldan daha büyük bir aracı ifade etmek için kullanılır. Ancak daha sonraki davalarda Temyiz Mahkemesi, suda seyrüsefer hareketinin yalnızca yatay olarak değil, dikey olarak da gerçekleşebileceğini vurgulayarak, petrol platformu gibi araçların da gemi olarak nitelendirilebileceği sonucuna varmıştır. Meeson, prg. 2.10.

⁶⁹⁹ Yazıcıoğlu, bu unsurun yapının şeklinden tamamen bağımsız bir şekilde gemi tanımında aranan temel unsur olduğunu ifade etmiştir (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 48).

anlamında gemi niteliğini taşımaktadır⁷⁰⁰. Bunun yanında denizde hava yastığı üzerinde hareket ettiği için gemi niteliğini taşımadığı düşünülebilen hovercraftlar⁷⁰¹ da, TTK gerekçesinde açıkça tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayılmıştır⁷⁰². Buna karşılık dubalar, şamandıralar, sabit otel gemileri, su üzerine kurulmuş köprüler sabit olarak su yüzeyinde bulundukları için gemi değildir⁷⁰³. Ayrıca burada 6762 sayılı TTK md. 816/1 hükmünden farklı olarak deniz değil, su terimine yer verildiği için⁷⁰⁴ TTK hükümleri iç su gemilerine ve iç su taşımalarında da uygulanacaktır. Böylece Türk hukukunda TTK bakımından iç su ve deniz gemisi ayrımı ortadan kalkmıştır⁷⁰⁵.

- Yüzme özelliği bulunmalıdır. Geminin tanımında tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirir dendiği için, ayrıca yüzme özelliğinin tekrarlanması gereksizdir. Zira yüzme özelliği, aracın suyun üzerinde veya altında hareket etmesi anlamına gelir⁷⁰⁶.

⁷⁰⁰ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 47; Atamer, **Deniz Ticareti**, s. 666; Kara, **Deniz Ticareti**, s. 47; Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyeti**, s. 13-14.

⁷⁰¹ 6762 sayılı TTK bakımından hava yastıklı araçlar hakkında bkz. Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 46, dpn. 1a; Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 11.

⁷⁰² TTK Madde Gerekçeleri, s. 277.

⁷⁰³ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 46; Sözer, **Cilt I**, s. 32.

⁷⁰⁴ Madde gerekçesinde su terimine yer verilmesinin nedeni, “... iç sulara yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır.” şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 277. Ancak doktrinde bu düzenleme, TTK’nın 5. kitabının “Deniz Ticareti” başlığına ve bazı maddelere uygun olmadığı gerekçesiyle eleştirilmiştir. Bu konuda bkz. Kender/Çetingil/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 7-8; Algantürk Light, **TTK Tasarısı**, s. 126. Ayrıca iç su taşımalarının deniz taşımalarına tâbi tutulmasının en doğru yolunun, “Bu Kitap hükümleri, niteliğine uygun olduğu ölçüde iç su taşıma araçları ve iç sulara taşıma hakkında da uygulanır. Bu Kitap hükümlerinin iç su gemileri ve iç su taşımaları hakkında uygulanmasında “deniz” terimi iç su, “gemi” terimi iç su gemisi, “navlun sözleşmesi” terimi de iç su taşıma sözleşmesi olarak anlaşılır.” şeklinde bir hükme yer verilmesi olduğu ifade edilmiştir. Kender/Çetingil/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 8.

⁷⁰⁵ Aynı şekilde İngiliz hukukunda da deniz ve iç su gemisi ayrımı yapılmamaktadır. Geminin bulunduğu suyun seyrüsefere uygun olması yeterlidir. Örneğin, yapay göl bu anlamda seyrüsefere uygun değildir (“*The Mayor & Corporation of Southport v Morriss*” [1893] 1 QB 359).

⁷⁰⁶ Atamer, **Deniz Ticareti**, s. 667; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 49; Sözer, **Cilt I**, s. 31.

- Pek küçük olmamalıdır. Bu unsur, denizcilik sektöründe genel kabul gören anlayışa göre belirlenmelidir⁷⁰⁷. Pek küçük olmama özelliği gereği gemi, seyrüsefer ettiği suyun tehlikelerine direnç gösterecek güçte olmalıdır. Bu nedenle denizcilik tekniği gereği sandal ve kano gemi sayılmaz⁷⁰⁸.

- Kendiliğinden hareket etme imkânının olup olmadığı önem arz etmemektedir. TTK gerekçesinde de belirtildiği üzere, böylece yüzen havuzlar, mavnalar, şatlar tahsis amacı suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayılırlar⁷⁰⁹.

Böylelikle bu şartları taşıyan her araç gemi sayılmaktadır. Bu durumda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde tanımı yapılmayıp *lex fori*'ye bırakılan gemi için, TTK md. 931/1'deki şartları taşıyorsa Sözleşme uygulanacaktır.

B. Deniz Alacağı İçin İhtiyati Haczi İstenebilecek Gemiler

TTK md. 935, bu Kanun hükümlerinin uygulama alanını düzenlemiştir. Maddenin birinci fıkrasına göre, aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır. Bu durumda Kanunun 1350. madde ve devamı hükümlerinde düzenlenen gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler ticaret gemileri hakkında uygulanır. Bunun yanı sıra 935. maddenin ikinci fıkrası, ticaret gemisi olmadığı halde TTK'nın deniz ticaretiyle ilgili bazı hükümlerinin uygulandığı gemileri içermektedir. Bu kapsamda 935. maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde ifade edilen gemilere TTK'nın "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlıklı kısmı uygulanmakta iken, (b) ve (c) bendinde ifade edilen gemilere bu hükümler uygulanmamaktadır. O halde TTK kapsamında yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ihtiyaten haczedilebilecektir. Buna karşılık

⁷⁰⁷ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 49.

⁷⁰⁸ Okay, s. 79-80; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 47. Deniz İş Kanunu md. 1/3'e göre, bu Kanun hükümlerinin uygulanması bakımından sandallar da gemi sayılmaktadır. Diğer yandan İngiliz hukukunda ahşap sal, iskele platformu, duba, şamandıra, deniz uçağı⁷⁰⁸, jet-ski gemi olarak nitelendirilmez⁷⁰⁸. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Meeson, prg. 2.27-2.28. Ayrıca deniz uçağının gemi vasfını taşımadığı hakkında bkz. "Polpen Shipping Co. v. Commercial Union Assurance Co. Ltd" [1943] K. B. 161 (Jackson, prg. 18.30, dpn. 35). Bununla birlikte jet-skinin gemi niteliğini haiz olmadığı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Rainey, s. 77-81.

⁷⁰⁹ TTK Madde Gerekçeleri, s. 277.

münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle⁷¹⁰ donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler ile yabancı bir devlet veya onun vatandaşı adına Türkiye’de yapılmakta olan gemiler ihtiyaten haczedilemeyecektir⁷¹¹.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin TTK anlamında konu bakımından uygulama alanına bakıldığında, hangi gemilerin ihtiyati hacze konu olacağını düzenleyen 1369. madde, Sözleşmenin 3. maddesinin 1 ve 2. fıkrasından alınmıştır. Şunu da belirtmek gerekir ki, tıpkı gemi alacaklısı hakkında olduğu gibi gemilerin ihtiyati haczinde de TTK bu konudaki milletlerarası sözleşmeyi (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesini) esas almıştır (TTK md. 1350-1400). Böylece deniz alacağına konu gemiler bakımından TTK ile 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi birbirine paralel düzenlemeler içermektedir⁷¹².

⁷¹⁰ Burada yalnızca devlet gemileri değil, devlet dışında kalan kamu tüzel kişileri (devlet üniversiteleri, RTÜK gibi) de kast edilmektedir (Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 356; Sözer, **Cilt I**, s. 42).

İİK md. 82 çerçevesinde de devlet malları, dolayısıyla devlet gemilerinin ihtiyaten haczedilemeyeceği düzenlenmiştir. Bu hüküm 1926 Muafiyet Sözleşmesi md. 1’e uygun olarak devlet tarafından ticari şekilde işletilen gemileri kapsamamalıdır. Nitekim TTK md. 935/2-c hükmü kapsamında münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen gemilerin ihtiyaten haczedilemeyeceği açıkça düzenlenmiştir.

⁷¹¹ İngiliz hukukunda Kraliyet gemilerinin yargı bağışıklığı, Crown Proceedings Act (Kraliyetin Yargılanması Hakkında Kanun, CPA) 1948 ile ortadan kaldırılmıştır⁷¹¹. Bu Kanunda Kraliyetin şahsi (*in personam*) ve aynı (*in rem*) sorumluluğu hakkında hükümler yer almaktadır. Hükümdarın şahsi sorumluluğu ayrıkt tutulursa, Kraliyetin sorumluluğu genel olarak gerçek kişiler ile denk tutulmaktadır. Jackson, prg. 12.135-12.136.

Ancak CPA md. 29/1 ve tamamlayıcısı olan SCA md. 24/2-c hükümleri, Kraliyete ait gemiler ve diğer malvarlığı değerlerinin *in rem* yargılamasından ve ihtiyati hacizden muaf olduğunu düzenlemiştir. CPA md. 29/1 uyarınca, *bu Kanunun hiçbir hükmü herhangi bir talepten dolayı Kraliyete karşı yürütülecek in rem yargılamasına veya Majesteleri Kraliçenin gemilerinin yahut hava araçlarının veya ona ait yük yahut diğer malların ihtiyati haczine, el konulmasına veya cebri satışına izin vermez; ya da bu tür gemi, hava aracı, yük veya diğer mallar üzerinde herhangi bir kişiye herhangi bir rehin hakkı bahşetmez* (Nothing in this Act shall authorise proceedings in rem in respect of any claim against the Crown, or the arrest, detention or sale of any Her Majesty’s ships or aircraft, or of any cargo or other property belonging to the Crown, or give to any person any lien on any such ship, aircraft, Cargo or other property). SCA hükmüne göre ise, SCA md. 20 ile 23 arasında yer alan amirallik yargılamasına ilişkin hiçbir hüküm, herhangi bir alacaktan dolayı Kraliyete karşı *in rem* yargılaması başlatılması için veya Majesteleri Kraliçeye ait bir gemi, hava aracı, hava yastıklı araç, yük veya başka bir mal üzerinde ihtiyati haciz, el koyma ve cebri satış yetkisi vermez (SCA md. 24/2-c: Nothing in sections 20-23 shall authorise proceedings in rem in respect of any claim against the Crown, or the arrest, detention or sale of any of Her Majesty’s ships or Her Majesty’s aircraft, or, subject to section 2(3) of the Hovercraft Act 1968, Her Majesty’s hovercraft, or of any cargo or other property belonging to the Crown). Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Jackson, prg. 12.139-12.140.

⁷¹² İngiliz hukukunda kardeş gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen SCA md. 21/4’ün (i) ve (ii) bentlerinde deniz alacağının doğduğu sırada geminin maliki, chartereri, zilyedi veya kontrolünü elinde bulunduran kişinin herhangi bir başka gemisinin ihtiyaten haczedilebileceği yer almaktadır. Chartererlerden gemi kiracısına (*charter by demise*) (i) bendinde açıkça atıf yapılmışken, diğer chartererlerin zaman chartereri ve yolculuk chartereri olduğu İngiliz hukuku bağlamında söylenebilecektir. Bu konuda bkz. *The “Span Terza”* [1982] 1 Lloyd’s Rep 225, p. 227; Berlingieri, **Arrest**, prg. 8.16. Ayrıca (ii) bendinde bu kişilere ait başka bir geminin (kardeş geminin) ihtiyaten haczedilebilmesi için, bunların kardeş geminin ekonomik maliki olması şartı aranmıştır. Diğer bir anlatımla kardeş gemi

TTK md. 1369/1-b’de Sözleşmeden farklı olarak, yalnızca şahsi borçlu kiracının daha sonra geminin mülkiyetini elde ettiği halleri karşılayacak bir hükme yer verilmiştir. Bunun sebebi, hükmün gerekçesinde şöyle açıklanmıştır.

Birinci fıkranın (b) bendinde mehz düzenleme “geminin maliki veya kiracısı ise” sözcüklerine yer vermiştir. Ancak mehz hükmün (Tasarıya alınmasına gerek olmayan) üçüncü fıkrasına göre, kiracının borcu için gemi kiradayken ihtiyati haciz uygulanabilmesi için, böyle bir ihtiyati haczi takiben cebri satışın milli hukuka göre mümkün olması gerekmektedir. Oysa Türk hukukunda, kiracının borcu için malikin gemisinin satılması yalnızca gemi alacaklısı haklarının tanındığı hallerde mümkündür⁷¹³. 1999 tarihli Sözleşmenin 9 uncu maddesine göre, Sözleşmedeki hükümler, yeni gemi alacaklarının yaratıldığı anlamına gelmeyecektir. Dolayısıyla Sözleşmenin 3’üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer verilen düzenleme de bir gemi alacağının tesisi şeklinde yorumlanmayacaktır. Bu saptamalar çerçevesinde, geminin kirasının devam ettiği süre içinde kiracının borcu için geminin ihtiyati haczine olanak tanınması Türk hukuku bakımından mümkün değildir. Bu sebeple maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde, yalnızca, şahsi borçlu kiracının daha sonra geminin mülkiyetini elde ettiği halleri karşılayacak bir hükme yer verilmiştir⁷¹⁴.

Böylece kiracının borcu için deniz alacağına konu olan geminin ihtiyaten haczedilebilmesi, yalnızca kiracının sonradan bu gemiye malik olması halinde mümkün olacaktır.

Bu hüküm, özellikle finansal kiralama⁷¹⁵ yoluyla edinilen gemilerde uygulama alanı bulacaktır. 21.11.2012 tarihli 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu⁷¹⁶ md. 3/1-ç’de yapılan tanıma göre

uygulaması, deniz alacağından şahsen sorumlu olan kişinin gemisine başvurma hakkı tanımıştır. Aksi takdirde deniz alacağının doğduğu geminin maliki, chartereri veya zilyedi olan kişilerin maliki olmadığı, ancak örneğin kiracısı olduğu başka bir geminin ihtiyaten haczine imkân tanınmamıştır. Davis, prg. 36.19. Buna göre SCA’da yer alan kardeş geminin ihtiyati haczi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile uyumludur.

⁷¹³ Bu konuda içtihatlar için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 19.03.2002 tarihli, 2002/578 E., 2002/2518 K. sayılı; 24.11.2000 tarihli, 2000/9328 E., 2000/9264 K. sayılı; 04.06.1999 tarihli, 1998/8202 E., 1999/4832 K. sayılı kararı.

⁷¹⁴ TTK Madde Gerekçeleri, s. 394.

⁷¹⁵ Finansal kiralama sözleşmeleri hakkında bkz. Atilla Altop, **Özellikle Taşınır Yatırım Mallarına İlişkin Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi**, Ankara 1990; Bülent Sözer, **Gemi Geminin Müttemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, İstanbul 2010, s. 73. vd. (Finansal Kiralama). Ayrıca gemilerin finansal kiralaması ve bu haliyle cebri icraya konu olması hakkında bkz. Çetingil, **Finansal Kiralama**, s. 7-24; Sabih Arkan, “Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Haluk Tandoğan’ın Hatırasına Armağan**, Ankara 1990, s. 435-443 (Finansal Kiralama); Mertol Can, “Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, C. XVI, Ankara 14 Mayıs 1999, s. 197-219 (Finansal Kiralama); İbrahim Ağsakal, “Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı”, **MÜHF-HAD**, C.19, S.3, s. 291-322.

⁷¹⁶ RG T. 13.12.2012, S. 28496.

“Finansal kiralama, bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayan tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması; kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın rayiç bedelinin yüzde doksandan daha büyük bir değeri oluşturması hallerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemini”

ifade eder. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere finansal kiralamada kiracı, kira süresinin sonunda kiralanan malın mülkiyetini elde etme hakkına sahip olmaktadır. Böylece finansal kiralama süresi boyunca mülkiyeti kiralayanda kalan, ancak kullanım hakkı kiracıda olan mal, daha sonra kiracıya düşük bir bedelle devredilir. Çalışma konumuz açısından değerlendirecek olursak, finansal kiralamaya konu gemi ise ve kira süresi boyunca kiracının deniz alacağı niteliğinde bir borcu doğmuş ise, bu geminin ihtiyaten haczedilmesi finansal kiralama sözleşmesi sonunda geminin mülkiyetinin kiracıya geçmesiyle mümkün olacaktır.

Mülga 6762 sayılı TTK’da yola çıkmaya hazır bir geminin cebri icradaki durumu düzenlenmiştir. Bu Kanunun 892. maddesine göre, *yola çıkmaya hazır bir gemi cebri icra yolu ile satılamayacağı gibi ihtiyaten haciz de edilemez. Şu kadar ki, cebri satış veya haczi icabettiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmışsa, bu hükümler tatbik olunmaz.* Bu hüküm şu an yürürlükte bulunan 6102 sayılı TTK’da bulunmamaktadır. Burada kanun koyucunun bilinçli tercihiyle yapılan bir düzenleme gereği, Türkiye açısından 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile paralel olarak artık yola hazır geminin ihtiyaten haczedilebileceğini söylemek doğru olacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ALACAĞIN DENİZ ALACAĞI OLMASININ TÜRK HUKUKU BAKIMINDAN SONUÇLARI

I. GEMİNİN İHTİYATİ HACZİ

Mahkemede ileri sürülen alacağın veya talebin deniz alacağı olmasının en önemli sonucu, geminin ihtiyaten haczedilmesidir. Bu nedenle sınırlı sayıdaki deniz alacaklarının takibini güvence altına alan geminin ihtiyati haczi kavramı çalışmamızın sınırları içerisinde inceleme konusu olmuştur.

A. Uygulanacak Hukuk

Çoğu kez yabancılık unsuru içeren gemilerin ihtiyati haczinde TTK md. 1350/1 gereği *lex fori* (mahkemenin hukuku) uyarınca Türk hukuku uygulanacaktır⁷¹⁷. Buna göre,

Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebri icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebri icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir.

Bu durumda gemilerin ihtiyati haczine ilişkin bir istemin ileri sürüldüğü davada bu istemin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı Türk hukukuna göre belirlenecektir. TTK md. 1350 hükmü, 1993 Rehin Sözleşmesinin ikinci maddesinin ikinci cümlesinden alınmıştır. Buna göre, *işbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, cebri icra işlemlerine ilişkin bütün hususlar cebri icranın gerçekleştiği Devletin hukukuna tabi olacaktır.* Aynı yönde bir düzenleme, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 2/4'te yer almaktadır. Bu hükme göre,

Bu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bir geminin ihtiyaten haczedilmesine veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemleri, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukukuna tabidir.

⁷¹⁷ İngiliz hukukunda deniz alacaklarını düzenleyen SCA md. 20/7-a gereği, bu madde hükümleri geminin taşıdığı bayrağın İngiliz olup olmadığı, geminin sicile kayıtlı olup olmadığı ve gemi malikinin mutad meskeni veya başlıca iş yerinin nerede bulunduğu önem arz etmeksizin tüm gemilere uygulanır.

Böylece TTK'nın cebri icraya ilişkin işlem ve tasarruflara uygulanacak hukuk konusundaki düzenlemeleri bu konudaki milletlerarası sözleşmelerle uyumlu hale getirilmiştir.

TTK'da *lex fori* ilkesine uygun olarak deniz alacaklarının vasıflandırılmasında, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde düzenlenmeyen hususlar ve ilamsız icra takibi gibi konularda Türk hukuku uygulanacaktır⁷¹⁸. Buna karşılık deniz alacağı niteliğinde sayılan talep hakkı için MÖHUK'un kanunlar ihtilafı kuralları uygulanmalıdır. Zira bir talep hakkının sahibine ihtiyati haciz yetkisi sağlayıp sağlamadığı, icra hukuku konusu olarak *lex fori*'ye tâbidir. Ancak talep hakkının kendisi maddi hukuka ilişkin olduğundan bu hak açısından yetkili hukuk dikkate alınmalıdır⁷¹⁹. Bu doğrultuda ileri sürülen talep hakkının yabancılık unsuru içermesi halinde ilgili yabancı hukuka işaret edilip yaklaşık ispatla talep hakkının varlığı ortaya konmalıdır. Ardından bu talep hakkının TTK md. 1350/1'de yer alan deniz alacağı listesine dâhil olup olmadığı belirlenmeli ve bu konuda vasıflandırma sorunlarında *lex fori* olarak Türk hukuku uygulanmalıdır⁷²⁰.

TTK md. 1350/1'in birinci cümlesinde geminin bulunduğu yer hukukuna atıf yapılması eleştirilmiştir. Bazı yazarlar, cebri icra işleminin yapıldığı devlet ile geminin bulunduğu devletin farklı olmasının sakınca doğurabileceğini iddia etmiş ve bunu şöyle örneklendirmiştir⁷²¹.

“Söz gelimi, Türk bayraklı bir geminin mülkiyeti, Togo'da tamirde bulunduğu sırada Honduras makamları tarafından bir kişiye ihale edilmiştir. Togo Kanunu da bu ihaleyi geçerli kabul etmektedir. Bu durumda aynı kural geçerli olacak mıdır?”

Buna karşılık doktrinde diğer bir yazar, TTK md. 1350/1'in devamında bu sakıncayı giderecek düzenlemeler yapıldığını, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde artırmayı yapan kurum veya ilgililere bazı seçenekler sunulduğunu, bunlara uyulmadan satışın yapılması halinde geminin Türkiye'deki kaydının silinmeyeceğini ve gemi üzerinde Türk gemi siciline kayıtlı hak ve

⁷¹⁸ Atamer, **Cebri İcra**, s. 109.

⁷¹⁹ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 535. Aynı yönde bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 109.

⁷²⁰ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 535.

⁷²¹ Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 272.

alacakların devam edeceğini, bu nedenle geminin gıyabında yapılan işlemlerin Türk hukuku bakımından hüküm ifade etmeyeceğini ileri sürmüştür⁷²².

B. Tanımı ve Hukuki Niteliği

İhtiyati haciz, mahkeme kararıyla borçlunun malvarlığına el konulması suretiyle para alacağının zamanında ödenmesinin güvence altına alınmasını sağlayan geçici bir hukuki korumadır⁷²³. *Erişir*, geçici hukuki korumayı,

“Gecikmesinde tehlike olan bir halin engellenmesi ya da durdurulması amacıyla, iddia edilen talebe hukuki dinlenilme hakkının ertelenmesi yolu açılarak prensip itibarıyla yaklaşık ispat seviyesinde ispat ölçüsü ile yetinilerek geçici olarak yürürlük kazandıran, karşı tarafın menfaatlerini çeşitli usûlî araçlarla dengeleyen, ivedi bir yargısal hukuki korumadır.”

şeklinde tanımlamıştır⁷²⁴. Geçici hukuki koruma niteliğinde olan ihtiyati haciz, böylelikle asıl cebri icra işlemine yardımcı olmakta ve borçluya güvence sağlamaktadır⁷²⁵.

⁷²² Atamer, **Cebri İcra**, s. 110.

⁷²³ Necmeddin M. Berkin, **İhtiyati Haciz**, İstanbul 1962, s. 9; Tetley, **Arrest**, s. 1898; Baki Kuru, **İcra ve İflas Hukuku El Kitabı**, 2. Baskı, Ankara 2013, s. 1033; Timuçin Muşul, **İcra ve İflas Hukuku, C. II**, 6. Baskı, Ankara 2013, s. 1285 (C.II); Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 327; Arslan/Yılmaz/Taşpınar Ayvaz/Hanağası, s. 426.

İhtiyati haczin hukuki niteliği hakkında doktrinde çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bazı yazarlar, ihtiyati haczin ihtiyati tedbirin özel türü olduğunu savunmaktadır (Bkz. Berkin, s. 5; İlhan E. Postacıoğlu/Sümer Altay, **İcra Hukuku Esasları**, 5. Bası, İstanbul 2010, s. 861; Kuru, s. 1033; Muşul, **C. II**, s. 1256; Arslan/Yılmaz/Taşpınar Ayvaz/Hanağası, s. 426). Diğer bazı yazarlar ise, ihtiyati haczin tıpkı ihtiyati tedbir gibi bir geçici hukuki koruma olduğunu savunmaktadır (Bkz. Evrim Erişir, **Geçici Hukuki Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri**, İstanbul 2013, s. 226; Muhammet Özekes, **Pekcanitez Usul Medeni Usul Hukuku, C. III**, 15. Bası, İstanbul 2017, s. 2447 (Pekcanitez Usul, C. III); Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 327).

Doktrinde ihtilafa neden olan ihtiyati haczin hukuki niteliği, esasen 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) md. 406/2 hükmü ile açıklığa kavuşturulmuştur. Bu hükümde *“İhtiyati haciz, muhafaza tedbirleri ve geçici düzenleme niteliğindeki kararlar gibi geçici hukuki korumalara ilişkin diğer kanunlarda yer alan özel hükümler saklıdır.”* denilerek, ihtiyati haciz açıkça geçici hukuki koruma olarak nitelendirilmiştir. Böylece ihtiyati haczin ihtiyati tedbirin özel bir türü olduğu yönündeki görüşler geçerliliğini yitirmiştir.

Ayrıca ihtiyati haczin geçici bir hukuki koruma olduğuna ilişkin mahkeme kararı için bkz. Yargıtay 3. HD.’nin 13.12.2012 tarih, 2012/21609 E. ve 2012/25698 K. sayılı kararı [www.hukukturk.com (Erişim Tarihi: 01.02.2021)].

⁷²⁴ Erişir, s. 5. Krş. Ejder Yılmaz, **Geçici Hukuki Himaye Tedbirleri, C. I**, Ankara 2001, s. 32; Hakan Pekcanitez, “Milletlerarası Tahkimde Geçici Hukuki Koruma Önlemleri”, **Milletlerarası Tahkim Semineri (10 Mart 2003)**, ICC Türkiye Milli Komitesi, Ankara 2003, s. 115; Ramazan Arslan, “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Geçici Hukuki Korumalar Konusunda Getirdiği Yenilikler”, **Bankacılar Dergisi Özel Sayı**, 2013, s. 7; Özekes, **Pekcanitez Usul, C. III**, s. 2436.

⁷²⁵ Ergun Önen, “İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası (İİK md. 265)”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 1980, C. 37, S. 1, s. 251-252.

Yargılama hukuku şekli bir hukuk dalı olup belirli prosedürlere ve sürelerle uyulmasını gerektirir⁷²⁶. Bu şekilde maddi ilişki, ancak belirli bir zaman geçtikten sonra açıklığa kavuşturulur. Bu zaman zarfında borçlunun takınacağı bazı davranışlar sebebiyle yargılamanın sonunda herhangi bir şey elde edilemeyebilir ve böylece alacaklının talebi karşılanmayabilir⁷²⁷. Dava alacaklı açısından olumlu sonuçlansa bile, yargılama sonunda alacağın elde edilebilmesi için alacaklının başvurabileceği borçluya ait herhangi bir malvarlığı bulunmayabilir. Zira borçlu belirli bir zamana yayılan yargılama süresi içinde mal kaçırabilir. Bu şekilde alacağını elde edememe riski ile karşı karşıya kalan alacaklının ise başvurması gereken yol, ihtiyati hacizdir⁷²⁸. Böylece borçlunun malvarlığı ile sorumluluğu anlam kazanarak alacaklının alacağını zamanında elde edebilmesi mümkün olmaktadır⁷²⁹.

Gemilerin ihtiyati haczi ise, özellikle deniz alacaklıları için büyük bir öneme sahiptir. Zira her zaman alacağını elde edememe riskiyle karşı karşıya kalabilen alacaklı açısından, çoğu kez borçlunun tek malvarlığı olan gemisinden başka başvurulabilecek bir güvence yoktur. Yegâne güvence haline dönüşen bu gemi ise, hareket halinde olduğu için alacak elde edilemeden, kolaylıkla alacaklının hâkimiyet alanından uzaklaşabilir. Bunun yanında deniz alacağının ileri sürüldüğü davanın sonucunu beklemek, bu sürenin sonunda borcunu ödeyememe durumuna düşme ihtimali olan borçludan alacağın elde edilememesi riskini doğurabilir. Ancak geminin ihtiyaten haczedilmesi talebinde bulunan alacaklı, yargılama sonucunu beklemesine gerek kalmaksızın borçludan alacağını elde edebilecektir⁷³⁰. Diğer yandan gemisinin

⁷²⁶ Türk hukukunda 2004 sayılı İİK’da genel icra hukuku iki ana bölüme ayrılır. Bunlardan ilki İİK md. 24-41 hükümleri arasında düzenlenen ilamlı icra, diğeri ise ilamsız icradır (İİK md. 42-144/a, md. 167-170b, md. 269-269d, md. 272-276). (İlamlı ve ilamsız icra hakkında genel bilgi için bkz. Kuru, s. 56-58.) Cebri icra türlerini ilamlı ve ilamsız icra ayrımı dışında çeşitli ayrımlara tâbi tutan yazarlar için bkz. Timuçin Muşul, **İcra ve İflas Hukuku, C. I**, 6. Baskı, Ankara 2013, s. 11-14 (C. I); Arslan/Yılmaz/Taşpınar Ayvaz/Hanağası, s. 42-46; Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 7-11.

İlamlı veya ilamsız takip yoluna dayanan cebri icra işlemleri, her iki durumda da uzun sürebilir. Hem ilamlı hem ilamsız takipte borçlunun mallarına, ancak ödeme emri veya icra emrinin tebliğinden ve bu tebliğleri izleyen kanuni sürelerin geçmesinden sonra haciz koyulabilir. Ayrıca ilamlı takipte icranın geri bırakılması ve ilamsız takipte, borçlunun takibe itiraz etmesi durumunda itirazın kaldırılması veya iptali için uzun bir zamana ihtiyaç vardır (Postacıoğlu/Altay, s. 86).

⁷²⁷ Özekes, **Pekcanitez Usul, C. III**, s. 2435-2436.

⁷²⁸ Saim Üstündağ, **İcra Hukukunun Esasları**, İstanbul 2004, s. 400; Postacıoğlu/Altay, s. 860.

⁷²⁹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 1.

⁷³⁰ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 1; Nuray Barlas, “Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1987, s. 328 (İhtiyati Haciz); Tetley, **Arrest**, s. 1898.

ihtiyaten haczedilip hareketsiz kalabileceği ihtimali borçlu gemi maliki için de borcunu ödemekte zorlayıcı bir etki yaratmaktadır. Ayrıca borçlu gemi maliki ve alacaklısı dışında gemi yolculuğunda münferit menfaatleri bulunan yük sahipleri, yolcular, gemi adamları, işleten ve sigortacı gibi diğer kişiler için de geminin ihtiyaten haczedilmesi alacaklarını elde etme bakımından etkili bir yol olmaktadır⁷³¹. Bu nedenlerle bir İngiliz mahkemesi kararında da⁷³² belirtildiği gibi gemilerin ihtiyati haczi, mahkemenin elinde bulunan değerli bir silahtır⁷³³.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinin 2. fıkrasının ilk cümlesi geminin ihtiyati haczini tanımlamıştır. Bu hükme göre,

“ihtiyati haciz”; bir deniz alacağının teminat altına alınması için, mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir (“arrest” means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim).

Ayrıca hükmün devamında ihtiyati haczin,

Bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamayacağı (but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument)

ifade edilmiştir.

İhtiyati haciz, bir geminin işletilmesi sonucunda doğabilecek olan bütün alacakların teminat altına alınması için başvurulabilecek en önemli geçici hukuki korumadır. Bu noktada ihtiyati haciz bizzat ihtilaflı alacağın elde edilmesini sağlamaya yönelik olmayıp, alacağın tahsiline giden yolu açık bırakarak takibin başarıyla sonuçlanmasını, alacaklının alacağına kavuşmasını sağlamaktadır⁷³⁴. Diğer bir anlatımla ihtiyati haciz asıl amaç değil, asıl amaca ulaşmayı sağlayan bir tedbirdir⁷³⁵.

⁷³¹ Sengir, s. 563; Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 2; Atamer, **Cebri İcra**, s. 86; Dilek Bektaşoğlu Şanlı, “Arrest of Ships: New Principles under Turkish Law”, **Turkish Commercial Law Review**, C. I, S. 3, Ekim 2015, s. 245.

⁷³² “The Helen Roth”, [1980] 1 Lloyd’s Rep. 477.

⁷³³ Jackson da, ihtiyati haczin güçlü bir silah (“arrest is a powerfull weapon”) olduğu şeklindeki benzetmesiyle, alacaklının alacağını teminat altına almak için ihtiyati haciz talep etmesinin ne kadar etkili bir koruma olduğunu ifade etmiştir. Bkz. Jackson, prg. 15.1.

⁷³⁴ Muhammet Özeken, **İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz**, 1. Baskı, Ankara 1999, s. 13 (İhtiyati Haciz). Aynı yönde bkz. Üstündağ, s. 406; Berlingieri, **Arrest**, prg. 4.31.

⁷³⁵ Önen, s. 251.

Sözleşmedeki bu tanıma yine Sözleşmenin ihtiyati haciz tanımı esas alınarak düzenlenen TTK md. 1353/1 hükmünde de yer verilmiştir. Türk doktrininde ise TTK'daki geminin ihtiyati haczine ilişkin hükümler dikkate alınarak geminin ihtiyati haczi şu şekilde tanımlanmıştır:

*Geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı olarak anılan ve özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanan sınırlı sayıdaki ayni ve şahsi talep hakkının takibinin güvence altına alınması için yargı organları tarafından bir gemiye geçici ve hukuki olarak el konulmasıdır*⁷³⁶.

Jackson, ihtiyati haczin üç işlevinden bahsetmiştir⁷³⁷. İlki ve en belirgin işlevi, geçici hukuki çarenin⁷³⁸ bir şekli olmasıdır. İkincisi, esas hakkında dava bakımından yetkili bir mahkeme ortaya koymasıdır⁷³⁹. Üçüncüsü ise, geminin cebri icra yoluyla satılması konusunda güvence oluşturmalarıdır.

Koruma tedbiri olarak nitelendirilen ihtiyati haczin bu özelliğinden Sözleşmede açıkça bahsedilmemiştir. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında kaleme alınan Lizbon Tasarısında “as a conservatory measure (koruma tedbiri olarak)” sözcükleri ile ihtiyati haczin koruma tedbiri olduğuna işaret edilmiştir. Ancak daha sonra Fransızca metindeki “conservatoire” sözcüğünün İngilizce metindeki “conservatory” sözcüğünden farklı olması nedeniyle koruma tedbiri nitelendirmesi Sözleşmeden çıkarılmıştır. Tasarıda ihtiyati haczin koruma tedbiri özelliğinin vurgulanması, ihtiyati haczin alacağın tahsiline yönelik kararın uygulanmasını kapsamamasından ileri gelmekteydi. Fakat md. 1/2'de deniz alacağının teminat altına alınmasını sağlama amacından bahsedilmesi ve devamında ilam veya ilam niteliğindeki belgelerin icrası için ihtiyati haciz yoluna gidilmeyeceğinin ifade edilmesi, zaten ihtiyati haczin koruma tedbiri olduğunu açıkça ortaya koymuştur⁷⁴⁰.

⁷³⁶ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 531.

⁷³⁷ Jackson, prg. 15.2.

⁷³⁸ Geçici hukuki çare (*interim remedy*), dava öncesindeki geçici hukuki korumadır. Geçici hukuki koruma kavramı, geçici hukuki çareden daha kapsamlıdır. Jackson, prg. 14.3 vd.

⁷³⁹ İngiliz hukukunda deniz alacağının esasına ilişkin olarak yetki veya tahkim sözleşmesi yok ise, ihtiyati haczin uygulandığı mahkeme esas hakkıdır. Bu konuda bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 18. Aynı düzenleme, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi (md. 7/1) ve bunu esas alan Türk hukuku (TTK md. 1359) bakımından da geçerlidir.

⁷⁴⁰ Berlingieri, **Arrest**, prg. 4.41.

Yukarıda da tespit ettiğimiz üzere Sözleşme ile uyumlu olarak Türk hukukunda ihtiyati haciz geçici hukuki koruma niteliğine sahiptir. İhtiyati haczin bu özelliği, İngiliz hukukunda “*interim relief*” terimi ile ifade edilmektedir⁷⁴¹. *Interim relief*, nihai korumanın bir parçası olup geçici veya yardımcı niteliktedir⁷⁴². Bir kararın uygulanmasını sağlamaya yönelik en etkili geçici hukuki koruma, ihtiyati hacizdir. Yalnızca deniz serveti (çoğu kez sadece gemi olmakla birlikte, gemi, yük ve navlun) üzerinde uygulanabilen ve yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklara özgü olan geminin ihtiyati haczi, alacaklı lehine bir geçici hukuki korumadır⁷⁴³.

Geçici hukuki koruma olmasının yanında ihtiyati haczin yargısal bir koruma olduğu hem Sözleşmeden hem de Türk ve İngiliz hukukundaki düzenlemelerden anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ihtiyati haczin mahkeme kararı ile alındığının açıkça ifade edildiği görülmektedir. Ancak farklı hukuk sistemlerinde mahkeme kararı şeklinde değil de, yargılama faaliyeti yapan organların vereceği kararla gemilerin ihtiyaten haczi mümkün olmalıdır⁷⁴⁴. Zira Sözleşme, ihtiyati hacze ilişkin usulü milli hukuka bırakmıştır. Bu itibarla hangi makamın ihtiyati haciz kararı vereceği usule ilişkin bir düzenleme olup, Sözleşmenin taraf ülkeler arasında uygulanmasının yeknesaklığına da hâlel getirmez.

Sözleşme metninde ihtiyati haczin bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamayacağı açıkça ifade edilmiştir. Bu çerçevede ilam veya ilamla eş değer bütün belgelerin (diğer bir deyişle ilam gibi icra edilebilir başka bir belgenin) icrasında ihtiyati haciz uygulanmayacaktır. İlam, davanın taraflarından her birine verilen hüküm nüshası (Hukuk Muhakemeleri Kanunu⁷⁴⁵ (HMK) md. 301) olarak tanımlanabilir. Bunun yanında Türk ve İngiliz hukuklarında geçerli olan ilam niteliğinde belgeler, Sözleşme kapsamında icra edilebilir başka bir belge sayılmaktadır⁷⁴⁶. Sonuç olarak

⁷⁴¹ Jackson, prg. 15.2; Baughen, s. 397 vd. İngiliz hukukunda geçici hukuki koruma (*interim relief*) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Jackson, Ch. 14.

⁷⁴² Jackson, prg. 14.10.

⁷⁴³ Jackson, prg. 14.10, 14.28.

⁷⁴⁴ Aynı yönde Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 65.

⁷⁴⁵ RG T. 04.02.2011, S. 27836.

⁷⁴⁶ İcra edilebilir belge kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. K. D. Kerameus, “Organs of Enforcement and Enforceable Instruments in a Comparative Perspective”, **Israel Law Review**, C. 25,

ilam veya ilam niteliğindeki belgelere dayanılarak kesin haciz talep edilebilen haller, Sözleşmenin kapsamına girmez. İlâm niteliğinde belgeler, Türk hukukunda İİK md. 38 ve özel kanunlarda belirtilenlerden ibaret iken⁷⁴⁷, İngiliz hukukunda ilama eş değer senetler ve borçların ikrarını içeren belgelerdir⁷⁴⁸.

Son olarak İngiliz hukukunda sadece deniz alacaklarının takibini teminat altına almak için başvurulmuş ihtiyati haczin dışında “*freezing injunction*”⁷⁴⁹ olarak adlandırılan ve gemi dâhil, her türlü malvarlığını dondurma tedbiri şeklinde bir geçici hukuki koruma daha mevcuttur. *Freezing injunction*, ihtiyati hacizden farklı olarak şahsi dava yoluyla ileri sürülür ve yalnızca deniz alacaklarını değil, her türlü alacağı teminat altına alır. İhtiyati hacizde yalnızca gemi (veya kardeş gemi) muhafaza altına alınırken, *freezing injunction*’da herhangi bir malvarlığı veya hepsi dondurulmaktadır. Özellikle geminin tek başına yüksek miktardaki alacağı karşılamaması durumunda, alacaklı aynı dava yoluyla ihtiyati haciz talep etmenin yanında *freezing injunction* ile borçlunun diğer malvarlığı üzerinde de tedbir koydurup alacağına tam olarak kavuşma imkânı bulur⁷⁵⁰.

Diğer yandan *freezing injunction* ile her türlü alacak için geminin ihtiyaten haczedilmesi, İngiliz hukukunun sınırlı sayıdaki alacaklar için ihtiyati haczi öngörmesine aykırılık teşkil etmektedir. 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında da ifade ettiğimiz üzere bu Sözleşmede ihtiyati haczin belirli alacaklara özgülenmesi, İngiliz hukukunun etkisiyle olmuştur. Buna karşılık 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine taraf olmuş İngiltere açısından *freezing injunction* dolayısıyla geminin ihtiyati haczine sınırlı sayıda deniz alacaklarının varlığı halinde başvurulabileceği düzenlemesi ihlal edilir duruma gelmiştir⁷⁵¹. Oysaki Türk hukukundaki gibi ihtiyati

Sayı 1 (Winter 1991), s. 55 vd.; Mustafa Serdar Özbek, **Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda İlâmli İcranın Etkinliği**, 1. Cilt, 4. Baskı, Ankara 2018, s. 302 vd.

⁷⁴⁷ Türk hukukunda ilam niteliğinde belgeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Süha Tanrıver, **İlâmli İcra Takibinin Dayanakları ve İcranın İadesi**, Ankara 1996, s. 83 vd.; Erhan Fırat, **Özel Kanunlarda Düzenlenen İlâm Niteliğinde Belgeler**, Ankara 2016; Kuru, s. 895 vd.

⁷⁴⁸ Bu konuda bkz. Berlingieri, **Arrest**, prg. 4.42 ve Proceedings of the Main Committee, Appendix VII.

⁷⁴⁹ İlk kez 1975’te İngiliz hukukunda Kıta Avrupasındaki ihtiyati haczi karşılamak üzere ortaya çıkan “*Mareva Injunction*”, 1999 yılında CPR’nin (Part 25) kabulüyle “*Freezing Injunction*” adını almıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Gaskell/Debattista/Swatton, s. 8; Tetley, **Maritime Liens**, s. 983-984; Tetley, **Arrest**, s. 1948 vd.; Jackson, prg. 16.7 vd.

⁷⁵⁰ “*Freezing injunction*” ve “*arrest*” karşılaştırması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, **Maritime Liens**, s. 973 vd.; Jackson, Ch. 16; Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 67 vd.

⁷⁵¹ Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 73.

tedbir uygulamasıyla yalnızca gemi değil diğer malvarlıkları için de para alacağı dışındaki alacaklar için malvarlığının muhafaza altına alınması şeklinde bir geçici hukuki koruma düzenlemesi, İngiliz hukukunu da Sözleşmeye aykırı uygulamadan uzaklaştırabilecektir.

C. Şartları

Milletlerarası sözleşmelerle ortak hukuk oluşturma çabası söz konusu olmasına rağmen, her ülkenin kendi mahkeme ve icra teşkilatını doğrudan ilgilendiren alanlar milli hukuka bırakılmıştır⁷⁵². Bu bakımdan her ne kadar çalışmamızın bu bölümünde Türk hukukuna ilişkin düzenlemelere yer verilse de, bu düzenlemelerin kaynağı dikkate alındığında milletlerarası sözleşmelerin de incelenmesi gerekli görülmüştür.

1. Milletlerarası Sözleşmelerde

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre bir geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için tek şart, alacağın deniz alacağı niteliğinde olmasıdır. Sözleşmenin birinci maddesinin birinci fıkrasında yer alan listede bulunan deniz alacakları dışında bir alacak için ihtiyati haciz yoluna gidilemez (md. 2/2). Bu alacaklar, sınırlı sayıdaki aynı ve şahsi talep hakkının takibini güvence altına almaktadır.

Deniz alacağının hangi istemlerden doğduğu Sözleşmede yer alsa da, bu alacakla ilgili ihtiyati haciz yoluna gidilebilmesi için başka bir şart bulunmamaktadır. Ancak Sözleşmenin milli hukuklarda bu açıdan düzenleme yapılmasına izin vermesi dikkate alınarak Türk hukukunda ihtiyati hacze tâbi olan alacakla ilgili düzenlemeler incelenecektir.

Son olarak deniz alacağının gemiyle bağlantılı olduğunu yukarıda belirtmiştik⁷⁵³. Bu nedenle deniz alacağının varlığı tespit edilirken deniz alacağıyla ilgili bir gemi bulunmalıdır. Alacak ya doğrudan bu geminin işletilmesiyle ilgili

⁷⁵² Ekşi, s. 7. Ayrıca bkz. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 2/4: “Bu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bir geminin ihtiyaten haczedilmesine veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemleri, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukukuna tabidir.”

⁷⁵³ Bkz. Birinci Bölüm, III.C.2.

olmalıdır ya da geminin konu olduğu bir talep hakkına dayanmalıdır⁷⁵⁴. Bu durumda üzerinde ihtiyati haciz kurulan bir geminin varlığı şarttır⁷⁵⁵.

2. Türk Hukukunda

Türk hukukunda yargılama ve icra hukuku içinde yer alan gemilerin ihtiyati haczi konusunda özel bir yasa bulunmayıp bu husustaki düzenlemeler, ilk kez TTK'nın 5. kitabında “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlıklı Sekizinci Kısımda md. 1350 vd. hükümlerinde yer almıştır. Bununla birlikte md. 1382/1 gereği, 1364 ila 1368. maddeler gemilerin kesin haczinde de uygulanmaktadır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, gemilerin kesin haczinde alacağın deniz alacağı niteliğinde olması aranmaz (md. 1382/2).

TTK'nın gerekçesinde ve doktrinde deniz icra hukukuna ilişkin ilk kez özel hükümler getirilmesinin nedenleri şu şekilde sıralanmıştır⁷⁵⁶:

- Öncelikle cebri icraya ilişkin milletlerarası sözleşmelerle uyum sağlanmak istenmiştir. Bu kapsamda en son tarihli olan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hükümleri iç hukuka aktarılarak TTK'nın 1352 ile 1376. maddelerine esas teşkil etmiştir.

⁷⁵⁴ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 532.

⁷⁵⁵ İngiliz hukukunda bu bakımdan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile tam bir uyum söz konusu değildir. Konstantinos Kofopoulos, “Arrest and Detention”, ASM Arrest-and-Detention | Admiralty Law | Lien (scribd.com) (Erişim Tarihi: 07.02.2021). SCA md. 21/2-5'te aynı dava (*action in rem*) yoluyla ileri sürülebilecek deniz alacakları tespit edilirken aranan bu bağlantı şartı, Sözleşmenin md. 3 hükmü ile tamamiyle aynı nitelikte değildir. Zira Sözleşmede üzerinde deniz alacağı doğan gemi ile o alacağın borçlusu arasında şahsi bir bağlantı aranmıştır. Buna karşılık böyle bir bağlantı, SCA md. 21/4 ile yalnızca md. 20/2'nin (e) ve (r) bendi arasında düzenlenen alacaklar içinde, gemi alacağı statüsünde olmayan alacaklar için aranmıştır. Bu hükme göre, bentte belirtilen alacakların borçluları deniz alacağının ortaya çıktığı anda geminin maliki, kiracısı veya geminin zilyedi ya da kontrolünü elinde bulunduran kişi olması gerekir. Diğer bir anlatımla alacaklının yalnızca ihtiyaten haczedilebilen gemiyi belirtmesi yeterli olmayıp, deniz alacağından kişisel olarak sorumlu olan kişiyi de belirlemesi bütün deniz alacakları için değil, yalnızca md. 21/4'te bahsedilen alacaklar için gereklidir. SCA'nın 21. maddesinin sözü geçmişken burada belirtilen alacakların davanın taraflarını belirlemedeki rolünü incelemek gerekmektedir.

⁷⁵⁶ TTK Madde Gerekçeleri, s. 385-387; Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 523-524.

- İİK hükümlerinin gemiler hakkında uygulanması tereddütlere yol açmıştır⁷⁵⁷. Gemi ve denizcilik sektöründen kaynaklanan ihtiyaçlar doğrultusunda İİK, büyük bir ekonomik değeri bulunan ve çoğu zaman yabancı bir gemi sicilinde kayıtlı olan taşınır hükmündeki gemilerin paraya çevrilmesinde yetersiz kalmıştır.

- İİK’da sürekli değişiklikler yapılması gemilerin cebri icrası konusunda İİK’ya topluca atıf yapılması yerine, TTK’da deniz ticareti kitabında ayrı bir kısımda bu konuya ilişkin özel hükümlerin kabul edilmesine neden olmuştur.

- Gemilerin ihtiyati haczi konusunda Yargıtay kararları, icra uygulamaları ve bilimsel görüşler arasında söz konusu olan tartışmalar ve çelişkiler, yargılama ve icra hukuku kurallarının kötüye kullanılmasına ve haksız uygulamaların doğmasına neden olmuştur. Bu uygulamalara tepki olarak kabul edilen gemiler üzerindeki rehinin paraya çevrilmesine ilişkin kurallar (TTK md. 1377-1381), rehin hakkının türüne bağlı olarak hangi takip yoluna başvurulacağına ilişkin düzenlemeler yapılmasını sağlamıştır.

Bu nedenlerle kabul edilen gemilerin ihtiyati haczi konusundaki hükümlerde Sözleşmenin md. 2/4 hükmüne uygun olarak ihtiyati haciz usulüyle ilgili eklemeler de (örneğin, md. 1354, 1355, 1357) yapılmıştır. Ayrıca TTK md. 1351/1 uyarınca, “Bu Kısımda özel olarak düzenlenmeyen hususlarda, İcra ve İflas Kanunu hükümleri, 936 ncı madde ile 937 nci maddenin birinci fıkrasında öngörüldüğü şekilde uygulanır.” denilerek gemilerin ihtiyati haczinde İİK’den da faydalanılacağı belirtilmiştir⁷⁵⁸. Kural olarak taşınır sayılan gemiler TTK’da belirtilen bazı durumlarda İİK’nın taşınmaz hükümlerine tâbidirler (TTK md. 936, 937/1, 1381, 1383). Yüksek ekonomik değere sahip olan gemiler esas itibarıyla taşınır niteliğine sahip olsa da, ortaya çıkabilecek ihtiyaçların karşılanabilmesi için bu şekilde bazı hallerde taşınmaz hükümlerine tabi tutulur⁷⁵⁹. Bunun sonucunda İİK’nın öncelikle taşınır hakkındaki hükümleri, istisnai olarak da taşınmaz hakkındaki hükümleri (md. 153/a) gemiler için uygulanır⁷⁶⁰.

⁷⁵⁷ Bu tereddütler için bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 385.

⁷⁵⁸ TTK md. 1351’in madde gerekçesinde bu hükümle ulaşılmak istenen amacın, *deniz ticareti hukukunda cebri icranın 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanununa göre özelliği olan hususlarını hükme bağlamak olduğu ifade edilmiştir*. TTK Madde Gerekçeleri, s. 387.

⁷⁵⁹ Şeker Ögüz, “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 465 (Gemi Mülkiyeti).

⁷⁶⁰ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 526-527.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde ileri sürülen talebin deniz alacağı olmasının sonucu olarak geminin ihtiyati haczi incelense de, ihtiyati hacze ilişkin usul hükümleri çalışmamız kapsamı dışında bırakılacaktır. Bu doğrultuda geminin ihtiyati haczi kavramıyla birlikte bu kavramın daha iyi anlaşılabilmesi için ihtiyati haczin şartlarına ve sonuçlarına değinmek çalışmamızın sınırları açısından daha uygundur. Gemilerin ihtiyati haczinin sınırlarını çizerken TTK ve genel olarak ihtiyati haczi düzenleyen İİK hükümlerinin Sözleşme ile uyumlu olup olmadığı da açıklığa kavuşturulacaktır.

İhtiyati haczin şartları İİK md. 257’de düzenlenmiştir⁷⁶¹. Bunun yanında gemiler için özel hüküm olan “ihtiyati haciz hakkı” başlıklı TTK md. 1353’te ise gemilerin ihtiyati haczinin şartları kabul edilmiştir. Bu nedenle gemilerin ihtiyati haczinin şartları başlığı altında TTK md. 1353 hükmü, İİK md. 257 ile birlikte değerlendirilmelidir.

a. Deniz Alacağı Olması

Türk hukukunda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesiyle uyumlu olarak yalnızca deniz alacakları için geminin ihtiyati haciz yoluna gidilebilir (md. 1353/3). Gemilerin ihtiyati haczine esas olan deniz alacakları, para alacağı ile sınırlı olmayıp geminin teslimini konu alan alacakları da içermektedir. Bu yönüyle deniz alacaklarının takibinde başvurulacak bir yol olan geminin ihtiyati haczi, Türk hukukunda İİK md. 257 vd. hükümlerinde düzenlenen ve yalnızca para alacağı için öngörülen ihtiyati hacizden ayrılmaktadır. Kural olarak para dışındaki mal, hak ve alacaklar için HMK md.389 vd.’de düzenlenen ihtiyati tedbir yoluna gidilebilir. Ancak 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/2’yi ve md. 2/1, 2’yi esas alan TTK md. 1353/1 uyarınca, deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette (örneğin hapis hakkına karar verilmesiyle) geminin seferden menedilmesi istenemez⁷⁶². Gemilerin ihtiyati haczinde özel bir hüküm olan, ancak Türk hukuk sistemiyle uyumlu

⁷⁶¹ Bazı yazarlar, İİK md. 257’de yer alan ihtiyati haczin şartlarına ilişkin düzenlemeyi ihtiyati haciz şartları ve sebepleri şeklinde ayrıma tâbi tutmuş ve ihtiyati haciz sebepleri başlığı altında muaccel ve müaccel alacaklarda ihtiyati haczi incelemiştir. Bu konuda bkz. Üstündağ, s. 407; Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 330.

⁷⁶² Bu hükmün amacı madde gerekçesinde aynen şöyle ifade edilmiştir: “*Bu hüküm ile özellikle halen “rehin tesisi” olarak isimlendirilen hukuka aykırı uygulamanın önüne geçilmesi (Tasarının 1377, 1380 ve 1381 inci hükümleriyle birlikte) amaçlanmıştır.*”. TTK Madde Gerekçeleri, s. 388.

olmadığı gerekçesiyle eleştiriye uğrayan⁷⁶³ TTK md. 1353/1, HMK'nın para alacağı dışındaki alacaklar için ihtiyati tedbiri öngören hükümlerini gemiler bakımından uygulanamaz hale getirmektedir. Ancak burada haklı olarak doktrin tarafından ifade edildiği gibi⁷⁶⁴ gemiye el konulmasını veya geminin seferden menini öngören ihtiyati tedbirlerin yolu kapatılmıştır. Bunun dışında geminin mülkiyetinin devrini yasaklanması gibi geminin seferden meni sonucunu doğurmayan ihtiyati tedbirler, gemiler hakkında da uygulanabilmelidir⁷⁶⁵. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere⁷⁶⁶ Sözleşmenin md. 10/1-c hükmü md. 1-s'de düzenlenen geminin mülkiyeti ve zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan istemler hakkında taraf devletlere Sözleşmeyi uygulamama hakkı verse de, Türkiye bu hakkını kullanmamıştır. Bu durumda geminin mülkiyeti gibi aynına ilişkin istemlerde uyuşmazlık konusu gemi hakkında ihtiyati tedbir değil de, ihtiyati hacze karar verilebilir. Diğer yandan deniz alacaklarının takibini teminat altına almak için gemileri konu almayan geçici hukuki koruma yollarına (örneğin, şartları oluşmuşsa İİK md. 257'ye) gidilebilir⁷⁶⁷.

Kural olarak deniz alacakları özel hukuk ilişkilerinden kaynaklansa da, md. 1352-n'de yer alan resim ve harçlar gibi kamu alacağı niteliğinde olanlar da mevcuttur. Bu alacaklardan dolayı gemilerin ihtiyati haczi için 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun⁷⁶⁸ hükümleri (md. 13 vd.) uygulanacaktır. Diğer bir anlatımla bu alacakların takibini güvence altına almak için TTK md. 1352 vd. hükümlerinde düzenlenen gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler uygulanmayacaktır⁷⁶⁹.

⁷⁶³ Bu konuda bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 275. Buna karşılık *Atamer*, yalnızca md. 1352/1-t için ihtiyati tedbirin, diğer deniz alacakları için ise ihtiyati haczin kabul edilmesinin TTK'da deniz alacakları için iki ayrı düzen öngörülmesine ve bunun da yürürlükteki sistemin aksaklıklarının devam etmesine neden olacağını, bu nedenle 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki sistem kabul edilerek bütün deniz alacakları için ihtiyati haciz yolunun kanun koyucu tarafından tercih edildiğini ifade etmiştir. *Atamer*, **Cebri İcra**, s. 279.

⁷⁶⁴ Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 275.

⁷⁶⁵ Mehmet Ali Aksoy, “Gemilerin İhtiyati Haczi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Mart-Nisan 2016, S. 123, s. 262-263.

⁷⁶⁶ Bkz. İkinci Bölüm, III. T. 1.

⁷⁶⁷ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 530-531.

⁷⁶⁸ RG T. 28.07.1953, S. 8469.

⁷⁶⁹ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 530.

b. Rehinle Teminat Altına Alınmış Olması

TTK md. 1353/2, akdi veya kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları hakkında da ihtiyati haciz kararı verilebileceğini düzenlemiştir. Bu hüküm rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz yolunu kapatan İİK md. 257/1'den ayrılmaktadır. Rehinle güvence altına alınmış bir alacak için artık ihtiyati hacze gerek duyulmadığından dolayı tesis edilen bu hükme⁷⁷⁰, öncelikle 6762 sayılı TTK md. 1242/1 ile bir istisna getirilmişti. Gemilerin sürekli hareket halinde olmalarından dolayı bulundukları yerin tespit edilememesi ve yurt dışına çıkmalarının her zaman mümkün olması nedeniyle İİK md. 257/1'deki düzenlemenin gemiler hakkında uygulanması haksızlığa yol açabilirdi. Bu nedenle üzerindeki rehne rağmen gemilerin ihtiyaten haczedilebilmesi ve yer değiştirmeleri engellenerek seferden alıkonmaları gerekliliğiyle md. 1242/1 hükmü kabul edilmişti⁷⁷¹. Bu hükme göre, İİK'nın rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenmeyeceğine ilişkin 257. maddesinin birinci fıkrası gemi alacaklıları bakımından uygulanmıyordu. Bu durumda gemi alacaklısı, her ne kadar alacağı kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmışsa da geminin ihtiyati haczini talep edebilirdi. Böylece yalnızca gemi alacağı niteliğinde olan deniz alacakları için İİK md. 257/1 hükmü uygulanmaz hale gelmişti⁷⁷². Ancak 6102 sayılı TTK md. 1352/2 uyarınca bütün deniz alacakları için akdi veya kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmış olsalar bile, ihtiyati hacze konu olmaları mümkündür. Burada yalnızca gemi alacağı şeklinde bir kanuni rehin hakkı söz konusu olmayıp ipotek ve hapis hakkı gibi diğer rehin türleri de bu madde kapsamına girmektedir⁷⁷³.

⁷⁷⁰ İİK md. 257/1'deki ihtiyati hacze tâbi olan alacağın rehinle temin edilmemiş bir alacak olması gerektiği yönündeki hükmün amacı hakkında bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 7; Vural Seven, "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. 214-215.

⁷⁷¹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 7. Ayrıca bkz. Barlas, **İhtiyati Haciz**, s. 328.

⁷⁷² Bu durumun sicile kayıtlı gemi ipotekleri hakkında söz konusu olup olmadığı meselesi üzerine bir çalışma için bkz. Seven, s. 213-236. Ayrıca bkz. Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 8; Özkes, **İhtiyati Haciz**, s. 127; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 153; Ekşi, s. 78-80. Diğer yandan Atamer, TTK md. 1242/1 karşısından rehinli alacaklılar için ihtiyati haciz imkânı tanınırken, diğer alacaklılar için ihtiyati tedbir yoluna gidilmesinin anlamsız olduğunu ifade etmiştir (Atamer, **Seferden Men**, s. 285-286).

⁷⁷³ TTK md. 1352/2 hükmünün gerekçesi aynen şöyledir: "İkinci fıkra hükmü hazırlanırken, 6762 sayılı Kanunun 1242'nci maddesinin ikinci fıkrasının birinci bendi göz önünde bulundurulmuştur. Anılan hüküm gemi alacaklısı hakkının bahsettiği kanuni rehin hakkıyla ilgili bulunmaktaydı; bu sebeple gemi ipoteği alacaklılarının, 2004 sayılı Kanunun 257'nci maddesinin birinci fıkrasındaki yasağın kapsamına girmekte olduğu ve ihtiyati haciz istemek hakkından mahrum bulundukları fıkri

c. Alacağın Vadesinin Gelmemiş Olması

Geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için doktrinde ihtiyati haciz sebepleri olarak adlandırılan⁷⁷⁴ ve alacağın vadesinin gelip gelmediği dikkate alınarak İİK md. 257’de düzenlenen bazı şartlar gereklidir. Öncelikle bu maddenin birinci fıkrası ancak vadesi gelmiş alacaklar için ihtiyati haciz istenebileceğini düzenlemiştir. Gemilerin ihtiyati haczi bakımından da geçerli olan bu kural gereği vadesi gelmiş alacaklarda, yalnızca alacağın deniz alacağı olup olmadığı tespit edilerek ihtiyati haciz talebi değerlendirilecektir. Ancak vadesi gelmemiş alacaklarda TTK md. 1353/5 gereği İİK md. 257/2’de öngörülen şartların da varlığı aranacaktır⁷⁷⁵. İİK hükmü uyarınca borçlunun muayyen yerleşim yeri yoksa ya da borçlu taahhütlerinden kurtulmak amacıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya kendisi kaçmaya hazırlanır

savunulmaktaydı. Ancak doktrin ve uygulama, ittifakla, bu düzenlemenin yerinde olmadığını vurgulamıştır. Bu genel kabule uygun olarak maddenin ikinci fıkrasında, “akdi rehinler” için dahi ihtiyati haciz talep edilebileceği tasrih edilmiştir. Esasen, deniz alacaklarının arasında akdi ve kanuni rehinler sayılmış olduğundan (1352’nci maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (i), (k), (n), (o) ve (v) bentleri), aynı sonuca Tasarının 1352’nci maddesi hükmünden hareketle zaten varılmaktadır; fakat bu hususun açıkça ifade edilmesi uygun görülmüştür. Böylece, 2004 sayılı Kanunun 257’nci maddesinin birinci fıkrasında rehinle temin edilmiş alacaklılara kapatılmış olan ihtiyati haciz yolu, Tasarıda gemi alacaklıları, gemi ipoteği alacaklıları ve gemi üzerinde rehin veya hapis hakkı sahibi olan diğer bütün rehinli alacaklılar için açılmıştır.”. TTK Madde Gereçekçeleri, s. 388.

⁷⁷⁴ İhtiyati haciz sebepleri hakkında bkz. Üstündağ, s. 407 vd.; Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 330-332.

⁷⁷⁵ TTK md. 1353/5 hükmünün yasama çalışmalarının yetersizliğinin bir göstergesi olduğu ve bu hüküm olmasaydı da, hiçbir sınırlama uygulanmaksızın vadesi gelmemiş alacaklarda da geminin ihtiyati haczine karar verilebileceği yönünde eleştiri için bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 275. Buna karşılık hükmün gerekçesinde, 1999 tarihli Sözleşmede, deniz alacaklarının “muacceliyeti” ile ilgili açık bir hükme yer verilmemişse de, Sözleşmeye ilişkin kaynaklardan, yalnızca muaccel deniz alacakları için ihtiyati haciz hakkının tanındığının anlaşıldığı ve dolayısıyla, müaccel deniz alacakları bakımından ayrı bir düzenlemeye gitmenin gerektiği ifade edilmiştir. Bu konuda bkz. TTK Madde Gereçekçeleri, s. 389. Ayrıca bu hükmün hazırlık çalışmaları hakkında bkz. Atamer, **Cebri İcra**, s. 271.

Kanımızca Sözleşmede vadeye ilişkin herhangi açık veya dolaylı bir hüküm bulunmamaktadır. Atamer’in Sözleşmenin md. 1/1’in giriş cümlesinde kullanılan “*arising*” ifadesinin vadesi gelmiş alacaklara işaret ettiği yönündeki görüşüne (Atamer, **Cebri İcra**, s. 271) ne yazık ki katılamıyoruz. Zira “*arising* (doğan)” ifadesi alacakla ilgili olup talep hakkına işaret etmemektedir. Vade ise alacağın doğması değil, alacağa ilişkin talep hakkının doğmasıyla ilgilidir. Buradaki ifade alacağın hangi istemlerden doğduğunu, ileri geldiğini belirtmek için kullanılmıştır. Borç ilişkisi doğduğu anda alacak da doğar, ancak talep hakkı alacağın muaccel olmasıyla doğar. Alacak vadeye veya şarta bağlanmış ise, bunu talep edebilmek için vadenin gelmiş olması veya şartın gerçekleşmesi gerekmektedir. Örneğin, Sözleşmenin md. 1/1-f bendi kapsamında geminin kira bedeline ilişkin istemler deniz alacağı sayılır. Bu istem, ancak gemi kira sözleşmesinin kurulmasıyla doğar. Fakat bu sözleşmeden doğan kira bedeli, vadeye bağlanmış olabilir. Bu durumda vadesi henüz gelmemiş bir alacak söz konusu olur. O halde Sözleşmenin kapsamına giren alacakların, vadesi gelmiş bir alacak olup olmamasının herhangi bir önemi yoktur. Bu nedenle de TTK md. 1353/5 hükmünün yokluğunda da tamamlayıcı hüküm olarak İİK md. 257/2 uygulanabilirdi.

yahut kaçar ya da bu maksatla alacaklının haklarını ihlâl eden hileli işlemlerde bulunursa alacağı vadesi gelmemiş olsa da ihtiyati haciz talebinde bulunulabilir.

Vadeye bağlı olma şartı, esasen para alacağı niteliğinde olan deniz alacakları için aranmaktadır. Buna karşılık gemi rehni, gemi üzerindeki mülkiyet ve zilyetliğe dayanan aynı nitelikteki talepler için vade söz konusu değildir. Bunların maddi hukuk kurallarına göre talep edilebilmesi yeterli ve gereklidir. Ancak bu durumda aynı nitelikteki deniz alacakları için geminin ihtiyaten haczedilmesi söz konusu olur. Aksi halde maddi hukuk kuralları çerçevesinde talep edilemeyen bu alacaklar için ihtiyati haciz yoluna gidilemez⁷⁷⁶. Örneğin, geminin mülkiyetine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan deniz alacaklarına sicilin düzeltilmesine yönelik istemler de dâhildir. Ancak henüz mülkiyetin usulüne göre devri yapılmamış ve malik sıfatı değişmemişse, maddi hukukun tanımadığı bir hakka dayanarak yeni malik sicildeki kaydın düzeltilmesini talep edemez. Bunun için öncelikle geminin mülkiyetinin devri kanuni şartlar çerçevesinde gerçekleşmeli ve mülkiyeti devralan kişi malik sıfatını kazanmalıdır. Maddi hukuk kuralları çerçevesinde yeni malik sıfatının kazanılması durumunda, deniz alacaklısı artık sicilin düzeltilmesi istemini teminen geminin ihtiyaten haczini talep edebilir.

D. İhtiyati Hacze Konu Deniz Alacağının Borçluları

1. Milletlerarası Sözleşmelerde

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde deniz alacağının borçluları⁷⁷⁷, “ihtiyati haczin kullanılması” başlıklı 3. maddeden yola çıkılarak saptanabilir⁷⁷⁸. Bu hükümde deniz alacağından doğan ihtiyati haciz hakkının hangi gemiler üzerinde ileri sürülebileceği düzenlenirken alacağın borçluları da sayılmıştır. Üç fıkradan oluşan bu

⁷⁷⁶ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 537.

⁷⁷⁷ Deniz alacağının borçlusu için milletlerarası sözleşmelerde veya Türk hukukunda genel bir tanıma rastlanmamaktadır. Bununla birlikte *Türkel*, bu borçluyu, “*Maliki veya zilyedi olduğu (ya da olduğu iddia edilen) gemi üzerinde, kendisinin deniz alacağının şahsi yükümlüsü veya rehin hakkı sebebiyle aynı yükümlüsü olduğu iddia edilerek, kendisine karşı ihtiyati haciz koruması talep edilen (gerçek veya tüzel) kişi*” olarak tanımlamıştır (Türkel, **İhtiyati Haciz**, s. 81). 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3’teki düzenlemeden hareketle bu tanıma ulaşılabilir. Ancak bu çalışmada bir tanım yapmak yerine, milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukuku bakımından deniz alacağının borçlularının sayılması tercih edilmiştir.

⁷⁷⁸ Söz konusu hüküm, çalışmamızın ikinci bölümünde milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı bahsinde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Burada ise, borçluları belirlemek açısından değerlendirmeler yapılmıştır.

hüküm uyarınca, deniz alacağından sorumlu borçluları belirlemede deniz alacağının doğduğu sırada⁷⁷⁹ sahip olunan sıfatlar esas alınacaktır. Bu kapsamda hakkında deniz alacağı ileri sürülen gemi açısından geminin maliki (*owner of the ship*), kiracısı (*demise charterer*), yöneticisi veya işleteni (*manager or operator of the ship*) olmak gereklidir (md. 3/1). Buna karşılık kardeş gemi açısından ise, deniz alacağından sorumlu olan kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı, çartereri (*time charterer*) ya da taşıtanı (*voyage charterer*) olması gereklidir (md. 3/2)⁷⁸⁰.

Bir gemi, ancak kişisel borçlar için ihtiyaten haczedilebilir. Bunun istisnası ise, Sözleşmenin 3. maddesinin (c) ve (e) bentlerinde gemi üzerindeki rehin haklarında ortaya çıkmaktadır. Böylece deniz alacağının gemi üzerindeki rehin haklarına ilişkin olması durumunda, geminin ihtiyati haczi kişisel olmayan borçlar için de söz konusu olacaktır⁷⁸¹.

Milletlerarası hukukta gemi malikinin kim olduğuna ilişkin açıklama, yalnızca CLC 92 md. 1/3'de yer almaktadır. Bu hükme göre, "*malik (owner) gemi sicilinde, gemi adlarına kayıtlı bulunan kişi ya da kişileri, sicilde kayıtlı değilse geminin mülkiyetine sahip bulunan şahıs veya şahısları ifade eder.*"⁷⁸². Bu durumda esas olarak sicile kayıtlı olan kişi, geminin maliki sayılır. Ancak bu tanım, sicile kayıtlı olmayan gemi açısından maliki belirleme konusunda aydınlatıcı değildir⁷⁸³.

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında İngiliz hukukunda yer alan bir kavram olan *beneficial owner*, diğer bir deyişle ekonomik malik kavramının Sözleşmede deniz alacağı borçluları arasına dâhil edilip edilmeyeceği tartışılmış olmakla

⁷⁷⁹ Hükümde ifade edilen borçlunun, ihtiyati haczin doğduğu sırada malik, kiracı ve diğer sıfatları taşıma şartı ise, gemiye ihtiyati haczin konulması için gereklidir. Buna karşılık borçlu sıfatını taşımak için, deniz alacağının doğduğu an esas alınacaktır. Aynı yönde Yargıtay 11. HD'nin 21.10.2013 tarihli, 2013/14269 E. ve 2013/18327 K. sayılı kararında da bu husus açıkça ifade edilmiştir. Kararın özet kısmında yer alan ifadeler aynen şöyledir: "*Deniz alacağından sonra el değiştiren bir geminin deniz alacağından dolayı ihtiyati haczi, borçlunun gemiye malik bulunmadığı, gemiyi satın alan yeni malikin ise deniz alacağı doğduğu sırada geminin kiracısı ya da tahsis olunamı veya taşıtanı olmadığından bahisle istenemez.*"

⁷⁸⁰ Kardeş gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkının kullanılması ile ilgili md. 3/2 hükmü, geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin istemler hakkında uygulanmaz (md. 3/2, son cümle).

⁷⁸¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 150.

⁷⁸² "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship (Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e.pdf (Erişim Tarihi: 23.08.2016).

⁷⁸³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 151.

birlikte, bu hususta Sözleşmede açıkça bir düzenleme yapılmamış sorunun çözümünün davaya bakan hâkimin hukukuna (*lex fori* 'ye) bırakılması tercih edilmiştir⁷⁸⁴.

Ayrıca yönetici (*manager*) ve işleten (*operator*)⁷⁸⁵ kavramları arasında yapılan bir ayrım, 1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında CMI'nın bu Sözleşmenin Taslağına ilişkin verdiği yazılı görüşte rastlamaktayız. Şöyle ki, “*this distinction between manager and operator should consist in that whilst the manager acts for the account of a third party, the operator acts for his own account...*” ifadesiyle yöneticinin üçüncü kişi hesabına, işletenin ise kendi hesabına hareket eden kişi olduğu sonucuna varılmaktadır⁷⁸⁶.

2. Türk Hukukunda

a. Gemi Maliki

Türk hukukunda gemi malikinin kim olduğu, geminin sicile kayıtlı olup olmamasına göre belirlenmektedir⁷⁸⁷. Gemi sicili, geminin adı, tanınma işareti, tonajı, milliyeti gibi diğer gemilerden ayrılan unsurlarının ve gemi üzerinde kazanılan hakların ve bu haklara ilişkin ipotek gibi sınırlamaların kaydedildiği sicildir⁷⁸⁸. Türk hukukunda iki çeşit gemi sicili bulunmaktadır⁷⁸⁹. Bunlar, TTK md. 954 vd.'de düzenlenen gemi sicili

⁷⁸⁴ Özellikle Kanada ve Birleşik Krallık tarafından “tüzel kişilik perdesinin kaldırılması” ile ilgili olarak gemi malikinin yanında, ekonomik malikin de borçlular arasında sayılması gerektiğine ilişkin teklifte bulunulmuş, bu teklif CMI Ana Komisyonu (CMI Main Committee) tarafından destek görmüştür. Ancak Türkiye gibi diğer ülke temsilcileri tarafından desteklenmemesi teklif reddedilmiş ve sorunun çözülmesi ulusal hukuka bırakılmıştır (The Travaux Préparatoires of the International Conventions on Arrest of Ships, CMI Document, 188/3 için bkz. Berlingieri, **Arrest**, Appendix VII, First Reading-March 1999 ve prg. 9.69).

⁷⁸⁵ İşleten teriminin tanımına ilk kez SicilMS 'nin 2. maddesinde rastlanmaktadır. Buradaki tanıma göre, işleten, bir geminin maliki, kiracısı veya malikin yahut kiracının sorumluluklarının resmen aktarıldığı herhangi başka bir gerçek veya tüzel kişidir (*Operator means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been normally assigned.*).

⁷⁸⁶ Berlingieri, **1993 Convention**, s. 63.

⁷⁸⁷ Türk Ticaret Kanunu'nun gemi mülkiyetine ilişkin hükümlerine tabi olan gemilerin belirlenmesi hakkında bkz. Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyeti**, s. 72-93.

⁷⁸⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 95. Hem Türk hem İngiliz hukukunda gemi sicili, gemi ile ilgili hukuki ilişkilerin aleni hale getirilmesini sağlar (Gaskell/Debattista/Swatton, s. 27; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 95). Gemi sicili kavramı, niteliği ve işlevleri hakkında bkz. Okay, s. 132 vd.; Kalpsüz, **Deniz Ticareti**, s. 198 vd., 2001; Zehra Şeker, **Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü, 1994, s. 2 vd. (Elverişli Bayrak).

⁷⁸⁹ Miilli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili hakkında ayrıntılı bir çalışma için bkz. Murat Aydın, **“Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi”**, 1. Baskı, İstanbul 2022.

(Milli Gemi Sicili⁷⁹⁰) ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu⁷⁹¹ (TUGSK)’nda düzenlenen Türk Uluslararası Gemi Sicilidir (TUGS)⁷⁹². İnşası tamamlanan gemilere özgü bu sicillerin yanında, henüz inşası tamamlanmamış gemilerin kayıt altına alındığı yapı halindeki gemilere özgü sicil (yapı sicili) de TTK md. 986-994 hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu sicile tescil edilenler gemi niteliğinde olmayıp, ancak inşası tamamlandığında gemi niteliğini kazanacak ve Milli Gemi Siciline tescil edilecektir.

TUGS hakkında da uygulanan⁷⁹³ TTK md. 974/1 hükmü gereği sicile kayıtlı gemilerde malik, bu gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişidir⁷⁹⁴. Böylece sicile kayıtlı gemiler açısından gemi sicili esas alınmakta ve bu sicile kayıtlı kişi,

⁷⁹⁰ Mülga 6762 sayılı TTK md. 839 vd.’de düzenlenen gemi sicili, 4490 sayılı TUGSK md. 2/c’de “milli gemi sicili” şeklinde adlandırılmıştır. 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı TTK’dan sonra gerek TUGSK gerek TTK’da bu konuda herhangi bir değişiklik yapılmadığından TTK md. 954 vd.’de düzenlenen gemi sicili için bu çalışmada “milli gemi sicili” ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir. Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 97 vd.

⁷⁹¹ RG T. 21.12.1999, S. 23913.

⁷⁹² Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 97. *Sözer*, sicil kavramının özelliklerine tam olarak uymadığı ve kendisine ilişkin yasal düzenlemelerin birçok hatalı hükmü içerdiğinden yola çıkarak, Türk Uluslararası Gemi Sicilini gerçek anlamda bir sicil olarak kabul etmemektedir (*Sözer*, **Cilt I**, s. 68). Diğer yandan *Demir*, gerçek anlamda bir sicil olmasa da TTK md. 941/3’te düzenlenen “gemi kira sicili”ni de gemi sicili olarak sınıflandırmıştır (İsmail Demir, “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, **AÜHFD**, 64 (1) 2015, s. 104-106 (Bağlama Kütüğü)). Aksi yönde bkz. Kerim Atamer, “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi**, C. XXV, S. 4, Yıl: 2009, Ankara, s. 315 (Bağlama Kütüğü).

⁷⁹³ TUGSK’nın 14. maddesine dayanılarak çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği (TUGSY) md. 14 gereği TUGS’ye tescil işlemleri ile gemilerin terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemler TTK’nın sicile kayıtlı gemiler hakkındaki hükümlerine tâbi olduğu için, TTK md. 974 TUGS’ye kayıtlı gemiler için de uygulanır.

⁷⁹⁴ TTK md. 1001’e göre, “*sicile kayıtlı bir geminin devri, malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin geçirilmesine bağlıdır. Ayrıca taraflar arasındaki anlaşma, yazılı şekilde yapılmalı ve imzalar noterce onaylanmalıdır. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.*”. Böylece mülkiyetin devri için sicile tescile gerek yoktur. Bu şekilde taşınır mülkiyetinin devri ile sicile kayıtlı gemi mülkiyetinin devri paralel hale gelmiş ve mülkiyetin devri için, geminin zilyetliğinin iktisap edene geçmesi gerekmektedir. Yazılı anlaşmanın ardından gemi siciline yapılacak kayıt kaynak Alman Kanunu ve Türk hukuku bakımından açıklayıcı nitelikte olup, sicil kaydının düzeltilmesinden başka bir anlam ifade etmemektedir. Bkz. Şeker Öğüz, **Gemi Mülkiyeti**, s. 471.

Sicile kayıtlı gemilerde zilyetliğin devri şartı, md. 974/1’de düzenlenen mülkiyet karinesi ve md. 983’te düzenlenen sicil kayıtlarının doğruluğuna kamu güveninin korunmasına ilişkin sicile güven ilkesi ile çelişmektedir (Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 47 vd.; Zehra Şeker Öğüz, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, **Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul 2013, s. 851 vd. (Gemi Mülkiyetinin Devri)). Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 160-161. *Sözer* ise, TTK md. 1001 karşısında md. 974/1’deki gemi mülkiyetine karine teşkil eden kayıtların hükmü ve değerinin ortadan kaldırıldığını ifade etmiştir (*Sözer*, **Cilt I**, s. 85). Kanımızca kanun koyucunun tesis ettiği bu hükümler karşısında bazı uyumsuzluklar olsa da, Kanun hükmünü yok saymak mümkün görünmemektedir. Ancak uygulamada bu hükümlerin sorun yaratacağı açıktır. TTK md. 974 ve 983 hükümlerinin, md. 1001 ile birlikte nasıl uygulanacağı konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 160-163.

geminin maliki sıfatını taşımaktadır. Sicile kayıtlı olmayan gemiler açısından ise TTK md. 997 uyarınca, TMK'nın taşınır hükümlerine atıf yapılmıştır. Bu hükme göre, *“Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklara, Türk Medeni Kanunu'nun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır.”* O halde sicile kayıtlı olmayan gemiler açısından TMK md. 985/1'de yer alan *“Taşınırın zilyedi onun maliki sayılır.”* düzenlemesi çerçevesinde geminin zilyedi⁷⁹⁵ olan kişi, geminin maliki sayılacaktır. Böylece sicile kayıtlı olmayan gemilerde mülkiyet karanesi, zilyetliğe bağlı olacaktır. Sicil niteliğinde olmayan bağlama kütüğüne⁷⁹⁶ kayıtlı gemiler⁷⁹⁷, TTK anlamında sicile kayıtlı olmayan gemi niteliğini taşımaktadır⁷⁹⁸. Bu nedenle anılan TTK hükmü gereği, bağlama kütüğüne kayıtlı

⁷⁹⁵ Zilyetlik, TMK md. 973 hükmü kapsamında belirlenir. Bu hükme göre, bir şey üzerinde filli hakimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir. Zilyetlik kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Lale Sirmen, **Eşya Hukuku**, 3. Bası, Ankara 2015, s. 40-44; Mehmet Ünal/Veysel Başpınar, **Şekli Eşya Hukuku**, 7. Baskı, Ankara 2015, s. 79-90; Şeref Ertaş, **Eşya Hukuku**, 13. Baskı, İzmir 2017, s. 28-32; Kemal Oğuzman/Özer Seliçi/Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, 20. Bası, İstanbul 2017, s. 47-52.

⁷⁹⁶ Bağlama kütüğü, ilk kez 06.05.2009 tarih ve 5897 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun (RG T.16.05.2009, S. 27230)” 1. maddesindeki düzenleme doğrultusunda, 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ye eklenen “Bağlama Kütüğü” başlıklı Ek 12. maddesi uyarınca oluşturulmuştur. Bu maddenin son fıkrasında bağlama kütüğüne ilişkin usul ve esasların, mali konularda Maliye Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiştir. Buna istinaden Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (RG T. 14.09.2009, S. 27349), 30.06.2009 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Ardından 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin (RG T. 01.11.2011, S. 28102 (Mükerrer)) 44. maddesi ile 491 sayılı KHK yürürlükten kaldırılmıştır. 655 sayılı KHK'nın md. 43/2 hükmünde, bağlama kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceğinin yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiştir. Buna istinaden çıkarılan “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (RG T. 25.09.2014, S. 29130)” ise, 2009 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliğini yürürlükten kaldırmıştır. Böylece bağlama kütüğü ile ilgili güncel düzenleme, 655 sayılı KHK md. 43/2'ye dayanılarak çıkarılan 25.09.2014 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (BKUY)'dir.

BKUY'de sistematik açıdan dağınık, özensiz, anlamı belirsiz veya birbirini tekrar eden hükümlerin yer aldığına dair eleştiri için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 130; Aslıhan Sevinç Kuyucu, “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, **MHB**, C. 37, S. 2, 2017, s. 689-690 (Bağlama Kütüğü); Sözer, **Cilt I**, s. 68. Bununla birlikte **Demir**, 655 sayılı KHK md. 43/2 ile bağlama kütüğüne ilişkin ilkelere yer verilmeden kütüğe ilişkin düzenlemelerin yönetmeliğe bırakılmasını hukuki bir hata ve eksiklik olarak değerlendirip, esasen bağlama kütüğüne ilişkin düzenlemelerin müstakil bir kanunla getirilmesi gerektiğini belirtmiştir. **Demir**, **Bağlama Kütüğü**, s. 108.

⁷⁹⁷ Bağlama kütüğüne kaydı yapılabilecek gemiler hakkında bkz. Atamer, **Bağlama Kütüğü**, s. 335-341; Sevinç Kuyucu, **Bağlama Kütüğü**, s. 694-698; M. Aydın, s. 284-314; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 137-142; Sözer, **Cilt I**, s. 115-117.

⁷⁹⁸ Bağlama kütüğü, sicil niteliğinde olmayan bir kayıt sistemidir. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Bağlama Kütüğü**, s. 343 (14.09.2009 tarihli ve 27349 sayılı RG ile yürürlüğe giren BKUY açısından); **Demir**, **Bağlama Kütüğü**, s. 117-120; Sevinç Kuyucu, **Bağlama Kütüğü**, s. 690-694; M. Aydın, s. 257-264; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 131-135; Sözer, **Cilt I**, s. 85-86. Bağlama

gemiler üzerindeki aynı haklar TMK'nın taşınır eşya hakkındaki hükümlerine tâbi olur ve sonuç olarak bu gemilerin zilyedi, aynı zamanda maliki sayılır.

TTK, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikini donatan⁷⁹⁹ olarak nitelendirmekle (md. 1061/1) birlikte, deniz ticaretiyle ilgili milletlerarası sözleşmelerde donatan terimine rastlanmamaktadır.

Gemi maliki kavramı, Türk hukukunda açıkça düzenlenmeyen ekonomik maliki (*beneficial owner*) de kapsar. Ekonomik malik, İngiliz hukukunda sicile kayıtlı olmayan, ancak sicile kayıtlı olan malik ile bir güven içerisinde ilişki kuran ve gemiden sağlanan geliri elde eden kişi olarak tanımlanmıştır⁸⁰⁰. Bu kişi, İngiliz hukukunda tüzel kişilik perdesinin kaldırılması (*piercing the corporate veil*⁸⁰¹) konusuyla yakından ilgili olarak ortaya çıkmıştır⁸⁰². Türk hukukunda 1963 sonrası doktrinde daha sıklıkla ifade edilen tüzel

kütüğünün gemi sicili niteliğinde olmadığına ilişkin içtihat için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 19.11.2014 tarihli, 2014/10235 E. ve 2014/17936 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.05.2022).

⁷⁹⁹ Donatan kavramıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 59-60; Çağa, **Cilt I**, s. 131-133; Gülfer Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul 2017, s. 24-29; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 245-248; Sözer, **Cilt I**, s. 196-200.

⁸⁰⁰ Jackson, prg. 10.43.

⁸⁰¹ Gaskell/Debatista/Swatton, s. 77. İngiliz hukuku teorisine göre, tüzel kişilik perdesi önemli bir koruma sağlamaktadır. Şöyle ki, bir şirketin ortaklarının kim olduğu önem arz etmemekle birlikte, şirket tüzel kişiliği davacıların şirket ortaklarına ulaşmasını engelleyen hukuki bir kişiliktir. Eğer gemi bir şirketin mülkiyetinde ise, şirketin bir gerçek kişiye veya başka bir tüzel kişiye ait olmasının önemi bulunmamaktadır (Jackson, prg. 10.44).

⁸⁰² İngiliz hukukunda tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasına yönelik ilk yaklaşımlar olumsuz yöndedir. Bu doğrultuda öncü karar niteliğinde olan *Saloman v A. Saloman Co* davasında ([1897] AC 22 (1896)) Lordlar Kamarası (House of Lords), davacı kredi veren alacaklıların tacir, eşi ve beş çocuğundan oluşan bir şirketin paydaşlarına karşı ileri sürdüğü alacakları reddetmiştir. Bu kararda şöyle bir ifade kullanılmıştır: "Ortaklık sermayesinin yedi kişiye veya nerdeyse tamamının tek bir kişiye ait olup olmaması alacaklıyı nasıl ilgilendirir (How does it concern the creditor whether the capital... is owned by seven person... or... almost entirely owned... by one person)?" Ancak ardından tüzel kişiliğin perdesinin kaldırılmasıyla ilgili olumlu yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Bu yönde önemli bir yere sahip olan *Woolfson v Strathclyde Regional Council* davasında ((1978) SLT 159) Lordlar Kamarası, ancak gerçek olguların gizlenmesi amacını işaret eden özel durumların varlığı halinde tüzel kişilik perdesinin kaldırılmasını kabul etmiştir. Diğer yandan İngiliz kanunlarından Administration of Justice Act 1956 md. 3/4'e dayanarak gemilerin ihtiyaten haczedilmesi talebini içeren davalarda, mahkemeler belirli durumlarda ekonomik malikin araştırılmasını uygun görmüştür. Bu yönde seyreden *Aventicum* ([1978] 1 Lloyd's Rep. 184) ve *Maritime Trader* ([1981] 2 Lloyd's Rep. 153) davalarında, sicile kayıtlı malikin arkasında kalan gerçek ekonomik malikin tespit edilmesi ve şirketin gerçek yüzü yerine hileli bir maskenin kullanıldığını gösteren delillerin varlığı halinde, tüzel kişiliğin perdesinin kaldırılması gerektiği ifade edilmiştir. Ardından *Saudi Prince* ([1982] 2 Lloyd's Rep. 255) davasında da, *Aventicum* davasında ileri sürülen görüş benimsenmiş ve tüzel kişilik perdesinin kaldırılarak ekonomik malike ulaşılması gerektiği kabul edilmiştir. Bowtle/McGuinness, s. 6-8; Berlingieri, **Arrest**, prg. 9.41-9.46; Jackson, 10.44, 10.46; Meeson, prg. 3.48, 3.51, 3.53; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 3, 4.2.2.3.

Ancak tüm bu davaların yanında *Evpo Agnic* ([1988] 2 Lloyd's Rep. 255) davasında ise Temyiz Mahkemesi (The Court of Appeal), dava konusu iki geminin aynı kişiye ait olduğuna işaret eden bağlantıyı kabul etmeyip, davacıların tüzel kişilik perdesinin kaldırılması talebini reddetmiştir. Berlingieri, **Arrest**, prg. 9.47; Jackson, prg. 10.45; Meeson, prg. 3.57.

kişilik perdesinin kaldırılması⁸⁰³, kendisini oluşturan gerçek veya tüzel kişilerden (üyelerinden) bağımsız bir mal varlığı olan tüzel kişiliğin bu yönünün dikkate alınmaması ve üyelerin tüzel kişilikle olan ilişkileri nedeniyle sorumlu tutulmasıdır⁸⁰⁴. İstisnai durumlarda başvurulmuş tüzel kişiliğin perdesinin kaldırılması yoluyla, tüzel kişi ile üyeleri arasındaki mal ayrılığı ortadan kaldırılmaz, ancak alacaklılara tüzel kişinin malvarlığı yanında üyelerin şahsi malvarlıklarına da başvurma imkânı tanınır⁸⁰⁵. Türk hukukunda gerek doktrin⁸⁰⁶ gerekse yargı kararları⁸⁰⁷ neticesinde gündeme gelen tüzel kişilik perdesinin kaldırılması, TMK md. 2’de düzenlenen dürüstlük kuralına dayanmaktadır. Bu durumda tüzel kişiliğe, örneğin bir ticaret şirketine ait olan gemi üzerinde doğan deniz alacağının borçlusu olarak yalnızca sicile kayıtlı malik olan şirket değil, tüzel kişiliğin ardına sığınılmasının dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmesi halinde ortakları da sorumlu olacaktır. Böylece gemiden sağlanan geliri elde eden ortaklar, Türk hukukunda herhangi bir kanuni düzenlemede yer almayan “ekonomik malik” nitelendirmesiyle, alacaklıların başvurabileceği borçlu kişi konumuna gelecektir.

b. Çarterer

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde geçen çarterer terimi, İngiliz hukuku kökenlidir. Ancak bu terimin İngiliz hukukunda tek başına bir anlamı bulunmayıp, önüne gelen kelime (*bareboat, time, voyage*) ile bir anlama kavuştuğu görülmektedir⁸⁰⁸.

⁸⁰³ Bu tespit için bkz. Gökhan Antalya, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul 2008, s. 144 (Tüzel Kişilik Perdesi). Tüzel kişilik perdesinin kaldırılması teorisi, İngiliz ve Amerikan hukuklarında doğmuş, ardından Kara Avrupası hukuk sisteminde benimsenmiştir. İpek Sağlam, “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bir Bakış”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul 2008, s. 154. Tüzel kişilik perdesini kaldırma teorisinin doğuşu için bkz. Veliye Yanlı, **Anonim Ortaklıklarda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması ve Pay Sahiplerinin Ortaklık Alacaklarına Karşı Sorumlu Kılınması**, İstanbul 2000, s. 5-8.

⁸⁰⁴ Antalya, **Tüzel Kişilik Perdesi**, s. 149.

⁸⁰⁵ Yanlı, s. 37.

⁸⁰⁶ Reha Poroy/Ünal Tekinalp/Ersin Çamoğlu, **Ortaklıklar Hukuku I**, 13. Baskı, İstanbul 2014, s. 101; Antalya, **Tüzel Kişilik Perdesi**, s. 150-151; Sağlam, s. 156-157; Selçuk Öztekin/Tekin Memiş, “Şirketler Hukuku ve İcra İflas Hukuku İlkeleri Karşısında Borçlu Şirketin Alacaklılarının Hakim Ortağa Karşı Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul 2008, s. 201-204.

⁸⁰⁷ Bu konuda içtihatlar için bkz. Yargıtay 19. HD.’nin 12.05.2006 tarihli, 2005/8774 E., 2006/5232 K.; 23. HD.’nin 19.06.2012 tarihli, 2012/3083 E., 2012/4296 K.; 23. HD.’nin 11.10.2013 tarihli, 2013/4903 E., 2013/6314 K.; 11. HD.’nin 13.11.2017 tarihli 2016/3776 E., 2017/6128 K. sayılı kararları.

⁸⁰⁸ Jackson, prg. 10.40.

İngiliz hukukunda *bareboat charter*⁸⁰⁹ (*demise charter*) sözleşmelerinde, geminin zilyetliğinin devri söz konusudur. Bu açıdan *demise* ve *lease* sözcükleri, aynı anlama gelmekte ve *bareboat charter* tanımının içinde yer almaktadır⁸¹⁰. Böylelikle *bareboat charter* (*charter by demise*), geminin maliki ile kiracı (*bareboat charterer*) arasındaki ilişkiyi ifade etmek için kullanılmıştır. Bunun için yazılı bir sözleşmeye ihtiyaç yoktur. Bu yüzden münhasır zilyetlik ve yönetme unsurları yeterli olabilir. Yönetme unsuru, kiracının kaptan ve diğer gemi adamlarını emri altına almasıdır⁸¹¹. Aynı yönde *bareboat charter*, Türk hukukunda gemi kira sözleşmesi⁸¹² ve 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu hükümlerine göre leasing sözleşmelerini kapsar⁸¹³. Bu durumda 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-q, r, 3/1-b,e, 3/2-b ve 6'da *demise charterer* olarak ifade edilen kişi, hem TTK'da düzenlenen gemi kira sözleşmesinin tarafı olan kiracı hem de 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanununda düzenlenen finansal kiralama sözleşmesinin tarafı olan kiracıdır. Ancak İstanbul BAM 44. HD., 25.03.2021 tarihli bir kararında⁸¹⁴ finansal kiralama sözleşmesinden doğan bir alacağın deniz alacağı niteliğinde olmadığını ileri sürmüştür. Bu durumda finansal kiralamaya konu gemiler üzerinde ihtiyati haciz talebinde bulunulamayacağı ve finansal kiralamanın tarafı olan kiracının deniz alacağı borçlusu olmayacağı sonucuna varılmaktadır. Oysaki finansal kiralamaya konu gemiler özel bir kanuna tâbi olsa da, ihtiyati haciz hükümlerinin işletilmesi bakımından ayrı düzenlemelere gidilmesi gemilerin cebri icraya konu

İngiltere'de öncelikle 1998 yılında görülen *Evpo Agnic* davasında çarterer teriminin yalnızca gemi kira sözleşmesinin tarafı olan kiracıyı (*demise charterer*) karşıladığı ifade edilmiştir (Jackson, prg. 10.39). Ancak hemen ardından 1999 yılında görülen *The Tychy* davasında ([1999] 2 Lloyd's Rep. 11) Temyiz Mahkemesi (*the Court of Appeal*), çarterer teriminin zaman (*time*), yolculuk (*voyage*) ve kısmi (*slot*) çartereri kapsadığını ifade etmiştir (Jackson, prg. 10.39; Baughen, s. 414-415). Ayrıca bu davada kısmi çarterin, yolculuk çarterinin bir çeşidi olduğu belirtilmiştir (Berlingieri, **Arrest**, prg. 3.163, dpn. 76). Aynı yönde bkz. Baughen, s. 9. Kısmi çarterde geminin tamamı değil, bir kısmı taşıtana tahsis edilir.

⁸⁰⁹ Bareboat charter hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Davis, Ch. 1; Sheldon A. Gebb, "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis", **Tulane Law Review**, Vol. 49, N. 4, 1974-1975, s. 765-784; Bowtle/McGuinness, s. 20-22; Hill, s. 168-169.

⁸¹⁰ *The "Giuseppe di Vittorio"* [1998] 1 Lloyd's Rep. 136.

⁸¹¹ Davis, prg. 1.1; Jackson, prg. 10.48; Gebb, s. 766.

⁸¹² Gemi kira sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Samim Ünan, "Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)", **Recent Developments in Maritime Law**, İstanbul 2012, s. 25-30 (Bareboat Charter); Salih Önder, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Ankara 2016; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 315-323; Kara, **Deniz Ticareti**, s. 149-169; Sözer, **Cilt I**, s. 399-407.

⁸¹³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 155.

⁸¹⁴ Bkz. İstanbul BAM 44. HD.'nin 25.03.2021 tarihli, 2021/320 E. ve 2021/348 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 17.09.2021).

olması ile ilgili hukuki birliğin sağlanmasını engellemektedir. TTK'da yer alan cebri icraya ilişkin hükümler belirli ihtiyaçlardan doğmuştur. Alacaklıların ve geminin yolculuğuyla ilgili kişilerin çıkarlarını korumaya yönelik olan bu hükümlerin finansal kiralamaya konu gemiler hakkında uygulanması, finansal kiralama şirketlerinin de yararına olacaktır. Zira geminin işletilmesiyle ilgili birçok uyuşmazlık deniz alacağına konu olmaktadır. İhtiyati hacze ilişkin hükümler, alacağın teminat altına alınmasını sağlayacağı için gemiyle ilgili menfaat sahibi kişiler bakımından güvence oluşturmaktadır. Bu güvencenin finansal kiralama yolu ile temin edilen gemiler bakımından söz konusu olmaması halinde bu gemilerle deniz ticareti yapmak tercih edilmeyecektir⁸¹⁵. Bu nedenlerle İstanbul BAM'ın yukarıda işaret edilen kararına katılmak mümkün değildir.

İngiliz hukukunda *time charter*⁸¹⁶ (*zaman çarteri*) sözleşmelerinde ise, geminin ticari yönetimi belirli bir süreyle *time charterer*'a ücret karşılığında bırakılır. Böylece bu sözleşmelerde, geminin ticari yönetimini elinde bulunduran kişi, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ifade edilen borçlu *time charterer* olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna karşılık Türk hukukunda TTK md. 1131-1137 hükümleri arasında düzenlenen "*zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir (TTK md. 1131/1)*"⁸¹⁷. Bu tanımda zaman çarteri sözleşmesinin tarafları, tahsis eden ve tahsis olunan terimleri ile ifade edilse de, bu terimler uygulamada kullanılmamaktadır⁸¹⁸. Tahsis eden gemi maliki olan donatan, tahsis olunan ise geminin ticari yönetimini elinde bulunduran zaman çartereridir⁸¹⁹. Böylece Türkçe tercümesi ile 1999 İhtiyati Haciz

⁸¹⁵ Krş. Ağsakal, s. 317-319.

⁸¹⁶ İngiliz hukukunda "*time charter*" sözleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 173-214; Terence Coghlin / Andrew W. Baker / Julian Kenny / John D. Kimball / Thomas H. Belknap, **Time Charters**, 7th Edition, Abingdon 2014.

⁸¹⁷ Türk hukukunda zaman çarteri sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yalçın Çakalır, **Zaman Çarteri Sözleşmesi**, yayınlanmamış doçentlik tezi, İstanbul 1989 (Zaman Çarteri); Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi**, Der Yayınları, İstanbul 2010, s. 52 vd. (Sefer Çarteri); Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 324-329; Kara, **Deniz Ticareti**, s. 170-181; Sözer, **Cilt I**, s. 371-389.

⁸¹⁸ TTK md. 1131'in gerekçesinde ise tahsis olunan için çarterer terimi kullanılmıştır. Bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 304.

⁸¹⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 324.

Sözleşmesi md. 3/2-b (TTK md. 1369/2-b)'deki çarterer (*time charterer*) Türk hukukundaki zaman çarterinin tarafı olan tahsis olunandır.

İngiliz hukukunda *voyage charter*⁸²⁰ (*yolculuk çarteri*) sözleşmesi ise, navlun sözleşmesinin türlerinden biridir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ifade edilen *voyage charterer*, navlun karşılığı eşya taşıtan kişidir⁸²¹. Buna karşılık Türk hukukunda *yolculuk çarteri sözleşmesi*, navlun sözleşmesinin türlerinden biri olarak TTK md. 1138 vd.'de düzenlenmiştir. TTK md. 1138/1-a'ya göre, “*Taşıyan, navlun karşılığında, yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlenir.*”. Hükümde ifade edilen taşıtan, taşıyan ile navlun sözleşmesi yapan veya ad ve hesabına navlun sözleşmesi yapılan ve bu sözleşme gereği navlun ödemeyi taahhüt eden kişidir⁸²². 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2-b'de “*voyage charterer*” olarak ifade edilen ve Türkçeye taşıtan olarak tercüme edilen kişi (TTK md. 1369/2-b), TTK'da navlun sözleşmesi türlerinden olan yolculuk çarterindeki “taşıtan”dır.

c. Yönetici ve İşleten

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde kullanılan *manager* (yönetici) ve *operator* (işleten) terimlerinin anlamları hakkında bir tereddüt oluşmuştur⁸²³. *Manager* ve *operator*, 1957 Brüksel Sözleşmesini İngiliz hukukuna aktaran ve bugün yürürlükte olmayan Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1958 md. 3/1'de ifade edilmiştir⁸²⁴. Burada sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olanlar arasında sayılan yönetici ve işletenin, gemiyle ilgisi bulunan veya gemiye zilyet kişi olduğu sonucuna varılmaktadır. Ancak “gemiyle ilgisi bulunan” şeklinde yapılan tanımlamanın geniş yorumlanması, gemiyle ilgilenen herkesin bu kapsama girmesine

⁸²⁰ İngiliz hukukunda “*voyage charter*” sözleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 214-241; Julian Cooke / Timothy Young / Michael Ashcroft / Andrew Taylor / John D. Kimball / David Martowski / LeRoy Lambert/ Michael Sturley, **Voyage Charters**, 4th Edition, Abingdon 2014.

⁸²¹ Atamer, **Cebri İcra**, s. 157.

⁸²² Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 337. Yolculuk çarteri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, **Sefer Çarteri**; Sözer, **Cilt I**, s. 389-398.

⁸²³ Geoffrey Brice, “**The Scope of the Limitation Action**”, in “**The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law**”, London 1986, s. 29 (Limitation Action); Fogarty, prg. 15.101; Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, (a) Shipowners.

⁸²⁴ “*Persons entitled to limit liability included any person interested in or in possession of the ship, in particular, any manager or operator of the ship*”. Griggs/williams/farr, ch. 3, (a) shipowners; wersel, s. 79.

neden olur ki, böyle bir yorumu kanun koyucu asla tercih etmez. Bu nedenle “gemiyle ilgisi bulunan” şeklinde yapılan tanımlamanın dar yorumlanması gerekmektedir⁸²⁵. Diğer yandan *Brice*, şirketler topluluğunda şirketlerden biri geminin sicile kayıtlı maliki konumunda iken, diğer şirketlerden biri geminin işletilmesini üstlenmişse, bu şirketin işleten sıfatını taşıdığını belirtmiştir⁸²⁶.

Manager (yönetici), Türk hukukunda “gemi yönetimi sözleşmesi⁸²⁷” olarak ifade edilen “*management sözleşmesi*” uyarınca, belirli bir ücret karşılığında geminin deniz ticaretinde yönetilmesi ile ilgili olarak bir veya birden fazla unsur gemi malikini veya işletenini temsilen yerine getirmeyi taahhüt eden kişidir⁸²⁸. O halde geminin yönetilmesini maliki veya işleteni temsilen üstlenen kişi yönetici olarak kabul edilmelidir⁸²⁹. Geminin yönetimini temsilen üstlendiği, diğer bir deyişle bir temsilci sıfatına sahip olduğu ve gemiye zilyet de olmadığı için yönetici, gemi işletme müteahhidi⁸³⁰ niteliğini kazanmaz⁸³¹. Ayrıca Alman hukukunda baskın doktrin görüşüne göre⁸³², gemi için bağımsız şekilde sorumlu olan kişiler *manager* sayılmaktadır. 1957 Brüksel Sözleşmesinin Alman hukukuna alınmasına ilişkin

⁸²⁵ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, (a) Shipowners. Yazar, burada gemiye zilyet olma unsurunun geniş yorumlanması karşısında tersaneci, gemi tamircisi, hatta ipotekli alacaklının da yönetici kavramına dâhil olacağından endişe duymuştur. Bu nedenle dar yorum yapıp, gemiye zilyet olmanın yanında geminin işletilmesiyle ilgisi bulunma unsurunun da aranması gerektiğini savunmuştur.

⁸²⁶ Brice, **Limitation Action**, s. 29.

⁸²⁷ Gemi yönetimi sözleşmesi, donatan ve yönetici arasında akdedilen, donatanın yöneticiye geminin teknik ve diğer alanlarındaki yönetimini ücret karşılığında bıraktığı sözleşmedir. Bu tanım ve gemi yönetimi sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 8 vd.; Fehmi Ülgener, “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4, s. 14-20 (Kavramlar); Fehmi Ülgener, “Gemi Yönetimi Sözleşmesi (Ship Management)”, **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul 2004, s. 137 vd. (Gemi Yönetimi); Aslıhan Sevinç Kuyucu, “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 2013**, C. LXXI, S. 2 (Prof. Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan), s. 123-145 (Gemi Yönetimi Sözleşmesi).

⁸²⁸ Ülgener, **Kavramlar**, s. 18.

⁸²⁹ Sözer, **Cilt II**, s. 622; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 183.

⁸³⁰ TTK md. 1061/2 anlamında, kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına kullanan kişiye gemi işletme müteahhidi denir. Gemi işletme müteahhidi hakkında bkz. Okay, s. 220-221; Kuyucu Meriç, s. 29-36; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 246; Sözer, **Cilt I**, 203 vd.

⁸³¹ Ülgener, **Kavramlar**, s. 18.

⁸³² Rolf Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt: das deutsche See-und Binnenschiffahrtsrecht nach dem zweiten Seerechtsänderungsgesetz; systematische Einführung und Erläuterung der neuen Vorschriften, Kehl am Rhein 1989, s. 48; Sabine Rittmeister, Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, (Diss. Hamburg 1994), Kehl am Rhein 1995, s. 16 (Atamer, **Cebri İcra**, s. 157’den naklen).

çıkartılan 1972 tarihli Kanununun gerekçesinde ise, *manager* terimiyle gemi müdürünün (*korrespondentreeeder*) kast edildiği açıklanmıştır⁸³³.

Operator (işleten) ise, Türk hukukunda Gemi Acenteleri Yönetmeliği md. 4/1-ğ'de tanımlanmıştır. Buna göre *işleten*, *geminin mülkiyeti kendisine ait olsun ya da olmasın, bir geminin zilyetliğini haiz ve gemiyi ticari olarak çalıştıran gerçek veya tüzel kişidir*. Ayrıca doktrinde işletenin, gemi işletme müteahhidi sıfatını taşıdığı ifade edilmiştir⁸³⁴. Ancak bu tanımlamalar kapsamında geminin maliki ve TTK md. 1119/1 gereği kira bedeli karşılığında geminin kullanılmasının kendisine bırakıldığı kiracı işleten olarak değerlendirilebilecek olsa da, deniz alacağının borçluları arasında bu kişiler ayrı ayrı sayıldığı için işleten teriminin kapsamı daralmaktadır. Bu durumda işletenin, kiracı dışında TTK md. 1059 çerçevesinde gemi üzerinde kurulan intifa hakkının sahibi olduğunu söylemek doğru olacaktır⁸³⁵.

E. Sonuçları

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde ihtiyati haczin sonuçları düzenlenmemiştir. Yalnızca ihtiyati haczin tanımı yapılırken geminin seferden men edilmesinden bahsedilmiştir. Geçici hukuki koruma niteliğinde olan geminin ihtiyati haczi, kesin hacizdeki gibi alacaklıya gemiyi sattırma yetkisi hakkı vermez. Deniz alacağının teminat altına alınması amacını taşıyan ihtiyati haciz, bu amacını geminin seferden men edilerek alıkonulması sonucunda gerçekleştirebilir. Bununla birlikte gemi borçlu malikin malvarlığında kalmasına rağmen, malikin tasarruf yetkisi kısıtlanınca da ihtiyati haczin amacına ulaşılabilir. Böylece geminin ihtiyati haczinin sonuçları, geminin seferden men edilmesi ve malikin tasarruf yetkisinin sınırlandırılması olarak karşımıza çıkar⁸³⁶.

⁸³³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 157.

⁸³⁴ Doktrinde bu sonuca ulaşanlar için bkz. (baskı tarihi sırasıyla Aydın, s. 263; Hasipoğlu, s. 590; Bayamlıoğlu, s. 140; Ataol, s. 65, dpn. 33; Atamer, **Cebri İcra**, s. 159; Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 125; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 268; Kara, **Deniz Ticareti**, s. 127; Sözer, **Cilt I**, s. 267.)

⁸³⁵ Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 191.

⁸³⁶ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 55.

1. Geminin Seferden Men Edilmesi

İİK md. 261/1 hükmü gereği, ihtiyati haciz kararları, genel haciz hükümlerine (md. 79-99) göre icra edilir⁸³⁷. Bu durumda ihtiyaten haczedilen mallar üzerinde muhafaza tedbirleri alınır⁸³⁸. Bu genel hükme paralel olarak “gemiye el konulması ve muhafaza tedbirleri” başlıklı TTK md. 1366/1 uyarınca, *ihtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek muhafaza altına alınır*. Böylece geminin ihtiyaten haczedilmesi durumunda ayrıca geminin seferden men edilmesine ilişkin bir kararın verilmesine gerek yoktur. Zira seferden men, geminin ihtiyati haczinin kanundan ileri gelen bir sonucudur.

Geminin seferden men edilmesi çeşitli açılardan önem arz etmektedir⁸³⁹. Öncelikle geminin batması veya hasara uğraması şeklinde rizikolara maruz kalması ve bununla birlikte geminin hukuki kötüleşmesi de engellenmiş olur. Ayrıca gemi bu hallerde olmasa da, hareket halinde olduğu için takibi zorlaşır ve böylece kesin haczi mümkün hale gelemeyebilir. Bunların önlenmesi için geminin hareketsiz bırakılması, diğer bir deyişle seferden men edilmesi gerekmektedir. Diğer yandan TTK md. 1326/1, c.1 gereği, gemi alacaklısının kanuni rehin hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süre de geminin ihtiyati haczine ilişkin kararın uygulanmasıyla korunmaktadır.

⁸³⁷ İhtiyati haciz, genel haciz hükümlerine göre icra edilse de her ikisi arasında bazı önemli farklılıklar vardır. Bu farklılıklar için bkz. Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **Ders Kitabı**, s. 334-335.

⁸³⁸ Kuru, s. 1068. 6762 sayılı TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde İİK’nın md. 23/4 hükmü gereği sicile kayıtlı olmayan gemiler taşınır, sicile kayıtlı gemiler ise taşınmaz hükmünde idi. Bu durumda taşınır hükmündeki gemiler ihtiyaten haczedildiğinde seferden men edilmekte, ancak taşınmaz hükmündeki gemiler seferden men edilmemekte ve yalnızca md. 91/1 işletilerek bunlar hakkındaki ihtiyati haciz kararı gemi siciline bildirilmekteydi. Bu konuda bkz. Atamer, **Seferden Men**, s. 281. Ancak 6102 sayılı TTK’nın kabulünün ardından 6103 sayılı Kanunun 41. maddesiyle TTK md. 936’ya paralel olarak İİK md. 23/4 değiştirilmiş ve gemiler kural olarak İİK’nın taşınır hükümlerine tâbi tutulmuştur. Bu durumda taşınır haklarındaki muhafaza tedbirleri gemiler için de uygulanacaktır (İİK md. 88/2). Böylece İİK ile TTK hükümleri arasında uyum sağlanmıştır. Bkz. TTK Madde Gereççeleri, s. 278. Buna karşılık bizim de katıldığımız görüşe göre *Yazıcıoğlu*, gemilerin taşınır sayıldığına ilişkin TTK md. 936 hükmünün getirilmesinin nedeninin seferden men önlemini sicile kayıtlı gemilere de uygulamak olduğu yönündeki gerekçeye katılmayarak, sicile kayıtlı olup olmadığına ya da bayrağına bakılmaksızın hangi şartların varlığı halinde ve hangi alacaklar için bütün gemilere seferden men önleminin uygulanabileceği hakkında hüküm getirilmesiyle (TTK md. 1352 vd.) bu önlemin sicile kayıtlı gemilere uygulanmamasına ilişkin sorunun önüne geçildiğini savunmuştur. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 54-56.

⁸³⁹ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 56; Atamer, **Cebri İcra**, s. 303; Türkel, **Gemi Alacaklısı**, s. 220.

TTK md. 1366/1'in devamına göre, *geminin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır.* Burada yedieminin tayini bakımından icra müdürüne takdir yetkisi tanınmamıştır⁸⁴⁰. Gemi, diğer taşınırılar gibi depo ve benzeri bir yere konarak fiilen muhafaza altına alınamaz. Bu nedenle yediemin sıfatıyla Kanunda belirtilen kişilere bırakılması gerekmektedir. Hükümün ikinci fıkrasına göre ise,

Haczi uygulayan memurun düzenleyeceği ihtiyati haciz tutanağında, geminin adıyla belirtilmesi yeterlidir; değerinin yazılması gerekmez. Taraflardan birinin istemi üzerine, geminin değeri icra mahkemesince saptanır; bu saptamaya dosyadan anlaşılan ilgililer çağırılır.

İİK md. 262/1, c.1⁸⁴¹'i gemiler bakımından değiştiren bu hüküm, icra müdürünün geminin değerini önceden bilememesinden kaynaklanmaktadır. Ancak geminin değerinin tespiti taraflar bakımından önem arz ettiği için ihtiyati haczin uygulanmasından sonra, taraflardan herhangi birinin icra mahkemesine başvurarak değer tespitini talep etmesi yolu açılmıştır. Ayrıca bu değer tespitine ilgililerin çağırılması da gerekli görülmüştür⁸⁴².

Hükümün üçüncü ve dördüncü fıkralarında icra müdürünün seferden men kararını kamu kurumlarına bildirmesi düzenlenmektedir. Üçüncü fıkra göre, *icra müdürü, ihtiyati haciz kararını derhâl, geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir.* Dördüncü fıkra göre ise, *icra müdürü, ihtiyati haciz kararını, kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile ve yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirir.* Üçüncü fıkra ihtiyati haciz kararına en geniş şekilde aleniyet kazandırmak amacıyla kabul edilmişken, dördüncü fıkra ise bu aleniyetin yabancı bayraklı gemiler hakkında da uygulanmasını sağlamıştır⁸⁴³.

⁸⁴⁰ Pekcanitez/Atalay/Sungurtekin Özkan/Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 551.

⁸⁴¹ Bu hüküm aynen şöyledir: “*Haczi icra eden memur bir tutanak düzenler. Bunda haczolunan şeyler ve kıymetleri gösterilir ve derhal icra dairesine verilir.*”

⁸⁴² TTK Madde Gerekçeleri, s. 393.

⁸⁴³ Bu konuda bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 393.

İngiliz hukukunda ihtiyati haczin amacının geminin hareketsiz kalması olduğu vurgulanarak, esasen ihtiyati haczin geminin seferden men edilmesi sonucunu doğurduğu ifade edilmiştir⁸⁴⁴. Genel olarak ihtiyati haciz, malvarlığının fiziksel olarak hareketsiz kalmasını sağlayarak alacağın güvence altına alınması yolunda ilk adımdır⁸⁴⁵. İhtiyaten haczedilen gemi deniz mahkemesinin kontrolünde kaldığı için, borçlunun iflası bile ihtiyati haczin bu özelliğini zedelemey⁸⁴⁶.

Geminin seferden men edilmesi, gemi malikinin gemi ile ifa edilen ve kendisine gelir sağlama amacı taşıyan herhangi bir sözleşme yapamayacağı anlamına gelir. Ancak buna rağmen gemiyle ilgili masrafların yapılmasına devam edilir⁸⁴⁷.

2. Malikin Gemi Üzerindeki Tasarruf Yetkisinin Kısıtlanması

İİK md. 261/1 gereği ihtiyati haciz kararlarının genel haciz hükümlerine (md. 79-99) göre icra edilmesinin diğer bir sonucu, borçlunun ihtiyaten haczedilen mallar üzerinde tasarruf yetkisinin kısıtlanmasıdır. Taşınır sayılan gemiler hakkında da uygulanabilen 86. madde, taşınır mallarda haczin sonuçlarını düzenlemiştir. Bu hükmün ilk fıkrasına göre, *borçlu, alacaklının muvafakati ve icra memurunun müsaadesi alınmaksızın mahcuz taşınır mallarda tasarruf edemez*.

TTK'da ihtiyati haczin bu sonucu hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle İİK'nın 86. maddesi, gemilerin ihtiyati haczi hakkında tamamlayıcı hüküm olarak uygulanacaktır. Bu itibarla ihtiyati haciz, borçlu gemi malikinin mülkiyet hakkına hâlel getirmez⁸⁴⁸. Ancak ihtiyati haciz kararıyla birlikte malikin gemisi üzerinde tasarruf yetkisi kısıtlanır. Bu kısıtlama, ihtiyaten haczedilen geminin devrini veya gemi üzerinde başkası lehine hak kurulmasını engellemektedir. Ayrıca geminin kötü kullanılması gibi fiili tasarruflar da, geniş yorumla kısıtlama kavramına dâhil edilmelidir⁸⁴⁹.

⁸⁴⁴ Gaskell/Debattista/Swatton, s. 7. Ayrıca bkz. The “Merdeka” [1982] 1 Lloyd’s Rep. 401.

⁸⁴⁵ Jackson, prg. 15.47.

⁸⁴⁶ Leila Woollam, Maritime Arrest Under English Law (<https://www.mondaq.com/uk/marine-shipping/97606/maritime-arrest-under-english-law#>, Erişim Tarihi: 03.05.2021). Ayrıca bkz. “Re Evelyn” [1894] 2 Q.B. 302; The “Constellation” [1965] 2 Lloyd’s Rep. 538.

⁸⁴⁷ Gaskell/Debattista/Swatton, s. 7.

⁸⁴⁸ Ahmet Başözen, **Müflisin Tasarruf Yetkisi**, 1. Baskı, Ankara 2005, s. 103; Muşul, C. I, s. 484.

⁸⁴⁹ Üstündağ, s. 205; Talih Uyar, **İcra ve İflas Kanunu Şerhi**, Cilt 5: İİK m. 82-97, Ankara 2004, s. 7540.

Gemi malikinin gemi üzerinde tasarruf yetkisinin kısıtlanması mutlak değildir. Zira md. 86/1 doğrultusunda alacaklı ve icra memurunun izniyle gemi maliki ihtiyaten haczedilen gemi üzerinde her zaman tasarruf edebilir. Böylece hüküm malikin tasarruf yetkisinin ortadan kaldırılmadığı, ancak alacaklı lehine kısıtlandığı şeklinde yorumlanmaktadır⁸⁵⁰. Buna karşın söz konusu izin alınmadan haczedilen gemi üzerinde tasarruf edilmesi, gemi malikinin cezai sorumluluğuna (5237 sayılı Türk Ceza Kanunu⁸⁵¹ md. 289) neden olur (md. 86/1, c.2). Diğer yandan tasarruf yetkisi kısıtlanan mallar üzerinde iyi niyetle hak iktisabı kanunen korunmuştur (md. 86/2). Bu kapsamda iyi niyetli üçüncü kişinin ihtiyaten haczedilen gemi üzerinde geçerli bir hak kazanımı doğacaktır. İyi niyetten kasıt, geminin daha önceden ihtiyaten haczedildiğinin biliniyor veya bilinmesi gerekiyor olmamasıdır. Türk hukukunda TTK md. 1366/4 uyarınca ihtiyati haciz kararı, geminin kayıtlı olduğu sicile bildirilir. O halde sicile kaydolunan ihtiyati haczin ardından üçüncü kişinin bu kaydı bilmediğini ihtiyati haciz alacaklısına karşı ileri sürerek, gemi üzerinde aynı hak kazanması mümkün değildir. Alacaklı, ihtiyati haciz kararından sonraki aynı haktan bağımsız olarak geminin ihtiyati haczi prosedürünü işleterek alacağına kavuşabilir⁸⁵². Şunu da belirtmek gerekir ki, iyi niyete aykırı olarak üçüncü kişinin gemi üzerinde iktisap ettiği haklar, yalnızca alacaklının hakkını ihlâl ettiği oranda hükümsüzdür. Bu durumda üçüncü kişinin aynı hak iddiasına rağmen alacaklı alacağına kavuştuktan sonra, geri kalan bedel üçüncü kişiye devredilir.

Borçlunun tasarruf hakkının kısıtlanması bakımından ihtiyati haciz, rehne benzetilmektedir⁸⁵³. Ancak rehinde olduğu gibi ihtiyati haczin alacaklıya rüçhan (öncelik) hakkı sağlaması mümkün değildir. Diğer yandan alacaklı, ihtiyaten haczedilen gemi üzerinde aynı hak da kazanamaz⁸⁵⁴.

İngiliz hukukunda ihtiyati hacze rağmen malikin mülkiyet hakkının korunmasına ilişkin bazı haller mevcuttur. Örneğin, haksız ihtiyati haciz nedeniyle malikin ihtiyati haciz alacaklısına karşı tazminat davası açması mümkündür⁸⁵⁵. Buna

⁸⁵⁰ Uyar, s. 7538; Kuru, s. 432.

⁸⁵¹ RG T. 12.10.2004, S. 25611.

⁸⁵² Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 57.

⁸⁵³ Çetingil, **İhtiyati Haciz**, s. 57.

⁸⁵⁴ Üstündağ, s. 407.

⁸⁵⁵ Tetley, **Arrest**, s. 1915-1916. Yazar, bu eserinde ihtiyati haczin karşısında mülkiyet hakkının korunmasına ilişkin düzenlemelerle ilgili örnekler vermiş ve sonuç olarak bu düzenlemelerin yeterli olduğunu ifade etmiştir.

karşılık İngiliz hukukunda borçlunun ihtiyaten haczedilen mallar üzerinde tasarruf yetkisinin kısıtlanması üzerinde açıkça durulmamıştır. *Çetingil*, bu durumun iki nedeni olduğunu belirtmiştir. Bunlardan ilki, ihtiyati haczin asıl amacının, gemi malikinin teminat göstermeye zorlanmasıdır. Böylece teminat gösterek ihtiyati haczin kaldırılması uzun sürmediği için ihtiyati haczin tasarruf yetkisini kısıtlaması, üzerinde durulacak bir konu olmamıştır. İkinci olarak deniz alacaklarının büyük çoğunluğunun gemi alacağı olması nedeniyle rehin korumasının karşısında ihtiyati hacizle malikin tasarruf yetkisinin kısıtlanmasına ihtiyaç duyulmamıştır⁸⁵⁶. Ayrıca İngiliz hukukunda ihtiyati hacze rağmen iyi niyetli üçüncü kişinin ihtiyaten haczedilen mal üzerinde aynı hak kazanımı mümkündür. Ancak İİK md. 86’da yer alan düzenlemeden farklı olarak iyi niyete aykırı bir aynı hak kazanımının önlenmesine ilişkin bir tedbir bulunmamaktadır⁸⁵⁷.

Nihayet hem Türk hukuku (TTK md. 1371) hem İngiliz hukuku (CPR 61.8) açısından aynı şekilde ifade edileceği üzere, tasarruf yetkisinin kısıtlanması borçlunun teminat göstermesi suretiyle ortadan kalkar. Zira ihtiyati hacizde önemli olan gemi değil, geminin değerinin muhafaza edilmesidir⁸⁵⁸.

II. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

Mahkemede ileri sürülen alacağın veya talebin deniz alacağı olmasının diğer bir sonucu, sorumluluğun sınırlandırılmasıdır. Bu nedenle sorumluluğun sınırlandırılması kavramı çalışmamızın sınırları içerisinde inceleme konusu olmuştur.

A. Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Kavramı ve Sınırlandırmanın Önemi

Sorumluluğun sınırlandırılması, bir gemi maliki veya charterer, yönetici gibi geminin işletilmesiyle ilgisi olan diğer bir kişinin, belirli alacaklardan dolayı sorumluluğunu alacağın toplam miktarı dikkate alınmaksızın belli bir miktara kadar sınırlandırma hakkına sahip olmasıdır⁸⁵⁹. Hemen hemen bütün hukuk sistemlerinde

⁸⁵⁶ Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 58.

⁸⁵⁷ Çetingil, *İhtiyati Haciz*, s. 59.

⁸⁵⁸ Bu konuda bkz. Üstündağ, s. 407. Ayrıca bkz. “The Gulf Venture” [1985] Lloyd’s Rep. 131.

⁸⁵⁹ Jackson, prg. 24.1; Meeson, prg. 8.1.

sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kurallar mevcuttur. Böylece sorumluluğun sınırlandırılması, evrensel bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır⁸⁶⁰. Buradaki amaç, denizcilik sektörünün korunmasıyla beraber, bu sektöre teşviği sağlamaktır. Denizcilik ekonomik açıdan büyük nimetleri olan, fakat aynı zamanda tehlikelerle dolu bir faaliyettir. Bu tehlikelere rağmen toplumun denizin nimetlerinden faydalanması için, denizcilik faaliyetleriyle ilgilenenlerin sorumluluklarının sınırlandırılması yoluna gidilmiştir⁸⁶¹.

Donatanın geminin işletilmesinden doğan sorumluluğuna neden olan zararlar, her zaman bizzat kendi kusurlu ve hukuka aykırı fiillerinden ileri gelmez. Donatan, çoğu kez gemisinin başında bulunmadığı zamanlarda kaptan tarafından yapılan işlemlerden veya gemi adamlarının kusurlu davranışlarından kaynaklanan yük zıya ve hasarı ile çatma gibi zararlardan sorumlu olmaktadır⁸⁶². Diğer yandan her an karşılaşılabilecek denizcilik tehlikelerinin büyük olmasından dolayı, donatan gemisini sefere gönderirken büyük bir iktisadi değer taşıyan gemisi ve gemisiyle taşıdığı yük açısından oldukça önemli bir kapital rizikosu altına girmektedir. Bu durumda hem gemilerin yüksek bir ekonomik değere sahip olması hem de denizcilik tehlikelerinin büyük meblağlı zararlara neden olması, donatanın yalnızca gemisini değil, gemisi dışında diğer tüm malvarlığını da kaybetmesine yol açabilmektedir⁸⁶³. Bu nedenlerle hemen hemen tüm ülkeler donatanın sınırlı sorumluluğu sistemini geliştirmişlerdir. Ayrıca sorumluluğun sınırlandırılmaması durumunda denizcilik faaliyeti, riski

⁸⁶⁰ Sözer, **Cilt I**, s. 245.

⁸⁶¹ Bayamlıoğlu, s. 131; Sözer, **Cilt I**, 196-197.

⁸⁶² Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 148; Hüseyin Ataol, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu’nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 59; Tefik Adnan Gür, “Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi - Özel Sayı "6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken"**, 10 - 11 - 12 Mayıs 2012 - Sempozyum (Cilt: 18, Sayı: 2), s. 451.

⁸⁶³ Tahir Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **Batider**, C. 9, S. 2, Aralık 1977, s. 289 (Enternasyonal); Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 148-149; Mertol Can, “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu’nun Yürürlüğe Girip Girmedığı Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C. XVII, 9-10 Haziran 2000, s. 198 (Londra Konvansiyonu); Uğur Aydın, **Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki 1976 Tarihli Londra Konvansiyonunda Düzenlenen Sorumluluğu Sınırlama Hakkı ve Sorumluluğun Sınırları** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1993, s. 1; Ataol, s. 60; Gür, s. 451; Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 110.

öngörülemez, hesaplanamaz olur ve bu da denizcilik faaliyetinde bulunulmasını imkânsız hale getirir.

B. Sorumluluğun Sınırlandırılmasında Esas Alınan Sistemler

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda çeşitli sistemlerin esas alınarak düzenlemeler yapıldığını daha önce belirtmiştik⁸⁶⁴. 1976 Londra Sözleşmesinde bu sistemlerden geminin tonajına göre belirlenen bir meblağla sınırlı sorumluluk sistemi kabul edilmiştir. İlk olarak 1733 tarihli Kanunla (the Responsibility of Shipowners Act of 1733) donatanın sorumluluğunu sınırlandırma yolunda gemi ve navlunun değeri ile sınırlı sorumluluğa ilişkin düzenleme öngören İngiliz hukukunda, 1854 tarihli MSA ile can kaybı veya bedensel zararlar için sorumluluk sınırının ton başına asgari olarak 15 pound üzerinden hesaplandığı bir hüküm getirilmiştir. Böylece geminin tonajına göre belirlenen meblağla sınırlı sorumluluk sistemi ilk kez İngiliz hukukunda ortaya çıkmıştır. Bu sistemle belirlenen sınırlı sorumluluk 1862 tarihinde yapılan değişiklikle maddi zararları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ardından MSA 1894 md. 503-504'te çeşitli sorumluluk kuralları birleştirilmiş ve son olarak 1900'de sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen kişinin şahsi kusuru olmayan tüm durumlara uygulanacak şekilde geniş bir düzenleme öngörmüştür⁸⁶⁵.

İngiliz hukukunda 1958 tarihli Kanunla değişik MSA 1894 md. 503/1 uyarınca sorumluluğu sınırlama hakkı, alacağın hasara ilişkin olması durumunda tanınmıştır. Örneğin, *The Stonedale No: I* davasında⁸⁶⁶ enkaz kaldırma masrafları hasardan doğan sorumluluktan ziyade bir borç niteliğinde olduğu için, gemi maliki enkaz kaldırma masrafları için sorumluluğunu sınırlama talebinde bulunamamıştır. Ancak ardından 1976 Londra Sözleşmesinin uygulanması ve MSA 1995 ile birlikte, sorumluluğu sınırlama hakkı için alacağın hasara ilişkin olması şartı kaldırılmıştır. Örneğin, *Caspian Basin Specialised Emergency Salvage Administration v. Bouygues Offshore*

⁸⁶⁴ Bkz. Birinci Bölüm, II. C. 1.

⁸⁶⁵ İngiliz hukukunda sınırlı sorumluluk sisteminin gelişimi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Meeson, prg. 8.5-8.11; Jackson, prg. 24.1-24.7.

⁸⁶⁶ 1956 A.C. I (Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1), dpn. 33). Aynı yönde bkz. The "Kirknes" [1956] 2 Lloyd's Rep. 651.

SA (No. 4)⁸⁶⁷ davasında kötü temsilden doğan alacak için sorumluluğu sınırlama yoluna gidilmiştir⁸⁶⁸.

Türk hukukunda ise, öncelikle 1864 tarihli Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye’de abandon sistemi⁸⁶⁹ kabul edilmiştir. Ardından 1957 tarihli 6762 sayılı TTK’da (md. 948) sınırlı ayni sorumluluk sistemi esas alınmıştır. Buna göre, donatan belirli bazı borçlarından dolayı gemi ve navlun ile sorumludur. Gemi ve navlun, donatanın özel bir malvarlığı olup deniz serveti olarak adlandırılır. Bu malvarlığının dışında kalanlara ise kara serveti (bankadaki paraları, birden çok gemisi varsa diğer gemileri ve onların navlunları gibi) denmektedir. Bu sistemde alacaklılar, ancak donatanın deniz servetine başvurma hakkına sahiptirler. Buna karşılık alacaklıların, deniz serveti üzerinde kanundan doğan rehin hakları, diğer bir deyişle gemi alacaklısı hakkı doğmaktadır⁸⁷⁰. Ancak zamanla bu sistem eskimiş olmakla beraber, Türkiye’nin 1 Temmuz 1998 tarihinden itibaren 1976 Londra Sözleşmesinin tarafı durumuna gelmesi sonucunda Türk hukukunda geminin tonajına göre belirli bir meblağla sınırlı sorumluluk sistemi uygulanmıştır.

1976 Londra Sözleşmesinde esas alınan geminin tonajına göre belirlenen belirli bir meblağla sınırlı sorumluluk sisteminde, sorumluluğun sınırlandırıldığı meblağ gemi ve navlunun değerine göre değil, geminin hacmine, diğer bir deyişle beher tonilato başına belirli bir meblağa göre belirlenir⁸⁷¹. Bu doğrultuda 1996 Protokolünün 3. maddesi ile değişik 1976 Londra Sözleşmesinin 6. maddesinde sorumluluk sınırları düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler çerçevesinde sorumluluk sınırının, sınırlamaya konu alacak veya alacakların (aynı olaydan doğan birden fazla alacağın söz konusu olması durumunda) toplam miktarı dikkate alınarak, ödemekle yükümlü olunan en yüksek miktar olduğu ifade edilebilir⁸⁷².

⁸⁶⁷ [1997] 2 Lloyd’s Rep. 507, [1998] Lloyd’s Rep. 461.

⁸⁶⁸ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 2 (1); Fogarty, prg. 15.110.

⁸⁶⁹ Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında uygulanan en eski sistem olan abandon sisteme göre, donatan bütün malvarlığı ile sorumlu olup, ancak kanunen belirli şartlarda alacaklısına karşı gemi ve alacağın doğumuna neden olan yolculuğun navlununu terk ettiğini bildirerek kendisini sınırsız sorumluluktan kurtarabilir. Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 149.

⁸⁷⁰ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 150-151; Sözer, **Cilt I**, s. 251.

⁸⁷¹ Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 150; Sözer, **Cilt I**, s. 249.

⁸⁷² Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 277. 1976 Londra Sözleşmesinde düzenlenen sorumluluk sınırları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 410-412; Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, Article 6: The general limits; Demir, **Mesuliyetin Sınırlandırılması**, s. 117-149; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 277.

C. Sorumluluğunu Sınırlama Hakkına Sahip Kişiler

1. Genel Olarak

1976 Londra Sözleşmesi md. 1 sorumluluğunu sınırlama hakkı olan kişileri belirtmiştir. Bu hüküm, Sözleşmeden faydalanacak kişileri düzenlemektedir. Buna göre;

Mesuliyetlerini sınırlamaya hakkı olan şahıslar

1. Aşağıda açıklanan anlamda gemi malikleri ile yardımda bulunanlar, 2 nci maddede yazılı alacaklara karşı mesuliyetlerini işbu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlayabilirler.

2. «Gemi maliki» sözü deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de ifade eder.

3. «Yardımda bulunan»dan maksat ise, kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerdir. Bu faaliyetler, 2 nci maddenin 1 inci paragrafının (d), (e) ve (f) bentlerinde yazılı faaliyetleri kapsar.

4. İkinci maddede yazılı alacaklardan biri gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmâl ve kusurlarından mesul bulunduğu herhangi bir şahsa karşı ileri sürüldüğü takdirde bu şahıs da işbu sözleşmede öngörülen mesuliyet sınırlamasından faydalanmak hakkını haizdir.

5. Bu sözleşmede «gemi malikinin mesuliyeti» tabiri, bizzat gemiye yöneltilen bir takipten doğan mesuliyeti de kapsar.

6. Bu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar bakımından mesuliyeti sigorta etmiş bulunan sigortacı, bizzat sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere sözleşme hükümlerinden faydalanmak hakkını haizdir.

7. Sınırlı mesuliyete dayanılması mesuliyetin kabulü anlamına gelmez.

O halde 1976 Londra Sözleşmesine göre sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların borçluları, gemi maliki olarak donatan, çarterer, işleten ve yönetici⁸⁷³ ile kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişiler, sorumluluk sigortacısı ve 4. fıkra da yazılı olan kişilerdir. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinden farklı olarak, malik ve yardımda bulunanın fiil ve ihmallerinden sorumlu olduğu kişiler ile yardımda bulunan (salvor), sorumluluğunu

⁸⁷³ 1976 Londra Sözleşmesinin resmi tercümesinde “sorumluluğunu sınırlamaya hakkı olan şahıslar” arasında “yönetici” sayılmamıştır (md. 1/2). Ancak Sözleşmenin İngilizce resmi metninde bu kişiler arasında “yönetici (operator)” kavramı yer aldığı için, biz de burada sorumluluğunu sınırlandırabilecek kişiler arasında yöneticiyi de ifade etmiş bulunuyoruz. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf>.

Erişim Tarihi: 14.02.2018.

İngilizce madde metni aynen şöyledir: *The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.*

sınırlandırabilecek kişiler arasında yer almaktadır. Sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan bu kişiler, Sözleşmede tanımlanmadığı için taraf devletlerce *lex fori* esas alınarak belirlenir.

Sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişilerin yabancı olması şartı aranmadığı gibi, taraf devletlerden birinin vatandaşı olması da gerekmez⁸⁷⁴. Ancak Sözleşmenin md. 15/3 hükmüne göre,

Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarıh bir hükümle, diğer taraf devletlerin vatandaşı olan şahısların hiçbir suretle menfaatdar bulunmadıkları olaylardan doğan alacaklara mesuliyeti sınırlama rejiminin tatbik edileceğini kabul edebilir.

Böylece taraf devletler yabancılık unsuru bulunmayan olaylara ilişkin talepler hakkında sorumluluğu sınırlama rejimini Sözleşmeden ayrı olarak düzenleyebilir⁸⁷⁵. Türk hukukunda bu hükmün nasıl yorumlanacağı 6762 sayılı TTK yürürlükteyken tartışılmışsa da⁸⁷⁶, yürürlükte olan 6102 TTK md. 1329 karşısında bu tartışmanın bir önemi kalmamıştır. Zira TTK hükmüne göre, 1976 Londra Sözleşmesi ile bu Sözleşmeye ilişkin değişiklikleri düzenleyen 1996 Protokolü MÖHUK md. 1/1 anlamında yabancılık unsuru taşımayan hâllerde de uygulanır.

2. Gemi Maliki

Gemi maliki olarak donatan, charterer, işleten ve yöneticinin aralarında bulunduğu sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişiler hakkında daha önceki açıklamalarımız⁸⁷⁷ aynen geçerli olmakla birlikte burada 1976 Londra Sözleşmesi bakımından önem arz eden özellikler üzerinde durulacaktır. Bu noktada Türk hukukunda sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacakların borçluları arasında

⁸⁷⁴ Samim Ünan, “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı; Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı; Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımının Müşterek Avarya Olup Olmayacağı” – **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 642 (Deniz Hukuku Sorunu).

⁸⁷⁵ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 10.

⁸⁷⁶ Çetingil, **Uygulama Alanı**, s. 10-11; Ünan, **Deniz Hukuku Sorunu**, s. 642.

⁸⁷⁷ Bu konuda bkz. Üçüncü Bölüm, I.D.2.

sayılan çarterer kavramına⁸⁷⁸, zaman çarterinin tarafı olan tahsis olunan dâhildir⁸⁷⁹. Böylece Türk hukukuna göre tahsis olunan, 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir⁸⁸⁰. Diğer yandan gemi işletme müteahhidi olarak ifade edilen kiracı, işleten sıfatıyla⁸⁸¹ sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir.

“Slot çarterer” olarak ifade edilen kısmi çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunup bulunmadığı konusu, İngiliz hukukunda gündeme gelmiştir. Kısmi çarterer, yolculuk çarterinin bir çeşidi olan kısmi çarter sözleşmesinde yükünü taşıtmak için geminin tamamının değil, bir kısmının kendisine tahsis edildiği ve genellikle kendi konişmentosunu düzenleyen kişidir⁸⁸². 1976 Londra Sözleşmesinde kısmi çartererin geminin kendisine tahsis edilen bu belirli bölüm üzerinden sorumluluğunu sınırlandırabileceği yönünde herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Buna karşılık İngiliz Temyiz Mahkemesinde görülen 2004 tarihli *CMA Djakarta*⁸⁸³ davasında 1976 Londra Sözleşmesinin amaç ve hedefleri doğrultusunda kısmi çartererin de sorumluluğunu geminin toplam tonajı üzerinden

⁸⁷⁸ İngiliz doktrininde, 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında çarterer kavramına her tür çarter sözleşmesinin tarafı olan çartererin dâhil olduğu ileri sürülmüştür. Bkz. Brice, **Limitation Action**, s. 29; Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, “Charterers”. Ayrıca MSA 1995 md. 186/5 hükmünde (*In this section “owner”, in relation to a ship, includes any part owner and any charterer, manager or operator of the ship*) sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan gemi maliki kavramına kimlerin dâhil olduğu düzenlenmiştir. Burada “any charterer” ifadesi kullanılarak her tür çarter sözleşmesinin tarafı olan çartererin gemi maliki sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkı olduğu anlaşılmaktadır.

⁸⁷⁹ Yazıcıoğlu, sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan donatan ve işleten açısından ortak özelliğin, geminin teknik ve ticari yönetimine sahip olunması, bu nedenle tahsis olunanın da geminin ticari yönetimini elinde bulundurmasından dolayı çarterer terimi ile zaman çarteri sözleşmesinin tarafı olan tahsis olunanın kast edildiği sonucuna varmıştır. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 266. Gerçekten de, gemi maliki sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan kişilerin geminin yönetimi veya işletilmesi hakkında söz sahibi olduğu söylenebilir. Bu anlamda tahsis olunan da geminin tamamına yönelik bir ticari yönetim hakkına sahip olup, böylece gemi malikine benzer konumda bulunmaktadır. Bu nedenle hükümde geçen çarterer terimi ile tahsis olunanın kast edildiğine ulaşmak kaçınılmazdır.

Ayrıca *Ülgener*, tahsis olunanın sorumluluğunu sınırlandırabilmesi için bir alt taşıma sözleşmesinin varlığı şartının aranması gerektiğini savunmuştur (Ülgener, **Sefer Çarteri**, s. 21, 43).

⁸⁸⁰ Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 266-267. Buna karşılık *Atamer*, çarterer kavramına yolculuk çarterinin tarafı olan taşıtan dâhil olduğu için, taşıtanın da sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğunu ifade etmiştir (Atamer, **Cebri İcra**, s. 157). Aksi yönde Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 267. Biz de taşıtanın, geminin yönetimi veya işletilmesi bakımından tam bir yükümlülüğünün bulunmamasından dolayı, çarterer veya geniş ifadeyle gemi maliki bağlamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkının olduğunu düşünmemekteyiz.

⁸⁸¹ Doktrinde bazı yazarlar, çarterer terimiyle gemi kira sözleşmesinin (*bareboat charter*) tarafı olan kiracının, diğer bir deyişle gemi işletme müteahhidinin kast edildiğini belirtmiştir. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 101; Sözer, **Cilt I**, s. 265.

⁸⁸² Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, “Slot Charterers”.

⁸⁸³ The “CMA Jakarta” [2004] 1 Lloyd’s Rep. 460.

sınırlandırabileceği hüküm altına alınmıştır. Aynı zamanda Deniz Mahkemesinde görülen *In Metvale v Monsanto International SARL (The “MSC Napoli”*⁸⁸⁴) davasında da kısmi chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının olduğu sonucuna varılmıştır. Dava konusu MSC Napoli gemisi, 2007 Haziran ayında İngiltere’nin güney sahilinde karaya oturmuştur. Gemi, Metvale Limited Şirketi’ne ait olup, zaman charteri sözleşmesiyle MSC’ye tahsis edilmiştir. Gemi malikleri, sorumluluklarını sınırlandırma hakkını kullanarak 14.7 milyon İngiliz Sterlini değerinde fon tesis etmişlerdir. Hapag Lloyd AG (Hapag Lloyd) ve Stinnes Linien GmbH (Stinnes) adlı iki Alman şirketi ise, MSC ile kısmi charter sözleşmesi akdetmiş ve kendi adlarına konişmento düzenlemişlerdir. Dava, doğrudan kısmi chartererler olarak Hapag Lloyd ve Stinnes’e yöneltilmeyip maliklerin tesis ettiği İngiliz fonuna karşı açılrsa da, kendilerine karşı taleplerin yöneltmesi ihtimaline karşı kısmi chartererler sorumluluklarını sınırlandırma talebinde bulunmuştur. Mahkeme, Hapag Lloyd ve Stinnes’in kısmi charterer sıfatıyla gemi maliki olarak değerlendirilmesine ve böylece sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olduklarına karar vermiştir. Zira yüke ilişkin talepler, konişmento hamilleri olarak taşıyan sıfatıyla kısmi chartererlere karşı da ileri sürülebilecektir. Gemi maliklerinin sorumluluklarını sınırlandırabilmeleri karşısında, kısmi chartererlerin bu hakkı kullanamamaları aynı talepler için farklı miktarda sorumluluklara ve eşitsizliğe yol açacaktır. Aksi halde yükle ilgililer, gemi maliklerinin sorumluluklarını sınırlandırma hakkını kullanmalarına karşı daha fazla miktarda sorumlulukları doğabilecek kısmi chartererlere başvuracak ve chartererler de gemi maliklerine karşı rücu hakkını kullanabilseler de, sorumluluk sınırları kapsamında ödedikleri miktarın tamamını gemi maliklerinden talep edemeyecektir. Bu durumda kısmi chartererler, aynı zararlar için gemi maliklerinden daha fazla miktarda ödeme yapmakla karşı karşıya kalacaktır.

Bununla birlikte yine İngiliz hukukunda chartererin hangi borçları için sorumluluğu sınırlandırılabilceği dava konusu olmuştur. Charterere üçüncü kişiler tarafından yöneltilen talepler açısından chartererin donatan gibi hareket ettiği hallerde sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğu tartışmasız kabul edilmiştir. Buna karşılık gemi maliki tarafından geminin ticari yönetimi ile ilgili olarak charterere yöneltilen talepler açısından

⁸⁸⁴ The “MSC Napoli” [2009] 1 Lloyd’s Rep. 249.

ise, chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunup bulunmadığı başlıca iki davaya konu olmuştur⁸⁸⁵. Bu davalardan ilki olan 1998 tarihli *Aegean Sea*⁸⁸⁶ davasında kural olarak gemi maliki tarafından charterere karşı ileri sürülen alacaklar bakımından chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunmadığı kabul edilmiştir. Olayda gemi maliki, geminin güvenli olmayan bir limana gitmesinden dolayı gemi ile birlikte yükün bir kısmının zayi olduğunu iddia ederek, chartererden geminin zayı olması nedeniyle uğranılan zarardan doğan alacakla birlikte birtakım taleplerde bulunmuştur. Buna karşılık charterer ise, sorumluluğu kabul etmemiş, ancak sorumlu kabul edilmesi durumunda 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında sorumluluğunun sınırlandırılmasını talep etmiştir. Mahkeme, öncelikle chartererin kurtaran gibi gemi malikinden ayrı bir sıfatının bulunmadığını ve malik kavramına dâhil olduğunu, bu yüzden ancak konişmentoyu düzenlediği durumlarda olduğu gibi gemi maliki sıfatıyla hareket ettiği durumlarda sorumluluğunu sınırlandırabileceğini belirtmiştir. Ardından 1976 Londra Sözleşmesinde charterere malik tarafından yöneltilecek taleplerle ilgili herhangi bir hüküm bulunmadığını (böyle bir amacın da bulunmamasıyla birlikte) dikkate alarak chartererin malike karşı sorumluluğunu sınırlandıramayacağı kanaatine varılmıştır. Yine bu konuda örnek teşkil eden 2004 tarihli *CMA Djakarta*⁸⁸⁷ davasında ise, zaman charteri sözleşmesine aykırı davranarak gemide tehlikeli yük taşıyıp geminin zarar görmesine neden olan charterere karşı gemi maliki tarafından tahkimde dava açılmıştır. Hakem heyeti, chartererin sorumluluğuna ve bu sorumluluğunu 1976 Londra Sözleşmesine dayanarak sınırlandıramayacağına karar vermiştir. Bunun üzerine istinaf mahkemesine başvurulmuş ve istinaf mahkemesi *Aegean Sea* davasındaki kararı benimsememiştir. Mahkeme, öncelikle 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olanların arasında chartererin de bulunduğunu belirtmiştir. Ardından chartererin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi için gemi maliki sıfatına sahip olması gerektiği yönünde tespitin *Aegean Sea* davasında yapıldığını, ancak buna ilişkin herhangi bir

⁸⁸⁵ Bu davalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Girggs/Williams/Farr, Ch. 3, “Charterers”; Fogarty, prg. 15.101; Meeson, prg. 8.59.

⁸⁸⁶ The “*Aegean Sea*”, [1998] 2 Lloyd’s Rep. 39. Bu davada verilen karar incelemesi için bkz. Cüneyt Süzel, “1976 LLMC Konvansiyonu Uyarınca Gemi Malikinin Talepleri Karşısında Chartererin Sorumluluğunu Sınırlandırma İmkânı”, **DHD**, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 145 vd. (LLMC).

⁸⁸⁷ The “*CMA Djakarta*”, [2004] 1 Lloyd’s Rep. 460. Bu davada verilen karar incelemesi için bkz. Ömer Faruk Alp, ““*CMA CGM S.A. vs. Classica Shipping Co. Ltd.*” Kararı Bakımından 1976 LLMC’de Zaman Chartererinin Durumu”, **DHD** Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 129 vd.

açıklamanın 1976 Londra Sözleşmesinde yer almadığını belirterek çartererin md. 2'deki alacaklardan dolayı sorumluluğunu sınırlandırabileceğini ifade etmiştir.

3. Yardımda Bulunan

Sözleşme kapsamında sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan yardımda bulunan kişiden kasıt, kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerdir. Bu kişiler, *bir gemiden faaliyet göstermeksizin*⁸⁸⁸ *yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan şahıslardır* (1976 Londra Sözleşmesi md. 6/4)⁸⁸⁹. Böylece kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilere sorumluluğunu sınırlama hakkının verilmesi, hakkaniyete uygun bir düzenleme olmuştur⁸⁹⁰. Bununla birlikte kurtarma ve yardım ile doğrudan bağlantılı hizmetler, Sözleşmenin 2. maddesinin 1. paragrafının (d), (e) ve (f) bentlerinde yazılı faaliyetleri kapsamaktadır.

Yardımda bulunanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının 1976 Londra Sözleşmesinde yer almasına, 1971 yılında İngiltere'de görülen “*Tojo Maru*”⁸⁹¹ davası neden olmuştur. Bu olayda tehlike altındaki bir geminin teknesinde bulunan deliği kapatmaya çalışan “Wijsmüller” şirketine ait römorkörde çalışan bir dalgıç, kusurlu hareketi sonucu gemide yangına neden olmuştur. 1957 Brüksel Sözleşmesinde yardımda bulunanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının düzenlenmediğinden yola çıkarak yardımda bulunan sıfatıyla dalgıcın sorumluluğunu sınırlandıramayacağına karar verilmiştir. Lordlar Kamarası, bu olayda zarara yol açan hareketin römorkörün yönetimi veya seyrüseferi ile ilgisi olmadığını belirtmiştir. Bu davanın yarattığı endişeyle 1976 Londra Sözleşmesi hazırlık çalışmalarında, kurtarma ve yardım hizmeti ile doğrudan bağlantılı hizmet gören kişilerin de sorumluluğunu sınırlandırma hakkının düzenlenmesine karar verilmiştir⁸⁹².

⁸⁸⁸ Örneğin, bir helikopterle (CMI Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 48).

⁸⁸⁹ 1976 Londra Sözleşmesi md. 1/3 ile md. 6/4 arasındaki ilişki, 1 Kasım 1976 tarihli diplomatik konferansta vurgulanmıştır. Bu konu hakkında tartışmalar için bkz. CMI Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 49 vd.

⁸⁹⁰ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 102.

⁸⁹¹ *The “Tojo Maru”*, [1971] 1 Lloyd’ Rep. 341.

⁸⁹² CMI Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, s. 48.

4. Gemi Maliki veya Yardımda Bulunanın Fiil, İhmal ve Kusurlarından Sorumlu Bulunduğu Kişi

1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinden farklı olarak 1976 Londra Sözleşmesinde gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu bulunduğu herhangi bir kişi de, sözleşmede öngörülen sorumluluk sınırlamasından faydalanmak hakkını haizdir (md. 1/1-4)⁸⁹³. Bu kişiler, Türk ve İngiliz hukukunda gemi malikinin ve yardımda bulunanın gemi adamları ve kendi adamları olarak ifade edilmektedir. Bu durumda gemi maliki kavramına dâhil olan chartererin, işletenin ve yöneticinin de adamları sorumluluk sınırlamasından yararlanma hakkına sahip olurlar. Aynı şekilde yukarıda tarif ettiğimiz üzere yardımda bulunanın adamları da sorumluluklarını sözleşme kapsamında sınırlandırabilirler. Ayrıca görevlerini yerine getirirken zarara neden olan bu kişiler, geminin işletilmesi ile ilgili bir görevde bulunmalıdırlar. Bu durumda gemi dışında bulunsalar bile, geminin kullanılmasına ilişkin bir kusur neticesinde zarar ortaya çıkmışsa sorumluluklarını sınırlandırabilirler⁸⁹⁴.

İngiliz hukukunda acenteler⁸⁹⁵ veya gemi adamı konumunda olmasa da, bağımsız yükleme, boşaltma ve istif işçileri (*stevedores*), gemi malikinin adamları konumuna girmiş iseler, diğer bir anlatımla gemi maliki bu kişilerin fiil ve ihmallerinden sorumlu bulunmuş ise, sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olacakları kabul edilmektedir⁸⁹⁶. Türk hukukunda da istifçiler için sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip oldukları sonucuna varılabilir. Zira TTK md. 1091/1 uyarınca kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır. Bu

⁸⁹³ 1976 Londra Sözleşmesi md. 1/4'te yer alan kişilerin sorumluluğunu sınırlandırma hakkı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Aydın, s. 32-34; Hasipoğlu, s. 91; Şükran Seçil Ertan, **1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, s. 49-74.

⁸⁹⁴ Çetingil, **Alman Deniz Ticareti**, s. 59.

⁸⁹⁵ Acentelerin, donatanın temsilcisi sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğunu düşünmekteyiz. Zira acente, müvekkilinin ad ve hesabına görev yapmaktadır. Acenteler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Naci Kınacıoğlu, **Acenta ve Acentalık Sözleşmesi**, Ankara 1963; Abuzer Kendigelen, **Yeni Türk Ticaret Kanunu: Değişiklikler, Yenilikler ve İlk Tespitler**, 2. Bası, İstanbul 2012, s.104-120; Arslan Kaya, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi-Ticari İşletme-Acentelik**, 1. Baskı, İstanbul 2013 (Ticari İşletme); Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 26. Bası, Ankara 2020, s. 216-218 (Ticari İşletme).

⁸⁹⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, (d) Other persons.

bağlamda kaptan, istifçilerin gerçekleştirdikleri istiften sorumludur. O halde kaptanın donatanın gemi adamı olduğundan yola çıkılarak, istifçilerin de donatanın fiil ve ihmallerinden sorumlu olduğu kişiler sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmaktadır⁸⁹⁷.

5. Sorumluluk Sigortacısı

Sorumluluk sigortacısının sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında sayılması, özellikle Türk hukukunda olduğu gibi (TTK md. 1478) zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurduğu hukuk sistemlerinde gereklidir⁸⁹⁸. Deniz sigortalarının bir çeşidi olan mali sorumluluk sigortalarında, denizde seyrüsefer ile ilgili ortaya çıkabilecek sorumluluklar teminat altına alınır⁸⁹⁹. TTK md. 1473-1486 hükümleri arasında düzenlenen sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelere tâbi olan bu sigortalarda, donatanın tekne sigortası ile teminat altına alınmayan sorumlulukları teminat kapsamına alınmaktadır. İngiliz hukukunun egemen olduğu⁹⁰⁰ ve uygulamada “Protection and Indemnity (P&I)” sigortası adıyla anılan karşılıklı sigorta niteliğindeki bu sigortalar, 2014 yılına kadar Türkiye’de bu alanda faaliyet gösteren sigorta şirketi bulunmadığı için 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu md. 15/2-c ve TUGSK md. 13 hükümleri kapsamında⁹⁰¹ yurt dışında kurulmuş olan P&I Club

⁸⁹⁷ Ayrıca Sözer, istifçinin, taşıyanın adamı sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğunu belirtmiştir. Bülent Sözer, **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara 1975, s. 48 (**Sefere Elverişli**). Biz de taşıyanın donatan sıfatına sahip olduğu hallerde, TTK md. 1179/2 uyarınca istifçinin “taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer kişiler” özelliğine sahip olan biri olarak taşıyanın yardımcı şahsı olmasından dolayı (aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 392) sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğunu kabul etmekteyiz.

⁸⁹⁸ Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, (f) Liability insurer.

⁸⁹⁹ Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 13-14.

⁹⁰⁰ İngiliz hukukunda P&I sigortasının tarihi gelişimi için bkz. William R. A. Birch Reynardson, “The History and Development of P&I Insurance, The British Scene”, **Tulane Law Review**, Vol.43, 1968-1969, No.3, s.457-475; Frederick Martin, **The History of Llyod’s and of Marine Insurance in Great Britain**, London 2005.

⁹⁰¹ 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu md. 15/1’e göre, *Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalı olabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır. Ancak aynı maddenin ikinci fıkrasının (c) bendi gereği, gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortaları yurt dışında da yaptırılabilir. Aynı zamanda TUGSK md. 13 uyarınca, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların sigortaları yurt dışında da yaptırılabilir (18.11.2008 tarihli ve 2008/14373 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yatların sigortaları, yurt dışında yaptırılacak sigortalar kapsamına dâhil edilmiştir.)*

tarafından yapılmakta idi⁹⁰². Ancak 18.02.2014 tarihinden itibaren Türkiye’de P&I sigortaları, Türk P ve I Sigorta A.Ş.⁹⁰³ tarafından yapılmaktadır.

Türk hukuku bakımından Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik⁹⁰⁴ md. 5/3 kapsamında, 1976 Londra Sözleşmesi ve 1996 Protokolü çerçevesinde sınırlamaya tâbi alacaklara karşı sorumluluk sigortası yaptırılması zorunludur. Böylece 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olanların Sözleşmede yer alan alacaklardan dolayı sorumluluklarını sigortalatmaları halinde, sorumluluk sigortacısı da sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere sorumluluğunu sınırlandırabilecektir.

6. İstisnai Durum

1976 Londra Sözleşmesi md. 15/1-c.2, sözleşmenin uygulanacağı kişiler bakımından istisnai bir hüküm öngörmüştür. Buna göre, her taraf devlet 1. maddede zikrolunan ve mahkemeleri huzurunda işbu sözleşme hükümlerine istinat edildiği anda mutad ikametgâh veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü mesuliyetini sınırlamak hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi yukarıda zikredilen tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün şahısları bu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen haris bırakmak hakkını haizdir. Bu kapsamda “uygulama alanının genişletilmesi” başlıklı TTK md. 1330/1-a, 1328. maddenin bahsi geçen şarta bakılmaksızın uygulanacağını düzenlemiştir. *Sözer*’in de ifade ettiği üzere, esasen böyle bir kayda gerek yoktur⁹⁰⁵. Zira daha önce de ifade ettiğimiz üzere⁹⁰⁶ md. 15/1, bir çekince hükmü değildir. Bu nedenle taraf devlet, burada yer alan hakkını bildirime gerek kalmaksızın dilediği zaman kullanabilir. Sonuç olarak Türk hukukunda, md. 15/1-c.2’de taraf devletlere verilmiş olan bu hak kullanılmamıştır.

⁹⁰² P&I sigortası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Steven J. Hazelwood, **P and I Clubs: Law and Practice**, 2th Edition, London 1994; Didem Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)**, 2. Baskı, İstanbul 2006 (Kulüp Sigortası); Serdar Acar, **Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity**, 1. Baskı, İstanbul 2008; Kender/Çetingil, s. 278 vd. ayrıca P&I Kulüplerin yapıları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Acar, s. 33-57.

⁹⁰³ Türk P ve I Sigorta A.Ş. hakkında bkz. <https://www.turkpandi.com/tr/hakkimizda/turk-p-ve-i-sigorta-hakkinda>.

⁹⁰⁴ RG T. 14.11.2010, S. 27759.

⁹⁰⁵ *Sözer*, **Cilt I**, s. 270.

⁹⁰⁶ Bkz. Birinci Bölüm, III.C.5.b.

D. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

1976 Londra Sözleşmesi çerçevesinde sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişiler “sınırlama hakkını kaldıran hareketler” başlıklı md. 4 uyarınca bazı hallerin ortaya çıkması sonucunda bu haklarını kaybetmektedirler. Bu hüküm uyarınca

“Şahsi fiill veya ihmalden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama hakkını haiz değildir (a person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result)⁹⁰⁷.”

1957 Brüksel Sözleşmesi md. 6/3 hükmüne göre, kaptan veya gemi adamları kendi kusurları neticesinde sorumlu olsalar dahi sorumluluklarını sınırlayabilirler. Ancak geminin maliki, müşterek maliki, kiracısı, donatanı veya gemi müdürü alacağı doğumuna neden olan olaya şahsi kusurları ile neden olmaları halinde sorumluluklarını sınırlayamazlar. Bunlar yalnızca kaptan veya gemi adamının kusurlu olduğu hallerde şahsen kusurlu olmadıkça sorumluluklarını sınırlayabilirler. Bu Sözleşmeyi hazırlayanlar, gemi malikinin şahsi kusurunu ispat etmenin pek kolay olmayacağı düşüncesinden yola çıkarak, Sözleşmenin ilgili hükmünde öngörülen düzenlemeyle sorumluluğu sınırlama hakkını sağlam temellere oturtmak istemişlerdir. Ancak uygulamada mahkemeler, alacaklıların lehine kusurun tespitinde titiz davranmamışlar ve böylece alacaklıların açtığı davaların çoğalmasına, bu nedenle işlerin düzene sokulmasında gecikmelere yol açmıştır. 1957 Brüksel Sözleşmesinin yarattığı bu sorunları bertaraf ederek sorumluluğu sınırlama hakkını tekrar düzenleyen 1976 Londra Sözleşmesi, md. 4 ile daha önce diğer milletlerarası sözleşmelerde⁹⁰⁸ yer alan bir formülü benimsemiştir⁹⁰⁹.

Dördüncü maddenin uygulanması için öncelikle sorumlu kişinin sorumluluğunu sınırlama hakkını kaldıran fiil veya ihmali (kaçınma, diğer bir deyişle yapma veya yapmama şeklinde davranışı⁹¹⁰) olmalıdır. Hükümde sorumlu kişi

⁹⁰⁷ İngiliz doktrinde bu hükmün, sorumluluğu sınırlama hakkının düzenlemesine ilişkin en radikal değişim olduğu ifade edilmiştir. Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, “1. The effect of article 4”.

⁹⁰⁸ 1929 tarihli Milletlerarası Hava Taşımacılığına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi md. 25 ve Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu md. 13.

⁹⁰⁹ Çağa, **Enternasyonal**, s. 298. Bu formülün tarihçesi için bkz. Çağa, **Enternasyonal**, s. 299-300.

⁹¹⁰ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 170; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274.

denildiği için md. 1’de yer alan kişiler anlaşılabacaktır. Sorumluluk hakkının kaybı bakımından her bir kişinin kendi eyleminin buna yol açıp açmadığı dikkate alınacaktır. Şöyle ki, örneğin kaptanın verdiği zararlardan hem kaptan hem de gemi maliki sorumludur. Bu durumda her ikisi de 1976 Londra Sözleşmesi kapsamında sorumluluğunu sınırlandırabilir. Ancak bu zarara sorumlu kişinin bizzat kendisinin neden olması gerektiği için kaptanın kasten de olsa verdiği bir zarar mevcut ise, kaptanın aksine gemi maliki kendi kastı, diğer bir deyişle sorumluluğu sınırlama hakkını kaldıran bir hareketi söz konusu olmadığı için Sözleşmeden faydalanmaya devam eder⁹¹¹.

Diğer yandan sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip kişinin tüzel kişi olması halinde md. 4 anlamında sorumlu kişinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu tespit, İngiliz hukukundan gelen tabirle tüzel kişinin beyni (*directing mind*) olan *alter ego*⁹¹²’su ile yapılmaktadır⁹¹³. *Alter ego*, tüzel kişinin adına tüzel kişinin yönetimine ilişkin karar alma ve uygulama yetkisine sahip olan kişidir⁹¹⁴. Türk hukukunda bu kişi, TTK md. 1343 ile belirlenmiştir. Ayrıca hükümde yalnızca tüzel kişi değil, adi şirket ve donatma iştiraki bakımından da 1976 Londra Sözleşmesi md 4’ün uygulanmasında kimin kusurunun dikkate alınacağı düzenlenmiştir. Bu hükme göre,

Tüzel kişilerde Türk Medeni Kanunu’nun 50’nci maddesi uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları, adi şirketlerde şirket ortaklarının kusuru, donatma iştirakinde ise paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru, sorumluluğun sınırlanması hakkının kaybına yol açmaktadır.

Hükümde ayrıca bu kişileri genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusurunun da dikkate alınacağı kabul edilmiştir⁹¹⁵.

⁹¹¹ Aynı yönde bkz. Hill, s. 406-407; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 7.1; Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Hamburg 2011, s. 159; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274.

⁹¹² “*Alter ego*” kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 407; Griggs/Williams/Farr, Ch. 3, “1. The effect of article 4”; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 8.1. Ayrıca bkz. Damar, s. 205 vd. Bu konuda İngiliz mahkemesi kararları için bkz. The “Lennard’s Carrying Co.” [1915] A.C. 705; The “Lady Gwendolen” [1965] 1 Lloyd’s Rep. 335; The “Star Sea” [1995] 1 Lloyd’s Rep. 651.

⁹¹³ Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 8.

⁹¹⁴ Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 174.

⁹¹⁵ 1343. maddenin gerekçesinde (e) bendindeki bu düzenleme için şu açıklama yapılmıştır: “Eğer bir tüzel kişi veya adi şirket ortağı, sözkonusu işi kendisi yapmış olsaydı 1976 veya 1992 tarihli Sözleşmelere göre sınırlama hakkını kaybedecek idiyse, o işi genel veya özel bir yetkiye istinaden aktardığı kişinin de kusuru aynı niteliktedir. Sözgelimi, bir geminin denize ve yola elverişli halde bulunması için nitelikli bir kaptan istihdamı zorunluysa, alkol problemi bulunan bir kaptanın işe alınması, tüzel kişi organlarından

Sözleşme hükmünün uygulanması için diğer bir şart ise, sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişinin, zarara kasten veya cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olmasıdır. Burada iki tür kusurdan bahsedilir. Biri kast, diğeri ise kısaca “pervasız davranış”⁹¹⁶ olarak ifade edilen cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen⁹¹⁷ böyle bir zarar meydana geleceği şuurudur. Bu ikinci kusur türü, Kara Avrupası hukuk sistemine yabancı olup Anglo-Sakson hukuk sisteminden gelmektedir. Bu madde hükmü, milletlerarası hava hukukundan (1929 tarihli Milletlerarası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi md. 25) alınmıştır. Burada kast veya ağır kusur halleri esas alınmak istenmiş, ancak madde ağır kusur kavramını tanımayan İngiliz hukukunda yer alan “*wilful misconduct*” tabiri dikkate alınarak Varşova Sözleşmesinin Tadiline İlişkin Lahey Protokolü ile yukarıdaki şeklini almıştır. Böylece kavram, 1976 Londra Sözleşmesi md. 4 hükmüne geçmiştir. *Wilfull misconduct*, ihmal veya dikkatsizliğin derecesi ne kadar büyük olursa olsun bu kavramlardan farklı olup, kişinin yaptığı eylemin muhtemel olanlar da dâhil sonuçlarını bilerek veya umursamayarak gerçekleştirmesidir⁹¹⁸. Sonuç olarak “pervasızca davranış” şeklinde adlandırılan bu kusur türü⁹¹⁹, pervasızca hareket veya ihmal (kaçınma) ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilinç olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır⁹²⁰.

biri tarafından değil de, özel bir yetkiye istinaden bu hususta uzman bir başka şirkete devredilmişse, böyle bir kaptanın istihdam edilmesi “pervasız davranış” niteliğindedir ve doğrudan tüzel kişinin sınırlama hakkının düşmesine yol açar.”. Bkz. TTK Madde Gerekçeleri, s. 382.

⁹¹⁶ Maddenin gerekçesinde “pervasız davranış” olarak nitelendirilen kusur ölçütü, TTK’nın birçok hükmünde yer almıştır. Bu hükümler şunlardır: 855 inci maddenin beşinci fıkrası, 886 ve 887’nci maddeler, 930’uncu maddenin ikinci fıkrası, 1187 ve 1267’nci maddeler (TTK Madde Gerekçeleri, s. 381.).

⁹¹⁷ Burada ifade edilen “muhtemelen” sözünün “yüzde ellinin üstünde bir olasılık” anlamında kullanıldığı hakkında bkz. Çağa, **Enternasyonel**, s. 301.

⁹¹⁸ The “*Horabin v British Overseas Airways Corp.*” [1952] 2 Lloyd’s Rep 450, s. 459.

⁹¹⁹ “Pervasızca hareket” hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Zehra Şeker, **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, İstanbul, 2001, s. 158-161 (Sigorta Himayesi); Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 33 vd., 87 vd., 143 vd.; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 169; Mandaraka-Sheppard, **Risk Management**, Ch. 17, prg. 7.1.5; Damar, s. 30 vd.; Esra Kaşak, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 27, S. 2, Aralık 2021, s. 1494-1510.

⁹²⁰ Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 96; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 169; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 276. Yargıtay bir kararında pervasızca hareketi, “dikkatsizlikten daha öte tedbirsizliğe, ihtiyatsızlığa varan cesaretle, pervasızca bir tutum ve davranış” olarak tanımlamıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 22.03.1985 tarihli, 1985/1624 E. ve 1985/1626 K. sayılı kararı (www.kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 14.05.2022).

Türk hukuk sistemi ile uyuşmayan bu kusur türü, doktrinde kasta yakın ağır kusur olarak nitelendirilmiştir⁹²¹. Yargıtay da bir kararında⁹²² pervasızca hareketi kasta eşit bir kusur olarak yorumlamıştır⁹²³. Buna karşılık *Yetiş Şamlı*, her somut olayın özellikleri göz önüne alınarak bir davranışın pervasızca olup olmadığının tespit edilmesi gerektiğini ifade etmiştir⁹²⁴. Kanımızca Anglo Sakson hukuk sisteminden gelen pervasızca davranış kusur türünün hukuk sistemimizde nitelendirilmesinden ziyade, bu kusura kanunun belirttiği unsurları gözeterek, *Süzel*'in de belirttiği üzere her bir somut olayda değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. Böylece yargılamada da uygulama birliğinin sağlanması mümkün olacaktır⁹²⁵.

⁹²¹ Kender, **İkinci Taşımacılık**, s. 118-119; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 173; Çağa/Kender, **Cilt I**, s. 167; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 277. Krş. Can, **Londra Konvansiyonu**, s. 212; Sözer, **Cilt I**, s. 306.

⁹²² Yargıtay 11. HD.'nin 13.09.2017 tarihli, 2016/5629 E. ve 2017/4303 K. sayılı kararı. Ayrıca bkz. İstanbul BAM 12. HD.'nin 23.12.2021 tarihli, 2019/1652 E. ve 2021/1933 K. sayılı kararı (www.lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 15.05.2022).

⁹²³ Hem Türk hem yabancı yargı kararları bakımından pervasızca davranış kusurunun kusurunun değerlendirilmesi için bkz. Cüneyt Süzel, **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, İstanbul 2021, s. 563-578.

⁹²⁴ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 170. Aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 558-559. Bu sonucu destekler nitelikte içtihat için bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 19.04.2001 tarih, 2001/2983 E. ve 2001/3333 K. sayılı kararı (www.lexpera.com, Erişim Tarihi: 10.06.2022).

⁹²⁵ Pervasızca davranışın unsurlarını içeren bariz bir örnek için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 172.

SONUÇ

İlk kez 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi) kullanılan deniz alacağı (*maritime claim*) kavramı, buradaki anlamıyla bir geminin ihtiyati hacze konu olabilmesi için ileri sürülebilecek alacağı ifade etmektedir. Ardından sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesak kurallar getiren 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin (1976 Londra Sözleşmesi) başlığında ve girişinde kullanılan deniz alacağı kavramı, bu Sözleşme anlamında gemi malikleriyle birlikte, geminin chartereri, donatanı, işleticisi ve kurtaranının sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili alacakları ifade etmek için kullanılmıştır. Son olarak 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşmede (1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi) kullanılan deniz alacağı kavramı, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesindeki anlamını korumuş ve geminin ihtiyati haczine konu olan alacağı ifade etmek için kullanılmıştır. Geminin ihtiyati haczi ve sorumluluğun sınırlandırılması konularında yeknesaklaştırma çabaları neticesinde ortaya çıkan bu kavram için, Sözleşmelerdeki deniz alacağı niteliğinde sayılan alacaklar listesine (1976 Londra Sözleşmesi md. 2, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1) bakıldığında ortak bir anlama sahip olmadığı sonucuna varılmıştır.

Deniz alacağı kavramı, aynı veya şahsi talep hakkını ifade eder. Deniz alacağı listesinde yalnızca parasal nitelikte alacaklar bulunmayıp, gemiyle ilgili aynı haklar ve parasal nitelik taşımayan alacak hakları da yer almaktadır. Deniz alacağı listesinde yer alan alacaklar, sınırlı sayı ilkesine tâbidir. Diğer yandan Sözleşmenin “çekince” başlıklı 10. maddesinin birinci fıkrası, taraf devletlere en azından geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyumsuzlıktan doğan alacaklar bakımından bu listeyi daraltma imkânı vermiştir.

Deniz alacağı, belirli geminin işletilmesiyle ilgili olmalı veya gemiyi konu alan bir istemden oluşmalıdır. Bununla birlikte 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3/2 hükmü uyarınca, deniz alacağının doğumuyla ilgili bulunmayan borçluya ait diğer gemiler üzerinde ihtiyati haciz imkânının kabul edilmesi sonucunda kardeş gemilerin

de ihtiyaten haczedilmesi mümkün hale gelmiştir. Son olarak deniz alacağı niteliğindeki istemlerin bazıları gemi alacağı niteliğindedir.

Deniz alacağı kavramı, Türk hukukuna milletlerarası sözleşmelerden alınmıştır. Bu kapsamda milletlerarası sözleşme ile iç hukuk arasında uyum sağlanması amacıyla 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ve 1993 Rehin Sözleşmesi hükümleri tercüme edilerek Kanuna alınmış, 1976 Londra Sözleşmesine atıf yapılmıştır.

TTK md. 1352’de liste halinde yer alan deniz alacakları, bazı ufak değişiklikler dışında 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinden aynen esas alınarak düzenlenmiştir. Bunun yanında TTK md. 1320’de (a)’dan (f)’ye kadar altı bent halinde sayılan gemi alacakları yer almaktadır. Ayrıca TTK md. 1328/1 uyarınca 1976 Londra Sözleşmesi ve 1996 Protokolü, sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan deniz alacaklarının tespitinde dikkate alınacaktır.

Öncelikle TTK md. 1352/1-a bendi uyarınca ilk deniz alacağı, geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasardan doğan alacaklardır. Yalnızca maddi zararlar değil, ekonomik ve dolaylı zararlar da bu alacağın kapsamına dâhildir. Bu bentte yer alan deniz alacağının kapsamı oldukça geniş olduğu için (c), (d) ve (h) bentlerindeki alacaklar ile çakışmaktadır. Bu durumda açıkça bu bentlerde yer almayıp geminin işletilmesinden kaynaklanan ziya ve hasardan doğan alacaklar (a) bendi kapsamında deniz alacağı sayılmalıdır. Ayrıca bu bende ziya ve hasarın yanında gecikmeden doğan alacakların da girdiği sonucuna varılmıştır.

Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya ve hasardan doğan deniz alacağı, aynı zamanda bir gemi alacağıdır. Ancak TTK md. 1320/1-e’de yer alan gemi alacağı, ekonomik ve dolaylı zararları içermez. Bununla birlikte bu deniz alacağı, aynı zamanda 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a gereği sorumluluğun sınırlandırılmasına tâbi olmaktadır. Bu Sözleşmede yer alan bentte geçen alacak da, tıpkı ihtiyati hacze konu olan deniz alacağı gibi maddi ve ekonomik zararları kapsamaktadır. Sonuç olarak sorumluluğun sınırlandırılmasına ve ihtiyati hacze konu olan eşya zararından doğan deniz alacakları aynı zamanda gemi alacağı niteliğinde olsa da, buna karşılık eşya zararından doğan zararlara ilişkin gemi alacağı sorumluluğun sınırlandırılmasına ve

ihtiyati hacze konu olan eşya zararından doğan deniz alacaklarını tamamen karşılamamaktadır.

TTK md. 1352/1-b’de düzenlenen deniz alacağı ise, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan alacaklardır. TTK md. 1286-1297 hükümleri arasında çatma hükümleri çerçevesinde can ve bedensel zararlara (kişi zararına) yönelik istemler, deniz alacağı olarak talep edilebilir. Bununla birlikte TTK md. 1062 gereği donatan gemi adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu için, donatandan talep edilebilecek gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken üçüncü kişilere verdiği zararlar ve TTK md. 1247 vd.’de düzenlenen yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan istemler de, (b) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır. Son olarak kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu halleri de can kaybı veya bedensel zararlardan doğan deniz alacağının kaynağını oluşturabilir.

Aynı alacak, TTK md. 1320/1’in (b) uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanımaktadır. TTK md. 1320/2-a ve b uyarınca petrol kirliliği ve radyoaktif maddelerden kaynaklanan zararlar gemi alacaklısı hakkının kapsamı dışında kalmıştır. Buna karşın petrol kirliliğinden kaynaklanan zararlara ilişkin istemler, TTK md. 1352/1-d uyarınca deniz alacağıdır. Ayrıca can kaybı veya bedensel zararlar, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-a uyarınca sorumluluğun sınırlandırılmasına da konu olmaktadır. Sonuç olarak sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan kişi zararından doğan alacakların hepsi, TTK md. 1320/1-b’ye göre gemi alacağı ve TTK md. 1352/1-b’ye göre ihtiyati haciz hakkı veren deniz alacağı niteliğindedir.

TTK md. 1352/1-c’de yer alan diğer bir deniz alacağı, kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminattan doğan alacaktır. Burada kurtarmaya ilişkin TTK’da yer alan md. 1298-1319 hükümlerinden faydalanılacaktır. Ancak bu hükümler arasında insan kurtarmaya ilişkin olan md. 1317 ve 1318 hükümleri deniz alacağının tespiti açısından dikkate alınmayacaktır. Zira deniz alacağı bendi eşya kurtarmaya ilişkin olmakla beraber, 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 16’yı esas alan TTK md. 1318’de kurtaranın gemi üzerinde bir hakkı olmadığı, yalnızca takdir edilen kurtarma ücreti ve özel tazminattan bir pay alabileceği düzenlenmiştir.

Kurtarma ücretinden doğan deniz alacağı, aynı zamanda TTK md. 1320/1'in (c) bendi uyarınca gemi alacağıdır. Deniz alacağından farklı bir şekilde 1989 Kurtarma Sözleşmesi md. 14'te düzenlenen özel tazminat, gemi alacağı olarak sayılmamıştır.

TTK md. 1352/1-d'de çevresel zararlar deniz alacağı sayılmıştır. Petrol kirliliğinden doğan bir zarar mevcut ise, bu konuda sorumluluğun varlığını tespit etmek için 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşmeyi (CLC 92) esas alan TTK md. 1336-1349 hükümlerinden faydalanılacaktır. Ayrıca Türkiye açısından 12.12.2013 tarihinde yürürlüğe giren 23.03.2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme (2001 Bunker Sözleşmesi) de gemilerin sebep olduğu çevresel zararlara ilişkin deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır. Bu sayılanların yanında gemilerin sebep olduğu diğer kirlenme zararları için 5312 sayılı Kanun ve 2872 sayılı Çevre Kanunu da, deniz alacağının tespitinde başvurulacak kaynaklar arasında yer almaktadır.

TTK md. 1352/1-e uyarınca enkaz kaldırma alacakları deniz alacağıdır. 618 sayılı Limanlar Kanunu md. 7'de yer alan enkaz kaldırma istemleri deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır. Ancak gemi veya eşyasının çıkarılması ve kaldırılmasından söz eden bu hükmün kapsamının 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesine nazaran dar kapsamlı olmasından dolayı, enkaz kaldırma istemleri bakımından Limanlar Kanununun yanı sıra deniz alacağının varlığı tespit edilirken Sözleşme dikkate alınmalıdır.

Enkaz kaldırma istemleri, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d uyarınca sorumluluğun sınırlandırılmasına tâbidir. Ancak TTK md. 1331 gereği, 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-d'de düzenlenen enkaz kaldırma istemleri için sorumluluk sınırlandırılmaz. Enkaz kaldırma masraflarından doğan alacaklar, 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1'de düzenlenen gemi alacakları arasında yer almamaktadır. Buna karşılık bu Sözleşmenin md. 12/3 hükmü uyarınca enkaz kaldırma alacaklarına, alacaklının bir kamu kurumu olması halinde sıra cetvelinde öncelik tanınabilir. Türkiye, TTK md. 1323/3 hükmü ile, karaya oturmuş veya batmış bir geminin seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları

tarafından kaldırılması halinde, bunun giderlerini gemi alacaklarına göre öncelikli olarak kabul etmiştir.

TTK md. 1352/1-f'de bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmeden doğan istemler, deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. TTK md. 1119-1130 hükümleri arasında düzenlenen gemi kira sözleşmesine ilişkin hükümler, deniz alacağının tespitinde dikkate alınacaktır. Bu kapsamda kiraya verenin yükümlü olduğu bedelleri ödemediği, geminin zilyetliğini kiracıya devretmediği takdirde kiracı, geminin ihtiyaten haczedilmesini isteyebilecektir. Buna karşılık kiracıya yöneltilen istemler için ise kiraya veren, gemisinin ihtiyaten haczedilmesini isteyebilecektir. Bununla birlikte geminin kullanılması amacıyla yapılmış sözleşmelerden doğan deniz alacağının tespitinde ise, TTK md. 1059'da düzenlenen sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkının varlığı incelenmelidir. Bundan dolayı intifa hakkı kurulmuş bir geminin malikinin gemi intifa hakkı sahibinin elindeyken korunması, buna karşılık geminin hak sahibinin elinden malik tarafından alınması durumunda da hak sahibinin korunması için geminin ihtiyati haczi intifa hakkının kullanılmasına ilişkin uyuşmazlık çerçevesinde istenebilecektir.

TTK md. 1352/1-g'de ifade edilen diğer bir deniz alacağı, bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmeden doğan alacaktır. Bu kapsamda eşya hakkında doğru bildirimde bulunma yükümlülüğünden doğan zarar (TTK md. 1145-1148), taşıtanın izni alınmadan eşyanın başka gemiye yüklenmesinden doğan zarar (TTK md. 1150/1), hızlandırma primine ilişkin talepler (TTK md. 1157, 1173), yüklemenin hiç veya süresinde yapılmamasından doğan zararlar (TTK md. 1159-1160, 1174) gibi navlun sözleşmesinden kaynaklanan istemler, deniz alacağı niteliğindedir. TTK'da yer almasa da, yolcu taşıma sözleşmesinin vaktinde ifa edilmemesi ya da hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda taşıyanın sorumluluğu, genel hükümlere tâbidir. Bu noktada TBK md. 125 uyarınca yolcunun talep edebileceği tazminat isteminden doğan alacaklar, (g) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır. Aynı şekilde TBK md. 112 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun işletilebileceği yolcu taşıma sözleşmesinin

(aynı zamanda eşya taşıma sözleşmesinin de) hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan alacaklar da deniz alacağı niteliğindedir.

Ayrıca 1976 Londra Sözleşmesi md. 2/1-b’de sayılan gecikme zararlarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına konu olan alacaklar, sözleşmeden kaynaklanıyorsa TTK md. 1352/1-g’de, sözleşme ve haksız fiile dayanıyorsa md. 1352/1-h’de sayılan deniz alacaklarına karşılık gelmektedir. Ancak bu alacaklar, TTK md. 1320/1’de düzenlenmediği için gemi alacağı niteliğinde değildir.

TTK md. 1352/1-h’de gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasardan doğan istemler, deniz alacağı kabul edilmiştir. Bu noktada TTK md. 1178/2 çerçevesinde taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden doğan sorumluluğu, deniz alacağının varlığını tespit etmede dikkate alınacaktır. Ayrıca TTK md. 1062 çerçevesinde gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdikleri zarar eşyaya ilişkin ise, gemide taşınan eşya zararına ilişkin deniz alacağının varlığından söz edilecektir.

Müşterek avaryadan doğan istemler, TTK md. 1352/1-i uyarınca deniz alacağı sayılmıştır. Deniz alacağının tespitinde müşterek avaryanın tanımı için, 2004 York Anvers Kurallarından Kural A ile anlam itibarıyla aynen olan TTK 1272. maddenin birinci fıkrasındaki tanım dikkate alınmalıdır. Ayrıca taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe’ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tâbidir (TTK md. 1273/1). Bu durumda müşterek avaryaya dayanan istemlerin kapsamı bakımından da YAK Kuralları esas alınmalıdır.

1993 Rehin Sözleşmesinde gemi alacakları arasında sayılmayan müşterek avarya alacakları, Sözleşmenin 6. maddesinin verdiği yetkiye dayanılarak Türk hukukunda TTK md. 1320/1-f uyarınca gemi alacağı kabul edilmiştir. Bu hükümdeki “müşterek avarya garamesi payı alacakları” şeklindeki ifadeyle gemi, yük, diğer eşya ve navlunun tamamını garameye dâhil edilmiştir. Müşterek avarya garamesi payı alacaklarına öncelik hakkı tanıyan TTK md. 1323 hükmü uyarınca müşterek avarya garamesi payı alacaklarının haiz bulundukları kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil

edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra gelir.

TTK md. 1352/1-j uyarınca römorkaj deniz alacağı kabul edilmiştir. Kurtarma ve yardım söz konusu olmadan yalnızca römorkaj sözleşmesinden doğan ücret alacakları bu bendin kapsamına girer. Ancak henüz icra edilmeyen bir römorkaj sözleşmesinden doğan alacakların bu bendin kapsamına girip girmeyeceği tartışmalıdır.

Kılavuzluk da TTK md. 1352/1-k gereği deniz alacakları arasında sayılmıştır. Bu bendin kapsamına, zarar gören bir kılavuzun bu zararının karşılanması yönünde ileri süreceği tazminat alacağı girmeyecektir. Bu tazminat alacağı ancak TTK md. 1352/1-b çerçevesinde deniz alacağı olarak ileri sürülebilecektir.

Kılavuzluktan doğan alacaklar aynı zamanda TTK md. 1320/1'in (d) bendi uyarınca, sahibine gemi alacaklısı hakkı tanımaktadır. Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler şeklinde ifade edilen gemi alacağı, TTK md. 1352/1'in (k) ve (n) bentlerine karşılık gelmektedir. Gemi alacağında tek bentte (d bendinde) kılavuzluk ücreti ile liman, kanal ve diğer su yolları için ödenecek resimlerden doğan istemler düzenlenmişken, deniz alacağı listesinde kılavuzluk ile seyrüsefer resimlerinden doğan alacaklar iki ayrı bentte düzenlenmiştir. Ancak bu durum içerik açısından fark yaratmayıp, bunların hepsine hem deniz alacağı hem gemi alacağı statüsü tanınmıştır. Bununla birlikte kılavuzluk ücretinden doğan alacaklar, ancak kamusal nitelikte oldukları takdirde gemi alacağı niteliğini taşıyacaktır.

TTK md. 1352/1-l'de geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetlerden doğan istemler, deniz alacağı sayılmıştır. Tedarik olunan malzemeler ve hizmetlerin hangi sözleşme gereği sağlandığının herhangi bir önemi bulunmadığı için satış, kira, eser gibi sözleşmelerden herhangi biri neticesinde gemiye bir mal veya hizmet sağlanmış ise, bunlardan doğan istemler deniz alacağı sayılır. Ayrıca sınıflama kuruluşları tarafından sunulan hizmet ve masraflar da bu bendin kapsamına girmektedir.

TTK md. 1352/1-m’de geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılmasından doğan istemler, deniz alacağı kabul edilmiştir. Gemi yapım ve onarım sözleşmelerine aykırılıktan kaynaklanan müspet ve menfi zararlardan doğan alacaklar, (m) bendi kapsamında deniz alacağı niteliğindedir. Geminin yeniden yapımının söz konusu olduğu hallerde malzeme, araç ve diğer teçhizatlar satın alınmış olabilir. Bu satımdan kaynaklanan istemler (m) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır. Ancak bu malzemeler geminin yeniden yapımı dışında bir amaçla, örneğin geminin işletilmesi amacıyla satın alınırsa (l) bendi kapsamında deniz alacağı söz konusu olur.

Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralardan doğan istemler, TTK md. 1352/1-n’de deniz alacağı sayılmıştır. TTK md. 1352/1-n, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-n’den farklı olarak karantina paralarını da deniz alacağı saymıştır.

TTK md. 1320/1-d’de düzenlenen gemi alacağı, TTK md. 1352/1-n’de yer alan deniz alacağına karşılık gelmektedir. TTK md. 1320/1’ye esas olan 1993 Rehin Sözleşmesi md. 4/1-d’nin İngilizce metninde kullanılan “*due*” teriminin dilimizdeki karşılığı olan “resim”, kamusal niteliktedir. Ancak TTK md. 1352/1-n’ye esas olan 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 1/1-n’de “resim” sözcüğüyle birlikte “paralar (*charges*)” sözcüğü de kullanılmıştır. Bu nedenle gemi alacağı niteliğindeki resimlerin kamusal nitelikte olması gerekirken, deniz alacağı açısından böyle bir sınırlandırma bulunmamaktadır.

TTK md. 1352/1-o’da gemi adamı alacakları deniz alacağı sayılmıştır. Gemi adamının hizmet sözleşmesi çerçevesinde doğabilecek alacaklar Deniz İş Kanunu hükümlerine tâbidir. O halde bu Kanun hükümleri uyarınca gemi adamına ödenecek ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkak (md. 29), kıdem tazminatı (md. 20), hizmet sözleşmesinin yurt dışında feshi halinde gemi adamının bağlama limanına (yabancılar da ikametgâh limanına) iadesi için gerekli yol, iaşe vs. zaruri masraflara ilişkin alacaklar (md. 21, 24), fazla mesai, hafta tatili ve genel tatil ücret alacakları (md. 28, 42, 43), iaşe bedeli (md. 33), gemi dışında ikamet masrafları (md. 34), hizmet sözleşmesinin sona ermesi yüzünden kullanılmayan yıllık ücretli izin süresine ait ücret

alacağı (md. 40), hizmet sözleşmesinin ihlalden doğan tazminat alacakları deniz alacağına örnek olarak gösterilebilir.

Gemi adamı alacakları, TTK md. 1320/1'in (a) bendi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı tanımaktadır. Bu alacak, içerik açısından deniz alacağı ile birebir uyumludur.

TTK md. 1352/1-p'de gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalardan doğan istemler, deniz alacağı sayılmıştır. Kredi güvencesi olarak gemi ipoteğinin alındığı hallerde TTK hükmünün (v) bendi gereği deniz alacağı doğacaktır. Aksi halde bu kredi ihtiyatı haciz hakkıyla korunmamış olacaktır. Bundan dolayı TTK'da 1999 İhtiyatı Haciz Sözleşmesi md. 1/1p'den farklı olarak bir kredi kuruluşu, özellikle bankalar tarafından gemi için harcanmak üzere verilen kredi alacaklarının, (v) bendi kapsamında rehinle temin edilmiş olmamaları halinde (p) bendi uyarınca deniz alacağı sayılması gerektiği kabul edilmiştir.

Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primlerinden doğan istemler, TTK md. 1352/1-r uyarınca deniz alacağı sayılır. 1999 İhtiyatı Haciz Sözleşmesi md. 1/1-q bendinden alınan bu hükümde Sözleşmeden farklı olarak yalnızca gemi maliki denilmiş, geminin kiracısı hükme alınmamıştır. İlerde değineceğimiz üzere TTK md. 1369'un gerekçesinde belirtilen nedenlerden dolayı geminin kirasının devam ettiği süre içinde kiracının borcu için geminin ihtiyatı haczine olanak tanınması, Türk hukuku bakımından mümkün değildir. Bu itibarla, 1352. maddenin 1. fıkrasının (r) ve (s) bentlerinden kiracı bu bentlerden kiracı terimi çıkarılmıştır. Diğer yandan (r) bendinde yalnızca belli bir zarar sigortası değil, her türlü mal ve sorumluluk sigortası düzenlenmiştir. Böylece tekne sigortası yanında, geminin sebep olabileceği kişi veya eşya zararından doğan sorumluluk sigortalarıyla birlikte kirlenmeden veya enkaz kaldırmadan doğan sorumluluğa karşı yapılan her tür P&I sigortası primleri de buraya dâhildir. Ayrıca gemi adamları adına işveren tarafından ödenmeyen sosyal sigorta primlerinden doğan istemler, (o) bendi kapsamında gemi adamının alacaklısı olduğu deniz alacağı niteliğinde iken, sosyal sigorta kurumunun işverenin kendi işletmesine ait prim borçlarından doğan istemleri ise (q) bendi kapsamında deniz alacağı sayılır.

TTK md. 1352/1-s’de geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretlerinden doğan istemler, deniz alacağı sayılır. Bent kapsamında komisyonculuk işleriyle ilgili ödenecek her türlü para, komisyon ücreti olarak deniz alacağı niteliğine sahiptir. Türk hukukunda deniz ticaretinde kullanılan herhangi bir broker tanımı bulunmasa da, milletlerarası deniz ticaretinde sözleşmelerin kurulmasını sağlayan ve bunlara aracılık eden kişi broker olarak tanımlanmaktadır. Gemi acenteleri ise, 2001 yılından beri yönetmeliklerle düzenlenmektedir. Yürürlükte bulunan 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği md. 4/1-e’de gemi acentesinin tanımı yapılmıştır. Bu tanım doğrultusunda acentenin yaptığı işlerden doğan ücretler, deniz alacağı niteliğinde olacaktır.

TTK md. 1352/1-t’de geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan alacak deniz alacağı sayılır. Sözleşmenin md. 10/1-c hükmünde mülkiyet ve zilyetlikle ilgili her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler hakkında taraf devletlere bu Sözleşmeyi uygulamama hakkı tanınmıştır. Böylece Türkiye gibi aynı talepler bakımından ihtiyati haczi uygulamayan ülkelerin Sözleşmelere katılması konusunda kolaylık sağlanması hedeflenmiştir. Türkiye, bu çekince hakkını kullanmamıştır. Türk hukukunda, genel olarak mülkiyeti düzenleyen TMK md. 683-702 ve gemi mülkiyetini düzenleyen TTK md. 996-1011 ile birlikte, zilyetliği düzenleyen TMK md. 973-996 hükümlerine dayalı olarak talep edilen tüm istemler bu bent kapsamında değerlendirilecektir.

Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasılatla ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler, TTK md. 1352/1-u uyarınca deniz alacağı sayılır. Bu bende ilişkin deniz alacağının tespiti yapılırken, elbirliği ve paylı mülkiyetin varlığı aranacaktır. Bu kapsamda donatma iştiraki (TTK md. 1064), TTK md. 940/3’te öngörülen ortaklıklar ve adi ortaklıkların (TBK md. 620) var olup olmadığı incelenecektir. Tüzel kişilikleri bulunmayan bu toplulukların ortak malikleri arasında geminin işletilmesine veya gemiden sağlanan hasılatla ilişkin bir uyuşmazlıktan doğan istemler, deniz alacağı sayılır. Diğer yandan tüzel kişiliğin ortak veya pay sahipleri arasında çıkan uyuşmazlıklar (örneğin, yönetime katılma, kâr payı alma, bilgi alma gibi hakların ihlali) ise, bu bende dâhil değildir.

TTK md. 1352/1-v’de gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülükten doğan istemler, deniz alacağı sayılır. Bu hükümle rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyati haciz tanınması, gemi ipoteğinin kredi vasıtası olarak değerini arttırmıştır. Bu nedenle rehinle temin edilmiş alacaklara ihtiyati haciz yolu açan bu düzenlemeye TTK md. 1352/1-v’de yer verilmesi isabetli olmuştur.

Rehinlerin tescil edilmesine ilişkin uyuşmazlıkların bu bende dâhil olduğu ileri sürülse de deniz alacağı bendinin, tescil olmadan varlığından bahsedilemeyen bir gemi ipoteği için uygulanmasının mümkün olmadığı kanaatindeyiz. Ayrıca 1447 sayılı Ticari İşletme Rehni Kanunu md. 14/3’ün yürürlükte olduğu dönemde bu hüküm gereği ticari işletmenin veya münferit unsurlarının ihtiyaten haczettirilebileceği düzenlendiği için, ticari işletmeler üzerindeki rehin hakkından doğan istemlerin (v) bendi kapsamında deniz alacağı olarak sayılamayacağı ifade edilmiştir. Zira deniz alacağı, gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunmuştur. Ancak bu Kanunun yerine geçen 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanununda böyle bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle kanımızca ticari işletmeler üzerindeki rehin hakkından doğan istemler de deniz alacağı niteliğinde olup (v) bendi kapsamına girer.

Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler, TTK md. 1352/1-y’de deniz alacağı kabul edilmiştir. TTK md. 936 uyarınca geminin satışı, taşınır satışı hükümlerine tâbi olduğu için TBK md. 209 vd. hükümleri çerçevesinde inceleme yapılacaktır. Ayrıca gemi satış sözleşmesinden doğan bir uyuşmazlığa ilişkin deniz alacağının varlığı tespit edilmeye çalışılırken, yalnızca bir satış sözleşmesi değil, aynı zamanda mal değişim sözleşmesi çerçevesinde de geminin satışının gerçekleşip gerçekleşmediği incelenecektir. Söz konusu satış mal değişim sözleşmesine göre yapılmışsa, bu sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlıktan doğan istemler deniz alacağı sayılacaktır.

Deniz alacakları listesi tek tek incelendikten sonra bu alacağın konusunun gemi olması nedeniyle Türk hukukunda geminin tanımı yapıldıktan sonra, ihtiyati hacze konu gemileri belirlemek gerekmiştir. Bu noktada TTK md. 931/1’e göre, “Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır.”. 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile paralel olan bu

düzenleme gereği, hem iç su hem deniz gemileri ihtiyaten haczedilebilecektir. Ayrıca TTK md. 935 gereği Kanunun 1350. madde ve devamı hükümlerinde düzenlenen gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümler ticaret gemileri hakkında uygulanır. 935. maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde ifade edilen gemilere TTK'nın "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlıklı kısmı uygulanmakta iken, (b) ve (c) bendinde ifade edilen gemilere bu hükümler uygulanmamaktadır.

İhtiyati haciz hakkının kullanılmasına ilişkin TTK md. 1369/1-b'de Sözleşmenin 3. maddesinin 1 ve 2. fıkrasından farklı olarak, yalnızca şahsi borçlu kiracının daha sonra geminin mülkiyetini elde ettiği halleri karşılayacak bir hükme yer verilmiştir. Böylece kiracının borcu için deniz alacağına konu olan geminin ihtiyaten haczedilebilmesi, yalnızca kiracının sonradan bu gemiye malik olması halinde mümkün olacaktır. Bu hüküm, özellikle finansal kiralama yoluyla edinilen gemilerde uygulama alanı bulacaktır.

Mülga 6762 sayılı TTK'da yola çıkmaya hazır bir geminin cebri icradaki durumu düzenlenmiştir. Bu hüküm şu an yürürlükte bulunan 6102 sayılı TTK'da bulunmamaktadır. Burada kanun koyucunun bilinçli tercihiyle yapılan bir düzenleme gereği, Türkiye açısından 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi ile paralel olarak artık yola hazır geminin ihtiyaten haczedilebileceğini söylemek doğru olacaktır.

Çalışmamızın son bölümünde deniz alacağının sonucu olan geminin ihtiyati haczi ve sorumluluğun sınırlandırılması kavramlarına ve bu kavramlarla ilgili çalışmamızın sınırları içerisinde kalmak şartıyla bazı önem arz eden özelliklerine değinilmiştir.

Geminin ihtiyati haczi kavramı, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinin 1. maddesinin 2. fıkrasının ilk cümlesinde tanımlanmıştır. Bu hükme göre, *"ihtiyati haciz"; bir deniz alacağının teminat altına alınması için, mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir.* Ayrıca hükmün devamında ihtiyati haczin, *bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamayacağı* ifade edilmiştir. Sözleşmedeki bu tanıma yine Sözleşmenin ihtiyati haciz tanımı esas alınarak düzenlenen TTK md. 1353/1 hükmünde de yer verilmiştir. Türk doktrininde

ise TTK'daki geminin ihtiyati haczine ilişkin hükümler dikkate alınarak, geminin ihtiyati haczi şu şekilde tanımlanmıştır:

Geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı olarak anılan ve özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanan sınırlı sayıdaki ayni ve şahsi talep hakkının takibinin güvence altına alınması için yargı organları tarafından bir gemiye geçici ve hukuki olarak el konulmasıdır.

İhtiyati haczin koruma tedbiri özelliği ile ilgili 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesinde herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Fakat md. 1/2'de deniz alacağının teminat altına alınmasını sağlama amacından bahsedilmesi ve devamında ilam veya ilam niteliğindeki belgelerin icrası için ihtiyati haciz yoluna gidilmeyeceğinin ifade edilmesi, ihtiyati haczin koruma tedbiri olduğunu açıkça ortaya koymuştur. Sözleşme ile uyumlu olarak Türk hukukunda da ihtiyati haciz geçici hukuki koruma niteliğine sahiptir. Bu noktada ihtiyati haciz bizzat ihtilaflı alacağın elde edilmesini sağlamaya yönelik olmayıp, alacağın tahsiline giden yolu açık bırakarak takibin başarıyla sonuçlanmasını, alacaklının alacağına kavuşmasını sağlamaktadır.

İhtiyati hacze uygulanacak hukuku tespit ederken, TTK md. 1350/1 gereği *lex fori* (mahkemenin hukuku) uyarınca Türk hukuku uygulanacağı sonucuna varılmıştır. Buna göre, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin bir istemin ileri sürüldüğü davada bu istemin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı Türk hukukuna göre belirlenecektir.

Türk hukukunda yargılama ve icra hukuku içinde yer alan gemilerin ihtiyati haczi konusunda özel bir kanun bulunmamaktadır. Bu konu, ilk kez TTK'nın 5. kitabında "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlıklı Sekizinci Kısımda md. 1350 vd. hükümlerinde yer almıştır. Bununla birlikte md. 1382/1 gereği, 1364 ila 1368. maddeler gemilerin kesin haczinde de uygulanmaktadır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, gemilerin kesin haczinde alacağın deniz alacağı niteliğinde olması aranmaz (md. 1382/2).

İhtiyati haczin şartları İİK md. 257'de düzenlenmiştir. Bunun yanında gemiler için özel hüküm olan "ihtiyati haciz hakkı" başlıklı TTK md. 1353'te ise gemilerin ihtiyati haczinin şartları kabul edilmiştir. Bu nedenle TTK md. 1353 hükmü, İİK md. 257 ile birlikte değerlendirilmelidir. Öncelikle alacağın deniz alacağı niteliğinde olması gerekmektedir. Ayrıca TTK md. 1353/2, akdi veya kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları hakkında da ihtiyati haciz kararı verilebileceğini

düzenlemiştir. Bu hüküm rehinle temin edilmemiş alacaklar için ihtiyati haciz yolunu kapatan İİK md. 257/1'den ayrılmaktadır. TTK md. 1352/2 ile bütün deniz alacakları için akdi veya kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmış olsalar bile, ihtiyati hacze konu olmaları mümkündür. Burada yalnızca gemi alacağı şeklinde bir kanuni rehin hakkı söz konusu olmayıp ipotek ve hapis hakkı gibi diğer rehin türleri de bu madde kapsamına girmektedir. Son olarak geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için doktrinde ihtiyati haciz sebepleri olarak adlandırılan ve alacağın vadesinin gelip gelmediği dikkate alınarak İİK md. 257'de düzenlenen bazı şartlar gereklidir.

İhtiyati hacze konu deniz alacaklarının borçluları, 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi md. 3 ve bunu esas alan TTK md. 1369 hükümlerinden yola çıkılarak tespit edilebilir. Bu kapsamda hakkında deniz alacağı ileri sürülen gemi açısından geminin maliki, kiracısı, yöneticisi veya işleteni olmak gereklidir. Buna karşılık kardeş gemi açısından ise, deniz alacağından sorumlu olan kişinin, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı, çartereri ya da taşıtanı olması gereklidir.

İhtiyati hacizle ilgili son olarak geminin seferden men edilmesi ve gemi malikinin gemi üzerinde tasarruf yetkisinin kısıtlanması sonuçlarından bahsedilebilir. Bu doğrultuda öncelikle kanundan ileri gelen bir sonuç olması itibariyle “gemiye el konulması ve muhafaza tedbirleri” başlıklı TTK md. 1366/1 uyarınca, *ihtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden men edilerek muhafaza altına alınır.* Böylece geminin ihtiyaten haczedilmesi durumunda ayrıca geminin seferden men edilmesine ilişkin bir kararın verilmesine gerek yoktur. Hükümün devamında ise bu tedbirlere ilişkin usulden bahsedilmiştir. Diğer bir sonuç olan malikin tasarruf yetkisinin kısıtlanması ile ilgili TTK'da herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle İİK'nın 86. maddesi, gemilerin ihtiyati haczi hakkında tamamlayıcı hüküm olarak uygulanacaktır. Bu itibarla ihtiyati haciz, borçlu gemi malikinin mülkiyet hakkına halel getirmez. Ancak ihtiyati haciz kararıyla birlikte malikin gemisi üzerinde tasarruf yetkisi kısıtlanır. Bu kısıtlama, ihtiyaten haczedilen geminin devrini veya gemi üzerinde başkası lehine hak kurulmasını engellemektedir. Ayrıca geminin kötü kullanılması gibi fiili tasarruflar da, geniş yorumla kısıtlama kavramına dâhil edilmelidir.

İhtiyati haczin diğer sonucu olan sorumluluğun sınırlandırılması kavramı, bir gemi maliki veya charterer, yönetici gibi geminin işletilmesiyle ilgisi olan diğer bir kişinin, belirli alacaklardan dolayı sorumluluğunu alacağın toplam miktarı dikkate alınmaksızın belli bir miktara kadar sınırlandırma hakkına sahip olması şeklinde tanımlanmaktadır. Sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan kişiler, 1976 Londra Sözleşmesinin 1. maddesi uyarınca, gemi maliki olarak donatan, charterer, işleten ve yönetici, yardımda bulunan nitelendirmesiyle kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişiler, gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu bulunduğu herhangi bir kişi ve sorumluluk sigortacısıdır.

Nihayet 1976 Londra Sözleşmesi çerçevesinde sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişiler “sınırlama hakkını kaldıran hareketler” başlıklı md. 4 uyarınca bazı hallerin ortaya çıkması sonucunda bu haklarını kaybetmektedirler. Bu hükmün uygulanabilmesi için öncelikle sorumlu kişinin sorumluluğunu sınırlama hakkını kaldıran fiil veya ihmali olmalıdır. Sözleşme hükmünün uygulanması için diğer bir şart ise, sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişinin, zarara kasten veya cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olmasıdır. Burada iki tür kusurdan bahsedilir. Biri kast, diğeri ise kısaca “pervasız davranış” olarak ifade edilen cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuurudur. Türk hukuk sistemi ile uyuşmayan bu kusur türü doktrinde kast veya kasta yakın ağır kusur olarak ifade edilmiştir.

KAYNAKÇA

- Abou-Nigm, Veronica Ruiz: **The Arrest of Ships in Private International Law**, Oxford 2011.
- Acar, Serdar: **Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008.
- Ağsakal, İbrahim: “Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı”, **MÜHF-HAD**, C.19, S.3, s. 291-322.
- Akan, Pınar: **Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, Kazancı Yayınevi, Ankara 2005.
- Aksoy, Mehmet Ali: “Gemilerin İhtiyati Haczi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Mart-Nisan 2016, S. 123, s. 259-302.
- Aksoy, Sami: “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”, **Batider 2018**, C. XXXIV, S. 2, s. 199-214.
- Akyol, Cafer Sadık: **Kaptanın Hukuki Sorumluluğu**, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.
- Algantürk Light, Didem: “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler”, **Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 2003, C. VII, S. 1-2, s. 581-588 (1974 Atina Konvansiyonu).
- Algantürk Light, Didem: **York Anvers Kuralları 2004 Müsterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak)**, 1. Baskı, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2005 (York Anvers).
- Algantürk Light, Didem: “1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **DHD**, Y. 9, S. 1-4, Ocak-Aralık 2004 (Basım Tarihi: Şubat 2008), s. 36 (İhtiyati Haciz).
- Algantürk Light, Didem: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 5, S. 10, Güz 2006/2, s. 123-145 (TTK Tasarısı).
- Algantürk Light, Didem: **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)**, 2. Baskı, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006 (Kulüp Sigortası).
- Algantürk Light, Didem: “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:6 Sayı:12, Güz 2007/2 s.149-161 (Nairobi).

Algantürk Light,
Didem:

Denizde Çatma Hukuku, Oniki Levha Yayıncılık,
İstanbul 2011 (Çatma).

Algantürk Light,
Didem:

“6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca
Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve
Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi”, **İstanbul
Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 10,
Sayı: 20, Güz 2011, s. 1-12 (Kılavuz).

Algantürk Light,
Didem:

“York Anvers Kuralları 2016 (Çeviri)”, **MÜHF-HAD**,
C. 22, S.2, 2016, s. 205-245 (Çeviri).

Algantürk Light,
Didem:

“York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına
İlişkin Değerlendirmeler (Consediration on the Revision of
the York Antwerp Rules, 2016), **Marmara Üniversitesi
Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Özel
Sayı (Cevdet Yavuz’a Armağan) Cilt I, Yıl: 2016, Cilt: 22,
S: 3, s. 191-201 (York Anvers Revizyon).

Antalya, Gökhan:

“Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi”,
**Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I.
Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul
2008, s. 143-152 (Tüzel Kişilik Perdesi).

Antalya, Gökhan:

“Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın
Hesaplanması -Türk Hukukuna Manevi Zararın İki
Aşamalı Olarak Belirlenmesine İlişkin Bir Model
Önerisi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Özel Hukuk
Sempozyumu Özel Sayısı: 6098 Sayılı Türk Borçlar
Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu
(3-4 Haziran 2011), Sempozyum No: II (Cevdet Yavuz’a
Armağan), s. 221-250 (Manevi Zarar).

Arıdemir, Arzu Genç:

Sözleşmeye Aykırılıktan Doğan Manevi Tazminat, 1.
Baskı, İstanbul 2008.

Arkan, Sabih:

“Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı
Sorunlar”, **Prof. Dr. Haluk Tandoğan’ın Hatırasına
Armağan**, Ankara 1990, s. 435-443 (Finansal Kiralama).

Arkan, Sabih:

Ticari İşletme Hukuku, 26. Bası, Ankara 2020 (Ticari
İşletme).

Arslan, Ramazan:

“Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Geçici Hukuki
Korumalar Konusunda Getirdiği Yenilikler”,
Bankacılar Dergisi Özel Sayı, Şubat 2013.

Arslan, Ramazan,
Yılmaz; Ejder,
Taşpınar, Ayvaz Sema,
Hanağası ve Emel:

İcra ve İflas Hukuku, 6. Baskı, Yetkin Hukuk
Yayınları, Ankara 2020.

- Ataergin, Selim /
Caner, Oğuz: **Türk Deniz Mevzuatı, Cilt II: Türkiye'nin Taraf
Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz
Hukukunun Uluslararası Kaynakları**, Beta Yayınevi,
İstanbul 2006.
- Atamer, Kerim: “Gemilerin İhtiyati Haczinde, Seferden Men Önleminin
Uygulanması”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Mecmuası**, C. LV (1997), S. 3, s. 279-337 (Seferden
Men).
- Atamer, Kerim: “Gemilerin İhtiyati Haczinde Uygulanacak Hükümler ve
Güncel Sorunlar” (13.02.1997 tarihinde Deniz Hukuku
Derneğine sunulan tebliğ), **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 2
(1997), S. 1, s. 79-85 (İhtiyati Haciz).
- Atamer, Kerim: “Comité Maritime International’ın 100. Kuruluş Yılı
Kongresi Hakkında”, **DHD**, Y. 2, S. 2-3, Haziran – Eylül
1997, s. 91-106 (CMI).
- Atamer, Kerim: “Gemilerde Ayni Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak
Hukuk”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7 (2001-2002), S.
1-4 (Basım Tarihi: Haziran 2004), s. 75-89 (Gemilerde
Ayni Haklar).
- Atamer, Kerim: **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz
Hukukunda Cebri İcra**, İstanbul 2006 (Cebri İcra).
- Atamer, Kerim: “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu
Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”,
Batider 2008, C. XXIV, S. 3, s. 103-213 (Yolcu Taşıma).
- Atamer, Kerim: “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve
Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, **Banka ve Ticaret
Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi**, C. XXV, S. 4,
Yıl: 2009, Ankara, s. 297-366 (Bağlama Kütüğü).
- Atamer, Kerim: **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, Oniki Levha Yayıncılık,
İstanbul 2017 (Deniz Ticareti).
- Atamer, Kerim: “Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun
1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri”ye Yanıt”, **Batider
2018**, C. XXXIV, S. 3, s. 315-321 (Deniz Alacakları).
- Atamer, Kerim: **Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV**, 2. Baskı, Oniki Levha
Yayıncılık, İstanbul 2019 (Deniz Ticareti IV).
- Atamer, Kerim / Süzel,
Cüneyt: **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, C. I**,
On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.
- Ataol, Hüseyin: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun
Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu’nda
Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı”, **Prof. Dr.
Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 57-
87.

- Atlan, Hülya: **Manevi Zararı Tazmin Yolları**, 1. Baskı, İstanbul 2015.
- Aybay, Gündüz/ Oral, Nilüfer/ Oğuzülgen, Mert/ Parlakyıldız, Sarper/ Aybay, Erdem/ Özdemir, Dilmin: “Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (1999)”, **DHD**, Yıl: 4, Sayı: 1-2, Mart-Haziran 1999, s. 149-173.
- Aybay, Gündüz: **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları**, 2. Bası, İstanbul 2000.
- Aybay, Rona: “Türk Hukukunda Gemilerin Uyraklığı”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Y. 1992, C. 47, S. 1, s. 83-94.
- Aydın, Murat: **“Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi”**, 1. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.
- Aydın, Uğur: “Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, Yayınlayan: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul 1997, s. 261-275.
- Barlas, Nuray (Duyar): “Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulmazlığı İlkesi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1987, s. 328-339 (İhtiyati Haciz).
- Barlas, Nuray: **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, 1. Basım, Beta Yayınevi, İstanbul 2000 (Gemi Alacaklısı Hakkı).
- Baughen, Simon: **Shipping Law**, 6th Edition, Routledge, London 2015.
- Bayamlıoğlu, Emre: “1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4 (1999), S. 1-2, s. 129-148.
- Bektaşoğlu, Dilek: “Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin İhtiyati Haciz Muafiyeti Var mıdır?”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 5 (2000), S. 1-4 (Basım Tarihi: Ekim 2002), s. 199-214.
- Berkin, Necmeddin M.: **İhtiyati Haciz**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1962.
- Berlingieri, Francesco: “The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages”, [1995] **Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly (LMCLQ)**, s. 57-76 (1993 Convention).
- Berlingieri, Francesco: “The 1952 Convention Revisited”, [2005] **LMCLQ**, s. 327-337 (1952 Convention).
- Berlingieri, Francesco: **Arrest of Ships**, 5th Edition, Informa Law and Finance, London 2011 (Arrest).

- Berlingieri, Francesco: "Implementation of Maritime Conventions: A Review of the Methods Used", [2013] **LMCLQ**, s. 443-475 (Implementation).
- Berlingieri, Francesco: **International Maritime Conventions**, Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, London 2014 (Conventions I)
- Berlingieri, Francesco: **International Maritime Conventions**, Volume II, London 2015 (Conventions II).
- Bond, Nicholas: "The Maritime Performing Party and the Scope of the Rotterdam Rules," **Australian and New Zealand Maritime Law Journal** 28, no. 2 (2014), s. 95-116.
- Bowtle, Graeme / McGuinness, Kevin Patrick: **The Law of Mortgages**, London 2001.
- Brice, Geoffrey: "The Scope of the Limitation Action", in "The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law", **Sweet and Maxwell**, London 1986 (Limitation Action).
- Brice, Geoffrey: The New Salvage Convention: Green Seas and Greay Seas, [1990] **LMCLQ**, s. 32 vd. (Salvage Convention).
- Brice, Geoffrey (Ed. John Reeder): **The Maritime Law of Salvage**, **Sweet and Maxwell**, London 2011 (Salvage).
- Can, Mertol: "Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, C. XVI, Ankara 14 Mayıs 1999, s. 197-219 (Finansal Kiralama).
- Can, Mertol: "Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C. XVII, 9-10 Haziran 2000, s. 193-217 (Londra Konvansiyonu).
- Can, Mertol: **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2001 (Yolcu Taşıma).
- Civir Engin, Mehtap: "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Y. 2012, C. 18, S. 2, s. 507-514.

Coghlin, Terence /
Baker, Andrew W. /
Kenny, Julian /
Kimball, John D. /
Belknap, Thomas H.:

Time Charters, 7th Edition, Informa Law from
Routledge, Abingdon 2014.

Cooke, Julian / Young,
Timothy / Ashcroft,
Michael / Taylor,
Andrew / Kimball,
John D. / Martowski,
David / Lambert,
LeRoy / Sturley,
Michael:

Voyage Charters, 4th Edition, Informa Law from
Routledge, Abingdon 2014.

Çağa, Tahir:

“Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması
Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme”,
İÜHFM, C. 42, S. 1-4 (1976), s. 117-133 (Deniz
Alacakları).

Çağa, Tahir:

“Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı
Gelişmeler”, **Batider**, C. 9, S. 2, Aralık 1977, s. 289-324
(Enternasyonal).

Çağa, Tahir:

(4. Basıyı Hazırlayan Rayegan Kender), **Deniz Ticareti
Hukuku III** (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları-
Zamanaşımı-Deniz Hukukunda Cebri İcra), 4. Bası,
İstanbul 2005 (Cilt III).

Çağa, Tahir / Kender,
Rayegan:

Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş-Gemi-Donatan ve
Kaptan), 15. Baskı, İstanbul 2009 (Cilt I).

Çakalır, Yalçın:

Römorkaj Sözleşmesi, **Batider**, Ankara 1985 (Römorkaj).

Çakalır, Yalçın:

Zaman Çarteri Sözleşmesi, yayınlanmamış doçentlik
tezi, İstanbul 1989 (Zaman Çarteri).

Çelikel, Aysel / Erdem,
B. Bahadır:

Milletlerarası Özel Hukuk, 15. Bası, Beta Yayınevi,
Ankara 2017.

Çetingil, Ergon:

**Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati
Haczi**, İstanbul 1972 (İhtiyati Haciz).

Çetingil, Ergon:

“Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform”, **İstanbul
Üniversitesi MHAD**, Yıl:7 (1973), S. 10, s. 47-67
(Alman Deniz Ticareti).

Çetingil, Ergon:

“Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj
Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, **Sorumluluk ve Sigorta
Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık
Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar)**, 24-25 Ocak
1985, Maçka İstanbul, s. 133-162 (Yolcu Taşıma
Sözleşmesi).

- Çetingil, Ergon: “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **Batider**, C. XVII, S. 3, Haziran 1994, s. 3-37 (Değişiklikler).
- Çetingil, Ergon: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3 (1998), S. 1-2, s. 3-12 (Uygulama Alanı).
- Çetingil, Ergon: “Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, **DHD**, Yıl:4, Sayı:1-2, İstanbul 1999, s. 7-24 (Finansal Kiralama).
- Çetingil, Ergon / Kender, Rayegan / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine: “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı (Ocak 2006), s. 1-295.
- Çetingil, Ergon / Kender, Rayegan / Ünan, Samim: **Müşterek Avarya Hukuku**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Damar, Duygu: **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Hamburg 2011.
- Davis, Mark: **Bareboat Charters**, 2nd Edition, Informa Law from Routledge, London 2005.
- Demir, İsmail: **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2010 (Kurtarma).
- Demir, İsmail: **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma**, Yetkin Yayınevi, Ankara 2013 (Enkaz Kaldırma).
- Demir, İsmail: “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmede Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi”, **Batider**, Y. 2015, C. XXXI, S. 1, s. 109-160 (Mesuliyetin Sınırlandırılması).
- Demir, İsmail: “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, **AÜHFD**, 64 (1) 2015, s. 103-169 (Bağlama Kütüğü).
- Doğan, Vahit: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 4. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara 2017.
- Doğrucu, Muhittin: **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, İstanbul 1997.
- Ekşi, Nuray: **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, 2. Bası, İstanbul 2004.

- Erişir, Evrim: **Geçici Hukuki Korumanın Temelleri ve İhtiyati Tedbir Türleri**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.
- Erlüle, Fulya: **Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat**, 2. Bası, Ankara 2015.
- Ertan, Erol: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Müşterek Avarya ile İlgili Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Hukuku’nda Çatma, Kurtarma, Müşterek Avarya ve Sigorta Sempozyumu – 11 Ocak 2012**, yayımlayan: Deniz Hukuku Derneği, İstanbul 2012.
- Ertan, Şükran Seçil: “1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010.
- Ertaş, Şeref: **Eşya Hukuku**, 13. Baskı, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir 2017.
- Fırat, Erhan: **Özel Kanunlarda Düzenlenen İlâm Niteliğinde Belgeler**, Adalet Yayınevi, Ankara 2016.
- Fogarty, Aengus Richard Martyn: **Merchant Shipping Legislation**, 2nd Edition, Llyod’s of London Press, London 2004.
- Force, Robert: **Admiralty and Maritime Law**, Second Edition, Federal Judicial Center, Washington 2013.
- Gaskell, Nicholas: **“The Amount of Limitation” in The Limitation of Shipowner’s Liability**: The New Law, London: Sweet & Maxwell, Institute of Maritime Law, 1986 (Limitation).
- Gaskell, Nicholas J.J.: “The 1989 Salvage Convention and the Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990”, **Tulane Maritime Law Journal** 16 (1991-1992), s. 1-103 (Salvage).
- Gaskell, Nicholas / Shaw, Richard: “The Arrest Convention 1999”, [1999] **LMCLQ**, s. 470-485.
- Gaskell, NJJ / Debattista C / Swatton RJ: **Chorley and Gill’s Shipping Law**, 8. Edition, Pearson Education Ltd, UK 1987.
- Gebb, Sheldon A.: “The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis”, **Tulane Law Review**, Vol. 49, N. 4, 1974-1975, s. 765-784.
- Göknıl, Mazhar Nedim: **Çatma Hukuku (Çatmayı Önleyici ve Düzenleyici Hükümler Üzerine Bir İnceleme)**, **Tahir Taner’e Armağan**, İstanbul 1956.

- Griggs, Patrick /
Williams, Richard /
Farr, Jeremy: **Limitation of Liability for Maritime Claims**, 4th Edition, London 2005.
- Günay, Barış: **Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, Yetkin Yayınları, Ankara 2009.
- Gür, Tevfik Adnan: “Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi** - Özel Sayı "6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken", 10 - 11 - 12 Mayıs 2012 - Sempozyum (Cilt: 18 Sayı: 2), s. 451-461.
- Halatçı Ulusoy, Ülkü: “Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW 1978) ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku’nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 2013, C. 62, S. 2, 501-537.
- Hasipoğlu, Oğuzhan: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1998, s. 587-613.
- Hazelwood, Steven J.: **P and I Clubs: Law and Practice**, 2th Edition, Lloyd's of London Press, London 1994.
- Hill, Christopher: **Maritime Law**, 6th Edition, London 2003.
- İlgin, Canan Özlem: “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y.6, S.12, Güz 2007/2, s. 231-258.
- İlgin, Sezer: “Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3 (1998), S. 3-4, s. 147-157.
- Jackson, David: **Enforcement of Maritime Claims**, 4th Edition, London 2005.
- Kalpsüz, Turgut: **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I: Giriş-Gemi, Ankara 1971 (Deniz Ticareti).
- Kalpsüz, Turgut: “Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum)”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara 1983, s. 41-89 (Donatanın Mesuliyeti).
- Kalpsüz, Turgut: “Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti”, **Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı**, Ankara 1988 (Gemi Alacaklısı Hakkı).

- Kalpsüz, Turgut: **Gemi Rehni**, 5. Baskı, Ankara 2004 (Gemi Rehni).
- Kalpsüz, Turgut: “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, s. 61-104 (Deniz Alacağı).
- Kaner, İnci: “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Y. 2012, C. 18, S. 2, s. 487-490.
- Kara, Hacı: “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XVII, Y. 2013, S. 3, s. 61-80 (Gemi Acentesi).
- Kara, Hacı: “5312 sayılı Kanuna Göre Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Zararların Tazmini”, **Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi**, Y. 4, S. 2019/1, s. 311-358 (5312 sayılı Kanun).
- Kara, Hacı: **Deniz Ticareti Hukuku**, 1. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020 (Deniz Ticareti).
- Kaşak, Esra: “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasisizce ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 27, S. 2, Aralık 2021, s. 1487-1515.
- Kaya, Arslan: **Türk Ticaret Kanunu Şerhi-Ticari İşletme-Acentelik**, 1. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2013 (Ticari İşletme).
- Kaya, Arslan: **Gerekçeli, Karşılaştırmalı-Notlu Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun**, Beta Yayınevi, İstanbul 2016 (Türk Ticaret Kanunu).
- Kayıhan, Şaban: “Yola Hazır Geminin İcradaki Durumu”, **Batider**, Y. 1998, C. XIX, S. 3, s. 151-161.
- Kender, Rayegan: Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu), **İÜHFİM**, C. XXVII, S. 3-4, s. 713-750 (1961 Brüksel Konvansiyonu).
- Kender, Rayegan: **Denizde Kurtarma-Yardım**, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1962 (Kurtarma).
- Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri** (Müşterek Avarya-Çatma-Kurtarma-Yardım), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1973 (Deniz Ticareti Dersleri).

- Kender, Rayegan: **Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara 1985 (İkinci Taşımacılık).
- Kender, Rayegan: **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, 16. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017 (Sigorta).
- Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon: **Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler**, 10. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009.
- Kendigelen, Abuzer: **Yeni Türk Ticaret Kanunu: Değişiklikler, Yenilikler ve İlk Tespitler**, 2. Bası, İstanbul 2012.
- Kerameus, K. D.: “Organs of Enforcement and Enforceable Instruments in a Comparative Perspective”, **Israel Law Review**, C. 25, Sayı 1 (Winter 1991), s. 43-60.
- Kınacıoğlu, Naci: **Acenta ve Acentalık Sözleşmesi**, Ankara 1963.
- Kofopoulos, Konstantinos: “Arrest and Detention”, **ASM Arrest-and-Detention | Admiralty Law | Lien** (scribd.com) (Erişim Tarihi: 07.02.2021).
- Koyuncu, İbrahim Serdar: **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008.
- Kula, Nil: “Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu”, **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.27, S.3, 2019, s.727-748.
- Kuru, Baki: **İcra ve İflas Hukuku El Kitabı**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2013.
- Kuru, Sevilay: **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı** (Ocak 2016), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 387-391.
- Kuyucu Meriç, Gülfer: **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, Filiz Kitabevi, İstanbul 2017.**
- Mandaraka-Sheppard, Aleka: **Modern Maritime Law and Risk Management**, 2nd Edition, London/New York 2007 (Risk Management).
- Mandaraka-Sheppard, Aleka: **Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities**, 3. Edition, Informa Law from Routledge, Abingdon 2013 (Volume 2).
- Martin, Frederick: **The History of Llyod’s and of Marine Insurance in Great Britain**, Elibron Classics, London 2005.

- Meeson, Nigel: **Admiralty Jurisdiction and Practice**, 4th Edition, London 2011.
- Muşul, Timuçin: **İcra ve İflas Hukuku**, C. I, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2013 (C. I).
- Muşul, Timuçin: **İcra ve İflas Hukuku**, C. II, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2013 (C. II).
- Oğuzman, M. Kemal / Barlas, Nami: **Medeni Hukuk (Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar)**, 18. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.
- Oğuzman, M. Kemal / Öz, Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C-1, 10. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.
- Oğuzman, Kemal / Seliçi, Özer / Oktay Özdemir, Saibe: **Eşya Hukuku**, 20. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2017.
- Okay, Sami: **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, 3. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970.
- Omağ, Merih Kemal: **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011.
- Önen, Ergun: “İhtiyati Haczin Kaldırılması Davası (İİK md. 265)”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Y. 1980, C. 37, S. 1, s. 251-279.
- Özbek, Mustafa Serdar: **Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda İlamlı İcranın Etkinliği**, 1. Cilt, 4. Baskı, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2018.
- Özekes, Muhammet: **İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz**, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999 (İhtiyati Haciz).
- Özekes, Muhammet: **Pekcanıtez Usul Medeni Usul Hukuku**, C. III, 15. Bası, İstanbul 2017 (Pekcanıtez Usul, C. III).
- Özgenç, Zeynep: “Gemi Alacaklısı Hakkına Uygulanacak Hukuk Sorunu”, **İpek Yolu Canlanıyor: Türk-Çin Hukuk Zirvesi**, 12-14 Haziran 2012, Konferans Bildiri Kitabı, s. 225-252. (<https://hukuk.marmara.edu.tr/yayinlar/sempozyum-yayinlari/ipek-yolu-canlaniyor-turk-cin-hukuk-zirvesi/>)
- Öztekin, Selçuk / Memiş, Tekin: “Şirketler Hukuku ve İcra İflas Hukuku İlkeleri Karşısında Borçlu Şirketin Alacaklılarının Hakim Ortağa Karşı Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul 2008, s. 195-216.

- Paulsen, Gordon W.: “An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law”, **Tulane Law Review**, C. 57, S. 5, 1982-1983, s. 1065-1091.
- Pekcanitez, Hakan: “Milletlerarası Tahkimde Geçici Hukuki Koruma Önlemleri”, **Milletlerarası Tahkim Semineri** (10 Mart 2003), ICC Türkiye Milli Komitesi, Ankara 2003.
- Pekcanitez, Hakan / Atalay, Oğuz / Sungurtekin Özkan, Meral / Özekes, Muhammet: **İcra ve İflas Hukuku**, 10. Bası, Yetkin Yayınevi, Ankara 2012 (İcra ve İflas Hukuku).
- Pekcanitez, Hakan / Atalay, Oğuz / Sungurtekin Özkan, Meral / Özekes, Muhammet: **İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı**, 7. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020 (Ders Kitabı).
- Pekgün, Mert: ‘Donatanın Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılmasının Türk Hukuk Sistemi Bakımından İncelenmesi-I’, <http://www.netahaber.com/index.php/makaleler-xm-articles-xm/mert-pekgun/485-donatanin-deniz-alacaklarindan-dogan-sorumlulugunun-sinirlendirilmasinin-turk-hukuk-sistemi-bakimindan-incelenmesi-i> (Erişim Tarihi: 05.11.2015).
- Phillips, Nevil / Craig, Nicholas: **Merchant Shipping Act 1995**, Lloyd’s of London Press, London 2001.
- Poroy, Reha/Tekinalp, Ünal/Çamoğlu, Ersin: **Ortaklıklar Hukuku I**, 13. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014.
- Postacıoğlu, İlhan E./Altay, Sümer: **İcra Hukuku Esasları**, 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010.
- Rainey, Simon: “What is a “ship” under the 1952 Convention”, [2013] **LMCLQ**, s. 50-85.
- Reynardson, William R. A. Birch: “The History and Development of P&I Insurance, The British Scene”, **Tulane Law Review**, Vol.43, 1968-1969, No.3, s.457-475.
- Ripert, Georges: **Droit Maritime**, C. I, 4. Bası, Paris 1950.
- Ripert, Georges, (Çev.: Bihterin Hotinli): “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. XIX (1953), S. 1-2, s. 432-458.

- Saavedra, Domingo M. Lopez: “The London Convention of 1976 on Limited Liability for Maritime Claims: Disadvantages of Its Possible Ratification”, **Yearbook Maritime Law**, Volume IV, 1987-1988, Kluwer Law and Taxation Publishers, Boston 1990, s. 137-154.
- Sağlam, İpek: “Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bir Bakış”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu**, İstanbul 2008, s. 153-161.
- Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**, 20th Edition by Boyd/Burrows/Foxton, London 1996.
- Sengir, Turgut: “Deniz Ticaret Hukukunda Gemi İhtiyati Haczi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. XL, Y. Kasım-Aralık 1966, s. 561-563.
- 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. 213-236.
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan: “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası** 2013, C. LXXI, S. 2 (Prof. Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan), s. 123-145 (Gemi Yönetimi Sözleşmesi).
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan: "Gemi Satış Sözleşmesinin Kurulma Anı", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2017, Cilt: 16, Sayı: 2, s. 581 – 600 (Gemi Satış Sözleşmesi).
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan: “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, **MHB**, Y. 2017, C. 37, S. 2, s. 689-710 (Bağlama Kütüğü).
- Shaw, Richard: **The 1989 Salvage Convention and English Law**, [1996] LMCLQ, s. 202 vd.
- Sirmen, Lale: **Eşya Hukuku**, 3. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2015.
- Sözer, Bülent: **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara 1975 (Sefere Elverişli).
- Sözer, Bülent: **Gemi Geminin Mükemmel Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, İstanbul 2010, s. 73. vd. (Finansal Kiralama).
- Sözer, Bülent: **Deniz Ticareti Hukuku-I**, 6. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022 (Cilt I).
- Sözer, Bülent: **Deniz Ticareti Hukuku-II**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016 (Cilt II).

- Süzel, Cüneyt: **“Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu”**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012 (Gemi Alacaklısı Hakkı).
- Süzel, Cüneyt: “1976 LLMC Konvansiyonu Uyarınca Gemi Malikinin Talepleri Karşısında Çartererin Sorumluluğunu Sınırlandırma İmkânı”, **DHD**, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 145 vd. (LLMC).
- Süzel, Cüneyt: **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Sorumluluğun Sınırlandırılması).
- Şanlı, Cemal / Esen, Emre / Ataman-Fıganmeşe, İnci: **Milletlerarası Özel Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013.
- Şanlı, Dilek Bektaşoğlu: “Arrest of Ships: New Principles under Turkish Law”, **Turkish Commercial Law Review**, C. I, S. 3, Ekim 2015.
- Şeker, Zehra: Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü, 1994, (Elverişli Bayrak).
- Şeker, Zehra: **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, İstanbul, Beta Yayınları, 2001 (Sigorta Himayesi).
- Şeker, Zehra: “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 465-482 (Gemi Mülkiyeti).
- Şeker Öğüz, Zehra: **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, 2. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2013 (Gemi Yönetimi).
- Şeker Öğüz, Zehra: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, **Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul 2013, s. 847-853 (Gemi Mülkiyetinin Devri).
- Tanrıver, Süha: **İlâmlı İcra Takibinin Dayanakları ve İcranın İadesi**, Yetkin Yayıncılık, Ankara 1996.
- Taşkın, Melda: **Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu**, İstanbul 2016.
- Tekil, Fahiman: **Kurtarma ve Yardım**, İstanbul 1966 (Kurtarma).

- Tekil, Fahiman: **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cilt, İstanbul 1970 (Deniz Ticareti).
- Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku**, İstanbul 1987 (Uluslararası Konvansiyonlar).
- Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul 2001 (Deniz Hukuku).
- Tekinalp, Gülören: **Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, İstanbul 1967.
- Tetley, William: “The Hamburg Rules - A Commentary”, **LMCLQ**, 1979 (Hamburg Rules).
- Tetley, William: **Maritime Liens and Claims**, 2nd Edition, Montreal 1998 (Maritime Liens).
- Tetley, William: “Arrest, Attachment and Related Maritime Procedures” (Arrest), *Tulane Law Review*, Volume 73 (1998-1999), Numbers 1-6, s. 1895-1976 (<http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tulr73&id=1&size=2&collection=journals&index=journals/tulr>) (Erişim Tarihi: 15.08.2017) (Arrest).
- Teomete Yalabık, Fulya: **İngiliz ve Amerikan Hukukunda Vakıaların Getirilmesi ile Delillerin Toplanmasında Hâkimin Rolü ve Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016.
- Thomas, D. R.: **Maritime Liens**, Volume 14, London 1980.
- Thommen, Thamarappallil Kochu: **Legal Status of Government Merchant Ships in International Law**, The Hague: Martinus Nijhoff, 1962 (Government Merchant Ships).
- Thommen, T.K.: “Carriage of Goods By Sea: The Hague Rules and Hamburg Rules”, **Journal of the Indian Law Institute**, July-September 1990, Vol. 32, No. 3 (July-September 1990), s. 285-293 (Carriage of Goods).
- Topsoy, Fevzi: “Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu (The Issue of the Cautionary Attachment of Foreign Flagged Merchant Ships Passage Through the Turkish Straits)”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 74 (2016), S. 1, s. 397-421.
- Türkel, Doğuş Taylan: **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, Güncel Yayınevi, İzmir 2008 (Gemi Alacaklısı).

- Türkel, Doğuş Taylan: Gemilerin İhtiyati Haczinde Borçlunun Korunması, (yayınlanmamış doktora tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İzmir 2017, s. 41 (İhtiyati Haciz).
- Ulaş, Işıl: “Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Bakış”, **Batider** C. XXII (2005), S. 2, s. 189-210.
- Uyar, Talih **İcra ve İflas Kanunu Şerhi**, Cilt 5: İİK m. 82-97, Ankara 2004.
- Ülgener, Fehmi: **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, Ankara 1991 (Taşıyan).
- Ülgener, Fehmi: “Taşıyanın Alacaklarından Dolayı Yük Üzerindeki Kanuni ve Akdi Rehin Hakkı “Lien Klotu””, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 2 (1997), S. 4 (Aralık 1997), s. 27-47 (Lien Klotu).
- Ülgener, Fehmi: “Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonu’na Bir Bakış”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3 (1998), S. 3-4 (Basım Tarihi: Aralık 2000), s. 7-16 (http://turkishmla.org/Dergiler/DHD_Yil_3_Sayi_3-4.pdf) Erişim Tarihi: 31.03.2015 (1999 Konvansiyonu).
- Ülgener, Fehmi: “Kanuni Rehin Hakkı Sigortası”, DTD, Y. 17 (2000), Ekim Sayısı, s. 72-80 <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/06.Kanunirehin hakkisig.pdf> Erişim Tarihi: 20.04.15) (Kanuni Rehin Hakkı).
- Ülgener, Fehmi: “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4, s. 9-25 (Kavramlar).
- Ülgener, Fehmi: **Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi**, Der Yayınları, İstanbul 2010 (Sefer Çarteri).
- Ülgener, Fehmi: “Gemi Yönetimi Sözleşmesi (Ship Management), **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul 2014, s. 137 vd. (Gemi Yönetimi).
- Ünal, Mehmet / Başpınar, Veysel: **Şekli Eşya Hukuku**, 7. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara 2015.
- Ünan, Samim: “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı; Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı; Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımının Müşterek Avarya Olup Olmayacağı” – **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 639-650 (Deniz Hukuku Sorunu).

- Ünan, Samim: “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)”, **Recent Developments in Maritime Law**, İstanbul 2012, s. 25 vd (Bareboat Charter).
- Ünan, Samim: **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II-Zarar Sigortaları**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Zarar Sigortaları).
- Üstündağ, Saim: **İcra Hukukunun Esasları**, Filiz Kitabevi, İstanbul 2004.
- Wersel, Christine: **Das Übereinkommen über Schiffsglaubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993**, Hamburg 1996.
- Yanlı, Veliye: **Anonim Ortaklıklarda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması ve Pay Sahiplerinin Ortaklık Alacaklarına Karşı Sorumlu Kılınması**, İstanbul 2000.
- Yavşan, Yasin: **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması**, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.
- Yazıcıoğlu, Emine: **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul 2000 (Hamburg Kuralları).
- Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul 2000, s. 651-676 (Deniz Yük Senedi).
- Yazıcıoğlu, Emine: “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, **DHD**, Y. 5 (2000), S. 1-4, s. 45-56 (Uygulanacak Kural).
- Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **MHB**, Y. 2002, C. 22, S. 2, s. 1039-1055 (Geç Teslim).
- Yazıcıoğlu, Emine: **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, Beta Yayınevi, İstanbul 2003 (Tekne Sigortası).
- Yazıcıoğlu, Emine: **Sigorta Aracıları Hukuku I**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010 (Sigorta Aracıları).
- Yazıcıoğlu, Emine: “Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti”, **Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu**, İstanbul 2017, s. 467-482.
- Yazıcıoğlu, Emine, Kender / Çetingil: **Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020 (Deniz Ticareti).

- Yazıcıoğlu, Emine / Şeker Öğüz, Zehra: Sigorta Hukuku, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021.
- Yetiş Şamlı, Kübra: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008 (Sınırlı Sorumluluk).
- Yetiş Şamlı, Kübra: **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu**, İstanbul 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu).
- Yetiş Şamlı, Kübra: “Ship Mortgage vs. Maritime Lien What Are The Changes In Favour Of The Mortgagee Under Turkish Law?”, **Annales de la Faculté de Droit d’İstanbul**, 49(66), 2017, s. 189-215 (Maritime Lien).
- Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Gemi Mülkiyeti).
- Yiannopoulos, A. N.: “The Unification of Private Maritime Law by International Conventions”, **Law and Contemporary Problems**, C. 30, S. 2, Unification of Law (Spring, 1965).

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Ad- Soyadı : Emine ERDOĞAN

EĞİTİM

1999-2003 Diyarbakır Ziya Gökalp Lisesi Yabancı Dil Ağırlıklı Lise

2003-2007 Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi

2008-2011 Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı

Tez Konusu: Çeki İradesi Dışında Elinden Çıkan Hamilin Hukuki Korunma Yolları

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Metin İKİZLER (Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi ve Medeni Hukuk Anabilim Dalı Başkanı)

İkinci Danışman: Prof. Dr. Şafak NARBAY (Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi ve Dekanı)

01.01.2015-01.10.2015 Institute of Maritime Law, University of Southampton, England (Misafir Araştırmacı)

2011-2022 İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı

Tez Konusu: Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ (İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi)

MESLEKİ DENEYİM

Eylül 2008	Ruhsatlı Avukat (Diyarbakır Barosu)
Şubat 2009-	Araştırma Görevlisi (Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı)

YABANCI DİLLER

İngilizce (Higher-Intermediate)

YAYINLAR

- Atatürk Ünivesitesi Açıköğretim Fakültesi yayını olan Ticaret Hukuku kitabının 11, 12, 13 ve 14. üniteleri (Kitap bölümü yazarlığı)
- Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt 1, 1. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013 (Bibliyografya Bölümü Çalışması)

BURSLAR

Ocak 2015-Ekim 2015	TÜBİTAK 2214-A Yurt Dışı Doktora Sırası Araştırma Burs Programı (9 ay)
---------------------	--