

1993 CENEVRE REHİN SÖZLEŞMESİ

ve

TTK TASARISINA İKTİBASİ

Cüneyt SÜZEL

103613008

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI  
(EKONOMİ HUKUKU)

Danışman: Doç. Dr. Kerim ATAMER

2007

1993 CENEVRE REHİN SÖZLEŞMESİ

ve

TTK TASARISINA İKTİBASİ

1993 GENEVA CONVENTION AND ITS IMPLEMENTATION TO  
DRAFT TURKISH COMMERCIAL CODE

Cüneyt SÜZEL

103613008

Doç. Dr. Kerim ATAMER :

Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU :

Yrd. Doç. Dr. M. Murat İNCEOĞLU :

Tezin Onaylandığı Tarih :

Toplam Sayfa Sayısı : 141

Anahtar Kelimeler (Türkçe)

Anahtar Kelimeler (İngilizce)

1) Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve  
İpotekler Hakkında Milletlerarası  
Sözleşme

1) International Convention on  
Maritime Liens and Mortgages

2) Türk Ticaret Kanunu Tasarısı

2) Draft Turkish Commercial Code

3) Gemi alacağı

3) Maritime lien

4) Gemi ipoteği

4) Ship mortgage

5) Cebrî icra

5) Forced sale

## Özet

Gemi ipoteği ve gemi alacakları ile ilgili milletlerarası alanda üç farklı sözleşme kabul edilmiştir. Bu sözleşmeler sırasıyla, (1) Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alakalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele (“1926 BrükselMS”), (2) Gemiler Üzerindeki İmtiyazlara ve İpoteklere İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme (“1967 BrükselMS”), (3) Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşmedir (“1993 CenevreMS”). Söz konusu üç sözleşmeden 1967 BrükselMS milletlerarası alanda bugüne değin yürürlük kazanmamıştır. 1926 BrükselMS ve 1993 CenevreMS ise yürürlüktedir.

1993 CenevreMS, gemi finansmanı şartlarının düzeltilmesi ve ülkelerin deniz ticaret filolarının geliştirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Bu amacın gerçekleştirilmesi için, gemi üzerinde kayıtlı ipotek hakkının güvence derecesi Sözleşme ile arttırılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda 1993 CenevreMS hükümleri üç gruba ayrılabilir: (1) gemi sicili ve geçici bayrak değişimine yönelik düzenlemeler, (2) gemi alacakları, (3) cebri icra. Bu üç grup içinde 1993 CenevreMS’de gemi alacakları ile ilgili kapsamlı düzenleme mevcuttur.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (“Tasarı”) hazırlanırken milletlerarası sözleşmeler ile uyum ilkesi benimsenmiştir. Uyum milletlerarası sözleşme hükümlerinin doğrudan doğruya Tasarı’ya alınması ile sağlanmıştır. Gemi alacakları ve gemi ipoteği alanında kaynak kabul edilen milletlerarası sözleşme Türkiye’nin hâlen taraf olmadığı 1993 CenevreMS’dir. Dolayısıyla, hazırlık çalışmaları da göz önünde tutularak 1993 CenevreMS hükümleri ve Tasarı’nın ilgili maddeleri teze konu olmuştur. Tasarı sistematigi doğrultusunda söz konusu iki kaynak karşılaştırılmıştır.

## **Abstract**

There are three international conventions on maritime liens and mortgages. These conventions are as follows: (1) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to the Maritime Liens and Mortgages (“1926 BrusselsMLM”), (2) International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (“1967 BrusselsMLM”), (3) International Convention on Maritime Liens and Mortgages (“1993 GenevaMLM”). Out of these three Conventions, 1967 BrusselsMLM has not entered into force to date. However, 1926 BrusselsMLM and 1993 GenevaMLM are duly in force.

The purpose behind the 1993 GenevaMLM is to improve the conditions for ship financing and to develop the national merchant fleets. To this end, 1993 GenevaMLM contains provisions in order to enhance the security level of registered ship mortgages. Therefore, the articles of 1993 GenevaMLM can be classified into three different groups: (1) provisions concerning ship registry and temporary change of flag, (2) maritime liens, (3) forced sale. Out of these three different issues, comprehensive regulation has been made on maritime liens within the Convention.

The basic principle accepted during the preparation of the maritime section of Draft Turkish Commercial Code (“Draft TCC”) is to ensure consistency between the relevant articles of the Draft TCC and international conventions. The achievement of the consistency has been made by the adoption of the provisions of the conventions directly into Draft TCC. 1993 GenevaMLM, to which Turkey is not a party to date, was held reference in the preparation of the articles concerning maritime liens and mortgages. Therefore, both the provisions of 1993 GenevaMLM by taking into consideration of its travaux préparatoires and the relevant articles of Draft TCC have been subject to the dissertation. Comparison is made between the two sources within the systematic of Draft TCC.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	III
İÇİNDEKİLER .....	V
KISALTMALAR .....	IX
KAYNAKÇA .....	XI
§ 1. Giriş .....	1
§ 2. Milletlerarası hukukun birleştirilmesi .....	3
I. Milletlerarası deniz ticareti hukuku .....	3
II. Gemi alacakları ve gemi ipoteği hakkında milletlerarası sözleşmeler .....	6
A- 1926 BrükselMS .....	6
B- 1967 BrükselMS .....	7
C- 1993 CenevreMS .....	8
1. Sözleşmenin hazırlanmasında rol oynayan kuruluşlar .....	8
a) CMI .....	8
b) IMO .....	9
c) United Nations Conference on Trade and Development (“UNCTAD”) .....	9
2. 1993 CenevreMS hazırlık süreci .....	10
III. Milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı .....	13
A- 1926 BrükselMS .....	15
B- 1967 BrükselMS .....	15
C- 1993 CenevreMS .....	16
IV. 1993 CenevreMS’nin son hükümleri .....	17
A- Sözleşmeye taraf olma .....	17
B- Sözleşmenin dili .....	18
C- Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi ve Sözleşmeden ayrılma .....	18
Ç- Çekince .....	18
D- Bildirim .....	19
§ 3. Gemi .....	20
I. Giriş .....	20
II. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	21
III. Tasarı düzenlemesi .....	21
§ 4. Sicil .....	22
I. Giriş .....	22
II. Sicilin açıklığı .....	23
A- 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	23
B- Tasarı düzenlemesi .....	24
C- TUGS düzenlemesi .....	25
III. Sicilden silinme .....	25
A- Sicil değişikliği .....	25
1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	26
a) Madde başlığı .....	26
b) Sicil değişikliği .....	26
2. Tasarı düzenlemesi .....	27
3. TUGS düzenlemesi .....	28
B- Zorunlu silinme .....	28
1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	28
2. Tasarı düzenlemesi .....	29
C- Tek sicil ilkesi .....	30
1. Gemilerin Tescil Edilme Şartlarına İlişkin Sözleşme (“1986 SicilMS”) .....	30
2. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	30
3. Tasarı düzenlemesi .....	31
4. TUGS düzenlemesi .....	32
IV. Geçici bayrak değişimi .....	33

	A- Giriş .....	33
	B- 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	34
	C- Tasarı düzenlemesi .....	35
	Ç- TUGS düzenlemesi .....	36
§ 5.	Aynî haklar .....	36
	I. Giriş .....	36
	II. Mülkiyet .....	38
	A- 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	38
	B- Tasarı düzenlemesi .....	38
	III. Sınırlı aynî haklar .....	39
	A- İntifa hakkı .....	39
	1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	39
	2. Tasarı düzenlemesi .....	40
	B- Rehin (teminat) hakları .....	41
	1. Sözleşmesel rehin hakları .....	41
	a) Gemi ipoteği .....	41
	aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	41
	aaa) Kanunlar ihtilafı kuralları .....	42
	bbb) İpotek hakkının tanınması ve icra edilebilir olması .....	43
	bb) Tasarı düzenlemesi .....	45
	aaa) Kanunlar ihtilafı kuralları .....	45
	bbb) İpotek hakkının tanınması ve icra edilebilir olması .....	46
	b) Taşınır rehni .....	49
	aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	49
	bb) Tasarı düzenlemesi .....	49
	c) Ticari işletme rehni .....	49
	aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	49
	bb) Tasarı düzenlemesi .....	50
	2. Kanundan doğan rehin hakları .....	51
	a) Hapis hakkı .....	51
	aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	51
	bb) Tasarı düzenlemesi .....	53
	b) Tersanecinin ipoteği .....	54
	aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	54
	bb) Tasarı düzenlemesi .....	54
	c) Gemi alacaklısının rehin hakkı .....	55
§ 6.	Gemi alacaklısının rehin hakkı .....	56
	I. Terim .....	56
	II. Milletlerarası alanda gemi alacakları .....	57
	III. 1993 CenevreMS düzenlemesi ve Tasarıya iktibası .....	59
	A- Giriş .....	59
	B- Kanunlar ihtilafı kuralları .....	60
	1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	60
	2. Tasarı düzenlemesi .....	61
	C- Gemi alacağı borçluları .....	65
	1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	65
	2. Tasarı düzenlenmesi .....	67
	a) Malik .....	67
	b) Çarterer .....	68
	aa) Kiracı .....	69
	bb) Tahsis olunan .....	70
	cc) Taşıtan .....	71
	c) Yönetici ve işleyen .....	71
	Ç- Sorumluluğun kapsamı .....	73
	1. Gemi .....	73
	a) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	73

b) Tasarı düzenlemesi .....	75
2. Sigorta tazminatı .....	76
a) 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	76
b) Tasarı düzenlemesi .....	77
D- Gemi alacakları .....	78
1. Giriş .....	78
2. 1993 CenevreMS’de kabul edilen gemi alacakları ve Tasarıya iktibası .....	79
a) Gemi adamı alacakları .....	79
aa) Gemi adamı .....	80
bb) Gemi alacağı borçlusu .....	80
cc) Gemi adamı alacakları .....	81
aaa) Gemide çalıştırılmaları sebebiyle ödenecek ücret ve diğer tutarlar .....	81
bbb) Ülkelerine getirilme giderleri .....	82
ccc) Sosyal sigorta katılım payı alacakları .....	83
b) Kişisel zarar .....	84
c) Kurtarma ücreti .....	85
ç) Seyrüsefer resimleri .....	88
d) Haksız fiile dayanan eşya zararı .....	89
E- Kişisel zarar ve haksız fiile dayalı eşya zararına getirilen istisnalar .....	91
1. Petrol kirliliği zararları .....	92
2. Radyoaktif maddelerden kaynaklanan zararlar .....	95
F- Ülkesel gemi alacakları .....	96
1. 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	96
2. Tasarı düzenlemesi .....	98
G- Gemi alacaklısının rehin hakkının özellikleri .....	99
1. Sınırlı sayı .....	99
2. Öncelik .....	100
3. Gemiye takip etme .....	101
4. Devir ve intikal .....	102
Ğ- Gemi alacaklısının rehin hakkının son bulması .....	103
1. Milletlerarası sözleşmede düzenlenen gemi alacakları .....	104
2. Ülkesel gemi alacakları .....	107
3. Tasarı düzenlemesi .....	108
H- Öncelikli alacaklar .....	109
1. Genel olarak .....	109
2. Cebrî icra masrafları .....	110
3. Enkaz kaldırma alacakları .....	110
4. Tersaneci alacağı .....	113
I- Gemi alacakları arasındaki sıralama .....	113
1. Sözleşmede düzenlenen gemi alacakları arasındaki sıralama .....	113
2. Aynı sırada yer alan gemi alacakları arasındaki sıralama .....	115
§ 7. Cebrî icra .....	116
I. Giriş .....	116
II. Kanunlar ihtilafı kuralları .....	117
III. Cebrî icra yoluyla satışın sonuçları .....	118
A- 1993 CenevreMS düzenlemesi .....	118
B- Cebrî icra yoluyla satışın bildirimini .....	119
1. Genel olarak .....	119
2. Bildirim süresi .....	120
3. Bildirim içeriği .....	120
4. Bildirimde bulunulacak kişiler .....	121
5. Bildirim şekli .....	123
6. İlân .....	123
C- İhalenin ulusal mevzuata uygun gerçekleştirilmesi .....	124
Ç- Sıra cetveli .....	124

1. Genel olarak.....	124
2. 1993 CenevreMS uyarınca oluşturulacak sıra cetveli.....	125
a) Birinci sıra.....	125
b) İkinci sıra.....	125
c) Üçüncü sıra.....	125
ç) Dördüncü sıra.....	126
d) Beşinci sıra.....	126
e) Altıncı sıra.....	126
D- İhale sonrasında düzenlenecek belge.....	127
IV. Tasarı düzenlemesi.....	128
A- Genel olarak.....	128
B- Cebri icra yoluyla satışın sonucu.....	129
C- Cebri icra yoluyla satışın bildirimini.....	130
1. Türk bayraklı gemilerin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı.....	130
2. Yabancı bayraklı gemilerin Türkiye’de cebri icra yoluyla satışı.....	132
3. Bildirimin şekli.....	134
Ç- Cebri icra yoluyla satışın sonuçlarına ilişkin eleştiriler.....	134
1. Yurtdışında düzenlenen resmî senetlerin Türkiye’de geçerliliği.....	135
2. Yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi.....	135
3. MÖHUK m. 5 uyarınca kamu düzenine aykırılık.....	136
4. Türk bayraklı geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı.....	137
§ 8. Sonuç ve öneriler.....	138



**KISALTMALAR**

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
age	:	adı geçen eser/eserler
AlmTK	:	Alman Ticaret Kanunu
aşa.	:	aşağıda
altb.	:	altbent
b.	:	bent
Batider	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	:	Borçlar Kanunu
Bkz./bkz.	:	bakınız
BM	:	Birleşmiş Milletler bkz. UN
CMI	:	Comité Maritime International
c.	:	cümle
DenizHD	:	Deniz Hukuku Dergisi
DİK	:	Deniz İş Kanunu
dn.	:	dipnotu
DTD	:	Deniz Ticareti Dergisi
E.	:	esas
e.t.	:	erişim tarihi
f.	:	fıkra
FKK	:	Finansal Kiralama Kanunu
HPD	:	Hukuki Perspektifler Dergisi
HUMK	:	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
ILO	:	International Labour Organization
IMO	:	International Maritime Organization
İBD	:	İstanbul Barosu Dergisi
İHFM	:	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
İİK	:	İcra ve İflâs Kanunu
JIGE	:	Joint International Group of Experts
JIGE Taslağı	:	Draft Articles for a Convention on Maritime Liens and Mortgages prepared by the Joint International Group of Experts
K.	:	karar
karş.	:	karşı görüş
Komisyon	:	Ticaret Kanunu Komisyonu
LMCLQ	:	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
m.	:	madde
MarmaraHAD	:	Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
MHAD	:	Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi
MHB	:	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÖHUK	:	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MÖHUK Tasarısı	:	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı
MS	:	milletlerarası sözleşme
no	:	numara
ÖÇH	:	Özel Çekme Hakkı
par.	:	paragraf
P&I	:	Protection and Indemnity
RG	:	Resmî Gazete
s.	:	sayfa
SSK	:	Sosyal Sigortalar Kurumu
Tasarı	:	Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TİRK	:	Ticari İşletme Rehni Kanunu

TL	:	Türk Lirası
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
UN	:	United Nations bkz. BM
UNCTAD	:	United Nations Conference on Trade and Development
vb.	:	ve benzeri
vd.	:	ve devamı
vol.	:	volume
YAK	:	York-Anvers Kuralları
YargıtayD	:	Yargıtay Dergisi
YHGK	:	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
yuk.	:	yukarıda
Y11HD	:	Yargıtay 11 inci Hukuk Dairesi
Y13HD	:	Yargıtay 13 üncü Hukuk Dairesi
166 SayılıMS	:	Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı ILO Sözleşmesi
1910 ÇatmaMS	:	Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme
1910 KurtarmaMS	:	Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele
1926 BrükselMS	:	Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alakalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
1926 MuafiyetMS	:	Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
1961 LaheyMS	:	Yabancı Resmi Belgelerin Tasdiki Mecburiyetinin Kaldırılması Hakkındaki Sözleşme
1965 LaheyMS	:	Hukuki veya Ticari Konularda Adli ve Gayri Adli Belgelerin Yabancı Memleketlerde Tebliğine Dair Sözleşme
1967 BrükselMS	:	Gemiler Üzerindeki İmtiyazlara ve İpoteklere İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
1969 PetrolMS	:	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme
1969 ViyanaMS	:	Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi
1976 LondraMS	:	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1986 SicilMS	:	Gemilerin Tescil Edilebilme Şartlarına İlişkin Milletlerarası Sözleşme
1989 KurtarmaMS	:	Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1992 PetrolMS	:	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme
1993 CenevreMS	:	Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1996 SorumlulukMS	:	Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasıyla İlgili Zarar için Sorumluluk ve Tazminat Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
2001 Gemi YakıtıMS	:	Gemi Yakıtı Kirliliğinden Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme
2002 AtinaMS	:	Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi

## KAYNAKÇA

- Abdullayev* : Cavid Abdullayev, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Ankara 2005
- Akan* : Pınar Akan, Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005
- Akıncı, İHFM XXIII* : Sami Akıncı, Gemi Mülkiyeti, İHFM XXIII (1953), sayı: 3-4, s. 291-367
- Akıncı, Gemi İpoteği* : Sami Akıncı, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara 1958
- Alcantra* : José Maria Alcantra, A Short Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 27, No. 2, April 1996, s. 219-232
- Algantürk, DenizHD III/3-4* : S. Didem Algantürk, Tercüme: 1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 127-146
- Algantürk, İBD 2000* : S. Didem Algantürk, "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu" ile Getirilen Düzenlemeler, İBD 2000, s. 797-804
- Algantürk, Klüp Sigortası* : S. Didem Algantürk, Deniz Sigorta hukukunda Klüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), İstanbul 2002
- Algantürk -Light,* : S. Didem Algantürk Light, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırılmalı Olarak), İstanbul 2005
- Altop* : Atilla Altop, Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 17-45
- Arseven* : Haydar Arseven, Türk Ticaret Kanunu'na Göre Gemi Alacaklısı Hakkının Doğurduğu Bazı Problemler, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (10-18 Mayıs 1961), s. 545-558
- Ataergin, MarmaraHAD IX (1995)* : Selim Ataergin, Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/1994 Değişiklikleri, MarmaraHAD IX (1995), sayı: 1-3, s. 377-408
- Ataergin, İBD (2000)* : Selim Ataergin, "Türk Uluslararası Gemi Sicili" Denizciliğimiz mi Yoksa Armatörler mi Kurtarılmak İstiyor?, İBD 2000, s. 1014-1021
- Ataergin/Caner, Cilt I* : Selim Ataergin/Oğuz Caner, Notlu-Açıklamalı Karşılaştırılmalı-İçtihatlı Türk Deniz Hukuku ile İlgili Mevzuat, İstanbul 2004
- Ataergin/Caner, Cilt II* : Selim Ataergin/Oğuz Caner, Türk Deniz Mevzuatı, Cilt II Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, İstanbul 2006
- Atamer, XIV. Ticaret Hukuku Sempozyumu* : Kerim Atamer, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (4-5 Nisan 1997), Ankara 1997, s. 205-254 (s. 255-299: yayına hazırlanan kararlar; s. 300-314: sempozyumdaki tartışmalar)
- Atamer, DenizHD II/2-3* : Kerim Atamer, Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında, DenizHD yıl: 2 (1997), sayı: 2-3, s. 91-106
- Atamer, DenizHD II/4* : Kerim Atamer, Gemi Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem ("Deniz Hukukunda Rehin Hakları"na dair 25.10.1997 tarihli panele sunulan tebliğ), DenizHD yıl: 2,

- sayı: 4 (Aralık 1997), s. 21-22
- Atamer, DenizHD III/1-2* : Kerim Atamer, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 6 Mayıs 1998 tarihli Kararı ve Bu Karar Hakkında Düşünceler, DenizHD yıl: 3 (1998), sayı: 1-2, s. 81-93
- Atamer, DenizHD V/1-4* : Kerim Atamer, Parça başı sınırlı sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, DenizHD yıl: 5, sayı: 1-4 (2000) Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan, s. 57-94
- Atamer, National Summary* : Kerim Atamer, National Summary: Turkey, in: Tetley, Maritime Liens, s. 1392-1394
- Atamer, Tekinalp Armağanı* : Kerim Atamer, 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk-Ünal Tekinalp'e Armağan, cilt I, İstanbul 2003, s. 849-906
- Atamer, Kalpsüz Armağanı* : Kerim Atamer, TTK m. 867-871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması: Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 357-390
- Atamer, MHB XXIII/1-2* : Kerim Atamer, MÖHUK Reformu Hakkında: MHB yıl: 23, sayı: 1-2 (Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan), 2003, s. 89-113
- Atamer, DenizHD VI-VII/1-4* : Kerim Atamer, Gemilerde Aynî Haklara ve Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk; DenizHD yıl: 6-7, sayı: 1-4 (basım tarihi Haziran 2004), s. 75-90
- Atamer, Aybay Armağanı* : Kerim Atamer, 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 179-202
- Atamer, Toluner Armağanı* : Kerim Atamer, 1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Çatma, MHB yıl: 24 (2004), sayı: 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan), s. 175-210
- Atamer, HPD sayı:4 (Ağustos 2005):* Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (2), HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 40-44
- Atamer, Cebrî İcra* : Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006
- Ataol* : 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. 57-83
- Aybay, DTD IV/17* : Gündüz Aybay, "Elverişli Bayrak" Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar, DTD yıl: 4 (1987), sayı: 17, s. 69-71
- Aybay, DenizHD IV/3-4* : Gündüz Aybay, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında, DenizHD yıl: 4, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 61-75
- Aybay/Oral/Oğuzölgen/Parlak-Yıldız/Aybay/Özdemir* : Gündüz Aybay/N. Oral/M. Oğuzölgen/S. Parlak-Yıldız/E. Aybay/D. Özdemir, Tercüme: Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, DenizHD yıl: 4 (1999), sayı: 1-4, s. 149-173
- Barlas* : Nuray Barlas, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuksal Niteliği, İstanbul 2000
- Bayamlıoğlu, DenizHD IV/1-2* : Emre Bayamlıoğlu, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, DenizHD yıl: 4, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1999), s. 129-148
- Bayamlıoğlu, Domaniç Armağanı* : Emre Bayamlıoğlu, 1989 tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma ve Yardım Konvansiyonununun 14. Maddesi: Özel

- Tazminat (Special Compensation), Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı, cilt I, İstanbul 2001, s. 47-66
- Berlingeri, [1985] CMI News Letter:* Francesco Berlingeri, XXXIIIth International Conference of the CMI, Lisbon 19/25 May, 1985, CMI News Letter, Summer 1985, s. 1-8
- Berlingeri, [1988] LMCLQ :* Francesco Berlingeri, Lien holders and mortgagees: who should prevail, [1988] LMCLQ, s. 157-176
- Berlingeri, [1995] LMCLQ :* Francesco Berlingeri, The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages, [1995] LMCLQ, s. 57-76
- Berlingeri, [1996] CMI Year Book :* Francesco Berlingeri, The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions In the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires, CMI Year Book, s. 225-290
- Berlingeri, [1999] CMI News Letter:* Francesco Berlingeri, The International Convention on Arrest of Ships, CMI News Letter, No: 1-1999, s. 1-7
- Berlingeri, [2005] LMCLQ :* Francesco Berlingeri, The 1952 Arrest Convention revisited, [2005] LMCLQ, s. 327-337
- Berlingeri, Arrest of Ships :* Francesco Berlingeri, Berlingeri on Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention, 4<sup>th</sup> edition, London 2006
- Bowtle/McGuinness :* Graeme Bowtle/Kevin Patrick McGuinness, The Law of Ship Mortgages, London Honkong, 2001
- Brice :* Geoffrey Brice, The new Salvage Convention: green seas and gray seas, [1990] LMCLQ, s. 32-63
- Browne :* Jeremy Browne, The extinction of maritime liens, [2003] LMCLQ, s. 361-378
- Can, XVI. Sempozyum :* Mertol Can, Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketlerine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Sahibine Bahsettiği Kanunî Rehin Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVI, 14 Mayıs 1999, Ankara, s. 197-217, tartışmalar, s. 219-226
- Can, XVII. Sempozyum :* Mertol Can, 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 XVII, 9-10 Haziran, Ankara 2000, s. 191-217, tartışmalar, s. 247-270
- Can, I :* Mertol Can, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri), gözden geçirilmiş 2. baskı, Ankara 2003
- Caner :* Oğuz Caner, Tercüme: Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 485-495
- CMI, Year Book [2005-2006] :* CMI, CMI Year Book 2005-2006 Annuaire, [http:// www.comitemaritime.org/year/2005\\_6/pdf/files/YBK05\\_06.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2005_6/pdf/files/YBK05_06.pdf)
- Coles :* Richard Coles, Ship Registration, Law and Practice, London Hong Kong 2002
- Cooke :* Julian Cooke, Voyage Charters, 2<sup>nd</sup> edition, London 2001
- Çağa/Kender, I :* Tahir Çağa/Râyegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, 14. bası, İstanbul 2005
- Çağa/Kender, III :* Tahir Çağa/Râyegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, 4. bası, İstanbul 2005
- Çakalır :* Yalçın Çakalır, Zaman Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 1989 (yayımlanmamış doçentlik tezi)
- Çetingil, MHAD :* A. Ergon Çetingil, Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform, MHAD yıl: 7 (1973), sayı: 10, s. 47-67

- Çetingil, DenizHD III/1-2* : A. Ergon Çetingil, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, DenizHD, yıl: 3, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1998), s. 3-12
- Çetingil, DenizHD IV/1-2* : A. Ergon Çetingil, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar (3. Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu'na sunulan tebliğ), DenizHD yıl: 4, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1999), s. 7-33
- Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu* : A. Ergon Çetingil/Rayegân Kender/Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 1-295
- Damar, DenizHD VI-VII/1-4* : Duygu Damar, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), DenizHD yıl: 6-7 (2001-2002), sayı: 1-4 (basım tarihi: Haziran 2004), s. 111-144
- Damar, HPD sayı:4 (2005)* : Duygu Damar, Alman deniz ticareti hukukunda son 50 yılda yaşanan gelişmeler, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 60-62
- Damar, redaksiyon, HPD sayı:4 (2005)* : Duygu Damar, redaksiyon: Deniz Ticareti Hukuku Tartışmalarına İlişkin Notlar, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 43-44
- Davis* : Mark Davis, Bareboat Charters, 2<sup>nd</sup> edition, London Singapore 2005
- Dayıdarlı* : Kemal Dayıdarlı, Milli ve Milletlerarası Kamu Düzeni ve Tahkime Etkileri, Ankara 1994
- Demirkan/Demirkan* : İhsan Demirkıran/H. Murat Demirkıran, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 339-345
- Doğrucu* : Muhittin Doğrucu, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997
- Dixon & McCordudale* : Martin Dixon/Robert McCorquodale, Cases and Materials on International Law, 4<sup>th</sup> edition, New York 2003
- Ekşi, Çağa Armağanı* : Nuray Ekşi, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 201-210
- Ekşi, Milletlerarası Yetki* : Nuray Ekşi, Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, 2. bası, İstanbul 2000
- Ekşi, DenizHD VIII/1-4* : Nuray Ekşi, Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurtdışında Cebri İcra Yoluyla Satışı, DenizHD yıl: 8 (2003), sayı: 1-4 (basım tarihi: Şubat 2005), s. 25-37
- Ekşi, Somer Armağanı* : Nuray Ekşi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısının "Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler"e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 116-127
- Göknil, Seviğ Armağanı* : Mahzar Nedim Göknil, Deniz Hukukunun Birleştirilmesinde Enternasyonal Konvansiyon ve Kaideler, M.R. Seviğ Armağanı, İstanbul 1956, s. 59-92
- Göknil, Taner Armağanı* : Mahzar Nedim Göknil, Çatma Hukuku (Çatmayı Önleyici ve Düzenleyici Hükümler Üzerine Bir İnceleme), Tahir Taner'e Armağan, İstanbul 1956, s. 491-516
- Göktan* : Işık Göktan, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp

- Sigortası) P&I, Yük Hasarı Tazminatları, İş Kazası Davaları, Deniz Kirliliği ve Gümrük Cezaları ve Diğer İlgili Tüm Konular, İstanbul 2006
- Gökyayla* : Cemile Demir Gökyayla, Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizde Kamu Düzeni, İzmir 2001
- Griggs, [1996] LMCLQ* : Patrick Griggs, Extending the frontiers of liability-the proposed Hazardous Noxious Substances Convention and its effect on ship, cargo and insurance interest, [1996] LMCLQ, s. 145-155
- Griggs, [1997] LMCLQ* : Patrick Griggs, Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity, [1997] LMCLQ, s. 369-378
- Griggs,[2002] CMI Year Book* : Patrick Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, CMI Year Book 2002, s. 164-173, [http://www.comitemaritime.org/year/pdfiles/obst uniform.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/pdfiles/obst%20uniform.pdf)
- Griggs/Williams* : Patrick Griggs/Richard Williams, Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1998
- Hasipoğlu* : Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu, İBD 1998, s. 587-613
- Hill* : Christopher Hill, Maritime Law, 6<sup>th</sup> edition, London Hong Kong 2003
- İlgin, DenizHD II/1* : Sezer İlgin, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd's Open Form (LOF) 1980-1990-1995'in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshal V), DenizHD yıl: 2 (Mart 1997), sayı: 1, s. 27-49
- İlgin, DenizHD II/2-3* : Sezer İlgin, IMO Hukuk Komitesinin 75. Dönem Toplantısındaki Çalışmalar Hakkında, DenizHD yıl: 2, sayı: 2-3 (Haziran-Eylül 1997), s. 107-118
- İlgin, DenizHD II/4* : Sezer İlgin, IMO Hukuk Komitesinin 76. Dönem (LEG 76) Toplantısındaki Çalışmaların İncelenmesi, DenizHD yıl: 2, sayı: 4 (Aralık 1997), s. 115-128
- İlgin, Deniz HD III/3-4* : Sezer İlgin, Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler, DenizHD yıl: 3 (1998), sayı: 3-4, s. 147 -157
- IMO* : IMO, Official records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983
- Jackson, [1981] LMCLQ* : David Jackson, Foreign Maritime Liens in English Courts – Principle and Policy, [1981] LMCLQ, s. 335-340
- Jackson, [1994] LMCLQ* : David Jackson, International Convention on Maritime Liens and Mortgages, [1994] LMCLQ, s. 12-15
- Jackson, Enforcement* : David Jackson, Enforcement of Maritime Claims, 4<sup>th</sup> edition, London Singapore 2005
- Kalpsüz, I* : Turgut Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku; Ankara 1971
- Kalpsüz, Karayalçın Armağanı* : Turgut Kalpsüz, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988, s. 301-317
- Kalpsüz, Gemi Rehni* : Turgut Kalpsüz, Gemi Rehni, 5. bası, Ankara 2004
- Kalpsüz, HPD sayı:4 (Ağustos 2005):* Turgut Kalpsüz, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (1), HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 32-39
- Kalpsüz, Ansay Armağanı* : Turgut Kalpsüz, Milletlerarası Sözleşmelerde Kullandıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları, Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan, Ankara 2006, s. 61-104
- Kara* : Hacı Kara, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk, Mart 2005

- Karaman/Bektaşoğlu-Sanlı/Ünsal-Aksakal/Demir/Kurt* : M. Karaman/D. Bektaşoğlu Sanlı/S. Ünsal Aksakal/E. Demir/F. Kurt, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 369-384
- Kender, İHM XXVII (1962)* : Rayegân Kender, Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu), İHM XXVII (1962), sayı: 3-4, s. 713-750
- Kender, Kurtarma-Yardım* : Rayegân Kender, Denizde Kurtarma-Yardım (1910 Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre), İstanbul 1962
- Kender, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri* : Rayegân Kender, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri (Müşterek Avarya, Çatma, Kurtarma-Yardım), İstanbul 1973
- Kender, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu* : Rayegân Kender, Deniz Ticaretine İlişkin Genel Değerlendirme, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 245-247
- Kender, Çağa Armağanı* : Rayegân Kender, Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 483-536
- Kender, Zorunlu Sorumluluk Sigortası* : Rayegân Kender, Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları için Zorunlu Sorumluluk Sigortası, MHB yıl: 24, 2004, s. 583-597
- Kender/Çetingil* : Rayegân Kender/Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), 8. bası, İstanbul 2007
- Keşkek* : Ahmet Keşkek, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) ve Denizcilikle İlgili Sözleşmeler, DTD yıl: 2 (1985), sayı: 6, s. 4-6
- Kılısar* : Aydos Kılısar, Gemi Adamlarının Yurda İadesiyle İlgili Uluslararası Anlaşmalar ve Milli Mevzuatımız, DTD yıl: 8 (1991), sayı: 4, s. 65-67
- Koyuncu* : İbrahim Serdar Koyuncu, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 347-367
- Kuru* : Sevilay Kuru, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 385-408
- Little* : Gavin Little, The Hazardous and Noxious Substances Convention: a new horizon in the regulation of marine pollution, [1998] LMCLQ, s. 554-567
- Nomer* : Ergin Nomer, Yetki Anlaşmaları ve Türk Uygulaması, YargıtayD 1998, s. 258-265
- Nomer/Şanlı* : Ergin Nomer/Cemal Şanlı, Devletler Hususî Hukuku, 14. bası, İstanbul 2006
- Oğuzman/Öz* : Kemal Oğuzman/Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 4. bası, İstanbul 2005
- Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir* : Kemal Oğuzman/Özer Seliçi/Saibe Oktay-Özdemir, Eşya Hukuku, 11. bası, İstanbul 2006
- Okay, İHFM XXIV* : Sami Okay, Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihiçesi, İHFM cilt:XXIV (1959), s. 289-308



- Okay, I* : Sami Okay, Deniz Ticareti Hukuku cilt I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, 3. bası, İstanbul 1970
- Özçayır, Liability for Oil Pollution* : Z. Oya Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, London Hong Kong 1998
- Özçayır, Aybay Armağanı* : Z. Oya Özçayır, Marine Pollution Conventions and the Role of Port State Control, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 103-130
- Poroy/Yasaman* : Reha Poroy/Hamdi Yasaman, Ticari İşletme Hukuku, 10. baskı, İstanbul 2004
- Selving* : Earling Selving, The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage, [1979] LMCLQ, s. 21-25
- Shaw* : Richard Shaw, The 1989 Salvage Convention and English Law, [1996] LMCLQ, s. 202-231
- Staniland* : Hilton Staniland, Foreign Maritime Liens Not to be Recognized in South Africa, [1990] LMCLQ, s. 491-494
- Sturmey* : S.G. Sturmey, The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, [1987] LMCLQ, s. 97-117
- Şeker-Öğüz* : Zehra Şeker Öğüz, Gemi Yönetim Sözleşmesi, İstanbul 2003
- Tekil, Uluslararası Konvansiyonlar* : Fahiman Tekil, Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar), İstanbul 1987
- Tekil, DenizHD I/2* : Fahiman Tekil, York-Anvers Kurallarındaki Yorum Kuralının İlk Fıkrası, DenizHD yıl: 1, sayı: 2 (Haziran 1996), s. 13-20
- Tekil, Deniz Hukuku* : Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, 6. bası, İstanbul 2001
- Tekinalp, Gemi Alacaklısı Hakkı* : Gülören Tekinalp, Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, İstanbul 1967
- Tekinalp, Batider IV (1967)/2* : Gülören Tekinalp, Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Bazı Problemler, Batider, Temmuz 1967, cilt: IV, sayı: 2, s. 230-254
- Tekinalp, Milletlerarası Özel Hukuk* : Gülören Tekinalp, Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, 9. bası, İstanbul 2006
- Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop* : Selâhattin Sulhi Tekinay/Sermet Akman/Halûk Burcuoğlu/Atillâ Altop, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993
- Tetley, Maritime Liens* : William Tetley, Maritime Liens and Claims, 2<sup>nd</sup> edition, Montreal 1998
- Tetley, Conflict of Laws* : William Tetley, Maritime Liens in the Conflict of Laws, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf>
- Tiberg* : Hugo Tiberg, National Summary: Sweden, in: *Tetley, Maritime Liens*, s. 1384-1386
- Tiryakioğlu/Aygün/Şengür* : Bilgin Tiryakioğlu/Mesut Aygün/Esin Şengür, Türk Uluslararası Özel Hukuk Mevzuatı, 2. bası, Ankara 2006
- Thomas* : D.R. Thomas, Maritime Liens, British Shipping Laws, London 1980
- Tsimplis* : Michael N. Tsimplis, The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?, [2005] LMCLQ, s. 83-100
- Uçar* : Zeynep Uçar, 38. Comite Maritime International Kongresi Hakkında, DenizHD yıl: 8 (2003), sayı: 1-4 (basım tarihi Şubat 2005), s. 161-174
- UN, A/CONF.162/INF.1* : UN, List of participants: Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/INF.1, Geneva 19/04/1993
- UN, A/CONF.162/L.2/Add.3* : UN, Draft articles for a Convention on Maritime Liens and Mortgages, referred by the Main Committee to the Drafting

- Committee, A/CONF.162/L.2/Add.3, Geneva 4/03/1993
- UN, A/CONF.162/2* : UN, Provisional rules of procedure of the Conference : Conference of Plenipotentiaries on a Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages / prepared by the Secretariat of UNCTAD and IMO, A/CONF.162/2, Geneva 22/12/1992
- UN, A/CONF.162/3* : UN, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/3, Geneva 11/11/1992
- UN, A/CONF.162/3/Add.1* : UN, Compilation of comments and proposal by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF. 162/3/Add.1, Geneva 24/02/1993
- UN, A/CONF.162/3/Add.2* : UN, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF .162/3/Add.2, Geneva 16/03/1993
- UN, A/CONF.162/3/Add.3* : UN, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations, on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF .162/3/Add.3, Geneva 8/04/1993
- UN, A/CONF.162/4* : UN, Draft articles for a Convention on Maritime Liens and Mortgages/prepared by the Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects, A/CONF.162/4, Geneva 2/12/ 1992
- UN, A/CONF.162/7* : UN, United Nations/International Maritime Organization Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, held at the Palais des Nations, Geneva, from 19 April to 6 May 1993. Volume 1, Final Act and International Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/7 Geneva 1993
- UN, A/CONF.162/8* : UN, United Nations/International Maritime Organization Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, held at the Palais des Nations, Geneva, from 19 April to 6 May 1993. Volume 2, Report of the Conference, A/CONF.162/8.
- Ülgener, İBD 1987* : Fehmi Ülgener, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar Bakımından Ticaret Kanunumuzun 1235. Maddesinin 7., 8. ve 9. Bentleri Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İBD 1987, s. 294-308
- Ülgener, DenizHD II/4* : Fehmi Ülgener, Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı “Gemi Alacaklısı Hakkı”, DenizHD yıl: 2 sayı: 4 (Aralık 1997), s. 5-7
- Ülgener, DenizHD III/3* : Fehmi Ülgener, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıyanın Taşıtana Karşı Yükümlülükleri; DenizHD yıl: 3 (1998), sayı: 3, s. 47-58
- Ülgener, DenizHD IV/3-4* : Fehmi Ülgener, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme, DenizHD yıl: 4 sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 15-38
- Ülgener, İBD 1999* : Fehmi Ülgener, Kurtarma-Yardım Hukukunda Özel Tazminat, İBD 1999, s. 647-656
- Ülgener, Çağa Armağanı* : Fehmi Ülgener, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıyanın

- Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 599-638
- Ülgener, Çarter Sözleşmeleri* : Fehmi Ülgener, Çarter Sözleşmeleri I, İstanbul 2000
- Ülgener, DTD XVII (Ekim 2000)* : Fehmi Ülgener, Kanuni Rehin Hakkı Sigortası, DTD yıl: 17 (2000), Ekim sayısı, s. 72-74
- Ülgener, DTD XIX (Ağustos 2002)* : Fehmi Ülgener, Gemi Yönetim Sözleşmesi'ne Kısa Bir Bakış, DTD yıl: 19 (2002), Ağustos sayısı, s. 72-77
- Ülgener, DenizHD III/1-2* : Fehmi Ülgener, Navlun Sözleşmeleri Bakımından Ticaret Kanunda Yeni Bir Düzenleme Gereği, DenizHD yıl: 3, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 2004), s. 21-27
- Ülgener, DenizHD III/3-4* : Fehmi Ülgener, Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış ("International Convention on Arrest of Ship 99"), DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 7-16
- Ülgener, Aybay Armağanı* : Fehmi Ülgener, Gemi Yönetim Sözleşmesi (Ship Management), Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 137-162
- Ülgener, DenizHD VI-VII/1-4* : Fehmi Ülgener, Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yönetimi ve Zaman Çartereri Kavramı, DenizHD yıl: 6-7 (2001-2002), sayı: 1-4 (basım tarihi: Haziran 2004), s. 11-25
- Ünan* : 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-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 639-650
- Wilford/Coghlin/Healy* : Micheal Wilford/Terence Coghlin/Nicholas J. Healy, Time Charters, 5<sup>th</sup> edition, London
- Yazıcıoğlu, DenizHD IV/3-4* : Emine Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu, DenizHD yıl: 4, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 39-60
- Yazıcıoğlu; Tekne Sigortası* : Emine Yazıcıoğlu, Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003
- Yılmaz/Çağlar* : Ejder Yılmaz/Tacar Çağlar, Tebligat Hukuku, değiştirilmiş dördüncü bası, Ankara 2005

# 1993 Cenevre Rehin Sözleşmesi

ve

## TTK Tasarısına İktibas

### § 1. Giriş

8 Aralık 1999 tarihinde, Türk Ticaret Kanunu (“TTK”) yerine yeni bir Ticaret Kanunu hazırlanması amacıyla Ticaret Kanunu Komisyonu (“Komisyon”) oluşturulmuştur<sup>1</sup>. Komisyonda<sup>2</sup> yeni hazırlanacak kanunun altı kitaptan oluşturulması kararlaştırılmış ve her bir kitap için ayrı bir alt komisyon kurulmuştur<sup>3</sup>. Beş yıl süren çalışmalar sonucunda hazırlanan Taslak<sup>4</sup> (“Şubat Taslağı”) kamuoyunun görüşüne sunulmuştur.

Şubat Taslağına yönelik eleştirileri değerlendirmek amacıyla tekrar toplanan Komisyon 22 Haziran 2005 tarihinde, hazırlanan Türk Ticaret Kanunu Tasarısını (“Tasarı”) Başbakanlığa sevk etmiş ve Tasarı Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü tarafından incelemeye alınmıştır<sup>5</sup>. 15 Kasım 2005 tarihinde esas komisyon olarak TBMM Adalet Bakanlığı Komisyonu Başkanlığına havale edilen Tasarı<sup>6</sup>, ayrıntılı çalışma için yine bu tarihte Adalet Bakanlığı Alt Komisyonuna gönderilmiştir. Burada kabul edilen metin Adalet Bakanlığı Komisyonu Başkanlığının görüşüne sunulmuştur. Adalet Bakanlığı Komisyonu Başkanlığında görüşmeler tamamlanmıştır. Ancak, Tasarı hâlen TBMM Genel Kuruluna sevk edilmemiştir.

---

<sup>1</sup> Tasarının hazırlık süreci hakkında kapsamlı bilgi için bkz. *Atamer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006, s. 41; 9 Kasım 2005 tarihli TBMM’ye gönderilen Tasarının sunuş bölümü, <http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari>.

<sup>2</sup> Komisyon üyelerinin tam listesi için bkz. TBMM’ye sevk edilen Tasarının sunuş bölümü <http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari>.

<sup>3</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 44.

<sup>4</sup> Şubat Taslağı metni için bkz. <http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanuntasarisi.htm>.

<sup>5</sup> Bu paragrafta yer alan bilgiler için ve Tasarı’ya ilişkin Adalet Bakanlığı Alt Komisyon raporu hakkında bkz. <http://www.kgm.adalet.gov.tr/TTKAltKomisyonRaporu.Doc>.

<sup>6</sup> 9 Kasım 2005 tarihli Tasarı metni için bkz. <http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari>

TTK'nın deniz ticareti hükümleri Alman Ticaret Kanunundan<sup>7</sup> ("AlmTK") alınmıştır<sup>8</sup>. Komisyon tarafından deniz ticareti hukuku alanında benimsenen yasama tercihi Tasarı'nın genel gerekçesinde belirtilmiştir<sup>9</sup>. TTK'nın hazırlanmasında benimsenen yasama tercihinin aksine, deniz ticareti hukukunda öncelikli kaynak olarak milletlerarası sözleşmeler seçilmiştir<sup>10</sup>. Dolayısıyla Ticaret Kanunu hükümleri ile milletlerarası sözleşmeler arasında uyum sağlanmaktadır. Uyumun bire bir sağlanması amacıyla, milletlerarası sözleşme hükümlerinin uyarlanarak<sup>11</sup> alınması yerine, sözleşme düzenlemelerinin Tasarı hükümlerine aynen işlenmesi yolu tercih edilmiştir<sup>12</sup>.

Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme ("1993 CenevreMS") düzenleme alanı bakımından Komisyon tarafından Tasarı'ya aynen alınması kararlaştırılan sözleşmeler arasında yer almaktadır<sup>13</sup>. 1993 CenevreMS düzenlemesi açıklanırken, bu alanda daha önceki tarihlerde

<sup>7</sup> Mehaz AlmTK, 1972, 1986 ve 2001 yıllarında değiştirilmiştir. Değişiklikler ile ilgili bkz. *Damar*, Alman deniz ticareti hukukunda son 50 yılda yaşanan gelişmeler, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 60.

<sup>8</sup> Türk deniz ticareti kanunu tarihsel gelişimi hakkında bkz. *Çağa/Kender*, Deniz Ticareti Hukuku, I, 14. bası, İstanbul 2005, s. 29; *Kalpsüz*, Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1971, s. 47; *Okay*, Deniz Ticareti Hukuku cilt I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, 3. bası, İstanbul 1970, s. 37; *Kender/Çetingil*, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), 8. bası, İstanbul 2007, s. 2; *Can*, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri), gözden geçirilmiş 2. baskı, Ankara 2003, s. 5; *Atamer*, 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 179; *Atamer*, TTK m. 867-871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması: Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 360; *Atamer*, 1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Çatma, MHB yıl: 24 (2004), sayı: 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan), s. 178.

<sup>9</sup> Deniz ticaret hukukuna ilişkin Tasarıda benimsenen ilkeler hakkında bkz. Tasarı genel gerekçe, par. 160 ilâ 164; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 60; *Kalpsüz*; Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (1), HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 32; *Atamer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (2), HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 40.

<sup>10</sup> Tasarının deniz ticareti hukuku hükümlerinin düzenlenmesinde mehaz kabul edilen milletlerarası sözleşmeler hakkında bkz. Tasarı genel gerekçe par. 161 ve par. 162; seçilen milletlerarası sözleşmeler ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 60.

<sup>11</sup> Milletlerarası sözleşmelerin mensubu bulunduğumuz Kara Avrupası hukuk sistemi yerine daha çok Anglo Sakson hukuku ilkeleri etkisi altında düzenlendiği görüşü mevcuttur. Bu sebeple, sözleşmelerin Tasarıya aynen işlenmeleri yerine uyarlama yoluyla alınmalarının uygun olacağına dair eleştiriler ileri sürülmüştür, bkz. *Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu*, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Hakkında Değerlendirmeler, s. 5.

<sup>12</sup> Deniz ticareti hukuku alanında Tasarıya hâkim olan ilkeler ve milletlerarası sözleşmelerin Tasarıya işlenmesinde benimsenen yöntem ve yöntem hakkında yaşanan tartışmalar hakkında bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 60.

<sup>13</sup> Bkz. Tasarı genel gerekçe par. 161.

hazırlanmış Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (“1926 BrükselMS”) ve Gemiler Üzerindeki İmtiyazlara ve İpoteklere İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“1967 BrükselMS”) hükümlerine değinilecektir.

## § 2. Milletlerarası hukukun birleştirilmesi

### I. Milletlerarası deniz ticareti hukuku

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının yaklaşık %90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir<sup>14</sup>. Deniz ticareti aracı olan gemiler, farklı ülke karasularından geçiş yapmakta ve farklı ülke limanlarına uğramaktadırlar. Dolayısıyla, muhtemel bir deniz tehlikesiyle karşılaşacak olan gemiye, tabii olduğu sicil devleti hukuku her zaman uygulanamayabilir. Gemi ekonomik açıdan oldukça değerlidir. Bu sebeple, geminin maliki, gemi kiracıları, gemi kredisi temin eden bankalar ve gemiyi muhtemel deniz tehlikelerine karşı sigortalayan sigortacıların, uygulanacak hukuku öngörebilir olmaları menfaatlerine olacaktır. Uygulanacak hukuktaki belirsizliğin önüne geçilmesi ancak milletlerarası hukukun birleştirilmesi ile gerçekleştirilecektir<sup>15</sup>. Milletlerarası alanda birlik, tüm ülkelerin katılımına açık milletlerarası sözleşmelerin<sup>16</sup> oluşturulması yoluyla sağlanacaktır.

Özel hukuk alanında ilk hazırlanan milletlerarası sözleşmeler, 23 Eylül 1910 tarihli Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında

<sup>14</sup> Bkz. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası 2005 yılı faaliyet raporu ve 2006 yılı iş programı, Aralık 2005, s. 60, [http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/isprogrami\\_2006.pdf](http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/isprogrami_2006.pdf).

<sup>15</sup> Deniz ticareti hukukunun milletlerarası alanda birleştirilmesi ile ilgili olarak bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 15; *Göknil*, Deniz Hukukunun Birleştirilmesinde Enternasyonal Konvansiyon ve Kaideler, M.R. Seviğ Armağanı, İstanbul 1956, s. 59; *Tekil*, Deniz Hukuku, 6. bası, İstanbul 2001, s. 58; *Kalpsüz*, I, s. 12; *Okay*, I, s. 26.

<sup>16</sup> Deniz hukukuna ilişkin milletlerarası sözleşmelerin listesi için bkz. *Ilgın*, Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 147; *Çağa/Kender*, I, s. 19. Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin Resmî Gazetede (“RG”) yayımlanan Türkçe tercümelemleri için bkz. *Ataergin/Caner*, Türk Deniz Mevzuatı Cilt II, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, İstanbul 2006.

Sözleşme<sup>17</sup> (“1910 ÇatmaMS”) ve Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavelesidir<sup>18</sup> (“1910 KurtarmaMS”). Bu Sözleşmelerden 1910 ÇatmaMS, kendisine taraf olan devlet sayısı itibarıyla milletlerarası hukukun büyük ölçüde birleştirilmesine hizmet eden milletlerarası sözleşmelerdendir. Üç yıl içinde yürürlük kazanan 1910 ÇatmaMS’ye hâlen seksen sekiz devlet taraftır<sup>19</sup>. Aradan doksan yedi yıl geçmesine rağmen bu alanda yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanmasına ihtiyaç duyulmamıştır<sup>20</sup>. Aynı şekilde, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>21</sup> (“1992 PetrolMS”) de

<sup>17</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, Türkiye’nin 1910 ÇatmaMS’ye 9 Mayıs 1937 tarihli ve 3226 sayılı Kanun (RG 23 Haziran 1937/3638) ile taraf olması konusunda Bakanlar Kurulu’na yetki verilmiş, fakat katılma belgesinin tevdiindeki gecikme sebebiyle Sözleşme, 16 Eylül 1955 tarihinde Türkiye açısından yürürlük kazanmıştır. 1910 ÇatmaMS’nin RG 23 Haziran 1937/3638’de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. *Ataergin/Caner*, Cilt II, s. 161. 1910 ÇatmaMS hakkında bkz. *Kender*, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri (Müşterek Avarya, Çatma, Kurtarma-Yardım), İstanbul 1973, s. 39; *Atamer*, Toluner Armağanı, s. 175; *Tekil*, Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar), İstanbul 1987, s. 246; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 428; *Göknil*, Çatma Hukuku (Çatmayı Önleyici ve Düzenleyici Hükümler Üzerine Bir İnceleme), Tahir Taner’e Armağan, İstanbul 1956, s. 512.

<sup>18</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea. 1910 KurtarmaMS’ye katılma yönünde Bakanlar Kurulu’na yetki 1910 ÇatmaMS ile aynı Kanunda verilmiş ve Sözleşme yine aynı tarihte yürürlük kazanmıştır, bkz. dn. 17. 1910 KurtarmaMS’nin RG 23 Haziran 1937/3638’de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. *Ataergin/Caner*, cilt II, s. 157. 1910 KurtarmaMS hakkında bkz. *Kender*, Denizde Kurtarma-Yardım (1910 Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre), İstanbul 1962; *Kender*, Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, s. 53; *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 246; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 463.

<sup>19</sup> 1910 ÇatmaMS’ye taraf devletlerin listesi için bkz. CMI Year Book 2005-2006 Annuaire, [http://www.comitemaritime.org/year/2005\\_6/pdf/files/YBK05\\_06.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2005_6/pdf/files/YBK05_06.pdf), s. 404.

<sup>20</sup> Comité Maritime International’ın (“CMI”) 1997 yılında gerçekleştirilen 100 üncü yıl kuruluş kongresinde 1910 ÇatmaMS tartışmaya açılmış fakat Sözleşme hükümleri açısından hiçbir tartışmalı hususun bulunmadığı saptanmıştır, bkz. *Atamer*, Comité Maritime International’ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında, *DenizHD* yıl: 2, sayı: 2-3 (Haziran-Eylül 1997), s. 96.

<sup>21</sup> Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. Türkiye’nin 1992 PetrolMS’ye katılması 4507 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur. Sözleşme 17 Ağustos 2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 53. 1992 PetrolMS’nin RG 24 Temmuz 2001/24472’de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. *Ataergin/Caner*, cilt II, s. 409. 1992 PetrolMS hakkında, bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 187; *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, London Hong Kong 1998, s. 233; *Özçayır*, Marine Pollution Conventions and the Role of Port State Control, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 105; *Kara*, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk, İstanbul 2005, s. 213; *Abdullayev*, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Ankara 2005, s. 275.

milletlerarası hukukun birleştirilmesi bakımından başarılı sözleşmelerdendir<sup>22</sup>.

Deniz ticareti hukukunun her alanında milletlerarası hukukun birleştirildiği söylenemez<sup>23</sup>. Nitekim, gemi alacakları ve gemi ipotekleri hususunda hukukun birleştirilmesi amacıyla üç farklı milletlerarası sözleşme düzenlemiştir. Bu alanda kabul edilen milletlerarası sözleşmeler sırasıyla; 1926 BrükselMS<sup>24</sup>, 1967 BrükselMS<sup>25</sup> ve 1993 CenevreMS'dir<sup>26</sup>. Ancak, 1910 ÇatmaMS ve 1992 PetrolMS'nin aksine bu alanda henüz milletlerarası hukukun birleştirildiği söylenemez.

<sup>22</sup> 1992 PetrolMS'ye yüz on yedi devlet taraf olup, taraf devlet filoları, dünya toplam gemi tonajının % 94.75'ini oluşturmaktadır, bkz. [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247). 1992 PetrolMS'ye taraf devletler hakkında bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 460, Sözleşmeye taraf devletler hakkında IMO resmî internet sayfasından bilgi için bkz. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D18543/status.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D18543/status.xls).

<sup>23</sup> Milletlerarası sözleşmelerin düzenleme amacı olan hukukun birleştirilmesinin sağlanmasının önündeki engeller hakkında bkz. *Griggs*, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, CMI Year Book 2002, s. 164, [http://www.comitemaritime.org/year/pdffiles/obst\\_uniform.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/pdffiles/obst_uniform.pdf).

<sup>24</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to the Maritime Liens and Mortgages, 1926. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. *Tetley*, Maritime Liens and Claims 2<sup>nd</sup> edition, Montreal 1998, s. 1413; *Thomas*, Maritime Liens, London 1980, s. 333; Türkçe tercümesi için (RG 22 Şubat 1955/8937) bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 57; *Ataergin/Caner*, Cilt II, s. 9. 1926 BrükselMS hakkında bkz. *Berlingeri*, The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions In the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires, [1996] CMI Year Book, s. 225; *Tetley*, Maritime Liens; *Thomas*, s. 331; *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, 4<sup>th</sup> edition, London Singapore 2005, s. 510; *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 62; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 135; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, 5. bası Ankara 2004, s. 47; *Kalpsüz*, Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları, Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan, Ankara 2006, s. 63.

<sup>25</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. *Tetley*, Maritime Lines, s. 1421; *Thomas*, s. 340; Türkçe tercümesi için bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 64. 1967 BrükselMS hakkında bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Yearbook, s. 225; *Tetley*, Maritime Liens; *Jackson*, Enforcement, s. 511; *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 70; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 136; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 49; *Kalpsüz*, Ansay Armağanı, s. 64.

<sup>26</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. *Tetley*, Maritime Liens, s. 1429; Türkçe tercümesi için bkz. *Algantürk*, Tercüme: 1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 127. 1993 CenevreMS hakkında bkz. *Berlingeri*, The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages, [1995] LMCLQ, s. 57; *Berlingeri*, [1996] CMI Yearbook, s. 225; *Alcantra*, A Short Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 27 no. 2, April 1996, s. 219; *Jackson*, International Convention on Maritime Liens and Mortgages, [1994] LMCLQ, s. 12; *Jackson*, Enforcement, s. 513; *Bowtle/McGuinness*, The Law of Ship Mortgages, London Hong Kong, 2001, s. 301; *Hill*, Maritime Law, 6<sup>th</sup> edition, London Hong Kong 2003, s. 127; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 137; *Barlas*, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuksal Niteliği, İstanbul 2000, s. 77; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 50; *Kalpsüz*, Ansay Armağanı, s. 65.



## II. Gemi alacakları ve gemi ipoteği hakkında milletlerarası sözleşmeler

### A- 1926 BrükselMS

Gemi alacakları ve gemi ipoteği hususunu milletlerarası alanda düzenleme çalışmaları 1900'lü yılların başlarına dayanmaktadır<sup>27</sup>. Bu husus, CMI'nın 1902 Hamburg Konferansının gündemine alınmış fakat görüşülmemiştir. CMI 1904 Amsterdam Konferansında, bu alanda hazırlanacak sözleşmede mülkiyet ve sicile kayıtlı aynî haklara ilişkin düzenlemenin ulusal mevzuatlara bırakılması, gemi alacaklarının ise, milletlerarası sözleşme ile düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. CMI tarafından hazırlanan ilk taslak, CMI 1907 Venedik Konferansında görüşülmüş ve kabul edilmiştir. Venedik Taslağı hükümleri sırasıyla, CMI'nın 1909 ve 1910 Brüksel, 1921 Antwerp, 1922 ve 1923 Brüksel Konferanslarında görüşülmüştür.

Belçika hükümeti tarafından 1926 yılında düzenlenen diplomatik konferans sonucunda, bu alandaki ilk düzenleme olan 1926 BrükselMS, 10 Nisan 1926 tarihinde imzalanmıştır. Yirmi bir maddeden oluşan Sözleşmeye hâlen 24 devlet taraftır<sup>28</sup>. 1926 BrükselMS, 2 Haziran 1931 tarihinde yürürlük kazanmıştır. 1926 BrükselMS hükümleri Kara Avrupası hukuku ile benzerlik göstermektedir<sup>29</sup>. Bu sebeple, 1926 BrükselMS'ye taraf devletler Kara Avrupası hukuk sistemini benimseyen devletler ile sınırlıdır. Türkiye'de 1926 BrükselMS'ye taraftır<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> Gemi alacakları ve gemi ipoteği hususundaki milletlerarası sözleşmelerin tarihçesi hakkında bu paragrafta yer alan bilgiler için *Berlingeri*, Lien holders and mortgagees: who should prevail, [1988] LMCLQ, s. 163; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 225'de yer alan çalışmalar esas alınmıştır.

<sup>28</sup> Taraf devletler ve onaylama tarihleri şu şekildedir: Arjantin (19 Nisan 1961), Belçika (2 Haziran 1930), Brezilya (28 Nisan 1931), Cezayir (13 Nisan 1964), Estonya (2 Haziran 1930), Fransa (23 Ağustos 1935), Haiti (19 Mart 1965), İran (8 Eylül 1966), İsviçre (28 Mayıs 1954), İspanya (2 Haziran 1930), İtalya (7 Aralık 1949), Küba (21 Kasım 1983), Lübnan (18 Mart 1969), Lüksemburg (18 Şubat 1991), Macaristan (2 Haziran 1930), Madagaskar (23 Ağustos 1935), Monako (15 Mayıs 1931), Polonya (26 Ekim 1936), Portekiz (24 Aralık 1931), Romanya (4 Ağustos 1937), Suriye (14 Şubat 1951), Türkiye (4 Temmuz 1955), Uruguay (15 Eylül 1970) ve Zaire (17 Temmuz 1967). Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İsveç, 1 Mart 1965 tarihinde ayrılma beyanında bulunmuşlardır. Küba ve İtalya 1926 BrükselMS'yi çekince koyarak imzalamışlardır. 1926 BrükselMS'ye taraf devletler ve çekinceler hakkında bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 421.

<sup>29</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 57.

<sup>30</sup> 1926 BrükselMS Türkiye açısından 4 Temmuz 1955 tarihinde yürürlük kazanmıştır, bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 62.

## B- 1967 BrükselMS

1926 BrükselMS'ye münhasıran Kara Avrupası hukukunu benimseyen devletlerin taraf olması, Anglo-Sakson hukukunu benimseyen devletlerin 1926 BrükselMS'ye taraf olmaması sebebiyle bu alanda milletlerarası hukukun birleştirilmesi sağlanamamıştır. Bu sebeple, CMI ikinci bir milletlerarası sözleşme hazırlanmasını gündemine almıştır. CMI tarafından, sırasıyla Oxford, Portofino ve Antwerp Taslakları hazırlanmıştır<sup>31</sup>. CMI 1965 New York Konferansında, Antwerp Taslağı esas alınarak<sup>32</sup> 1967 BrükselMS Taslağı kabul edilmiştir<sup>33</sup>. Belçika Hükümeti tarafından 1967 yılında düzenlenen Brüksel Konferansının 12'nci dönem 1'inci devre çalışmaları sonucunda, 27 Mayıs 1967 tarihinde 1967 BrükselMS kabul olunmuştur<sup>34</sup>.

Yirmi beş maddeden oluşan 1967 BrükselMS'ye beş devlet taraftır<sup>35</sup>. Beş devletten üçü onaylama<sup>36</sup>, geriye kalan ikisi, katılma<sup>37</sup> yoluyla 1967 BrükselMS'yi kabul etmiştir. 1967 BrükselMS'nin yürürlük kazanması beş devlet tarafından onaylanmasına bağlıdır<sup>38</sup>. Ancak, Sözleşme bugüne kadar milletlerarası alanda yürürlük kazanmamıştır. 1967 BrükselMS'yi kabul eden devletler açısından 1967 BrükselMS, 1926 BrükselMS'nin yerine geçecektir<sup>39</sup>. Ancak, 1967 BrükselMS uygulama alanı kazanmadığından her iki Sözleşmeye taraf olan devletler bakımından 1926 BrükselMS uygulama alanı bulmaya devam edecektir<sup>40</sup>.

<sup>31</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 228.

<sup>32</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 228, *Kalpsüz*, *Ansay Armağanı*, s. 64.

<sup>33</sup> *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 57; *Alcantra*, s. 219; *Kalpsüz*, *Gemi Rehni*, s. 49.

<sup>34</sup> Bkz. *Kalpsüz*, *Gemi Rehni*, s. 49.

<sup>35</sup> 1967 BrükselMS'ye taraf devletler sırasıyla: Danimarka (23 Ağustos 1977), Fas (12 Şubat 1987), İsveç (13 Kasım 1975), Norveç (13 Mayıs 1975) ve Suriye (1 Ağustos 1974) dir. Danimarka, Fas, Norveç ve İsveç 1967 BrükselMS'yi çekince koyarak imzalamıştır, bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 443.

<sup>36</sup> Danimarka, İsveç ve Norveç 1967 BrükselMS'yi onaylayan devletlerdir.

<sup>37</sup> 1967 BrükselMS'ye katılan devletler Fas ve Suriye'dir.

<sup>38</sup> 1967 BrükselMS m. 19.

<sup>39</sup> 1967 BrükselMS m. 25.

<sup>40</sup> Suriye, her iki Sözleşmeye de taraftır ve 1926 BrükselMS, Suriye bakımından uygulama alanı bulmaya devam edecektir.

1926 BrükselMS'nin aksine, 1967 BrükselMS hükümlerinde Anglo Sakson hukuku etkileri görülmektedir<sup>41</sup>. Buna karşın, ABD 1967 BrükselMS'ye taraf olmamıştır<sup>42</sup>.

1967 BrükselMS'ye taraf olmamakla birlikte Almanya ulusal mevzuatını 1967 BrükselMS ile uyumlu hâle getirmiştir<sup>43</sup>. Her ne kadar 1967 BrükselMS uygulama alanı bulmasa da, 1967 BrükselMS'ye taraf olan İskandinav ülkeleri, gemi alacakları ve gemi ipoteği hususunda 1967 BrükselMS hükümlerini iç hukuklarına aktarmışlardır<sup>44</sup>. Türkiye, 1967 BrükselMS'ye taraf değildir.

## C- 1993 CenevreMS

### 1. Sözleşmenin hazırlanmasında rol oynayan kuruluşlar

#### a) CMI

1897 yılında Brüksel'de deniz ticaret hukukunu milletlerarası sözleşmeler yoluyla birleştirmek amacıyla<sup>45</sup> kurulmuştur. Bu amaç doğrultusunda, CMI<sup>46</sup> ilk olarak 1910 ÇatmaMS'nin oluşturulmasında aktif rol oynamıştır. Deniz hukuku ilk dönem sözleşmeleri olarak bilinen Brüksel Sözleşmeleri, CMI ve Belçika hükümetinin ortak çalışmaları sonucunda oluşturulmuştur<sup>47</sup>.

<sup>41</sup> Gemi alacaklarının sıralanmasında yolculuk esasının terk edilmesi bu yönde bir değişimdir, bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 57.

<sup>42</sup> ABD'nin 1967 BrükselMS'ye taraf olmama sebepleri arasında yük zararının gemi alacağı olarak kabul edilmemesi bulunmaktadır, bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 70.

<sup>43</sup> *Çetingil*, Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform, MHAD yıl: 7 (1973), sayı: 10, s. 52; *Kalpsüz*; Gemi Rehni, s. 50; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 178; *Damar*, HPD sayı: 4 (2005), s. 60.

<sup>44</sup> İskandinav ülkeleri tarafından kabul edilen 1994 tarihli deniz ticareti kanununda, gemi alacakları ve gemi ipoteği hükümlerinde 1967 BrükselMS düzenlemesi esas alınmıştır. İskandinav ülkelerinden sadece İzlanda 1994 tarihli kanunu kabul etmemiştir, bkz. *Tiberg*, National Summary: Sweden, in: *Tetley*, Maritime Liens, s. 1386.

<sup>45</sup> Bkz. CMI Kuruluş Kanunu m. 1. CMI Kuruluş Kanunu için bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 8.

<sup>46</sup> CMI hakkında bilgi için bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 59; *Kalpsüz*, I, s. 20; *Okay*, I, s. 30; *Atamer*, DenizHD II/2-3, s. 91; *Uçar*, 38. Komite Maritime International Kongresi Hakkında, DenizHD yıl: 8 (2003), sayı: 1-4 (basım tarihi Şubat 2005), s. 161. CMI tarihçesi hakkında bkz. <http://www.comitemaritime.org/histo/his.html>.

<sup>47</sup> *Atamer*, DenizHD II/2-3, s. 92.

1967 tarihinden itibaren milletlerarası sözleşme taslaklarının tartışılacağı diplomatik konferansların organizasyonu görevi Belçika hükümetinden International Maritime Organization'a ("IMO") geçmiştir<sup>48</sup>. Bu tarihten itibaren CMI milletlerarası sözleşmelerin ön taslaklarını hazırlamaya başlamıştır. 1993 CenevreMS'nin hazırlık çalışmaları arasında yer alan Lizbon Taslağı, CMI tarafından hazırlanmıştır<sup>49</sup>. CMI'nın Türkiye'deki üyesi Deniz Hukuku Derneğidir<sup>50</sup>.

## **b) IMO**

Birleşmiş Milletler ("BM") örgütü olan IMO<sup>51</sup>, 1948 tarihinde Cenevre'de toplanan bir diplomatik konferans sonucu kurulmuştur. Kuruluş sözleşmesi 1958 yılında yürürlüğe girmiş ve IMO bu tarihten itibaren milletlerarası alanda faaliyetlerini yürütmeye başlamıştır<sup>52</sup>. IMO'nun kuruluş amacı denizde güvenliğin sağlanmasıdır.

IMO uzmanları 1993 CenevreMS'nin hazırlanması aşamasında kurulan Joint International Group of Experts ("JIGE") içerisinde yer alıp, 1993 CenevreMS hükümlerinin oluşturulmasında etkin rol oynamıştır.

## **c) United Nations Conference on Trade and Development ("UNCTAD")**

BM Genel Kurulu'nun 30 Aralık 1962 tarihli kararı ile kurulmuştur<sup>53</sup>. Gelişmekte olan ülkelerin dünya ekonomisine katılmasına hizmet amacı gütmektedir. Sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için ülkelerin millî

<sup>48</sup> Bkz. <http://www.comitemaritime.org/histo/his.html>.

<sup>49</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 58; *Alcantra*, s. 220.

<sup>50</sup> Bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 9; CMI'nin diğer ülkelerdeki üyeleri için bkz. s. 49.

<sup>51</sup> Teşkilatın kuruluş amacı hakkında bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 62; *Keşkek*, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) ve Denizcilikle İlgili Sözleşmeler, DTD yıl: 2 (1985), sayı: 6, s. 4. Teşkilatın organları hakkında bkz. *Keşkek*, s. 4.

<sup>52</sup> IMO kuruluş sözleşmesi hakkında bkz. <http://www.imo.org/>, Türkiye 16 Temmuz 1956 tarih 6812 sayılı Kanun, RG 25 Temmuz 1956/9364, ile IMO kuruluş sözleşmesine taraf olmuştur, bkz. *Ataergin/Caner*, II, s. 1383.

<sup>53</sup> Bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 63. UNCTAD hakkında bkz. <http://www.unctad.org>.

politikaları ile milletlerarası uygulamaların birbirleriyle uyumlu hâle getirilmesi için çalışmaktadır<sup>54</sup>.

1993 CenevreMS'nin hazırlanması amacıyla kurulan JIGE içinde UNCTAD uzmanları yer almıştır.

## 2. 1993 CenevreMS hazırlık süreci

1967 BrükselMS'nin milletlerarası alanda beklenen başarıyı sağlayamaması ve yürürlük dahi kazanmamış olması sebebiyle bu alanda yeni bir sözleşme hazırlanması IMO ve UNCTAD'nin gündemine alınmıştır. CMI 1985 Lizbon Konferansında, 1967 BrükselMS hükümleri esas alınarak Lizbon Taslağı kabul edilmiştir<sup>55</sup>. IMO ve UNCTAD yetkilileri hazırlık çalışmalarını yürütürken Lizbon Taslağını dikkate alacaklarını belirtmişlerdir<sup>56</sup>.

JIGE, 1-12 Aralık 1986'da yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlaması amacıyla hazırlık çalışmalarını başlatmıştır<sup>57</sup>. Bu toplantıda yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanırken üzerinde durulması gerekli noktalar şu şekilde tespit edilmiştir: (1) gemi alacakları ve gemi ipoteği hususlarının oluşturulacak milletlerarası sözleşmede yer alması gerektiği, (2) gemi alacakları ile ipotekli alacaklar arasındaki sıralamada öncelik sorununun tartışılması<sup>58</sup>, (3) gemi alacaklarının sigorta tazminatı üzerinde ileri sürülüp sürülemeyeceğinin açıkça belirlenmesi<sup>59</sup>, (4) oluşturulacak sözleşmenin öncelikli amacının ipotek hakkı güvencesini kuvvetlendiren nitelikte hükümler içermesi, (5) sözleşme metninin oluşturulmasında 1926 BrükselMS veya 1967 BrükselMS'den hangisinin dayanak olarak alınacağı veya bu alanda radikal bir değişiklik yapılıp yapılmayacağı, (6)

<sup>54</sup> UNCTAD hakkında bilgi için bkz. <http://www.unctad.org>.

<sup>55</sup> Lizbon Taslağı, 19-25 Mayıs tarihleri arasında düzenlenen CMI'nin 33 üncü milletlerarası konferansında 25 olumlu oya karşı 8 çekimser oyla kabul edilmiştir, bkz. *Berlingeri*, CMI News Letter, Summer 1985, s. 1.

<sup>56</sup> *Berlingeri*, [1985] CMI News Letter, s. 5.

<sup>57</sup> Bu paragraftaki bilgiler hakkında bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 58.

<sup>58</sup> Gerek 1926 BrükselMS, gerekse 1967 BrükselMS'de, gemi alacağı, gemi ipoteği de dâhil olmak üzere diğer tüm aynı haklara nazaran önceliğe haizdir, 1993 CenevreMS düzenlemesi hakkında bkz. § 6 III G 2.

<sup>59</sup> 1926 BrükselMS m. 4 f. 2 uyarınca, gemi alacakları sigorta tazminatı üzerinde ileri sürülemez. Bu yönde bir düzenleme, 1967 BrükselMS'de yer almamaktadır, 1993 CenevreMS düzenlemesi hakkında bkz. § 6 III Ç 2.

gemi alacakları ve bu alacakların ihtiyati haczi hükümlerinin aynı sözleşmede mi yoksa iki ayrı sözleşmede mi düzenleneceği, (7) gemi alacaklarının milletlerarası sicile kaydedilmesi yoluyla aleniyet sağlanmasının mümkün olup olmadığı.

17 Kasım 1989 tarihinde JIGE Taslağı<sup>60</sup> oluşturulmuştur. BM Genel Kurulu, 20 Aralık 1991 tarihinde, BM ve IMO tarafından organize edilecek bir diplomatik konferansın toplanmasına karar vermiştir<sup>61</sup>. Diplomatik konferansa katılımın yüksek ve geniş olmasına özen gösterilmiştir<sup>62</sup>.

Diplomatik konferans 19 Nisan-7 Mayıs 1993 tarihleri arasında toplanmıştır<sup>63</sup>. Sözleşmenin hazırlanması aşamasında diplomatik konferansta: (1) JIGE Taslağı<sup>64</sup>, ve (2) JIGE Taslağı hakkında, ülkelerin, uzman kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin yazılı olarak beyan ettikleri yorumlar<sup>65</sup>, dayanak olarak alınmıştır<sup>66</sup>.

<sup>60</sup> JIGE Taslağı için bkz. *UN*, Draft articles for a Convention on Maritime Liens and Mortgages/prepared by the Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects, A/CONF.162/4, Geneva, 2/12/1992.

<sup>61</sup> UN General Assembly Resolution A/Res/46/213.

<sup>62</sup> Diplomatik konferansa tüm devletler davet edilmiştir. Diplomatik konferansta, ABD, Almanya, Arjantin, Avustralya, Avusturya, Belçika, Bolivya, Brezilya, Bulgaristan, Cezayir, Çin, Danimarka, Endonezya, Fas, Fildişi Sahili, Filipinler, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gana, Gine, Hindistan, Hollanda, Irak, İngiltere, İran, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Kenya, Kıbrıs, Kolombiya, Kore, Kuveyt, Kuzey İrlanda, Küba, Liberya, Litvanya, Madagaskar, Mauritius Adası, Meksika, Mısır, Nijerya, Norveç, Panama, Peru, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, Senegal, Sri Lanka, Sudan, Suriye, Şili, Tanzanya, Tayland, Tunus, Türkiye, Uruguay, Venezüella ve Yunanistan temsilcileri yer almıştır, bkz. *UN*, United Nations/International Maritime Organization Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, held at the Palais des Nations, Geneva, from 19 April to 6 May 1993. Volume 1, Final Act and International Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/7, Geneva 1993, s. 3. Türkiye'yi temsilen Sn. İsmet Yılmaz ve Sn. M. Haluk Ilıcak diplomatik konferansa katılmıştır, bkz. *UN*, List of participants: Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/INF.1, Geneva 19/04/1993.

<sup>63</sup> Diplomatik konferans için BM bütçesinden 1,439,000\$ ayrılmıştır. Bu meblağdan: (1) oturma öncesi dokümantasyona 361,000\$, (2) toplantı masraflarına 643,000\$, (3) oturma içi dokümantasyona 176,000\$, (4) oturma sonrası dokümantasyona 179,000\$ ve (5) genel masraflar için 80,000\$, ayrılmıştır, bkz. UN General Assembly Resolution A/RES/46/213.

<sup>64</sup> Bkz. *UN*, A/CONF.162/4.

<sup>65</sup> BM resmî internet sitesinden elde edilen dokümanlar uyarınca yazılı görüş sunan devlet ve kurumlar şunlardır: Endonezya, Kore, ABD (*UN*, Compilation of comments and proposal by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/3/Add.1, Geneva, 24/02/1993), Fransa, Almanya, İran, Japonya, Oman, Singapur, İspanya, İsviçre, Tayland (*UN*, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.162/3, Geneva 11/11/1992), International Chamber of Shipping, CMI (*UN*, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations, on the Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages, A/CONF.163/3/Add.3, Geneva 8/04/1993); Food and Agriculture Organization of the UN, International Confederation of Free

1993 CenevreMS'nin nihai metni 6 Mayıs 1993 tarihinde kabul edilmiş<sup>67</sup> ve 1 Eylül 1993 ilâ 31 Ağustos 1994 tarihleri arasında BM'nin New York'ta bulunan genel merkezinde imzaya açılmıştır<sup>68</sup>.

1993 CenevreMS m. 19 uyarınca, on devletin<sup>69</sup> Sözleşmeye bağlı olduklarına dair rızalarını beyan ettikleri tarihten itibaren altı ay sonra 1993 CenevreMS yürürlük kazanacaktır. 1993 CenevreMS'de öngörülen yürürlük şartı on bir yıl boyunca karşılanmamıştır<sup>70</sup>. 1993 CenevreMS, 5 Eylül 2004 tarihinde milletlerarası alanda yürürlük kazanmıştır<sup>71</sup>. Türkiye'nin taraf olmadığı 1993 CenevreMS'ye hâlen on bir devlet taraftır<sup>72</sup>.

---

Trade Unions, International Ship Suppliers Association (*UN*, A/CONF.162/3). Diplomatik konferans sürecindeki görüşler hakkında bkz. *UN*, United Nations/International Maritime Organization Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, held at the Palais des Nations, Geneva, from 19 April to 6 May 1993. Volume 2, Report of the Conference, A/CONF.162/8, Geneva 21/07/1993.

<sup>66</sup> *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 59.

<sup>67</sup> Nihai metin; Almanya, ABD, Arjantin, Avustralya, Avusturya, Belçika, Brezilya, Cezayir, Çin, Danimarka, Endonezya, Fas, Fildişi Sahili, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gana, Gine, Hindistan, Hollanda, İngiltere, İran, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Kenya, Kıbrıs, Kolombiya, Kore, Kuveyt, Kuzey İrlanda, Küba, Liberya, Mısır, Madagaskar, Meksika, Nijerya, Norveç, Panama, Peru, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, Senegal, Sudan, Suriye, Tanzanya, Tayland, Tunus, Uruguay, Venezüella ve Yunanistan tarafından imzalanmıştır, bkz. *UN*, A/CONF.162/7.

<sup>68</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 18 f. 1.

<sup>69</sup> 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için kaç devlet tarafından onaylanması hususunda tartışmalar yaşanmıştır. Yunanistan temsilcilerinin, Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için taraf devlet filolarının dünya gemi tonajının belirli bir yüzdesini oluşturması yönündeki teklifi kabul edilmemiştir, bkz. *Alcantra*, s. 231.

<sup>70</sup> CMI'nın 100 üncü kuruluş yılı kongresinde 1993 CenevreMS'nin hukuki bakımdan başarılı bir metin sayılabileceği, ancak kongre tarihi itibarıyla sadece iki devlet tarafından onaylanmasının ümit kırıcı olduğu ve büyük ihtimalle 1967 BrükselMS ile aynı akıbeti paylaşacağı belirtilmiştir, bkz. *Atamer*, DenizHD II/2-3, s.99. Benzer yöndeki görüş için bkz. *Barlas*, s. 79.

<sup>71</sup> Nijerya'nın 10 uncu devlet olarak 1993 CenevreMS'ye katıldığı 5 Mart 2004 tarihini takip eden altıncı ayda 1993 CenevreMS yürürlük kazanmıştır.

<sup>72</sup> 1993 CenevreMS'ye taraf devletler ve katılma tarihleri şöyledir: Ekvator (16 Mart 2004), Estonya (7 Şubat 2003), İspanya (7 Haziran 2002), Monako (28 Mart 1995), Nijerya (5 Mart 2004), Rusya Federasyonu (4 Mart 1999), Saint Vincent ve Granadines (11 Mart 1997), Suriye (8 Ekim 2003), Tunus (2 Şubat 1995), Ukrayna (27 Şubat 2003) ve Vanuatu (10 Ağustos 1999), bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 520.

### III. Milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı

Milletlerarası sözleşmeler kendisine taraf olan devletleri bağlar<sup>73</sup>. Taraf devletler, sözleşmenin uygulama alanı kapsamına giren uyuşmazlıklarda sözleşme hükümlerini tatbik etmelidirler. Bir milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı maddesi ne kadar geniş tutulursa, milletlerarası hukukun birleştirilmesi söz konusu alanda o derece başarılı olacaktır. Bu kısımda, öncelikle milletlerarası sözleşmelerin Türkiye bakımından uygulama alanı ortaya konulacaktır. Daha sonra sırasıyla, 1926 BrükselMS, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS'nin uygulama alanları açıklanacaktır.

Anayasa ("AY") m. 90 f. 5 hükmü uyarınca taraf olunan milletlerarası sözleşmeler kanun hükmündedir. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun ("MÖHUK") kapsam maddesi olan m. 1 f. 1 uyarınca, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda hangi hukukun uygulanacağı MÖHUK hükümleri esas alınarak tespit edilecektir. Buna karşın, aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. Diğer bir ifadeyle, o alanda Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşme mevcut ise, uygulanacak hukuk MÖHUK tarafından tespit edilmeyecektir. Zira, milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı bulması hâlinde uyuşmazlığa, milletlerarası sözleşmenin kendisi uygulanacaktır<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> Bkz. Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi ("1969 ViyanaMS") m. 26 ve m. 34. Vienna Convention on Law of Treaties, Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. *Gündüz*, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler-Örnek Kararlar, İstanbul 2000, s. 181. Türkiye, 1969 ViyanaMS'ye taraf değildir. Ancak, milletlerarası sözleşmelerin yorumlanmasında 1969 ViyanaMS hükümlerinin örf-âdet hukuku hâline geldiği kabul edilmektedir, bkz. *Dixon/McCorquodale*, Cases & Materials on International Law, 4<sup>th</sup> edition, New York 2003, s. 62.

<sup>74</sup> Milletlerarası sözleşmelerin Türk hukuku açısından önceliği konusunda bkz. *Atamer*, National Summary: Turkey, in: *Tetley*, Maritime Liens, s. 1988; *Atamer*, Parça başı sınırlı sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, DenizHD yıl: 5, sayı: 1-4 (2000: Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 76; *Atamer*, MÖHUK Reformu Hakkında: MHB yıl: 23, sayı: 1-2 (Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan), s. 90; *Atamer*, 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekeşi, Bilgi Toplumunda Hukuk-Ünal Tekinalp'e Armağan, cilt I, İstanbul 2003, s. 870; *Atamer*, Toluner Armağanı, s. 182; *Atamer*, Gemilerde Aynı Haklara ve Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk; DenizHD yıl: 6-7 (2001-2002), sayı: 1-4 (basım tarihi Haziran 2004), s. 76; *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-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 640; *Can*, Donatanın Sorumluluğu



Milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanını belirleyen hükümler farklılık göstermektedir. Bazı milletlerarası sözleşmelerin uygulanması için yabancılık unsuru aranırken<sup>75</sup>, diğer bazı milletlerarası sözleşmeler yabancılık unsuru içermeyen ihtilaflara dahi uygulanabilecektir<sup>76</sup>. Deniz ticareti hukukunu düzenleyen son dönem milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanları genişletilmektedir. Türkiye, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme<sup>77</sup> (“1976 LondraMS”) ve 1992 PetrolMS’ye<sup>78</sup> taraftır. Bu Sözleşmeler, uyumsuzluk yabancılık unsuru taşımaya dahi uygulama alanı bulabilecektir<sup>79</sup>.

---

Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu’nun Yürürlüğe Girip Girmedeği Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII, 9-10 Haziran, Ankara 2000, s. 210; Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu, DenizHD yıl: 4, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 48.

<sup>75</sup> 1910 ÇatmaMS m. 12, 1926 BrükselMS m. 14 f. 1 hükümleri bu kapsamda değerlendirilebilir. Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme m. 10 hükmünün bu kapsamda değerlendirilip değerlendirilmeyeceği hususu ise tartışmalıdır. Bu yöndeki tartışmalar hakkında bkz. Yazıcıoğlu, DenizHD IV/3-4, s. 45.

<sup>76</sup> *Lex fori* olarak uygulanabilecek milletlerarası sözleşme hükümlerine örnek olarak bkz. 1976 LondraMS m. 15 f. 1, 1992 PetrolMS m. 2.

<sup>77</sup> International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. *Ataergin/Caner*, Cilt II, s. 41; Sözleşme tutanakları için bkz. *IMO*, Official records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London, 1983. 1976 LondraMS hakkında bkz. *Griggs/Williams*, Limitation of Liability for Maritime Claims, London, 1998; *Griggs*, Limitation of Liability for Maritime Claims: the search for the international uniformity, [1997] LMCLQ, s. 369; *Selving*, The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage, [1979] LMCLQ, s. 21; *Atamer*, Tekinalp Armağanı, s. 849; *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. 57; *Can*, XVII. Sempozyum, s. 191; *Çetingil*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, DenizHD yıl: 3, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1998), s. 3; *Hasipoğlu*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu, İBD 1998, s. 587; *Bayamlıoğlu*, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Konvansiyon Üzerine Notlar, DenizHD yıl: 4, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1999), s. 129, *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 150. 1976 LondraMS’ye taraf devletler için bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 487; IMO resmî internet sayfasından taraf devletler hakkında bilgi için bkz. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D18543/status.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D18543/status.xls).

<sup>78</sup> 1992 PetrolMS hakkında bilgi için bkz. dn. 21’de a.g.e.

<sup>79</sup> 1976 LondraMS m. 15 f. 3 yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzluklar bakımından taraf devletlere ulusal düzenlemelerinde Sözleşme düzenlemesinden farklı sorumluluk rejimi tesis etme hakkı vermektedir. Tasarı m. 1329 f. 1 uyarınca gerek 1976 LondraMS’nin gerekse 1992 PetrolMS’nin yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzluklara da uygulanacağı kabul edilmiştir. Sözleşmelerin uygulama alanı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, Tekinalp Armağanı, s. 853, 870 ve 885.

### A- 1926 BrükselMS

1926 BrükselMS'nin uygulama alanı m. 14 f. 1'de düzenlenmiştir. Sözleşme hükümlerinin uygulanması, sorumluluğuna gidilen geminin 1926 BrükselMS'ye taraf bir devletin bayrağını taşımasına bağlıdır<sup>80</sup>. 1926 BrükselMS'ye taraf devletlerin<sup>81</sup> bayrağını taşıyan bir gemi aleyhine Türk mahkemelerinde ipotek hakkı veya gemi alacağı ihtilaf konusu yapıldığında 1926 BrükselMS hükümleri uygulanmalıdır<sup>82</sup>. Sözleşmeye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemiler açısından da uyumsuzluk yabancılik unsuru taşıyacaktır. Ancak, ihtilaf 1926 BrükselMS uygulama alanına girmemektedir. Bu durumda uygulanacak hukuk, kanunlar ihtilafı kurallarınca belirlenmelidir. Türk bayraklı gemilerin Türk mahkemeleri önünde yargılamaya konu olması hâlinde TTK hükümleri uygulanacaktır.

1926 BrükselMS m. 15 uyarınca, Sözleşme hükümleri, savaş ve münhasıran kamu hizmetine özgülenmiş devlet gemilerine uygulanmaz.

### B- 1967 BrükselMS

1967 BrükselMS m. 12 f. 1 uyarınca, 1967 BrükselMS hükümleri, Sözleşmeye taraf veya taraf olmayan devlet siciline kayıtlı tüm deniz gemilerine uygulanacaktır. 1967 BrükselMS m. 12 f. 1 düzenlemesi büyük ölçüde 1993 CenevreMS m. 13 f. 1 ile uyum göstermektedir. Bu husus hakkında kapsamlı açıklama aşağıda yapılacaktır<sup>83</sup>.

1967 BrükselMS hükümleri, Sözleşmenin 12'nci maddesinin 1'inci fıkrası uyarınca kamu hizmetine özgülenen devlet gemilerine uygulanmaz.

<sup>80</sup> 1926 BrükselMS m. 14 f. 2 taraf devletlere 1926 BrükselMS'ye taraf olmayan devlet vatandaşları lehine Sözleşme hükümlerini uygulamama hakkı vermektedir. Madde düzenlemesi 1926 BrükselMS m. 14 f. 1 düzenlemesini kısıtlayıcı niteliktedir. Zira, 1926 BrükselMS m. 14 f. 2 düzenlemesinin taraf devlet mahkemelerince uygulanması hâlinde, sadece geminin 1926 BrükselMS'ye taraf bir devlet bayrağını taşıması yetmeyecek ayrıca vatandaşlık kriteri aranabilecektir. Dolayısıyla, aynı hukuki ilişkiden doğan alacak hakkı sahiplerinin bir kısmına gemi üzerinde gemi alacağı tanırken, diğerlerine tanınmayabilecektir. 1926 BrükselMS m. 14 f. 2 ile ilgili bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 63.

<sup>81</sup> Bkz. dn. 28.

<sup>82</sup> Bkz. *Atamer*, MHB XXIII/1-2, s. 91.

<sup>83</sup> Bkz. § 2 III C.

1967 BrükselMS milletlerarası alanda yürürlük kazanmadığından, kendisini onaylayan devletler bakımından uygulama alanı bulmamaktadır.

### C- 1993 CenevreMS

1993 CenevreMS m. 13 f. 1 uyarınca, Sözleşme hükümleri 1993 CenevreMS'ye taraf veya taraf olmayan devlet sicillerine kayıtlı deniz gemilerine uygulanacaktır. Ancak, 1993 CenevreMS hükümlerinin uygulanabilmesi için geminin taraf devlet yargılamasına tabi olması gereklidir. 1967 BrükselMS m. 12 f. 1'de bulunmayan bu hüküm, 1993 CenevreMS m. 13 f. 1'e eklenmiştir ve açıklayıcı niteliktedir.

1993 CenevreMS yürürlüktedir ve uygulama alanı 1926 BrükselMS'ye kıyasla oldukça genişletilmiştir. Buna karşın, yabancılik unsuru bulunmayan ihtilaflarda 1993 CenevreMS'nin doğrudan uygulama alanı bulup bulmayacağı, 1976 LondraMS kadar açık değildir. Ancak, 1993 CenevreMS hükümlerinin, taraf devlet mahkemesi yargılamasına tabi taraf olmayan devlet bayrağını taşıyan gemilere uygulanırken, taraf devletin kendi siciline kayıtlı gemilerine uygulanmayacağı yönündeki yorum amaca aykırı olacaktır<sup>84</sup>. Zira, 1993 CenevreMS'nin önsözünde<sup>85</sup>, Sözleşmenin amacı, ipotek ve gemi alacakları konusunda hukukun birleştirilmesi olarak belirtilmiştir. Hukukun gerçek anlamda birleştirilmesi Sözleşmeye taraf devlette ileri sürülen her türlü uyuşmazlığa, yabancılik unsuru aranmaksızın, 1993 CenevreMS hükümlerini uygulamakla gerçekleşecektir.

1993 CenevreMS m. 13 düzenlemesinin yabancılik unsuru taşımayan ihtilaflara uygulanıp uygulanmayacağı belirsiz olduğundan Türkiye'nin 1993 CenevreMS'ye taraf olması hâlinde bu hususta tartışmalar doğabilecektir. Zira

<sup>84</sup> Bkz. *Alcantra*, s. 230.

<sup>85</sup> 1993 CenevreMS'nin önsözünün Türkçe tercümesi şöyledir: "İşbu milletlerarası sözleşmeye taraf devletler, gemi finansmanı şartlarının düzeltilmesi ve ülkelerin deniz ticaret filolarının geliştirilmesi ihtiyacının bilinciyle, gemi alacakları ve ipotek hakkı konusunda milletlerarası alanda birliğin sağlanması gerekliliğinin farkında olarak, gemi alacakları ve ipotek hakkı konularının düzenlendiği, milletlerarası hukuki bir belgenin gerekliliğine inanarak, bu konuda milletlerarası bir sözleşme akdedilmesine karar vermiş ve aşağıda belirtilen konularda anlaşmaya varmışlardır:"

yabancı sicile kayıtlı gemilere 1993 CenevreMS hükümleri, Türk siciline kayıtlı gemilere ise, ulusal mevzuatın uygulanması yolunda görüş ileri sürülebilecektir. 1993 CenevreMS hükümlerinin iç hukuka aktarılması ile bu yöndeki tartışmalar son bulacaktır. Bu sebeple, Komisyonun yasama tercihi olan 1993 CenevreMS hükümlerinin aynen iç hukuka işlenmesi amaca uygun olacaktır.

1993 CenevreMS m. 13 f. 2 uyarınca, Sözleşme hükümleri ticari amaçla deniz ticaretinde kullanılmayan devlet gemilerine uygulanmaz ve 1993 CenevreMS hükümlerine dayanarak bu gemilere karşı cebri icra yoluna başvurulmaz. Düzenleme, Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme<sup>86</sup> (“1926 MuafiyetMS”) hükümleriyle uyumludur<sup>87</sup>.

Türkiye 1993 CenevreMS’ye taraf değildir. Ancak, 1993 CenevreMS’ye taraf devlet<sup>88</sup> mahkemelerinden biri önünde, Türk gemileri üzerinde ipotek veya gemi alacağı ileri sürülmesi hâlinde, m. 13 f. 1 uyarınca 1993 CenevreMS hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Tasarı’nın yürürlük kazanması hâlinde Türkiye’nin 1993 CenevreMS’ye taraf olması tutarlı olacaktır.

#### **IV. 1993 CenevreMS’nin son hükümleri**

##### **A- Sözleşmeye taraf olma**

1993 CenevreMS’ye taraf olma usulü 18’inci maddede düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS’ye taraf olma iradesi şu yollarla açıklanabilecektir: (1) Sözleşmenin onaylandığı veya kabul edildiğine dair ihtirazı kayıt konulmadan atılan imza, (2) onay, kabul veya kabul etme şartı ile Sözleşmenin imzalanmasından sonra Sözleşmenin onaylanması, kabul edilmesi, veya (3) katılma.

<sup>86</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State-Owned Ships. 1926 MuafiyetMS’nin RG 22.02.1955/8937’de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 49; *Ataergin/Caner*, Cilt II, s. 3. 1926 MuafiyetMS hakkında bkz. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 52.

<sup>87</sup> Bkz. 1926 MuafiyetMS m. 3.

<sup>88</sup> Bkz. dn. 72.

1993 CenevreMS m. 19 f. 2 uyarınca katılma beyanı, beyanın açıklanma tarihinden üç ay sonra hüküm ifade eder.

### **B- Sözleşmenin dili**

1993 CenevreMS tek bir nüshadan ibaret olup, Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca ve İspanyolca dillerinde hazırlanmıştır<sup>89</sup>. Değişik dillerde hazırlanan metinler arasında çelişki bulunması hâlinde, daha önceden belirlenen bir dildeki metnin üstün geleceğine dair bir hüküm 1993 CenevreMS’de yer almamaktadır. Bu sebeple her bir metin aynı derecede geçerlidir.

### **C- Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi ve Sözleşmeden ayrılma**

1993 CenevreMS hükümleri, taraf devletlerin üçte birinin talep etmesi hâlinde, BM Genel Sekreterliğince düzenlenecek bir diplomatik konferans yoluyla değiştirilebilir<sup>90</sup>.

1993 CenevreMS m. 21 uyarınca, taraf devletler diledikleri zaman Sözleşmeden ayrılacaklardır. Ayrılma beyanının depo makamına sunulmasından altı ay sonra bu beyan hüküm ifade edecektir.

### **Ç- Çekince**

Çekince, bir devletin bir milletlerarası sözleşmeye taraf olurken, sözleşmenin bir veya birkaç maddesinin kendisine karşı hüküm ifade etmeyeceğinin bildirildiği tek taraflı bir irade beyanıdır<sup>91</sup>. 1993 CenevreMS’nin hükümlerine çekince konulmasına dair özel bir düzenleme Sözleşmede bulunmamaktadır. Bu durumda, çekince hakkında devletler hukuku düzenlemeleri yürürlük kazanmalıdır. Milletlerarası sözleşmelerin yorumlanması 1969 ViyanaMS’de<sup>92</sup> düzenlenmiştir. 1969 ViyanaMS uyarınca, çekince: (1) açıkça sözleşmenin

<sup>89</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 22.

<sup>90</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 21.

<sup>91</sup> Bkz. *Dixon/McCordudale*, s. 73.

<sup>92</sup> Bkz. 1969 ViyanaMS m. 19. Sözleşme hakkında bkz. dn. 73.

kendisi tarafından yasaklanmaması, (2) sözleşmenin hangi maddelerine çekince konulabileceğinin bizzat sözleşme tarafından düzenlenmesi, veya (3) sözleşmenin düzenleme amacına ters düşmemesi, kaydıyla konulabilecektir.

1993 CenevreMS'de Sözleşmeye çekince konulması yasaklanmamıştır. Bu konuda özel bir düzenleme de bulunmamaktadır<sup>93</sup>. Dolayısıyla, devletler 1993 CenevreMS maddelerine çekince koyarak Sözleşmeye taraf olabilecektir. Ancak, konulacak çekince 1993 CenevreMS'nin düzenleme amacına aykırı olmamalıdır.

#### **D- Bildirim**

1993 CenevreMS m. 14 uyarınca taraf devlet yetkili makamları, kendi aralarında doğrudan doğruya bildirimde bulunabileceklerdir. 1993 CenevreMS m. 14 düzenlemesinin temel amacı m. 3<sup>94</sup>, m. 11 ve m. 12<sup>95</sup> hükümlerinin uygulanmasının hızlandırmasıdır<sup>96</sup>. Bu şekilde diplomatik yollardan bildirim yerine, bildirim 1993 CenevreMS'de öngörüldüğü şekilde gerçekleştirilecektir. 1926 BrükselMS'de bu yönde bir hüküm bulunmamaktadır. Bildirime ilişkin düzenleme, 1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları esnasında kabul edilmiştir<sup>97</sup>.

Milletlerarası tebligat prosedürü, Türk hukukunda Tebligat Kanunu<sup>98</sup> ve Tebligat Tüzüğü<sup>99</sup> ile düzenlenmiştir. Her iki düzenlemede de doğrudan doğruya bildirim kabul edilmemiştir<sup>100</sup>. Diğer yandan, Türkiye, Hukuki veya Ticari

<sup>93</sup> 1967 BrükselMS m. 16 f. 1 uyarınca taraf devletlere Sözleşmenin 15 inci maddesine çekince koyma hakkı verilmiştir. 1967 BrükselMS m. 15 uyarınca, iki veya daha fazla taraf devlet arasında Sözleşmenin uygulanması veya yorumlanmasında anlaşmazlık çıkması durumunda uyuşmazlığın sırasıyla uzlaşma, tahkim ve milletlerarası adalet divanı tarafından çözülecektir.

<sup>94</sup> Bkz. § 4 III A.

<sup>95</sup> Bkz. § 7 III.

<sup>96</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 14.

<sup>97</sup> Hollanda temsilcisinin 1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları esnasında yaptığı açıklamada, gemi üzerindeki mülkiyet değişikliklerinde, ilgililere yapılacak bildirim mümkün olduğunca en kısa sürede gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Taraf devlet yetkili makamları arasında doğrudan doğruya bildirimle ilişkin benzer düzenlemenin bazı milletlerarası sözleşmelerde daha önceden denendiği ve uygulamada sistemin verimli bir şekilde işlediği belirtilmiştir, bkz. *Berlinger*, [1996] CMI Year Book, s. 283.

<sup>98</sup> RG 19 Şubat 1959/10139.

<sup>99</sup> RG 11 Eylül 1959/10303.

<sup>100</sup> Tebligat Kanunu m. 25 uyarınca, yabancı devletlerde bulunan kimselere tebligat, Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla ilgili Türk elçiliği veya konsoloslukuna gönderilir. Tebligat Tüzüğü m. 44 uyarınca ise, Türkiye'de bulunan gerçek ve tüzel kişilere tebliğ edilmek üzere yabancı devletin

Konularda Adli ve Gayri Adli Belgelerin Yabancı Memleketlerde Tebliğine Dair Sözleşmeye (“1965 LaheyMS”) taraftır<sup>101</sup>. 1965 LaheyMS’nin 10’uncu maddesi uyarınca adli belgelerin doğrudan posta yoluyla yabancı devlette yerleşik kişilere bildirilmesi mümkündür. Türkiye, 1965 LaheyMS’ye taraf olmasına rağmen, 1965 LaheyMS’nin 10’uncu maddesine çekince koymuştur<sup>102</sup>. 1965 LaheyMS m. 10 düzenlemesi, 1993 CenevreMS m. 14 düzenlemesi ile benzerdir. Dolayısıyla, Türkiye’nin 1993 CenevreMS’ye taraf olması hâlinde, 14’üncü maddeye çekince konulup konulmayacağı belirlenmelidir.

### § 3. Gemi

#### I. Giriş

Türk mevzuatında gemi tanımı<sup>103</sup> bakımından birlik bulunmamaktadır. Milletlerarası sözleşmelerde de yerleşmiş bir gemi tanımı mevcut değildir<sup>104</sup>. Kaldı ki, çoğu milletlerarası sözleşmede gemi tanımı bulunmamaktadır<sup>105</sup>. Gemi tanımı bulunmayan bir sözleşmenin uygulama alanı bulması hâlinde, gemi *lex fori* hükümlerince tanımlanacaktır. Bu durum, milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı açısından ulusal düzenlemelerde gerçekleştirilen gemi tanımının önemini ortaya koymaktadır. Bu sebeple, geminin ulusal mevzuatta üzerinde ihtilafa konu olmayacak şekilde tanımlanması gerekmektedir.

---

elçiliği veya konsolosluğundan Dışişleri Bakanlığına gönderilen evrak, oradan ilgili Bakanlığa gönderildikten sonra tebliğ olunacaktır.

<sup>101</sup> RG 17 Haziran 1972/14218. 1965 LaheyMS’ye taraf devletler için bkz. *Tiryakioğlu/Aygün/Şengür*, Türk Uluslararası Özel Hukuk Mevzuatı, 2. bası, Ankara 2006, s. 647. 1965 LaheyMS metni için bkz. *Yılmaz/Çağlar*, Tebligat Hukuku, değiştirilmiş dördüncü bası, Ankara 2005 s. 1303. 1965 LaheyMS hakkında bkz. *Yılmaz/Çağlar*, s. 675.

<sup>102</sup> Bkz. *Yılmaz/Çağlar*, s. 1332.

<sup>103</sup> Gemi tanımı hakkında bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 45; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 67; *Kalpsüz*, I, s. 73; *Kender/Çetینگil*, s. 31; *Can*, I, s. 15. TTK hükümlerinin uygulama alanı m. 822’de belirtilmiştir ve aksine hüküm bulunmadıkça ticaret gemileri hakkında uygulanacaktır. TTK m. 816 f. 1’de gemi, f. 2 hükmünde ise, ticaret gemisi kavramları tanımlanmıştır. Bu sebeple, TTK hükümlerinin uygulama alanı açısından TTK m. 816 düzenlemesi önem taşımaktadır.

<sup>104</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 137.

<sup>105</sup> Geminin tanımlandığı milletlerarası sözleşmeler hakkında bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 137.

## II. 1993 CenevreMS düzenlemesi

1993 CenevreMS’de gemi tanımı verilmemiştir. 1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS’de de gemi tanımlanmamıştır. 1926 BrükselMS’de gemi ibaresi karşılığı olarak “*vessel*” ifadesine yer verilirken, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS’de yer yer “*seagoing vessel*”<sup>106</sup>, kimi yerde ise “*vessel*”<sup>107</sup> ibareleri kullanılmıştır. Ancak, kullanılan ibare bakımından 1993 CenevreMS’nin uygulama alanı maddesi önem taşımaktadır. Nitekim, 1993 CenevreMS m. 13 f. 1’de gemi karşılığı olarak “*seagoing vessel*” ibaresi kullanılmıştır. Her ne kadar açık düzenleme olmasa da<sup>108</sup>, kullanılan ifade sebebiyle 1993 CenevreMS hükümlerinin iç su gemilerine uygulanmayacağı anlaşılmaktadır. Uygulama alanına giren deniz gemilerinin tanımı 1993 CenevreMS’de açık hüküm bulunmadığından *lex fori* uyarınca gerçekleştirilecektir.

## III. Tasarı düzenlemesi

Gemi, Tasarı m. 931 f. 1’de tanımlanmıştır. Tasarı m. 931 f. 1, TTK m. 816 f. 1 düzenlemesiyle benzerlik göstermektedir. Ancak, tanımda “araç” ibaresinin kullanılması, Türk hukukunda gemi niteliğine sahip olup olmadığı tartışma konusu yaratan bazı vasıtaları içine alacak şekilde genişletme amaçlıdır<sup>109</sup>. Tasarı m. 931 f. 1 düzenlemesi Tasarı’nın en çok eleştirilen maddelerindendir<sup>110</sup>.

<sup>106</sup> Bkz. 1967 BrükselMS m. 1 ve m. 12, 1993 CenevreMS m. 1 ve m. 13.

<sup>107</sup> Bkz. 1967 BrükselMS m. 3, m. 4, m. 6, m. 7, m. 8, m. 10, m. 11, 1993 CenevreMS m. 3, m. 4, m. 5, m. 6, m. 7, m. 8, m. 9, m. 10, m. 11, m. 12, m. 16.

<sup>108</sup> Bu yönde düzenleme için bkz. 1976 LondraMS m. 15 f. 2(a).

<sup>109</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 138; *Damar*, redaksiyon: Deniz Ticareti Hukuku Tartışmalarına İlişkin Notlar, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 43.

<sup>110</sup> Tasarı m. 931 f. 1 hakkında değerlendirme için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 140; eleştiriler ile ilgili bkz. *Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu*, s. 7; *Demirkıran/Demirkıran*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 340; *Koyuncu*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 347.



## § 4. Sicil

### I. Giriş

1993 CenevreMS madde başlıkları içinde sicil ile ilgili doğrudan bir düzenleme bulunmamaktadır. Sözleşmenin önde gelen amaçlarından biri ipotek hakkı güvencesini arttırmaktır. İpotek hakkı, sicile kaydedilen aynî bir hak<sup>111</sup>. Bu sebeple, ipotek hakkı sahiplerinin korunması amacıyla, ipotek hakkı hükümlerinin düzenlendiği maddeler içinde sicile yönelik düzenlemeler de yer almaktadır.

Türk deniz ticareti hukuku mevzuatında üç farklı sicil bulunmaktadır: (1) gemi sicili<sup>112</sup>, (2) inşa halindeki gemilere özgü sicil<sup>113</sup> (“yapı sicili”) ve (3) Türk Uluslararası Gemi Sicili<sup>114</sup> (“TUGS”). Gemi ve yapı sicili ile ilgili hükümler TTK ve Tasarı düzenlemeleri içinde yer almaktadır. TUGS ise, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu<sup>115</sup> (“TUGSK”) ile kurulmuştur. TUGS işlemlerine ilişkin esasların belirlenmesi ve uygulanmasını sağlanması amacıyla Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği<sup>116</sup> (“TUGSY”) düzenlenmiştir.

TUGS’ye kaydedilebilecek gemiler TUGSK m. 4’de düzenlenmiştir. Düzenleme ile, TTK m. 823 ve Tasarı m. 940 anlamında Türk gemisi kabul edilmeyen gemiler, Türk bayrağı çekebileceklerdir. TUGS’ye kayıtlı gemiler

<sup>111</sup> Bkz. § 5 III B 1 a.

<sup>112</sup> Gemi sicili ile ilgili bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 72; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 106; *Kalpsüz*, I, s. 198; *Okay*, I, s. 125.

<sup>113</sup> Yapı sicili hakkında bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 84; *Okay*, I, s. 144; *Kender/Çetingil*, s. 50; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 112; *Can*, I, s. 61.

<sup>114</sup> TUGS hakkında bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 86; *Aybay*, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında; DenizHD yıl: 4, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 61; *Ülgener*, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme, DenizHD yıl: 4, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1999), s. 15; *Ekşi*, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 201; *Ataergin*, “Türk Uluslararası Gemi Sicili” Denizciliğimiz mi Yoksa Armatörler mi Kurtarılmak İsteniyor?, İBD 2000, s. 1014; *Algantürk*, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu” ile Getirilen Düzenlemeler, İBD 2000, s. 797.

<sup>115</sup> RG 21 Aralık 1999/23913. 16 Aralık 1999 tarih ve 4490 sayılı TUGSK için bkz. *Ataergin/Caner*, Notlu-Açıklamalı-Karşılaştırmalı-İçtihatlı Türk Deniz Hukuku ile İlgili Mevzuat, İstanbul 2004, s. 229.

<sup>116</sup> RG 23 Haziran 2000/24088. 23 Haziran 2000 tarih ve 24088 sayılı TUGSY için bkz. *Ataergin/Caner*, cilt I, s. 234.

üzerinde ipotek hakkı kurulması mümkündür. Tasarı m. 940'da, TUGS ile ilgili hükümler saklı tutulmuştur. Diğer yandan, TUGSK m. 17 f. 1 uyarınca, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri TUGS'ye kayıtlı gemiler için de geçerlidir. Türkiye, 1993 CenevreMS'ye henüz taraf olmasa da, Tasarı'nın yürürlük kazanması hâlinde Sözleşmeye taraf olunulması tutarlı olacaktır. Bu sebeplerle, TUGS mevzuatı ile 1993 CenevreMS düzenlemesinin karşılaştırılması yerinde olacaktır.

Bu kısımda Tasarı, TUGSK ve TUGSY hükümleri, 1993 CenevreMS düzenlemesiyle sınırlı olarak karşılaştırılacaktır. 1993 CenevreMS'de gemi sicilinin açıklığı, sicil değişikliği ve geçici bayrak değişimi konularında ipotek hakkı sahiplerinin korunmasına yönelik düzenlemeler bulunmaktadır. İlgili hükümler, Tasarı'nın sicil ile ilgili düzenlemeleri ve TUGS mevzuatı ile karşılaştırılacaktır.

## **II. Sicilin açıklığı<sup>117</sup>**

### **A- 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS m. 1'de ipotek ve sicile kaydedilen diğer aynî hakların<sup>118</sup> tanınması ve icra edilebilirliği düzenlenmiştir. Maddede öngörülen üç şartın birlikte gerçekleşmesi hâlinde, 1993 CenevreMS'ye taraf devlet sicilinde kurulan ipotek hakkı ve diğer aynî haklar, diğer taraf devletlerce tanınacak ve icra edilebilir nitelikte olacaktır<sup>119</sup>. Bu şartlardan ilki sicil ile ilgilidir. 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(b) uyarınca, sicilin ve geminin siciline kayıtlı olduğu devlet hukuku uyarınca sicil memuruna sunulması gerekli tüm belgelerin herkes tarafından incelenebilmesi gereklidir. Ayrıca, sicil kayıtları ve diğer belgelerin

<sup>117</sup> TTK 842'nci maddesinin başlığı "sicilin aleniyeti" olarak kaleme alınmıştır. Tasarı m. 973 başlığında "sicilin açıklığı" ibaresi kullanılmıştır. Dolayısıyla sicilin açık olması ile ifade edilen sicilin aleni olduğudur.

<sup>118</sup> 1993 CenevreMS'de geçen diğer aynî hak ibaresi hakkında bkz. § 5 I.

<sup>119</sup> "...shall be recognized and enforceable in States Parties..." ibaresinde geçen "enforceable" sözcüğü, 1993 CenevreMS hazırlık çalışmaları sırasında Uçaklar Üzerindeki Hakların Milletlerarası alanda Tanınmasına ilişkin 1948 tarihli Cenevre Sözleşmesi ile uyum sağlamak amacıyla eklenmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 236.

kopyaları sicil memurluğundan temin edilebilmelidir. Diğer iki şart aşağıda incelenecektir<sup>120</sup>.

### **B- Tasarı düzenlemesi**

Gemi sicilinin açıklığı Tasarı m. 973’de düzenlemiştir. Söz konusu düzenleme uyarınca herkese, sicil kayıtlarını inceleyebilme ve bedelini ödemek kaydıyla sicil kayıtlarının örneklerini alabilme hakkı tanınmıştır.

Tasarı m. 973 f. 2’de haklı menfaati olduğunu ispat eden kimselere sicil dosyaları dâhil henüz sonuçlanmamış tescil taleplerini inceleme ve örnek alma hakkı verilmiştir.

Hükmün mehzarı her ne kadar 1993 CenevreMS olmasa da<sup>121</sup>, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(b) uyarınca öngörülen şart Tasarı m. 973’de karşılanmıştır.

Tasarı m. 991 f. 1 c. 1 uyarınca yapı sicili hakkında, Tasarı m. 973 düzenlemesi uygulanacaktır. Ancak, Tasarı m. 991 f. 1 c. 2 uyarınca yapı sicili kayıtlarını incelemek ve örneklerini almak isteyen kişinin ilgisini ispat etmesi gerekmektedir. Tasarı m. 991 f. 1 c. 2 düzenlemesi, TTK m. 858 f. 3’den alınmıştır<sup>122</sup>. Gerekçede, yapı sicili kayıtlarını inceleme hakkının, Tasarı m. 973 f. 1 düzenlemesinin aksine hangi amaçla, sadece ilgili olduğunu ispat edenlere tanındığı açıklanmamıştır.

Yapı, TTK m. 858 f. 1 uyarınca yalnızca iki hâlde yapı siciline kaydedilebilecektir. TTK m. 858 f. 1 düzenlemesi Tasarı m. 986 f. 1 uyarınca değiştirilmiş ve yapı malikinin istemi üzerine, yapının yapı siciline kaydı mümkün kılınmıştır. Dolayısıyla, yapı üzerindeki mülkiyet hakkının aleniyeti sağlanmıştır<sup>123</sup>. Bu sebeple, yapı sicili kayıtlarını inceleme hakkının herkese tanınması Komisyonun yasama tercihi ile örtüşecek ve mehzarla uyum sağlanacaktır<sup>124</sup>.

<sup>120</sup> Bkz. aşa. §5 III B 1 a bb bbb.

<sup>121</sup> Tasarı m. 973, TTK m. 842 esas alınarak düzenlenmiştir, bkz. Tasarı m. 973 gerekçesi.

<sup>122</sup> Bkz. Tasarı m. 991 gerekçesi c. 1.

<sup>123</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 148; Tasarı m. 986 gerekçesi.

<sup>124</sup> Bkz. § 8.

### C- TUGS düzenlemesi

TUGSK m. 6 f. 2 uyarınca, TUGS'ye ilişkin esaslar yönetmelik ile düzenlenir. TUGSY m. 6 f. 1(c) uyarınca, TUGS alenidir ve TUGS'ye kaydedilen gemi ile ilgisini belgeleyen herkese sicil kayıtlarını inceleme hakkı tanınmıştır. TUGSY sicil ile ilgili kayıtları inceleme hakkını gemi ile ilgili olan kişilerle sınırlamıştır. Tasarı m. 973'de bu hak herkese verilmiştir. Zira, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(b)'de öngörülen sicilin kamu denetimine açık olması, bu hakkın herkese tanınması yoluyla sağlanacaktır. Bu sebeplerle, Tasarı'nın yürürlük kazanması veya Türkiye'nin 1993 CenevreMS'ye taraf olması durumunda TUGSY düzenlemesinin Tasarı m. 973 doğrultusunda değiştirilmesi uygun olacaktır.

### III. Sicilden silinme

#### A- Sicil değişikliği

Sicil değişikliği çeşitli hâllerde ortaya çıkabilir. Gemi maliki gemisini elverişli bayrak<sup>125</sup> siciline kaydettirmek isteyebilir. Diğer yandan, geminin el değiştirmesi aynı zamanda sicilin de değişmesi sonucunu doğurabilir. Geminin hangi sicile kaydedileceği gemi malikinin takdirindedir. Sicile kayıtlı herhangi bir aynî hak mevcut değilse, geminin hangi sicile kaydedileceği sorun doğurmaz. Ancak, aksi hâlde geminin başka bir ülke siciline kaydedilmesi, sicildeki kayıtların kendiliğinden geçişini sağlamayacaktır. Dolayısıyla, sicile kayıtlı aynî hak sahiplerinin sicil değişikliğine karşı korunmaları gerekmektedir<sup>126</sup>. Bu sebeple, 1993 CenevreMS m. 3'de mülkiyet ve sicil değişikliği hususunda düzenleme getirilmiştir.

<sup>125</sup> Elverişli bayrak sicili hakkında bkz. *Aybay*, "Elverişli Bayrak" Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar, DTD yıl: 4 (1987), sayı: 17, s. 69.

<sup>126</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 60, *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 231.

## 1. 1993 CenevreMS düzenlemesi

### a) Madde başlığı

JIGE Taslağı m. 3 başlığı, mülkiyet veya sicilin rızaen<sup>127</sup> değişmesidir<sup>128</sup>. 1993 CenevreMS m. 3’de “rızaen” ibaresi çıkartılarak madde başlığı mülkiyet veya sicil değişikliği olarak kabul edilmiştir. Değişiklik iki sebebe dayanmaktadır. Bunlardan ilki, tüm rızai satışların, geminin 1993 CenevreMS’ye taraf devlet sicilinden silinmesi sonucunu doğurmamasıdır<sup>129</sup>. Zira, geminin taraf devlet içinde bir üçüncü kişiye satılması hâlinde, gemi yine aynı taraf devletin bir başka siciline kaydedilebilecektir. Bu durumda, devletin bir diğer siciline kaydedilen gemi üzerinde kayıtlı aynî haklar, kendiliğinden diğer sicile geçirilecektir.

Diğer yandan, geminin kendiliğinden sicilden silinmesi sonucunu doğuran hususlar taraf devlet kanunlarınca düzenlenmiş olabilir. Öncü Sözleşmelerde kendiliğinden silinmeye dair bir düzenleme yoktur. JIGE Taslağında da bu yönde bir hüküm bulunmamaktadır. Böyle bir düzenleme, ilk kez 1993 CenevreMS’de yer almaktadır. Kendiliğinden silinme, rızaen satımla hiçbir şekilde örtüşmediğinden<sup>130</sup> madde başlığının değiştirilmesi yerinde olmuştur.

### b) Sicil değişikliği

1993 CenevreMS m. 3 f. 1 uyarınca, Sözleşme m. 11 ve m. 12 düzenlemeleri<sup>131</sup> saklı kalmak kaydıyla, gemi malikinin sicil değişikliği doğuran işlemlerine taraf devletlerce izin verilmemektedir. Aynı fıkra bu ilkeye iki istisna getirmiştir. Bunlardan birincisi, silinme talebi anında sicile kayıtlı ipotek veya diğer aynî hakların bulunmamasıdır<sup>132</sup>. Zira, gemi sicilinde kayıtlı aynî hak bulunmaması hâlinde kimsenin hakkı zedelenmeyecektir. İpotek veya aynî hak

<sup>127</sup> JIGE Taslağı madde başlığı “*Voluntary change of ownership or registration*” dır.

<sup>128</sup> Bkz. UN, A/CONF.162/4.

<sup>129</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 62; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 242.

<sup>130</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 62; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 242.

<sup>131</sup> Bkz. aşa. § 7 III.

<sup>132</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 1.

sahiplerinin, silme işlemini onaylamaları ise, maddede düzenlenen ikinci istisnadır<sup>133</sup>. Onay yazılı şekil şartına bağlanmıştır. Düzenleme ile sicile kayıtlı aynı hak sahiplerinin menfaati korunmak istenmiştir. Bu kişilerin silme işlemini onaylamaları hâlinde daha fazla bir korumaya gerek kalmayacaktır.

## 2. Tasarı düzenlemesi

Tasarı m. 965’de geminin sicilden istem üzerine silinmesi düzenlenmiştir. Maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesine göre, geminin Türk Bayrağını çekme hakkını yitirmesi hâlinde, geminin kaydı ipotek hakkı sahiplerinin ve gemi sicilindeki kayıt ve belgelere göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin onayı ile silinebilecektir. Madde düzenlemesi TTK m. 851’den alınmıştır<sup>134</sup>. Her ne kadar, 1993 CenevreMS hükmün mehzazı olarak gösterilmiş olmasa da, Tasarı m. 965 f. 3 hükmü ile 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 düzenlemesi uyumludur. Ancak, Tasarı düzenlemesi, 1993 CenevreMS m. 3 f. 1’den iki hususta ayrılmaktadır. İlk olarak, Tasarı m. 965 f. 3 ve f. 4’de sadece ipotek hakkı sahiplerinin onayı aranmaktadır. Hâlbuki, 1993 CenevreMS’de sicile kaydedilen diğer aynı hak sahiplerinin<sup>135</sup> de olumlu onayı aranmaktadır. Türk hukuku uyarınca intifa hakkı sahipleri<sup>136</sup> bu kapsamda değerlendirilecektir. Diğer yandan, 1993 CenevreMS m. 3 f. 1’de onayın yazılı olmasına ilişkin şekil şartı Tasarı m. 965 f. 3 ve f. 4 düzenlemelerinde yer almamaktadır. Tasarı m. 965 f. 3 ve f. 4 düzenlemelerinin 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 doğrultusunda değiştirilmesi hâlinde mehzazla uyum sağlanabilecektir<sup>137</sup>.

Yapı kaydının silinmesi Tasarı m. 992’de düzenlenmiştir<sup>138</sup>. Maddenin ikinci fıkrası uyarınca, yapı üzerinde kayıtlı bir ipotek hakkı bulunması durumunda ipotek hakkı ve sicile kayıtlı bulunan diğer hak sahiplerinin yapı kaydının

<sup>133</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c.1.

<sup>134</sup> Bkz. Tasarı m. 965 gerekçesi.

<sup>135</sup> 1993 CenevreMS’de geçen diğer aynı hak sahipleri ibaresi hakkında bkz. § 5 I.

<sup>136</sup> İntifa hakkı ile ilgili bkz. aşı. § 5 III A.

<sup>137</sup> Bkz. § 8.

<sup>138</sup> Tasarı m. 992 uyarınca yapının kaydı sadece üç hâlde yapı sicilinden silinebilecektir: (1) geminin tersane sahibi tarafından, yabancı ülkeye teslim edildiğinin bildirilmesi, (2) yapı maliki ile geminin yapıldığı tersane sahibinin kaydın silinmesini istemeleri ve (3) yapının harap olması.

silinmesini onaylamaları gerekmektedir. Verilecek onayın yazılı olması yönündeki 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 düzenlemesinin Tasarı m. 992 hükmüne işlenmesi hâlinde Tasarı'nın genel ilkeleriyle uyum sağlanacaktır<sup>139</sup>.

### **3. TUGS düzenlemesi**

TUGSK m. 6 f. 3 uyarınca TUGS'ye kayıtlı gemi ve yatların sicil kayıtlarının silinmesi ipotek hakkı sahiplerinin iznine bağlıdır. TUGSY m. 15 f. 2 uyarınca ise, üzerinde ipotek, haciz ve takyidat bulunan gemiler TUGS'den bu kayıtların kaldırılması hâlinde silinebilecektir. Türkiye'nin 1993 CenevreMS'ye taraf olması hâlinde TUGSK m. 6 f. 3'de onayın yazılı olmasına yönelik değişiklik yapılması yerinde olacaktır.

## **B- Zorunlu silinme**

### **1. 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2'de geminin sicilden silinmesinin taraf devlet kanunlarınca zorunluluk arz ettiği hâller düzenlenmiştir. Ancak, sicilden zorunlu silinme esaslarına ilişkin hüküm bulunmamaktadır. 1993 CenevreMS'ye taraf devlet mevzuatının geminin sicilden zorunlu silinmesini düzenlediği hâllerde, yerine getirilmesi gerekli bildirim yükümlülükleri Sözleşme tarafından düzenlenmiştir.

1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2 uyarınca, sicile kayıtlı ipotek hakkı ve diğer aynî hak sahiplerine, gemi kaydının re'sen silineceğine dair bildirimde bulunulacaktır. Bildirimin amacı, hak sahiplerinin silme işlemine karşı gerekli önlemleri alabilmeleridir<sup>140</sup>. Bu sebeple bildirimde süre şartı öngörülmüştür. 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2 uyarınca hak sahibine yapılacak bildirim tarihinden itibaren üç aylık bir bekleme süresi işleyecektir. Bu süre zarfında geminin kaydı kendiliğinden silinemeyecektir. Ancak, üç aylık bekleme süresi içinde, hak

<sup>139</sup> Bkz. § 8.

<sup>140</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2.

sahiplerinin tamamının silinme işlemine onay vermesi hâlinde, üç aylık sürenin beklenmesine gerek kalmayacaktır. Nitekim, bu durumda korunmaya değer bir menfaat bulunmamaktadır.

Bu yönde bir düzenleme önceki tarihli milletlerarası sözleşmeler ve JIGE Taslağı hükümleri arasında bulunmamaktadır. Düzenlemenin esas amacı, bayrak çekme şartlarından biri olan vatandaşlık kriterindeki değişikliklere karşı aynî hak sahiplerini korumaktır<sup>141</sup>.

## 2. Tasarı düzenlemesi

Geminin sicilden kendiliğinden silinmesi sonucunu doğuracak genel şartlar Tasarı m. 966'da düzenlenmiştir. Geminin, kurtarılamayacak şekilde batması, tamir kabul etmez hâle gelmesi veya her ne suretle olursa olsun Türk bayrağını çekme hakkını yitirmesi durumunda Tasarı m. 964 f. 3 uyarınca bu hâller sicil müdürlüğüne bildirilmelidir. Sicil müdürlüğüne bu yönde bir bildirim yapılmaması ve sicile kaydedilmesi caiz olmayan bir geminin sicile kaydının yapılması Tasarı m. 966 f. 1 c. 1 uyarınca sicilden kendiliğinden silinmeyi gerektirecek durumlar olarak kabul edilmiştir. Tasarı m. 966 f. 1 c. 2 uyarınca geminin sicilden silineceği sicilde kayıtlı hak sahiplerine bildirilecektir.

Bildirime ilişkin Tasarı m. 966 f. 1 c. 2 hükmü, 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2 düzenlemesi ile uyumludur. Ancak, 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2'de yer alan sicile kayıtlı hak sahiplerinin gerekli tedbirleri alabilmeleri için tanınan üç aylık bekleme süresine ilişkin düzenleme Tasarı m. 966 f. 1'de bulunmamaktadır. Tasarı m. 966 hükmü TTK m. 852'den alınmıştır<sup>142</sup>. Dolayısıyla, Tasarı m. 966 f. 1 düzenlemesinin mehz 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2 hükmü doğrultusunda değiştirilmesi Komisyonun yasama tercihi ile örtüşecektir<sup>143</sup>.

Yapı kaydının silinmesi üç durumda mümkündür<sup>144</sup>. Bunlardan, yapının harap olması, yapı kaydının silinmesinin zorunluluk arz ettiği hâl olarak değerlendirilebilir. Tasarı m. 972 uyarınca yapının harap olması hâlinde yapının

<sup>141</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 62; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 242.

<sup>142</sup> Bkz. Tasarı m. 966 gerekçesi.

<sup>143</sup> Bkz. § 8.

<sup>144</sup> Bkz. dn. 138.



sicilden silinmesinde ipotek hakkı sahiplerinin onayı aranmaz. İpotek hakkı sahiplerinin onayının aranması, ipotek hakkını korumaya yöneliktir. Ancak, üzerinde ipotek hakkı kurulan yapının harap olması durumunda, hak sahiplerinin onayının aranmaması yerindedir. Zira, ipotek hakkının teminatı olan gemi zayi olmaktadır.

## C- Tek sicil ilkesi

### 1. Gemilerin Tescil Edilme Şartlarına İlişkin Sözleşme (“1986 SicilMS”)

BM Sözleşmesi olan 1986 SicilMS<sup>145</sup> m. 4 f. 3 uyarınca gemiler sadece bir devlet bayrağı çekebilirler. Düzenleme ile bir geminin birden çok devlet gemi siciline kaydedilmesinin önlemesi amaçlanmıştır<sup>146</sup>. 1986 SicilMS m. 11 f. 2 b. 3 uyarınca geminin bir önceki sicilinden silindiği tarih, gemi sicilinde yer alması gerekli bilgilerdendir. Ancak, 1986 SicilMS milletlerarası alanda yürürlük kazanmamıştır<sup>147</sup>. Ayrıca, 1986 SicilMS düzenlemesi emredici bir düzenleme değildir<sup>148</sup>. Bu sebeplerle, tek sicil ilkesinin 1993 CenevreMS ile düzenlenmesi uygundur.

### 2. 1993 CenevreMS düzenlemesi

1993 CenevreMS m. 3 f. 2’de tek sicil ilkesi düzenlenmiştir. Madde uyarınca, Sözleşmeye taraf devlet siciline kayıtlı bir gemi, aynı zamanda diğer taraf devlet sicillerinden birine kaydedilemez. Sözleşme, tek sicil ilkesini sadece taraf devlet sicillerine kayıtlı gemilerle sınırlı tutmuştur. Hâlbuki, 1993 CenevreMS uygulama

<sup>145</sup> United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. 1986 SicilMS hazırlık çalışması hakkında bilgi için bkz. <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/Registration%20of%20Ships%201986.pdf>. 1986 SicilMS hakkında bkz. *Sturmey*, The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, [1987] LMCLQ, s. 97.

<sup>146</sup> Bkz. 1986 SicilMS m. 4 f. 3.

<sup>147</sup> 1986 SicilMS m. 19 uyarınca, dünya gemi gros ton toplamının en az %25’ini oluşturan 40 devletin taraf olma iradelerini açıklamalarından on iki ay sonra 1986 SicilMS yürürlük kazanır. Sözleşmeye 14 devlet taraftır. Türkiye 1986 SicilMS’ye taraf değildir. Sözleşmeye taraf devletler için bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 519.

<sup>148</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 62.

alanı maddesi<sup>149</sup> taraf devlet yargılamasına tabi diğer devlet siciline kayıtlı gemileri de kapsamaktaydı. 1993 CenevreMS'ye taraf olmayan devlet siciline kayıtlı gemilerin taraf devlet siciline kaydedilemeyeceğine ilişkin düzenleme 1993 CenevreMS m. 13 ile bütünlük gösterirdi. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 3 f. 2 düzenlemesine yönelik ileri sürülen eleştiriler<sup>150</sup> yerindedir.

1993 CenevreMS m. 3 f. 2 düzenlemesine (a) ve (b) bentleriyle istisna getirilmiştir. Geminin diğer bir taraf devlet siciline kaydedilebilmesi şu hâllerde mümkün olacaktır: (1) sicil devletince düzenlenmiş ve geminin sicilinden silindiğini doğrulayan bir belgenin sunulması, (2) geminin kayıtlı olduğu son sicil yetkili mercilerince, geminin yeni sicile kaydedileceği tarihte hüküm ifade etmek üzere gemi kaydının sicilden silineceğine dair belge sunulması. Son durumda gemi kaydının sicilden silinme tarihi, yeni sicile kaydedilme tarihi olarak kabul edilecektir.

### 3. Tasarı düzenlemesi

Tasarı m. 940'da Türk bayrağı çekme hak ve yükümlülüğü düzenlenmiştir. Madde uyarınca her Türk gemisi, Türk bayrağı çekme hakkına sahiptir. Yabancı gemiler ile yabancı gemi siciline kayıtlı Türk gemileri ise, Tasarı m. 958 uyarınca Türk gemi siciline kaydedilemezler. Yabancı gemi siciline kayıtlı Türk gemileri ancak Tasarı m. 962 tarafından öngörülen şartların gerçekleşmesi hâlinde Türk gemi siciline kaydedilebilecektir. Varılan ara sonuç, Türk gemi siciline sadece Türk gemilerinin ve bazı şartlar dâhilinde yabancı sicile kayıtlı Türk gemilerinin kaydedilebileceğidir.

Tasarı m. 962 f. 1 uyarınca, daha önce yabancı gemi siciline kayıtlı bir geminin Türk siciline kaydedilmesi için, yabancı gemi siciline kayıtlı olmadığına dair kuvvetle muhtemel belgelerin sunulması gerekmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrası, sicile kaydedilmesi zorunlu gemilerin yabancı gemi sicilinden kaydının silinmesi ve bu işlemin belgelendirilmesini düzenlemektedir. İlgili

<sup>149</sup> Bkz. § 2 III C.

<sup>150</sup> İspanya'nın JIGE Taslağı m. 3 düzenlemesine yönelik yazılı görüşü hakkında bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 8.

fıkranın ikinci cümlesinde, imkânsızlık hâlinde, bu yönde bir belgenin aranmayabileceği belirtilmiştir. Tasarı m. 962 f. 1 ve f. 2 düzenlemesi Türk gemilerinin birden fazla sicile kaydedilmesini önlemeye yöneliktir. Tasarı m. 962 f. 1 gerekçesinde hükmün me hazı, TTK m. 847 olarak gösterilmiştir. Hâlbuki, 1993 CenevreMS’de bu husus düzenlenmiştir. Bu sebeplerle, Tasarı m. 962 f. 1 ve f. 2 hükmüne me haz olarak TTK m. 847’nin yerine, 1993 CenevreMS m. 3 f. 2’nin seçilmesi hâlinde Tasarı’nın genel ilkeleriyle uyum sağlanacaktır<sup>151</sup>.

#### 4. TUGS düzenlemesi

Yabancı sicile kayıtlı bir geminin TUGS’ye kaydedilmesine yönelik TUGSK’da her hangi bir düzenleme bulunmamaktadır. TUGSY m. 8’de TUGS’ye kaydedilecek gemilerin başvuru şekli ve kaydedilmelerine ilişkin genel esaslar düzenlenmiştir. TUGSY’nin sekizinci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, TUGS’ye kayıt başvurusunda, kayıt talebini içeren dilekçe ve TUGSY Ek-2’de sayılı on bir adet belgenin sicil memurluğuna sunulması gereklidir. Terkin belgesi, sunulması gerekli on bir belge arasında yer almaktadır. Dolayısıyla, başka bir devlet siciline kayıtlı geminin TUGS’ye kaydedilemeyeceği sonucuna varılmaktadır. Diğer taraftan, TUGSY m. 14 f. 1’de TUGS’ye kayıt işlemlerinde TUGSK’ya aykırı olmayan TTK hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir. Tasarı’nın yürürlük kazanması hâlinde, TUGSK’da kapsamlı bir değişiklik yapılması yerine, bu hususta Tasarı m. 962 düzenlemesine atıf yapılması yeterli olacaktır. Böylece hem Tasarı hem de TUGS bakımından 1993 CenevreMS ile uyum sağlanmış olacaktır.

---

<sup>151</sup> Bkz. § 8.

## IV. Geçici bayrak değişimi

### A- Giriş

Gemi inşası, ikinci el gemi alımı yüksek meblağlar gerektirir. Bu sebeple bir devlet siciline kayıtlı gemi, başka bir devlet vatandaşı veya şirketine belirli bir süre için kiralanabilmektedir. Gemi kiralayanlar gemiyi geçici bir süre için kendi ülke sicillerine kaydetmek isteyebilirler<sup>152</sup>. Geçici bayrak değişimi<sup>153</sup> bu noktada ortaya çıkar ve elverişli bayrak<sup>154</sup> uygulamasından ayrılır. Zira, bu durumda geminin kayıtlı olduğu iki sicil bulunmaktadır: (1) asli sicil, (2) bayrak sicili<sup>155</sup>.

Bir devletin kendi siciline kayıtlı bir gemiye başka devlet bayrağını geçici çekme izni vermesi “*flagging-out*”, yabancı sicile kayıtlı geminin kendi bayrağını çekmesine izin vermesi “*flagging-in*” olarak ifade olunmaktadır<sup>156</sup>. Bazı devletler her iki yönde geçici bayrak değişimine izin verirken<sup>157</sup>, diğerleri sadece birine izin verebilmektedir<sup>158</sup>. TTK m. 824 uyarınca belirli şartların varlığı hâlinde “*flagging-out*” ve “*flagging-in*” mümkün kılınmıştır. Ülke mevzuatları arasında değişiklik bulunması, bu alanda milletlerarası bir düzenleme yapılmasını gerektirmektedir<sup>159</sup>. Zira, asli sicil hukuku ile bayrak sicili hukuku farklı normlar içerebilecektir. Farklı düzenlemelerin mevcudiyeti, gemi üzerinde aynî hak sahiplerinin aleyhine sonuç doğuracaktır.

<sup>152</sup> Geçici bayrak değişimi ile ilgili 1993 CenevreMS düzenlemesi hakkında bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 74; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 285; *Alcantra*, s. 229; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 138; *UN*, A/CONF.162/3/Add. 3, s.15. Çıplak gemi kirası ile temel bilgi için bkz. *Davis*, Bareboat Charters; 2<sup>nd</sup> edition, London Singapore 2005.

<sup>153</sup> Geçici bayrak değişimi ile ilgili bkz. *Coles*, Ship Registration: Law and Practice, London Hong Kong 2002, s. 35.

<sup>154</sup> Elverişli bayrak uygulaması ile ilgili bkz. *Aybay*, DTD IV/17 s. 69. Bayrak seçimini etkileyen sebepler hakkında bkz. *Coles*, s. 43.

<sup>155</sup> Bayrak sicili, 1993 CenevreMS m. 16’da geçen “*authority in charge of the vessel’s record in the State whose flag the vessel is permitted to fly temporarily*” ibaresinin yerine kullanılmıştır. Bayrak sicili ve asli sicil terimlerinin kullanımında kaynak olarak *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 84 esas alınmıştır.

<sup>156</sup> Bkz. *Coles*, s. 35.

<sup>157</sup> Fransa, Almanya, İtalya, Liberya, Antigua ve Barbuda, Avustralya, Kıbrıs, Liberya, Meksika, Panama, Filipinler, Polonya, St Vincent ve Grenadines, İspanya; Srilanka, Vanuatu her iki şekilde geçici bayrak değişimine izin veren devletlerdendir, bkz. *Coles*, s. 35.

<sup>158</sup> İngiliz hukukunda *flagging-out* yasaklanmıştır, bkz. *Coles*, s. 35.

<sup>159</sup> Bkz. *Coles*, s. 35.

## B- 1993 CenevreMS düzenlemesi

1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS’de geçici bayrak değişimi ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. 1993 CenevreMS’de bu husus ilk defa düzenlenmiştir.

Geçici bayrak değişimi, 1993 CenevreMS m. 16’da düzenlenmiştir. Hüküm bir fıkra ve bu fıkraya ait yedi bentten oluşmaktadır. İlk iki bentte Sözleşmenin diğer maddelerinde geçen “geminin siciline kayıtlı olduğu devlet”, “sicil devleti” ve “sicil devleti hukuku” ibarelerinin, geçici bayrak değişimi hususunda hangi şekilde anlaşılması gerektiği düzenlenmiştir. Takip eden dört bentte, geminin aynı anda birden fazla sicile kaydedilmesinin önüne geçilmesine yönelik düzenleme mevcuttur. Son bentte ise 1993 CenevreMS ile taraf devletlere “*flagging-in*” veya “*flagging-out*” bakımından bir yükümlülük getirilmediği belirtilmektedir<sup>160</sup>. Zira, 1993 CenevreMS’de geçici bayrak değişimi esastan düzenlenmemektedir. Taraf devlet mevzuatının geçici bayrak değişimine izin vermesi hâlinde, ipotek hakkı ve diğer aynî hak sahiplerinin geçici bayrak değişiminden olumsuz şekilde etkilenmemesi amacıyla bu husus 1993 CenevreMS’de düzenlenmiştir.

1993 CenevreMS m. 16 f. 1(a) uyarınca, “geminin siciline kayıtlı olduğu devlet” ve “sicil devleti” ibareleri asli sicil olarak yorumlanmalıdır. Yine, 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(b)’de gemi sicilinde kaydedilecek ipoteklerin tanınması ve icra olunabilmesi için uygulanması gerekli hukukun asli sicil devleti hukuku olduğu belirtilmektedir. Böylece, bayrak sicili hukuku uyarınca, bayrak sicilinde ipotek hakkı kurulmasının önüne geçilmiştir. Aynî haklar, sadece asli sicile kaydedilecek ve asli sicil hukuku aynî hakların tanınması ve icra olunabilmesinde belirleyici olacaktır.

1993 CenevreMS m. 16 f. 1(d)’de taraf devlet siciline kayıtlı gemilerin başka bir devlet bayrağını geçici olarak çekebilmesi bazı şartlara tabi tutulmuştur. Bayrağı geçici olarak çekilecek devletin 1993 CenevreMS’ye taraf olup olmaması fark yaratmamaktadır. Dolayısıyla, düzenleme, 1993 CenevreMS m. 3 f. 1

<sup>160</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(g).

aksine<sup>161</sup>, 1993 CenevreMS uygulama maddesi olan m. 13 düzenlemesiyle uyumludur<sup>162</sup>.

1993 CenevreMS m. 16 düzenlemesi ipotek hakkını korumaya yöneliktir. Taraf devlet siciline kayıtlı gemi üzerinde ipotek veya kaydedilmiş diğer bir aynı hakkın mevcudiyeti hâlinde, geminin taraf devlet bayrağını çekmesine izin verilmeyecektir. Ancak, aynı hakların sicilden silinmesi veya hak sahiplerinin geçici bayrak değişimine yazılı onayının bulunması şartlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, taraf devlet bayrağı geçici olarak çekilebilecektir. Hükmün korunan menfaat ve alınan önlem açısından 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 1<sup>163</sup> düzenlemesi ile uyumlu ve benzer olduğu gözlemlenmektedir.

Geçici sicile kaydedilmesi gerekli bilgiler 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(d)'de düzenlenmiştir. Düzenleme amacı, cebrî icra yoluyla satışın bildiriminde kolaylık sağlamaktır. 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(d) uyarınca, asli sicilde geminin hangi devlet bayrağını geçici olarak taşıdığına dair bilgi yer almalıdır. Aynı şekilde, bayrak devleti sicilinde de asli sicil belirtilmelidir. Ancak, milletlerarası sözleşme hükümleri sadece taraf devletleri bağlar. Bu sebeple, taraf devlet siciline kayıtlı geminin, taraf olmayan devlet bayrağını geçici olarak çekmesine izin verilmesi hâlinde, bayrak sicilinde asli sicilin belirtilmesi bakımından, bayrak devleti yükümlü olmayacaktır.

Diğer yandan, 1993 CenevreMS m. 16 f.1(e) uyarınca cebrî icra yoluyla satışın bildirimini bayrak siciline de yapılacaktır. Bildirimin yapılmamasının etki ve sonuçları aşağıda açıklanacaktır<sup>164</sup>.

### **C- Tasarı düzenlemesi**

Tasarı m. 941'de Türk bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğünün istisnaları düzenlenmektedir. Maddenin birinci fıkrasında Türk gemisinin geçici olarak yabancı devlet bayrağını çekmesi, ikinci fıkrasında ise, yabancı bayraklı bir geminin geçici olarak Türk bayrağı çekebilmesinin şartları belirtilmektedir. Diğer

<sup>161</sup> Bkz. § 4 III A 1 b.

<sup>162</sup> Bkz. § 2 III C.

<sup>163</sup> Bkz. § 4 III A 1.

<sup>164</sup> Bkz. § 7 III.

bir ifadeyle, “*flagging-in*” ve “*flagging-out*” Tasarı m. 941 uyarınca mümkün kılınmıştır. Ancak, 1993 CenevreMS’nin ipotek hakkı sahiplerinin korunmasına yönelik m. 16 f. 1(d) düzenlemesi, Tasarı m. 941’de yer almamaktadır. Tasarı m. 941, TTK m. 824 esas alınarak kaleme alınmıştır<sup>165</sup>. Dolayısıyla, Tasarı m. 941 düzenlemesinin, 1993 CenevreMS m. 16’ya uygun olarak değiştirilmesi hâlinde mehzla uyum sağlanabilecektir<sup>166</sup>.

### Ç- TUGS düzenlemesi

TUGSY m. 4 f. 1(j)’de çıplak gemi kirası tanımlanmıştır. TUGSY’nin çıplak gemi kirası başlıklı 12’nci maddesi uyarınca, çıplak gemi kirası yoluyla kiralanan gemiler TUGS’ye kaydedilemez. Dolayısıyla, TUGS mevzuatı uyarınca “*flagging-in*” yoluyla Türk bayrağı çekilmesine izin verilmemektedir. Ancak, “*flagging-out*” ile ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır.

TUGS mevzuatında, geçici bayrak değişimine izin verilmediğinden, 1993 CenevreMS m. 16 düzenlemesi TUGSK ve TUGSY bakımından hüküm ifade etmeyecektir. Zira, 1993 CenevreMS’de geçici bayrak değişikliği esastan düzenlenmemiştir. Ancak, TUGS mevzuatında “*flagging-out*” ile ilgili düzenleme yapılması ve TUGS’ye kayıtlı gemilerin geçici olarak yabancı devret bayrağı çekemeyeceklerinin belirtilmesi TUGS’nin yasama tercihi ile örtüşecektir.

## § 5. Aynî haklar

### I. Giriş

1993 CenevreMS’de esas itibarıyla gemi ipoteği, tescil edilebilen diğer aynî haklar ve gemi alacakları düzenlenmiştir. Bu kısımda, eşya hukuku sistematığına uygun olarak<sup>167</sup> alt başlıklar hâlinde aynî haklar<sup>168</sup> açıklanacak ve 1993

<sup>165</sup> Bkz. Tasarı m. 824 gerekçesi.

<sup>166</sup> Bkz. § 8.

<sup>167</sup> Eşya hukuku sistematığına uygun olarak, deniz ticareti hukukunda aynî hakların sınıflandırılmasında *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 77 ve *Atamer*, Cebri İcra, § 6 D’de yer alan sınıflandırma esas alınmıştır.

CenevreMS hükümlerinin Tasarı'ya iktibası incelenecektir. 1993 CenevreMS bu kısma konu olan tüm aynî haklar ile ilgili olarak özel düzenleme içermemektedir. Ancak, aynî hak sistematığındeki bütünlüğü bozmamak amacıyla ilgili alt başlıklarda 1993 CenevreMS'de hüküm bulunup bulunmadığı belirtilecektir.

1993 CenevreMS m. 1, m. 2 ve m. 3'de gemi ipoteği ile birlikte benzer nitelikteki diğer aynî haklar düzenlenmiştir. Benzer nitelikteki diğer aynî haklar olarak Türkçe'ye tercüme edilen ibare karşılığı 1993 CenevreMS m. 1 f. 1'de “*registerable charges of the same nature*” ifadesi kullanılmıştır. Benzer ibare, 1926 BrükselMS m. 1 f. 1'de “*other similar charges*” olarak geçmektedir. Ancak, 1967 BrükselMS'de bu yönde bir kavram bulunmamaktadır.

Benzer nitelikteki aynî haklar kavramı, 1993 CenevreMS'de tanımlanmamıştır. Kavram, taraf devletlerin ulusal düzenlemelerinde, gemi ipoteği haricinde düzenledikleri benzer nitelikteki başkaca aynî haklara 1993 CenevreMS hükümlerinin uygulanması amacıyla dâhil edilmiştir<sup>169</sup>. Benzer nitelikteki diğer aynî haklar, gemi üzerinde hukuki bir işlem ile kurulan ve sicile kaydedilmesi olanaklı rehin haklarıdır<sup>170</sup>.

Benzer nitelikteki aynî haklar, Türk hukukunda intifa hakkına<sup>171</sup> karşılık gelmektedir. Zira, Türk deniz ticareti hukukunda sicile kaydedilebilecek aynî haklar, mülkiyet hakkı, gemi ipoteği ve intifa hakkı ile sınırlıdır. Gemi alacaklısının rehin hakkı ise, sicile kaydedilmesi mümkün olmayan bir kanuni rehin hakkı olduğundan bu kapsamda değerlendirilemez. “*Registerable charges of the same nature*” ibaresinin karşılığı olarak bundan böyle “diğer aynî haklar” ifadesi kullanılacaktır.

<sup>168</sup> Gemiler üzerindeki aynî haklar hakkında bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 94; *Kalpsüz*, I, s. 263; *Kalpsüz*, Gemi Rehni; *Kender/Çetingil*, s. 47; *Okay*, I, s. 151; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 116; *Can*, I, s. 102; *Akıncı*, Gemi mülkiyeti, İHFM XXIII (1953), sayı: 3-4, s. 291, *Akıncı*, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara 1958. Gemiler üzerindeki aynî haklara uygulanacak hukuk hakkında bkz. *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 75; *Tekinalp*, Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, 9. bası, İstanbul 2006, s. 266.

<sup>169</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 60, *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 233.

<sup>170</sup> Bkz. *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 51.

<sup>171</sup> Bkz. § 5 III A.



## II. Mülkiyet

### A- 1993 CenevreMS düzenlemesi

1993 CenevreMS’de doğrudan gemi mülkiyetini düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. 1993 CenevreMS’nin üçüncü maddesinin başlığı mülkiyet ve sicil değişikliğidir. Mülkiyetin devredilmesi, gemi üzerinde ipotek ve diğer aynı hakların mevcut olmaması veya hak sahiplerinin devre yazılı onayının bulunması hâlinde mümkün olacaktır. 1993 CenevreMS m. 3 düzenlemesi yukarıda açıklanmıştır<sup>172</sup>. Bu sebeple, bu kısımda yeniden açıklanmayacaktır.

### B- Tasarı düzenlemesi

TTK m. 866 f. 1 ve m. 867’de sırasıyla Türk gemi siciline kayıtlı ve kayıtlı olmayan gemilere uygulanacak hükümler düzenlenmiştir. Mülkiyetin kazanılması ve yitirilmesi ile ilgili bağlama kuralı TTK m. 866 f. 2’de<sup>173</sup>, özel hükümler ise, TTK m. 868 ilâ 873 aralığında<sup>174</sup> düzenlenmiştir. Özel hükümlerin az olması Türk Medeni Kanunu’nun (“TMK”) mülkiyeti düzenleyen hükümlerinin uygulanması sonucunu doğuracaktır. Uygulamada gemi mülkiyeti matbu sözleşmeler yoluyla devredilmektedir<sup>175</sup>.

Tasarı m. 996 ve m. 997’de mülkiyet ve diğer aynı haklara uygulanacak hükümler düzenlenmiştir. TTK m. 866 f. 2’de öngörülen bağlama kuralı Tasarı m. 996 hükmüne alınmamıştır<sup>176</sup>. Mülkiyetin kazanılması ve yitirilmesine yönelik özel hükümler ise, Tasarı m. 998 ilâ 1011 aralığında düzenlenmiştir.

<sup>172</sup> Bkz. § 4 III.

<sup>173</sup> TTK m. 866 f. 2’de öngörülen kanunlar ihtilafı kuralı hakkında bkz. *Tekinalp*, Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, İstanbul 1967, s. 32; *Tekinalp*, Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler, Batider Temmuz 1967, cilt IV, sayı: 2, s. 235; *Atamer*, MHB XXIII/1-2; s. 104; *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 83, *Can*, I, s. 105.

<sup>174</sup> TTK m. 867 ilâ 871 hükümlerinin tarihçesi hakkında bkz. *Atamer*, Kalpsüz Armağanı, s. 357.

<sup>175</sup> Uygulamada ağırlıklı olarak “Norwegian Sale Form” ve “Nippon Sale Form” sözleşmeleri kullanılmaktadır. Sözleşmelerin maddelerinin TTK gemi mülkiyeti hükümleriyle karşılaştırılmalı değerlendirilmesi ile ilgili olarak bkz. *Atamer*, Kalpsüz Armağanı, s. 372.

<sup>176</sup> Madde gerekçesinde ilgili konunun MÖHUK uyarınca düzenlendiğinden dolayı ayrıca Tasarıya alınmadığı açıklanmıştır, bkz. Tasarı m. 996 gerekçesi c. 2.

1993 CenevreMS m. 3 düzenlemesi Tasarı m. 998 ilâ 1011 hükümleri içinde yer almamaktadır. Ancak, ilgili düzenlemenin bu kısma işlenmemesi yerindedir. Zira, 1993 CenevreMS m. 3’de gemi siciline kayıtlı aynî hakların devrine ilişkin hüküm bulunmaktadır. Bu sebeple, Sözleşme düzenlemesinin Tasarı’da gemi sicilinin düzenlendiği kısma işlenmesi yerindedir.

Tasarı m. 965’de geminin gemi sicilinden silinmesi düzenlenmiştir. Tasarı m. 965 f. 1 c. 1 uyarınca geminin her ne suretle olursa olsun Türk Bayrağını çekme hakkını kaybetmesi hâlinde, gemi istem üzerine sicilden silinecektir. Her ne suretle olursa olsun<sup>177</sup> ifadesi gemi mülkiyetinin devredilmesini de kapsamaktadır. Tasarı m. 965 f. 3 c. 1 uyarınca Türk bayrağını çekme hakkını yitiren gemilerin kaydı ancak sicilde kayıtlı ipotek hakkı sahiplerinin onayı ile silinebilecektir. Bu durumda, mülkiyet değişikliği sebebiyle Türk bayrağı çekme hakkını kaybeden gemilerin kaydının silinmesi için hak sahiplerinin onayı gerekecektir.

1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 1 uyarınca onayın yazılı olması ve onayın sicile kaydedilmiş diğer aynî hak sahiplerinden de alınması gerekmektedir. Sicil değişikliği bölümünde önerilen değişikliğin<sup>178</sup> Tasarı m. 965 f. 3 ve f. 4 hükmünde yapılması, Komisyonun yasama tercihi ile örtüşecek ve mehzazla uyum sağlanacaktır.

### **III. Sınırlı aynî haklar**

#### **A- İntifa hakkı**

##### **1. 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS’de intifa hakkı açıkça düzenlenmemiştir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 1, m. 2 ve m. 3’de yer alan diğer aynî haklar ibaresi Türk hukukunda intifa hakkına karşılık gelmektedir. Bu sebeple, gemi ipoteği ile ilgili

<sup>177</sup> Her ne suretle olursa olsun ibaresi, geminin yurtiçinde veya yurtdışında cebri icra yoluyla satışı veya başka bir sebeple bayrak çekme hakkını kaybetme ihtimali göze alınarak eklenmiştir, bkz. Tasarı m. 965 gerekçesi.

<sup>178</sup> § 4 III A 2.

1993 CenevreMS m. 1 ve m. 2 düzenlemelerine yönelik açıklamaların tümü intifa hakkı bakımından da geçerlidir<sup>179</sup>.

1993 CenevreMS m. 3 f. 1’de gemi mülkiyeti veya sicil değişikliklerinde ipotek hakkı sahipleri ve diğer aynî hak sahiplerinin onayı ve kendilerine yapılacak bildirimler düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS m. 3 düzenlemesi yukarıda ayrıntılı olarak açıklanmıştır<sup>180</sup>. Nitekim, sicile kayıtlı diğer aynî hak sahipleri, onayı alınacak ve kendilerine bildirimde bulunulacak kişilerdendir.

## 2. Tasarı düzenlemesi

TMK m. 779 ilâ m. 838 arasında yer alan yararlanma haklarından<sup>181</sup>, sadece şahsi yararlanma hakkı olan intifa hakkı<sup>182</sup> TTK m. 878’de düzenlenmiştir. Ancak, TTK m. 878 f. 1 uyarınca gemi üzerinde intifa hakkı kurulabilmesi iki hâlde sınırlıdır, dolayısıyla TMK düzenlemesine göre oldukça dar kapsamlıdır.

İntifa hakkı, Tasarı m. 1059 ve 1060’da düzenlenmiştir. İntifa hakkının kuruluşuna ilişkin TTK m. 878 f. 1’de getirilen sınırlama Tasarı m. 1059 f. 1 ile kaldırılmıştır. Dolayısıyla sicile kayıtlı tüm gemiler üzerinde intifa hakkı kurulabilecektir<sup>183</sup>.

1993 CenevreMS m. 3 hükmünün Tasarı m. 1059 ve m. 1060’da yer almaması yerindedir. Zira, 1993 CenevreMS düzenlemesinin işleneceği Tasarı hükümleri Tasarı m. 941 ve m. 965’dir. İlgili maddelere yönelik açıklamalar yukarıda yapılmıştır<sup>184</sup>.

1993 CenevreMS m. 1 ve m. 2’de gemi ipoteği ve diğer aynî haklarla ilgili düzenleme bulunmaktadır. Gemi ipoteği aşağıda incelenecektir. Bu sebeple, gemi

<sup>179</sup> Bkz. § 5 III B 1.

<sup>180</sup> Bkz. 4 III A 1.

<sup>181</sup> TMK düzenlemesi için bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, Eşya Hukuku, 11. bası, İstanbul 2006, s. 639.

<sup>182</sup> Gemiler üzerinde kurulabilecek intifa hakkı ile ilgili bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 127; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 139; *Kender/Çetingil*, s. 66; *Okay*, s. 203.

<sup>183</sup> Bkz. Tasarı m. 1059 madde gerekçesi. İntifa hakkı ile ilgili Tasarı düzenlemesi hakkında bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 162.

<sup>184</sup> Bkz. §4 III A 2; § 4 IV C.

ipoteği ile ilgili 1993 CenevreMS düzenlemesine yönelik yapılacak açıklamalar, intifa hakkı sahibi bakımından da geçerli olacaktır<sup>185</sup>.

## **B- Rehin (teminat) hakları**

### **1. Sözleşmesel rehin hakları**

#### **a) Gemi ipoteği**

##### **aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi**

Gemi inşası, ikinci el gemi alımı ve geminin deniz ticaretinde işletilmesi yüksek meblağlar gerektirir. Finansman, banka veya finans kuruluşlarından alınacak kredi ile karşılanmaktadır. Kredi ise, belirli bir teminat karşılığı verilir. Deniz ticaretinde kredinin teminatı olarak gemi üzerinde ipotek hakkı kurulur.

Gelişmekte olan veya az gelişmiş ülke donatanları kredi ihtiyaçlarını yabancı bankalardan karşılarlar<sup>186</sup>. Yabancı bankaların kredi vermesi, gemi ipoteğinin yeterli bir güvence sağlamasına bağlıdır. Deniz ticareti aracı gemiler sürekli ülke değiştirirler. Tesis edilen ipotek hakkının diğer devletlerce de tanınması bu sebeple önem taşır. Aksi takdirde, kredi kuruluşları kredi vermekten kaçınacaktır<sup>187</sup>.

1993 CenevreMS m. 1 ve m. 2 düzenlemeleri gemi ipoteği ile ilgilidir. 1'inci maddede ipotek hakkı ve diğer aynî hakların tanınması ve icra edilebilmesine ilişkin şartlar düzenlenmiştir. 2'nci maddede, ipotek hakkı ve diğer aynî hakların sırası ve üçüncü kişilere etkisi ile ilgili kanunlar ihtilafı kuralı yer almaktadır.

---

<sup>185</sup> Bkz. § 5 III A.

<sup>186</sup> Bkz. *UN*, A/CONF.162/8, s. 4.

<sup>187</sup> Bkz. *UN*, A/CONF.162/8, s. 4.

### aaa) Kanunlar ihtilafı kuralları

1993 CenevreMS m. 1 ve m. 2'de üç adet kanunlar ihtilafı kuralı yer almaktadır: (1) ipotek hakkının sicil devleti kanunları uyarınca kurulması ve kaydedilmesi, (2) kaydedilmiş ipotek haklarının derecesi ve üçüncü kişilere etkisinin sicil devleti hukukuna tabi olduğu, (3) ipotek hakkının cebri icra yoluyla paraya çevrilmesine cebri icranın gerçekleştiği devlet hukukunun uygulanması.

1993 CenevreMS m. 1'de gemi sicilinde kayıtlı ipotek hakkının taraf devletlerce tanınması ve icra edilebilebilmesine ilişkin şartlar düzenlenmiştir. Maddenin öngördüğü şartlardan ilki, ipotek hakkının geminin kayıtlı bulunduğu sicil devleti hukukuna uygun kurulmasıdır<sup>188</sup>. 1993 CenevreMS'de ipotek hakkının kurulmasında sicil devleti hukuku yetkili kılınmıştır. Bu sayede, taraf devlet mahkemelerinden biri önünde ipotek hakkının uyuşmazlığa konu olması hâlinde, sicil devleti kanunlarına uygun kurulan ve kaydedilen ipotek hakkı yeniden esas bakımından yargılama konusu yapılamayacaktır.

1993 CenevreMS m. 1 düzenlemesi, Sözleşmenin uygulama alanı maddesi olan m. 13 ile bütünlük göstermektedir<sup>189</sup>. Zira, 1993 CenevreMS'ye taraf olmayan devlet sicilinde kayıtlı gemiler üzerinde sicil devleti hukukuna uygun olarak kurulan ve kaydedilen ipotek hakkı, 1993 CenevreMS'ye taraf devlet<sup>190</sup> mahkemelerince tanınacaktır. Bu sonuca, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(a) sözünden ulaşılmaktadır<sup>191</sup>.

1993 CenevreMS m. 2 f. 1 c. 1'de ipotek hakkının derecesi ve üçüncü kişilere etkisi bakımından da sicil devleti yetkili kılınmıştır. Dolayısıyla, ipotek dereceleri,

<sup>188</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 1 f.1(a).

<sup>189</sup> Bkz. § 2 III C.

<sup>190</sup> Bkz. dn. 72.

<sup>191</sup> 1926 BrükselMS düzenlemesi ise farklıdır. 1926 BrükselMS m. 1 f. 1 c. 1 uyarınca, taraf devlet hukukuna uygun kurulan ipotek hakkı diğer taraf devletlerce geçerli kabul edilecektir. 1926 BrükselMS kapsamı 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(a)'ya nazaran daha dardır. Zira, 1926 BrükselMS'ye taraf olmayan devlet sicilinde kayıtlı gemi üzerinde kurulmuş ipotek hakkı, taraf devlet mahkemesi önünde uyuşmazlığa konu olduğunda, 1926 BrükselMS uyarınca doğrudan tanınmayabilecektir. Söz konusu düzenleme 1993 CenevreMS ile Sözleşmeye taraf olmayan devlet sicili gemilerini de içine alacak şekilde genişletilmiştir. 1967 BrükselMS m. 1 f. 1(a) hükmü, 1993 CenevreMS düzenlemesi ile aynı doğrultudadır. Ancak, 1967 BrükselMS diğer aynı hak sahiplerine ilişkin düzenleme içermediğinden, diğer aynı hak sahipleri bakımından uygulanacak hukukun hangi hukuk olacağı belirsizdir.

gemi malikinin sahip olduğu defî ve feshî ihbar gibi esasa ilişkin hususlarda sicil devleti hukuku uygulanacaktır<sup>192</sup>.

1993 CenevreMS m. 2 f. 2 c. 2'de düzenlenen cebri icraya ilişkin işlem ve tasarruflara uygulanacak hukuk aşağıda açıklanacaktır<sup>193</sup>.

### **bbb) İpotek hakkının tanınması ve icra edilebilir olması**

Taraf devlet yargılamasına konu olan başka bir devlet siciline kayıtlı ipotek hakkı, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(a), (b) ve (c)'de belirtilen üç şartın birlikte gerçekleşmesi hâlinde taraf devlet yetkili mercileri tarafından tanınmak zorundadır ve icra edilebilir niteliktedir. 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(a), (b) ve (c)'de belirtilen şartlar şunlardır: (1) ipotek hakkının sicil devleti hukuku uyarınca kurulması ve kaydedilmesi, (2) sicilin ve sicil devleti hukuku uyarınca sicile sunulması gerekli tüm belgelerin kamu denetimine açık olması ve sicil ve diğer sunulması gerekli belgelerin kopyalarının elde edilebilir olması, (3) sicil kayıtları ve diğer sunulması gerekli belgeler içinde 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c)'de belirtilen bilgilerin yer alması.

İlk iki şart yukarıda açıklanmıştır<sup>194</sup>. Bu sebeple, bu kısımda sadece son şart değerlendirilecektir.

1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c) uyarınca sicil ve sicil devleti hukukuna göre sicile kaydedilmesi zorunlu bilgiler şöyledir: (1) ipotek hakkı sahiplerinin isim ve adresi, (2) ipotek hakkının hamiline kurulması durumunda ipotek hakkının hamiline kurulduğu, (3) ipotek ile güvence altına alınan alacağın üst sınırı, (4) tarih ve (5) ipotek hakkının derecesi hakkında sicil devleti hukuku uyarınca istenilen diğer tüm bilgiler.

İpotek ile güvence altına alınan alacağın üst sınırının sicilde belirtilmesi gerekli bilgiler içinde sayılması tartışmalara yol açmıştır<sup>195</sup>. 1926 BrükselMS'de

<sup>192</sup> TTK m. 893 ilâ 916 hükümleri bu yöndedir. Ancak, ipoteğin paraya çevrilmesine dair TTK m. 917 ilâ 920 düzenlemeleri sadece Türkiye'de gerçekleşecek cebri icraya uygulanacaktır.

<sup>193</sup> Bkz. § 7 II.

<sup>194</sup> Bkz. § 4 II A; § 4 III A 1.

<sup>195</sup> Lizbon Konferansında CMI tarafından ibarenin çıkartılması teklif edilmiş ve ibare Lizbon Taslağında yer almamıştır, bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 61; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 234.

bu husus hakkında özel bir düzenleme bulunmamaktadır. 1967 BrükselMS m. 1 f. 1(c)'de ipotek ile güvence altına alınan alacak miktarı sicilde bulunması gerekli kayıtlar arasında sayılmıştır.

1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında ipotekli alacağın miktarına ilişkin bilginin Sözleşme hükümleri arasından çıkartılması teklif edilmiştir<sup>196</sup>. Bu şekilde muayyen meblağ üzerinden kurulan ipotek hakkı<sup>197</sup> taraf devletlerce tanınabilecektir<sup>198</sup>. JIGE hazırlık çalışmalarında Kara Avrupası hukukunu benimseyen ülke hukukları uyarınca ipotek ile güvence altına alınan alacağın sicilde gösterilmesi zorunlu kayıtlardan biri olduğu saptanmıştır<sup>199</sup>.

Sonuç olarak, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c) uyarınca ipotek ile güvence altına alınan en yüksek meblağ sicilde gösterilmesi gerekli bilgiler arasında sayılmıştır. Ancak, 1993 CenevreMS'de eleştiriler göz önünde tutularak ipotekli alacağın miktarının sicilde gösterilmesi iki hâl ile sınırlandırılmıştır: (1) sicil devleti hukuku uyarınca zorunluluk arz etmesi veya (2) ipotek hakkının kurulduğu belgede güvence altına alınan alacağın belirtilmesi. Böylece, sicil devleti hukukunun muayyen meblağ üzerinden ipotek kurulmasına izin vermesi ve ipoteğin muayyen meblağ üzerinden kurulması durumunda, ipotek ile güvence altına alınan alacağın miktarı sicilde gösterilmemiş olmasına rağmen, taraf devlet mahkemesi önündeki uyuşmazlıkta ipotek hakkı tanınacaktır. Bu durumda, uyuşmazlığın görüldüğü mahkeme hukukunun muayyen meblağ üzerinden ipotek kurulmasına izin verip vermemesi önem taşımayacaktır.

<sup>196</sup> *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 61.

<sup>197</sup> TMK m. 851 f. 1 c. 1 uyarınca ipotek ile teminat altına alınan alacak karşılığı gösterilmelidir, *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 697. Türk hukukunda ana para ipoteği ve m. 851 f. 1 uyarınca üst sınır ipoteği kurulması mümkündür dolayısıyla muayyen meblağ üzerinden ipotek kurulamaz.

<sup>198</sup> 1967 BrükselMS'ye geniş katılımın gerçekleşmeme sebeplerinden biri ipotek ile teminat altına alınan meblağın sicilde gösterilme zorunluluğu olduğu belirtilmiştir, bkz. *UN, A/CONF.162/3/Add.3*, s. 4.

<sup>199</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 61.

## bb) Tasarı düzenlemesi

### aaa) Kanunlar ihtilafı kuralları

1993 CenevreMS, Komisyon tarafından Tasarı'ya aynen işlenmesi kararlaştırılan sözleşmelerden biri olduğundan aynî haklara ilişkin 1993 CenevreMS hükümleri ile Türk mevzuatı arasında farklılık bulunmamalıdır<sup>200</sup>.

1993 CenevreMS'de, aynî haklara uygulanacak hukuka<sup>201</sup> yönelik üç adet kanunlar ihtilafı kuralı mevcuttur. Bunlardan birincisi, ipotek ve diğer aynî hakların kurulması ve kaydedilmesine yöneliktir. Tasarı'da ipotek hakkının kuruluşuna uygulanacak hukuka ilişkin açık düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, Tasarı'da hüküm bulunmaması, 1993 CenevreMS düzenlemesinin aynen iktibas edilmediği anlamına gelmemelidir. Zira, MÖHUK m. 23'de aynî haklara uygulanacak hukuk düzenlenmiştir. Üzerinde aynî hak kurulacak malların bulunduğu yer hukuku, taşınır ve taşınmazlar üzerindeki mülkiyet ve diğer aynî hakların kuruluşunda MÖHUK m. 23 uyarınca yetkili hukuktur. Gemiler hukuki açıdan taşınır mallardandır ve sürekli yer değiştirmektedirler. Bu sebeple, geminin hangi anda bulunduğu yer hukukunun, aynî haklara uygulanacak hukuk olacağı uygulamada tereddüt yaratmıştır<sup>202</sup>. Ancak, ipotek hakkına ilişkin hükümler düzenlenirken taşınır rehni hükümleri değil, taşınmaz rehni hükümleri esas alınmıştır<sup>203</sup>. Diğer yandan, sicil devleti hukuku, gemi ile gemi malikinin en sıkı ilişkili bulunduğu hukuktur<sup>204</sup>. Bu sebeplerle, aynî haklara uygulanacak hukuk açısından, geminin fiilen bulunduğu yer değil, kayıtlı olduğu sicil hukukunun uygulanacağı açıktır. Nitekim, MÖHUK Tasarısı<sup>205</sup> m. 21'de taşıma araçları

<sup>200</sup> Gemiler üzerinde aynî haklara ilişkin bir ihtilafın Türk mahkemeleri önünde ileri sürülmesi durumunda, uygulama alanı mevcutsa öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu 1926 BrükselMS hükümleri tatbik olunmalıdır. Aksi takdirde, uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri doğrultusunda belirlenmelidir.

<sup>201</sup> § 5 III B 1 a aa aaa.

<sup>202</sup> Bkz. MÖHUK Tasarısı m. 20 gerekçesi.

<sup>203</sup> TTK ipotek hakkı hükümleri gerekçesi için bkz. *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 41.

<sup>204</sup> Bkz. MÖHUK Tasarısı m. 20 gerekçesi.

<sup>205</sup> MÖHUK Tasarısı 10 Temmuz 2006 tarihinde TBMM Başkanlığı'na sevk edilmiştir. 5 Eylül 2006 tarihinde esas komisyon olan Adalet Komisyonu ve tali komisyonlar Dışişleri ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonlarının görüşüne sunulmuştur. Adalet Komisyonu, 23 Ocak 2007 tarihinde görüşmelerini tamamlamış ve MÖHUK Tasarısı hakkında raporunu hazırlamıştır.



düzenlenmiştir. Uygulamadaki tereddütleri bertaraf etmek amacıyla, aynı hakların kuruluşu ile ilgili bağlama kuralı olarak sicil yeri hukuku yetkili kılınmıştır<sup>206</sup>.

Sonuç olarak, Türk mevzuatı ile 1993 CenevreMS düzenlemesi sicile kaydedilecek aynı hakların kuruluşu bakımından örtüşmektedir.

### **bbb) İpotek hakkının tanınması ve icra edilebilir olması**

Gemi ipoteği Tasarı m. 1014'de tanımlanmıştır. İpotek hakkının kuruluşu, sicile geçirilecek hususlar, ipotekli alacağın derecesi, ipotek ile teminat altına alınan alacak, ipotek hakkının kapsamı ve hükümleri Tasarı m. 1015 ilâ 1037 aralığında düzenlenmiştir. Tasarı 1037-1053'üncü maddeleri ise ipotek hakkının devri, değiştirilmesi ve sona ermesine ilişkindir.

1993 CenevreMS m. 1 uyarınca, ipotek hakkının taraf devlet mahkemelerince tanınması, üç şartın birlikte gerçekleşmesine bağlıdır. Üç şartın gerçekleşmesi hâlinde ipotek hakkı tanınacak ve icra edilebilir nitelikte olacaktır. Türkiye, 1993 CenevreMS'ye taraf değildir. Bu sebeple, 1993 CenevreMS'ye taraf devlet ve diğer devlet ülkelerinde kurulacak ipotekler, MÖHUK m. 23 uyarınca sicil devleti hukukuna uygun tesis edilmişse, Türk hukuku uyarınca geçerlidir. Ancak, Türk gemi sicilinde kurulmuş bir ipotek hakkının 1993 CenevreMS'ye taraf devletler<sup>207</sup> tarafından tanınabilmesi ve icra olunabilmesi için, 1993 CenevreMS m. 1'de belirtilen üç koşul birlikte gerçekleşmelidir. Bu sebeple, 1993 CenevreMS düzenlemesinin Tasarı'ya alınması önem taşımaktadır.

Şartlardan ilki, ipotek hakkının kuruluşuna uygulanacak hukukla ilgilidir. Türk sicilinde kurulan ipotek hakkı, Tasarı m. 1014 ilâ 1053 hükümlerine uygun kurulduğu takdirde 1993 CenevreMS'ye taraf devletlerce tanınacaktır.

---

MÖHUK Tasarısı hâlen TBMM genel kurul gündemindedir, [http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/kanun\\_tasarisi\\_sd.onerge\\_bilgileri?kanunlar\\_sira\\_no=46880](http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/kanun_tasarisi_sd.onerge_bilgileri?kanunlar_sira_no=46880).

<sup>206</sup> MÖHUK m. 21 f. 2 uyarınca, sicile kaydedilmesi mümkün olmayan veya sicile kaydı ihtiyari olup da gemi siciline kaydettirilmeyen gemiler üzerinde kurulacak aynı haklara uygulanacak hukuk bağlama limanı hukukudur.

<sup>207</sup> Bkz. dn. 72.

İkinci koşul sicilın açıklığı ile ilgilidir. 1993 CenevreMS’de belirtilen sicilın kamu denetimine açık olması koşulunun, Tasarı m. 973’de karşılandığı açıklanmıştır<sup>208</sup>.

1993 CenevreMS’nin birlikte gerçekleşmesini aradığı son koşul, sicilde yer alan kayıtlara ilişkindir. İpotek hakkının kuruluşunda sicile geçirilecek hususlar, Tasarı m. 1016’da düzenlenmiştir. Komisyon, Tasarı m. 1016 düzenlemesinde TTK m. 893, m. 938, m. 939 ve m. 940 hükümlerini esas almıştır<sup>209</sup>. 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c)’de belirtilen hususların Tasarı m. 1016’da yer alıp almadığı bu sebeple önem taşımaktadır.

1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c) uyarınca, sicilde belirtilmesi gerekli hususlardan ilki ipotek alacaklısının adı ve adres bilgileridir. Tasarı m. 1016 f. 1 c. 1 uyarınca, alacaklının ad ve soyadı sicilde belirtilmelidir. Dolayısıyla, Tasarı düzenlemesi 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c) ile uyumludur. Alacaklının adres bilgisi<sup>210</sup> ise, Tasarı m. 1016’da sicile kaydedilecek bilgiler arasında yer almamaktadır. Ancak, Tasarı m. 1381 f. 1 c.1 uyarınca ipotek hakkı sahipleri ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibi yapacaklardır. İcra ve İflâs Kanunu (“İİK”) m. 148/a f. 1 uyarınca, ipotek sözleşmesi tarafları tapu sicil müdürlüğüne yurt içinde tebligat adresi bildirmekle yükümlüdürler. Dolayısıyla, ipotek hakkı sahiplerinin adres bilgileri, İİK m. 148/a f. 1 uyarınca gemi sicilinde gösterilmesi zorunlu bilgilerdendir<sup>211</sup>. Aksi takdirde, ipotek hakkı, gemi sicil müdürlüğü tarafından kaydedilmemelidir. Her ne kadar 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c) düzenlemesi, İİK m. 148/a f. 1 uyarınca karşılanıyor olsa da, ipotekli alacaklının adres bilgisinin, Tasarı m. 1016 f. 1 uyarınca sicilde belirtilmesi gerekli hususlar arasında sayılması açıklayıcı nitelikte olacaktır<sup>212</sup>.

Sicilde yer alması gerekli diğer bir husus, ipotek hakkının hamiline kurulması durumunda, ipotek hakkının hamile kurulduğuna dair kayıttır. Türk hukuku uyarınca hamiline yazılı ipotek kurulması mümkündür<sup>213</sup>. Tasarı m. 1015 f. 1 b. 6

<sup>208</sup> § 4 II B.

<sup>209</sup> Bkz. Tasarı m. 1016 gerekçesi.

<sup>210</sup> İpotek hakkı kuruluşunda sicile geçirilecek hususların düzenlendiği TTK m. 893 hükmünde de alacaklının adres bilgileri sicile geçirilecek hususlar arasında açıkça belirtilmemiştir.

<sup>211</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 164.

<sup>212</sup> Bkz. § 8.

<sup>213</sup> Bkz. *Kalpsüz*, *Gemi Rehni*, s. 83.

hamiline yazılı tahvile bağı alacağı teminat altına almak amacıyla ipotek hakkı kurulmasını düzenler. Hamiline yazılı bir senetten doğan alacaklar için kurulacak ipotek hakkına ilişkin sicilde yer alması gerekli hususlar Tasarı m. 1016 f. 1 b. 7'de belirtilmiştir. İpotekli alacağı sonradan iktisap edenler için ipotek hakkı üzerinde tasarruflarda bulunmak üzere belirlenecek bir temsilci<sup>214</sup> sicile kaydedilmelidir. Sicile kaydedilmiş bir temsilcinin bulunması, ipotek hakkının hamiline düzenlendiğinin bir göstergesi niteliğindedir. Böylece, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(c)'de yer alan diğer bir düzenlemenin de Tasarı'da karşılandığı sonucuna varılacaktır.

Tasarı m. 1016 f. 1 c. 1 uyarınca ipotek ile teminat altına alınan alacağın Türk Lirası ("TL") ile tutarı, konusu para olmayan alacaklarda ise, alacağın TL karşılığı sicile kaydedilmelidir. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında, alacağın miktarının belli olmadığı veya değişken olduğu durumlarda kurulacak ipotek hakkı düzenlenmiştir. Bu durumda, alacak miktarının üst sınırı sicile kaydedilecektir. Dolayısıyla, muayyen meblağ üzerinden ipotek<sup>215</sup> Tasarı hükümleri uyarınca kurulamaz. Bu bağlamda, ipotek hakkına konu olan alacak miktarı veya alacağın üst sınırının sicile kaydedilmemesi hâlinde, 1993 CenevreMS'ye taraf devlet yetkili mercilerince, Türk sicilinde kurulmuş ipotek hakkı tanınmayacaktır.

Tasarı m. 1017 f. 1 uyarınca, TMK taşınmaz rehni hükümleri, ipotekli alacakların derecelerini belirleyici olacaktır. İpotek hakkının 1993 CenevreMS'ye taraf devletlerce tanınması için, Tasarı uyarınca sicilde belirtilmesi zorunlu hususlar şunlardır: (1) ipoteğin derecesi<sup>216</sup>, (2) her derecenin teminat altına aldığı miktar<sup>217</sup>, (3) aynı derecede birden fazla para türü üzerinde ipotek kurulmaması<sup>218</sup>. Belirtilen hususların gemi siciline kaydedilmemesi veya eksik kaydedilmesi, 1993 CenevreMS'ye taraf devletlerce Türk siciline kayıtlı ipotek hakkının tanınmamasına yol açacaktır.

<sup>214</sup> Bkz. *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 83.

<sup>215</sup> Türk hukukunda miktarı belli olmayan ipotek için sadece üst sınır ipoteği kurulur, bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 697; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 74.

<sup>216</sup> TMK uyarınca kabul edilen sabit derece ipoteği hakkında bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 713.

<sup>217</sup> Bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 780.

<sup>218</sup> Bkz. Tasarı m. 1016 f. 1 b. 4.

## **b) Taşınır rehni**

### **aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS’de taşınır rehnine ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. Diğer aynî haklar ibaresi kapsamına taşınır rehni girmemektedir. Zira, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1 uyarınca diğer aynî hakların da sicile kaydedilebilir nitelikte olması gerekmektedir. Taşınır rehni zilyetliğin devredilmesiyle kurulur. Bu sebeple, taşınır rehninin sicile kaydedilmesi mümkün değildir.

### **bb) Tasarı düzenlemesi**

Tasarı m. 997 f. 1 uyarınca, sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri üzerindeki aynî haklara TMK taşınır rehni<sup>219</sup> hükümleri uygulanır<sup>220</sup>. TMK m. 939 ilâ 949 aralığında taşınır rehni düzenlenmiştir. Türk siciline kaydedilmesi zorunlu gemiler Tasarı m. 957’de belirlenmiştir. Sicile kaydedilmesi zorunlu olmayan<sup>221</sup> ve kaydedilmemiş gemiler, TMK m. 939 f. 1 uyarınca gemi zilyetliğinin devredilmesi yoluyla rehnedilebilecektir

## **c) Ticari işletme rehni**

### **aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS’de ticari işletme rehinine ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. Zira, 1993 CenevreMS’de gemi tanımlanmamıştır. Bu sebeple gemi, *lex fori* uyarınca tanımlanacaktır. Sözleşme hükümleri deniz gemilerine uygulanacaktır. Nitekim, TTK m. 816 ve Tasarı m. 931 kapsamında gemi sayılmayan deniz araçları, 1993 CenevreMS uygulama alanı içine girmeyecektir.

<sup>219</sup> TMK taşınır rehni düzenlemesi hakkında bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 780.

<sup>220</sup> Tasarının taşınır rehni düzenlemesi hakkında bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 165.

<sup>221</sup> Sicile kaydedilmesi zorunlu olmayan gemiler hakkında bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 165.

1993 CenevreMS m. 1’de gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde ipotek ve diğer aynî hakların kuruluşu düzenlenmiştir. Ticaret sicilinde Ticari İşletme Rehni Kanunu<sup>222</sup> (“TİRK”) m. 3 f. 1(b) uyarınca kurulan ticari işletme rehni, diğer aynî haklar ibaresi içinde değerlendirilemez. Nitekim, 1993 CenevreMS’de tanımlanan diğer aynî haklar ancak sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulabilecektir.

### **bb) Tasarı düzenlemesi**

Gemi ipoteği sadece gemi siciline kaydedilen gemiler üzerinde kurulabilir. Bu sebeple: (1) gemi siciline kayıtlı olmayan TTK m. 844 f. 2’de belirtilen gemiler ve (2) TTK m. 816’da verilen gemi tanımına girmeyen deniz araçları<sup>223</sup> üzerinde ipotek kurulması mümkün değildir. Uygulamada<sup>224</sup>, bu iki durumda TİRK m. 3 f. 1(b) işletilerek ticaret sicilinde ticari işletme rehni<sup>225</sup> kurulabilmektedir.

Tasarı’da, gemi tanımının genişletildiği açıklanmıştır<sup>226</sup>. Tanımdaki genişleme ile ticari işletme rehninin uygulama alanı daralacaktır. Tasarı’da ticari işletme rehnine ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Tasarı’nın yürürlük kazanması hâlinde, yukarıda yapılan açıklamalar, gemi tanımının genişlemesi haricinde bu alt başlık için de geçerli olacaktır.

<sup>222</sup> RG 28 Temmuz 1971/13909.

<sup>223</sup> Karşılaştırılmalı hukuk, doktrindeki görüşler ve Yargıtay kararları uyarınca TTK m. 816 düzenlemesi hakkında bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 67.

<sup>224</sup> Uygulamada ticari işletme rehnine ihtiyaç duyulma sebepleri ve deniz ticareti hukukunda ticari işletme rehni ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, DenizHD VI-VII/1/4, s. 80; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 166.

<sup>225</sup> Ticari işletme rehni hakkında kapsamlı bilgi için bkz. *Poroy/Yasaman*, *Ticari İşletme Hukuku*, 10. baskı, İstanbul 2004, s. 45.

<sup>226</sup> § 3 III.

## 2. Kanundan doğan rehin hakları

### a) Hapis hakkı

#### aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi

Hapis hakkı, 1993 CenevreMS m. 7’de düzenlenmiştir. 1926 BrükselMS’de hapis hakkına yönelik düzenleme bulunmamaktadır. 1967 BrükselMS m. 6’da ilk kez düzenlenen hapis hakkı ile ilgili hüküm, 1993 CenevreMS m. 7’de korunmuştur. 1993 CenevreMS m. 7 uyarınca, hapis hakkı tersane sahiplerince gemi inşa ve onarım masraflarını güvence altına almak amacıyla kullanılabilir. Hapis hakkı, geminin tersane sahibinin zilyetliğinde bulunduğu süre zarfıyla sınırlıdır ve bu hak geminin zilyetliğinden çıkmasıyla son bulacaktır<sup>227</sup>. Ancak, zilyetliğin ihtiyati ve cebren haciz sebebiyle son bulması, hapis hakkının son bulma sebebi değildir<sup>228</sup>.

1993 CenevreMS m. 7 hükmü bir yetki maddesi niteliğindedir. Dolayısıyla, taraf devletlere ulusal mevzuatlarında hapis hakkına ilişkin düzenleme yapıp yapmama konusunda takdir hakkı tanınmaktadır. Başka bir deyişle, 1993 CenevreMS m. 7 hükmü emredici bir düzenleme değildir.

Hapis hakkının ulusal mevzuatta düzenlenmesi hâlinde, taraf devletlerce 1993 CenevreMS m. 12 f. 4 hükmü uygulanmak zorundadır. 1993 CenevreMS m. 12’de cebrî icra yoluyla satışın etkileri düzenlenmiştir. Düzenleme uyarınca, tersane sahibi zilyetliğinde bulundurduğu ve üzerinde hapis hakkı kurduğu gemiyi, cebrî icra yoluyla satın alan üçüncü kişiye devretmek zorundadır. Hapis hakkı, kural olarak rehne konu olan alacak ödeninceye kadar, hak sahibine gemiyi zilyetliğinde bulundurma imkânı verir<sup>229</sup>. 1993 CenevreMS m. 12 f. 4’de bu kurala istisna getirilmiş ve geminin cebrî icra yoluyla satılması durumunda, tersane sahiplerine gemi zilyetliğini nakletme borcu yükletilmiştir. Hapis hakkına getirilen bu istisna karşılığında, tersane sahibinin alacaklarına imtiyaz tanınmıştır.

<sup>227</sup> 1993 CenevreMS m. 7 f. 2.

<sup>228</sup> “Such right of retention shall be extinguished ... otherwise than in consequence of an arrest or seizure”.

<sup>229</sup> TMK m. 950 f. 1.

1993 CenevreMS m. 12 f. 4 uyarınca, cebren satışın gerçekleştiği zaman zarfında gemiyi zilyetliğinde bulunduran hapis hakkı sahipleri, alacaklarını gemi alacağı sahiplerinden sonra, ipotek hakkı sahiplerinden ise önce alacaklardır<sup>230</sup>.

1993 CenevreMS m. 7 düzenlemesi, diplomatik konferans sürecinde üzerinde en çok tartışılan maddelerdendir<sup>231</sup>. Hapis hakkının hukuki mahiyeti itibarıyla gemi alacaklarının düzenlendiği sözleşmede bulunmaması gerektiği yolunda eleştiriler getirilmiştir<sup>232</sup>. Ancak, hapis hakkına tanınan imtiyaz hususunda hararetli tartışmalar yaşanmıştır<sup>233</sup>. Eleştiriler iki yönlüdür: (1) hapis hakkına tanınan imtiyazın gemi alacaklarıyla eşdeğer olması gerektiği<sup>234</sup>, (2) ipotekli alacakların hapis hakkından sıra itibarıyla önce gelmesi gerektiği<sup>235</sup>. İki grup eleştirinin ortak noktası, hapis hakkına yönelik düzenlemenin 1993 CenevreMS'ye taraf olacak devlet sayısını olumsuz etkileyeceğidir<sup>236</sup>. Her türlü eleştiriye rağmen, ilgili hüküm, JIGE Taslağında düzenlendiği şekilde kabul edilmiştir.

1993 CenevreMS m. 4'de gemi alacakları sınırlı sayıda sayılmıştır<sup>237</sup>. Bu alacaklar arasında tersaneci alacağı mevcut değildir. Bu sebeple, 1993

<sup>230</sup> 1993 CenevreMS hükümleri doğrultusunda hapis hakkının sıra cetvelindeki yeri hakkında bkz. § 7 III Ç.

<sup>231</sup> Bkz. *UN, A/CONF.162/8*, s. 7.

<sup>232</sup> Bazı hukuk sistemlerinde gemi inşa sözleşmesi deniz hukuku sözleşmesi olarak kabul edilmemektedir. Bu sebeple, deniz alacağı olarak kabul edilmezler, Tayland'ın bu yöndeki eleştirisi hakkında bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 12. Karşılaştırılmalı hukukta tersane sahibinin gemi alacağı ve ipotek hakkı ile ilgili olarak bkz. *Tetley, Maritime Liens*, s. 535.

<sup>233</sup> Fransa temsilcisi JIGE Taslağı düzenlemesinin hapis hakkının kullanılmasını engelleyen hükümler içerdiğini belirtmiştir. 1926 BrükselMS'de hapis hakkı ile ilgili düzenleme bulunmamaktadır ve hazırlanacak Sözleşmenin de bu yönde olması talep edilmiştir, bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 3. Hapis hakkı ile ilgili düzenlemenin taraf devlet iç hukuku düzenlemesine bırakılması ABD temsilcisince de talep edilmiştir, bkz. *UN, A/Conf./162/3/Add.1*, s. 7. İsviçre, hapis hakkı ile ilgili kapsamlı düzenleme yerine, sadece hapis hakkına uygulanacak hukuka dair hüküm konulmasını önermiştir, bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 9.

<sup>234</sup> İsviçre, JIGE Taslağı hakkındaki yazılı görüşünde, JIGE Taslağı uyarınca tersaneci alacaklarına tanınan imtiyazın yeterli olmadığını belirtmiştir. Gemi inşası veya onarımı gemi üzerinde ipotek hakkı sahibi banka ve finans kuruluşlarının da bulunduğu tüm ilgililerin yararına olup, geminin zıyayı hâlinde, bu şartlar altında hiçbir tersane gemiyi tamir etmeye yanaşmayacağı ileri sürülmüştür. Zira, tersaneci alacaklarından önce ve toplam miktarının tespit edilmesi mümkün olmayan gemi alacakları gelmektedir, bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 9.

<sup>235</sup> ABD ve Tayland'ın bu yöndeki yazılı görüşleri hakkında bkz. *UN, A/CONF./162/3* s. 3 ve s. 12.

<sup>236</sup> Fransa, yazılı görüşünde maddenin bu hâliyle kabul edilmesinin mümkün olmadığını ve Sözleşmeye taraf olunması hâlinde maddeye çekince konulabileceğini belirtmiştir, bkz. *UN, A/Conf./162/3*, s. 3.

<sup>237</sup> Bkz. § 6 III G 1.

CenevreMS m. 4 uyarınca tersaneci alacakları gemi alacağı sayılmaz. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 5 f. 1<sup>238</sup>, m. 8<sup>239</sup> ve m. 10<sup>240</sup> uyarınca gemi alacaklarına tanınan imtiyazlar, tersaneci alacakları bakımından geçerli değildir. Taraf devletler iç hukuklarında tersaneci alacaklarına, 1993 CenevreMS m. 4'de sayılı gemi alacaklarıyla eşdeğer bir imtiyaz tanıyamazlar. Bu sebeple, taraf devletler, 1993 CenevreMS tarafından kendilerine tanınan yetkiyi kullanarak üç şekilde hareket edebilecektir. Taraf devletlerin ilk imkânı, 7'nci madde de tanınan yetkiyi kullanmayıp, iç hukuklarında tersaneci alacaklarını hapis hakkı ile teminat altına almamalarıdır. Bu durumda, ipotek hakkından önce gelen bir grup alacak hakkı bertaraf edilmiş olacaktır.

Bir diğer seçenek, 1993 CenevreMS m. 7'de tanınan yetkiyi kullanarak iç hukuklarında tersaneci alacaklarının hapis hakkı ile teminat altına alınmasıdır. Bu takdirde, 1993 CenevreMS m. 12 f. 4 düzenlemesi emredici hüküm olarak uygulanacak ve tersaneci alacakları ipotek hakkından sıra itibarıyla önce gelecektir. Taraf devletlerin bir üçüncü seçeneği ise, tersaneci alacaklarını 1993 CenevreMS m. 6<sup>241</sup> uyarınca ülkesel gemi alacağı olarak kabul etmeleridir. Bu durumda, tersaneci alacakları sıralamada ipotekli alacaklardan sonra yer alacaktır.

#### **bb) Tasarı düzenlemesi**

Tasarı m. 1393 f. 1'de sıra cetvelinin dördüncü sırasına kaydedilecek alacaklar düzenlenmiştir. Tersane sahibinin Tasarı m. 1013 uyarınca kanuni ipotekle veya TMK m. 950 uyarınca hapis hakkıyla<sup>242</sup> teminat altına alınmış alacakları sıra cetvelinin dördüncü sırasında yer alacaktır. Tersane sahibinin alacaklarının sıra cetvelinin dördüncü sırasında yer almasının şartı, geminin cebrî icra yoluyla satışı sırasında tersanecinin zilyetliğinde bulunmasıdır.

<sup>238</sup> Bkz. § 6 III G 2.

<sup>239</sup> Bkz. § 6 III G 3.

<sup>240</sup> Bkz. § 6 III G 4.

<sup>241</sup> Bkz. *Tetley*, *Maritime Liens*, s. 623. 1993 CenevreMS m. 6 düzenlemesi hakkında bkz. § 6 III F.

<sup>242</sup> Hapis hakkı konusu olan gemiler hakkında bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 169.



Gemiler üzerinde TMK m. 950 ilâ 953 hükümleri doğrultusunda hapis hakkı kurulması mümkündür. Ulusal mevzuat uyarınca tersaneci alacaklarının teminat altına alınabilmesi mümkün olduğundan, 1993 CenevreMS m. 12 f. 4 düzenlemesinin Tasarı'ya işlenmesi gereklidir. Nitekim, 1993 CenevreMS düzenlemesi, Tasarı m. 1393 f. 1'e alınmıştır<sup>243</sup> ve mehzazla uyumludur.

## **b) Tersanecinin ipoteği**

### **aa) 1993 CenevreMS düzenlemesi**

Tersane sahibinin alacakları bakımından, alacağa sebebiyet veren gemi üzerinde hapis hakkının 1993 CenevreMS m. 7 uyarınca kurulabileceğine dair kapsamlı açıklama yukarıda verilmiştir<sup>244</sup>.

### **bb) Tasarı düzenlemesi**

Tasarı m. 1013'de tersane sahibine gemi yapımı veya onarımından doğan alacakları için gemi üzerinde kanuni ipotek hakkı kurma hakkı tanımıştır<sup>245</sup>. Tersaneci ipoteği diğer kanuni ipotek haklarından ayrılmaktadır. Zira, Tasarı m. 1013'de sadece ipotek hakkının kaydedilmesine yönelik talep hakkı tanınmıştır. Diğer bir ifadeyle, ipotek hakkı kendiliğinden kurulmamaktadır<sup>246</sup>. Kanuni ipotek hakkına aleniyet kazandıracak kurucu nitelikteki kayıt, gemi yapım alacaklarından kaynaklanıyorsa yapı siciline, onarımdan doğmuşsa gemi siciline yapılır.

1993 CenevreMS'de bir devlet siciline kaydedilen ipotek hakkının hangi şartlarla taraf devletlerce tanınacağı tespit edilmiştir. Gemi siciline kaydedilecek tersaneci ipoteği hakkında yukarıda yapılan açıklamalar geçerlidir<sup>247</sup>.

<sup>243</sup> Tasarı m. 1393 gerekçesinde hükmün 1993 CenevreMS m. 12 f. 4'den alındığı belirtilmektedir.

<sup>244</sup> § 5 III B 2 a.

<sup>245</sup> Tersaneci ipoteği hakkında bkz. *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 17. Tersane sahibinin üzerinde kanuni ipotek kurabileceği gemiler hakkında bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 167.

<sup>246</sup> Tersaneci ipoteği kanundan doğmayıp, kanun ancak tescilin hukuki sebebinin sağlamaktadır, bkz. *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 19.

<sup>247</sup> § 5 III B 1 a bb.

Yapı siciline kaydedilecek ipotekler bakımından 1993 CenevreMS'nin uygulanabilirliği tartışmalıdır<sup>248</sup>. Zira, 1993 CenevreMS'nin uygulama alanı maddesi olan m. 13 uyarınca 1993 CenevreMS hükümleri sadece deniz gemilerine uygulanabilecektir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 7 f. 1'de "*shipbuilder and claims for building*" ibareleri kullanılmıştır. Dolayısıyla, tersane sahibinin, gemi inşasından kaynaklanan alacaklarına 1993 CenevreMS hükümlerinin uygulanacağı sonucuna varılabilecektir. Bu durumda, yapı siciline kaydedilecek tersaneci alacakları bakımından, 1993 CenevreMS m. 1 f. 1'de öngörülen üç şartın birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir. Birinci şart olan, ipotek hakkının sicil devleti hukuku uyarınca kurulması ve kaydedilmesine ilişkin yapılan açıklamalar, tersanecinin ipotek hakkı bakımından da geçerlidir<sup>249</sup>. İkinci şart olan yapı sicilinin açıklığı ilkesi de açıklanmıştır<sup>250</sup>. Son şart, yapı siciline kaydedilmesi gerekli hususları içermektedir. Tasarı m. 1058 f. 1 uyarınca, Tasarı m. 1014 ilâ 1053 hükümleri yapı hâlindeki gemiler üzerindeki ipotek hakkına da uygulanacağından. gemi ipoteği bölümünde Tasarı m. 1016 hakkında yapılan açıklamalar, yapı siciline kaydedilecek tersaneci ipoteği bakımından da geçerli olmaktadır<sup>251</sup>.

Gemi, cebri icranın gerçekleştiği anda tersane sahibinin zilyetliğinde ise, sicile kaydedilmiş tersaneci ipoteği Tasarı m. 1393 uyarınca sıra cetvelinin dördüncü sırasında yer alacaktır<sup>252</sup>.

### c) Gemi alacaklısının rehin hakkı

Kanundan doğan bir diğer sınırlı aynî hak, gemi alacaklısının rehin hakkıdır. 1993 CenevreMS'de gemi alacakları kapsamlı şekilde düzenlenmiştir. Bu sebeple, gemi alacaklısının rehin hakkının aynî haklar sistematüğinde sınırlı aynî hak olduğunu belirtmekle yetinip, kapsamlı açıklama aşağıda yapılacaktır.

<sup>248</sup> Bkz. *Tetley*, *Maritime Liens*, s. 541.

<sup>249</sup> § 5 III B 1 a bb bbb.

<sup>250</sup> § 4 II B.

<sup>251</sup> § 5 III B 1 a bb.

<sup>252</sup> Tersane sahibinin, alacağa konu olan gemiye zilyet olmadığı durumlarda, ipotekli alacak sıra cetvelinin altıncı sırasına kaydedilecektir. Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 404.

## § 6. Gemi alacaklısının rehin hakkı

### I. Terim

Deniz ticareti hukukunda bazı alacaklar diğer tüm rehinli alacaklara göre imtiyaza sahiptir. Bazı alacaklara imtiyaz tanınmasının kökleri Roma hukukuna dayanmaktadır<sup>253</sup>. İmtiyazlı alacaklar TTK m. 1235’de on bent hâlinde sayılmıştır. Gemi alacağı<sup>254</sup> adı verilen bu alacaklar, sahiplerine TTK m. 1236 uyarınca gemi üzerinde kanuni rehin hakkı vermektedir. Alacağın kendisi sözleşme veya haksız fiil kaynaklı, para alacağıdır<sup>255</sup>. Alacak hakkına tanınan imtiyaz ise, kanuni rehin hakkı diğer bir ifadeyle gemi alacaklısının rehin hakkıdır. Kanuni rehin hakkı ifadesi mehzaz AlmTK’dan Türk hukukuna alınmıştır<sup>256</sup>. 1926 BrükselMS, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS’de açıkça kanuni rehin hakkı ifadesi geçmemektedir. Ancak Türk hukukunda kanuni rehin hakkına bağlanan hukuki sonuçlar ile milletlerarası sözleşmelerde gemi alacaklarına tanınan imtiyazların sonuçları aynıdır.

Gemi alacaklısının rehin hakkının hukuki mahiyeti<sup>257</sup> doktrinde tartışmalıdır<sup>258</sup>. Hâkim görüş, gemi alacaklısının rehin hakkının temel borç

<sup>253</sup> Gemi alacaklısının rehin hakkının tarihsel süreci hakkında bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 19, dn. 74’de a.g.e.

<sup>254</sup> Türk hukukunda gemi alacaklısının rehin hakkı ile ilgili bkz. *Çağa/Kender*, Deniz Ticareti Hukuku III, 4. bası, İstanbul 2005, s. 1; *Kender/Çetingil*, s. 205; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 470; *Barlas*; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 12; *Arseven*, Türk Ticaret Kanunu’na Göre Gemi Alacaklısı Hakkının Doğurduğu Bazı Problemler, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (19-18 Mayıs 1961), s. 545; *Ülgener*; İBD 1987, s. 294; *Ülgener*, Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı “Gemi Alacaklısı Hakkı”, DenizHD yıl: 2 sayı: 4 (Aralık 1997), s. 5; *Ülgener*, Kanuni Rehin Hakkı Sigortası, DTD yıl: 17 (2000), Ekim sayısı, s. 72; *Atamer*, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (4-5 Nisan 1997), s. 218; *Can*, XVI. Sempozyum, s. 199; *Atamer*, Gemi Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem (“Deniz Hukukunda Rehin Hakları”na dair 25.10.1997 tarihli panele sunulan tebliğ) DenizHD yıl: 2, sayı: 4 (Aralık 1997), s. 21; *Kender*, Deniz Ticaretine İlişkin Genel Değerlendirmeler, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1987, s. 243.

<sup>255</sup> Bkz. *Atamer*, s. 175.

<sup>256</sup> Bkz. *Kalpsüz*, Ansay Armağanı, s. 99.

<sup>257</sup> Bkz. *Kalpsüz*, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 301; *Kalpsüz*, Gemi Rehni, s. 12; *Çağa/Kender*, III, s. 2; *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 206; *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 3.

<sup>258</sup> Bkz. *Barlas*, s. 81.

ilişkisinin hukuki sonucu olduğu yönündedir<sup>259</sup>. Bu bağlamda, gemi alacaklısının rehin hakkı bağımsız olarak ileri sürülebilecek aynî bir hak değildir<sup>260</sup>. Temel borç ilişkisinin ferîdir<sup>261</sup> ve ona bağımlıdır. Bu sebeple, temel borç ilişkisinin son bulması hâlinde gemi alacaklısının rehin hakkı da eş zamanlı sona erecektir<sup>262</sup>. Gemi alacaklarının zamanaşımı veya diğer sebeplerle son bulması durumunda temel borç ilişkisi varlığını sürdürecektir, ancak imtiyazlı bir alacak olmayacaktır.

## II. Milletlerarası alanda gemi alacakları

Gemi alacaklarının milletlerarası sözleşmeler ile düzenleme çalışmaları 1900'lü yılların başına dayandığı açıklanmıştır<sup>263</sup>. Bu alanda kabul edilen ilk taslak olan 1907 CMI Venedik Taslağında sadece dört tip alacak hakkı gemi alacağı olarak düzenlenmiştir<sup>264</sup>: (1) yargılama masrafları ile bekçilik ve muhafaza masrafları, (2) kaptan ve gemi adamı alacakları, (3) kurtarma hizmeti alacağı ve (4) çatma zararı.

CMI 1907 Taslağında kabul edilen az sayıdaki gemi alacakları Belçika hükümeti tarafından düzenlenen 1926 Brüksel diplomatik konferansı öncesinde, sırasıyla 1909 ve 1922 diplomatik konferanslarında görüşülmüş ve listeye yeni gemi alacakları eklenmiştir<sup>265</sup>. Sonuç olarak, bu alanda ilk milletlerarası sözleşme olan 1926 BrükselMS kabul edilmiştir. 1907 Venedik Taslağı m. 3'de kabul

<sup>259</sup> *Kalpsüz*; Karayağın Armağanı, s. 223.

<sup>260</sup> *Atamer*; XIV. Sempozyum, s. 232; *Atamer*, Cebri İcra, s. 199.

<sup>261</sup> Rehin hakkının ferîliği ilkesi Tasarı m. 1377 f. 1'de açıkça düzenlenmiştir. Hükmün düzenleme sebebi uygulamada rehin hakkının temel borç ilişkisinden bağımsız olarak yargı veya icra yoluyla ileri sürülebilmesinin mümkün olup olmadığı tartışmalarıdır, bkz. Tasarı m. 1377 gerekçesi. Tartışmalar hakkında bkz. *Çetingil*, Deniz Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Dayanan Takiplerle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar, DenizHD yıl: 1 (1996), sayı: 3-4, s. 47; *Ünan*, Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem ve Özel Olarak TTK 1077'nin Uygulanması, DenizHD yıl: 2 (1997) sayı: 4, s. 23; *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 205; *Doğrucu*, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997, s. 218; *Atamer*: Kitap Tahlili: "M. Doğrucu, Deniz taşımacılığında kanuni rehin hakkı, İstanbul 1997", DenizHD yıl: 2 (1997), sayı: 1, s. 57; *Eriş*, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında "Rehin Tesisi ve İlamlı İcra" Uygulamasına Dair, DenizHD yıl: 2 (1997) sayı: 4, s. 15; *Ekşi*; Yabancı gemilerin İhtiyati Haczi, 2. bası, İstanbul 2004, s. 63 ve s. 71; *Atamer*; Cebri İcra, s. 84.

<sup>262</sup> Söz konusu durum, rehin hakkının asıl borcun sona ermesiyle birlikte sona ermesiyle birlikte son bulacağına düzenlendiği BK m. 113 f. 1 düzenlemesi ile de uyumludur.

<sup>263</sup> Bkz. § 2 II A.

<sup>264</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 163.

<sup>265</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 226; *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 163.

edilen gemi alacaklarının sayıca 1926 BrükselMS'de fazlaştığı gözlemlenmektedir. Bunlar sırasıyla: (1) yargılama giderleri, geminin cebren satışı esnasında alacaklıların ortak çıkarları için gerçekleştirilen muhafaza, satım ve paylaşırma masrafları, tonilato, fener veya liman harçları ve benzer nitelikteki harç ve vergiler, kılavuzluk, son limandaki bekçilik ve muhafaza masrafları, (2) kaptan ve gemi adamları alacakları, (3) kurtarma yardım ve müşterek avarya katılma masrafları, (4) çatma, yolcu ve mürettebat zararları, yük ve bagaj zararları, (5) geminin bağlama limanı dışında bulunduğu zaman aralığında iyi hâlde muhafazası için kaptanın taraf olduğu sözleşme veya kaptan tarafından gerçekleştirilen işlemlerden doğan masraflardır.

Gemi alacaklarının sayıca fazla olması sicile kayıtlı ipotek hakkı sahiplerinin alacaklarına gemi üzerinden ulaşmalarını olumsuz etkilemektedir. Gemi alacaklısının rehin hakkı istisnai bir hak olmalıdır ve ancak gemi üzerinde ipotek hakkı sahipleri de dâhil olmak üzere tüm alacaklıların çıkarlarına hizmet eden alacaklara tanınmalıdır<sup>266</sup>. 1907 Venedik Taslağı bu yönde iyi bir örnektir.

1926 BrükselMS'nin yerine geçmesi amacıyla hazırlanan 1967 BrükselMS m. 4'de kabul edilen gemi alacakları 1926 BrükselMS'ye nazaran sayıca azaltılmıştır: (1) kaptan ve gemi adamlarının ücret ve diğer alacakları, (2) liman, kanal ve diğer su yolları ile pilotaj masrafları, (3) geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel bütünlüğü zedeleyen zararlardan doğan gemi malikine karşı doğan alacaklar, (4) geminin işletilmesiyle ilgili olarak karada veya suda meydana gelen gemi malikine karşı sözleşme içi ilişkide ileri sürülemeyip haksız fiil hükümleri uyarınca ileri sürülen eşya zararı, (5) kurtarma, enkaz kaldırma ve müşterek avarya paylaşırılmasına katılımdan doğan alacaklar.

1967 BrükselMS'nin sonrasında hazırlanan Lizbon Taslağı<sup>267</sup> m. 4'de düzenlenen gemi alacakları, 1967 BrükselMS m. 4 düzenlemesiyle büyük ölçüde aynıdır.

<sup>266</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 166, aynı yönde görüş için bkz. *Kalpsüz*, HPD IV (Ağustos 2005); s. 32.

<sup>267</sup> Lizbon Taslağı hakkında bkz. *Berlingeri* [1996] CMI Year Book; Lizbon'da 19-25 Mayıs 1985 tarihleri arasında gerçekleştirilen 33 üncü CMI Milletlerarası Konferansı hakkında, *Berlingeri*; CMI News Letter, s. 1.

Enkaz kaldırma ve müşterek avarya katılım payı alacakları, JIGE Taslağı ve 1993 CenevreMS m. 4'de gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir. Kapsamlı olarak aşağıda açıklanacak diğer gemi alacakları, esas itibarıyla 1967 BrükselMS düzenlemesiyle benzerlik göstermektedir<sup>268</sup>.

### III. 1993 CenevreMS düzenlemesi ve Tasarıya iktibas

#### A- Giriş

Gemi alacakları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de beş bent hâlinde sayılmıştır. 1993 CenevreMS m. 6 hükmü taraf devletlere, belirli şartlar dâhilinde iç hukuklarında başkaca gemi alacakları kabul etme hakkı tanımaktadır. Bu alacaklar bundan böyle "ülkesel gemi alacağı" olarak ifade olunacaktır. Gemi alacaklarının sahiplerine verdiği imtiyazlar 1993 CenevreMS m. 5, m. 8 ve m. 10'da düzenlenmiştir. Gemi alacaklarının sona erme süresi ise, 1993 CenevreMS'nin 9'uncu maddesinde hükme bağlanmıştır.

Öncelikle temel borç ilişkisi ve gemi alacaklısının rehin hakkına uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Daha sonra, gemi alacağı borçluları belirlenip, gemi alacaklısının rehin hakkından doğan sorumluluğun kapsamı açıklanacaktır. Sorumluluğa sebep olan gemi alacakları, 1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS düzenlemeleriyle karşılaştırılmalı açıklandıktan sonra, bu alacak haklarının sahiplerine tanıdığı imtiyazlar ve gemi alacaklarının tabi olduğu hak düşürücü süre izah edilecektir. Son olarak, 1993 CenevreMS'de gemi alacağı olarak nitelendirilmeyip, sadece öncelik hakkı tanınan alacaklar ve bu alacakların gemi alacaklarından ayrıldığı hususlar ortaya konulacaktır.

Gemi alacakları ve alacak hakkı sahiplerine tanınan kanuni rehin hakkı Tasarı m. 1320 ilâ m. 1327 aralığında düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS düzenlemesi

<sup>268</sup> CMI 100'üncü yıl kongresinde söz alan ve 1967 BrükselMS'nin hazırlık çalışmalarına katılmış olan Alman Prof. *Herber*, 1967 BrükselMS ile gemi alacakları listesini daraltarak hatalı davrandıklarını belirtmiştir. İngiliz ve İskandinav ülkeleri temsilcileri ise, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS uyarınca sözleşme içi ilişkiye dayanan alacakların gemi alacağı olarak kabul edilmemesinin yerinde görüldüğünü aksi takdirde geminin yüzer bir kredi kartı gibi kullanılması yolunun açıldığını belirtmişlerdir, tartışmalar hakkında bkz. *Atamer*, DenizHD II/2-3, s. 100.

ortaya konulduktan sonra, ilgili maddelerin Tasarı'ya aynen işlenip işlenmediği tespit edilecektir.

## **B- Kanunlar ihtilafı kuralları**

### **1. 1993 CenevreMS düzenlemesi**

Gemi alacaklısının rehin hakkı, temel borç ilişkisine bağlanan bir hukuki sonuçtur<sup>269</sup>. Bu sebeple uygulanacak hukuk<sup>270</sup> belirlenirken temel borç ilişkisi ve ferî nitelikteki gemi alacaklısının rehin hakkı ayrı ayrı tespit edilmelidir. Nitekim, ilk önce temel borç ilişkisine uygulanacak hukuk uyarınca gemi alacağının doğup doğmadığı tespit edilmelidir. Daha sonra rehin hakkına uygulanacak hukuk uyarınca bu alacağın sahibine gemi üzerinde kanuni rehin hakkı verip vermediği saptanmalıdır. Bir sonraki aşama ise, gemi alacaklısının rehin hakkının cebrî icra yoluyla paraya çevrilmesi esnasında, diğer alacaklara nazaran sırasının belirlenmesidir. Cebrî icraya uygulanacak hukuk, sıralamanın tespitinde 1993 CenevreMS'de aksine hüküm bulunmadıkça belirleyici olacaktır.

1993 CenevreMS'de gemi alacaklarına uygulanacak hukuka ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Zira, ipotek hakkının aksine, 1993 CenevreMS'de gemi alacakları ile ilgili kapsamlı düzenleme bulunmaktadır. Bu sebeple, gemi alacaklarına uygulanacak hukuk, 1993 CenevreMS'ye taraf devletler bakımından 1993 CenevreMS'nin kendisi olmalıdır.

Gemi alacaklarına uygulanacak hukuk her ne kadar 1993 CenevreMS'nin kendisi olmasına rağmen, 1993 CenevreMS m. 2 f. 2 c. 2 uyarınca cebrî icraya ilişkin bütün işlem ve tasarruflar cebrî icranın gerçekleştiği ülke hukukuna

<sup>269</sup> Bkz. § 6 I.

<sup>270</sup> Gemi alacaklısının rehin hakkına uygulanacak hukuk ile ilgili bkz. *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı; *Tekinalp*, Batider, s. 230; *Atamer*, National Summary, s. 1392; *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 228; *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 86; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 178; *Tetley*, Maritime Liens in the Conflict of Laws, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf>; *Jackson*, Foreign Maritime Liens in English Courts-Principle and Policy, [1981] LMCLQ, s. 335; *Staniland*, Foreign Maritime Liens Not to be Recognized in South Africa, [1990] LMCLQ, s. 491, *Thomas*, s. 320.

tabidir<sup>271</sup>. Sıra cetvelinin oluşturulması ve cebrî icradan elde edilen meblağların paylaşılması işlemleri cebrî icraya ilişkin işlem ve tasarruflardandır<sup>272</sup>. Bu sebeple, geminin cebren satımı hâlinde, gemi alacaklarının sıra cetvelindeki yeri bakımından, 1993 CenevreMS'de aksine düzenleme<sup>273</sup> mevcut olmadıkça, cebrî icranın gerçekleştiği yer hukuku belirleyici olacaktır.

## 2. Tasarı düzenlemesi

Gemi alacaklısının rehin hakkına uygulanacak hukuka ilişkin, gerek TTK gerekse Tasarı'da düzenleme bulunmamaktadır. Türkiye'nin hâlen taraf olduğu 1926 BrükselMS'nin uygulama alanı bulmadığı hâllerde 1926 BrükselMS'ye taraf olmayan bir devlet siciline kayıtlı geminin Türkiye'de ihtiyati hacze ve takiben cebren satıma konu olması hâlinde uygulanacak hukuk, MÖHUK uyarınca tespit edilecektir. Ancak, Türkiye'nin 1993 CenevreMS'ye taraf olması durumunda, 1993 CenevreMS'ye taraf olmayan devlet siciline kayıtlı gemilere de Sözleşme hükümleri uygulanacaktır. Dolayısıyla, gemi alacakları 1993 CenevreMS'de düzenlenen ile sınırlı olacaktır. Bu sebeple, geminin siciline kayıtlı olduğu devlet hukuku uyarınca bir alacağın gemi alacağı olarak kabul edilmesi, 1993 CenevreMS tarafından gemi alacağı olarak kabul edilmediği müddetçe sonucu değiştirmeyecektir.

Gemi alacaklısının rehin hakkına uygulanacak hukukun belirlenmesinde esas alınacak bağlama kuralı milletlerarası hukuk ve Türk hukukunda tartışmalıdır. Önerilen bağlama kuralları şunlardır: (1) mahkemenin hukuku ("*lex fori*"), (2) alacak hakkına uygulanacak hukuk<sup>274</sup> ("*lex cause*"), (3) gemi alacaklısının rehin

<sup>271</sup> Bkz. § 7 II.

<sup>272</sup> Tasarı m. 1350 f. 1 c. 1.

<sup>273</sup> Bkz. § 7 III Ç.

<sup>274</sup> Kanuni rehin hakkının asıl alacağına bağımlı olması sebebiyle, kanuni rehin hakkına uygulanacak hukukun alacak hakkının kendisine uygulanacak hukuk olduğu savunulmuştur, *Atamer*, National Summary, s. 1392; *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 229. Aksi görüş ise, rehin hakkının maddi hukuktaki feriliğini kabul etmekle birlikte, milletlerarası özel hukuk bakımından bağımsız olduğunu ve uygulanması gerekli hukukun *lex rei sitae* olması gerektiğini savunmaktadır, bkz. *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 16. *Atamer*, daha sonraki tarihli çalışmasında uygulanacak hukuk bakımından görüşünü değiştirmiş ve sicil yeri hukukunun belirleyici olması gerektiğini savunmuştur. Gerekçe olarak da, gemi alacaklısının



hakkının doğduğu anda geminin bulunduğu devlet hukuku (“*lex rei sitae*”), (4) geminin siciline kayıtlı olduğu devlet hukuku.

Gemi alacakları haksız fiil veya sözleşme kaynaklı para alacaklarıdır. Bu sebeple, temel borç ilişkisi olan gemi alacaklarına MÖHUK m. 24 veya m. 25’de belirlenen bağlama kuralları uygulanmalıdır. Temel borç ilişkisine uygulanacak hukuk uyarınca alacağın varlığı tespit edildikten sonra, bu alacağa tanınan kanuni rehin hakkına hangi hukukun uygulanacağı belirlenmelidir.

MÖHUK m. 23 uyarınca, taşınır ve taşınmaz mallar üzerindeki mülkiyet ve diğer aynî haklara uygulanacak hukuk, malların bulunduğu yer hukukudur. Gemilerin hukuken taşınır olduğu, ancak, sicile kayıtlı gemiler üzerindeki ipotek hakkının taşınmaz rehni hükümlerine benzer şekilde düzenlendiği, bu sebeple, malların bulunduğu yer hukuku, sicil devleti hukuku olarak algılanmalıdır<sup>275</sup>. Ancak, gemi alacakları sicile kaydedilemezler. Taşıma araçları üzerindeki aynî hak kazanımları bakımından MÖHUK’da açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Kanuni rehin hakkının ortaya çıkışında, daha sıkı irtibatın bulunduğu hukukun, geminin kanuni rehin hakkının doğumunda bulunduğu yer hukuku olduğunu savunulmaktadır<sup>276</sup>.

MÖHUK Tasarısı m. 21’de taşıma araçları üzerindeki aynî haklara ilişkin yeni bir düzenleme bulunmaktadır. Maddenin 1’inci fıkrasında menşe ülke hukuku yetkili hukuk olarak belirtilmiştir. MÖHUK Tasarısı m. 21 f. 2 uyarınca menşe ülke hukuku, aynî hakların kaydedildiği sicil yeri, sicile kaydedilmeyen gemiler açısından ise bağlama limanı hukuku olarak kabul edilmiştir. Gemi alacaklısının rehin hakkının aynî hak olduğu dikkate alındığında, bağlama kuralı olarak *lex rei sitaenin* Türk hukuku uyarınca terk edildiği anlaşılmaktadır.

Gemi alacaklısının rehin hakkına, mahkeme hukuku olan *lex fori* hükümlerinin uygulanması en pratik çözümdür<sup>277</sup>. Zira, *lex fori* uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilmeyen alacaklara, yerel mevzuat uyarınca kanuni rehin

---

rehin hakkının Roma hukukundan geldiği ve rehlin kabul edilme sebebinin mülkiyet ve ipotek hakkının korunması olduğunu belirtmiştir, bkz. *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 87.

<sup>275</sup> Bkz. § 5 III B 1 a bb aaa.

<sup>276</sup> *Tekinalp*, Miletletlerarası Özel Hukuk, s. 267; *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 32; *Tekinalp*, Batider, s. 231. Karş. dn. 274.

<sup>277</sup> *Atamer*, DenizHD VI-VII/1-4, s. 87.

hakkı tanınmayacaktır. Ancak, *lex fori* hükümlerinin uygulanması, gerek gemi alacağı sahipleri, gerekse ipotekli alacaklıların menfaatlerini zedeleyebilir. *Lex fori* uyarınca bir alacağın gemi alacağı olarak kabul edilmemesi, *lex rei sitae* veya sicil devleti hukuklarınınca aynı alacak hakkından dolayı kanuni rehin hakkına sahip alacaklının aleyhine sonuç doğuracaktır. Diğer yandan, *lex fori* düzenlemesi uyarınca, sicil devleti hukukuna nazaran fazlaca sayıda gemi alacağı tanınması durumunda, sicile kayıtlı ipotek hakkı sahipleri ipotek hakkı kuruluşunda öngöremedikleri gemi alacakları ile karşılaşabileceklerdir. Zira, *lex fori* hükümlerinin uygulanması hâlinde, gemi alacaklarına uygulanacak hukuk, ipotek hakkının kurulduğu anda belli olmayıp, ancak yargılamanın gerçekleşeceği son aşamada belli olacaktır<sup>278</sup>.

Gemi alacaklarına *lex rei sitae* hükümlerinin uygulanması, gemi alacağı sahiplerinin menfaatine olacaktır. Zira, sözleşme veya haksız fiil alacaklarının meydana geldiği anda alacak hakkı sahibi kanuni rehin hakkına sahip olup olmadığını öngörebilecektir<sup>279</sup>. Ancak, *lex rei sitae* hükümlerinin uygulanması<sup>280</sup> da ipotek hakkı sahibi bakımından *lex fori* hükümlerinin uygulanması hakkında değinilen benzer sakıncaları taşımaktadır.

İpotek hakkı sahiplerinin menfaati gemi alacaklısının rehin hakkına sicil devleti hukukunun uygulanması ile korunacaktır<sup>281</sup>. İpotek hakkının kayıtlı olduğu sicil devleti hukuku uyarınca gemi alacağı sayılmayan alacaklar, bu yolla ipotek hakkı sahiplerinin alacaklarının önüne geçemeyecektir. Dolayısıyla gemi malikine kredi veren banka ve finans kuruluşları, kredi sözleşmesinin akdedilmesi aşamasında hangi tür alacak haklarının kendi alacaklarının önüne geçebileceğini öngörebileceklerdir<sup>282</sup>.

<sup>278</sup> *Tekinalp*; Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 30, 41; *Tekinalp*, Batider, s. 234; *Staniland*, [1990] LMCLQ, s. 492.

<sup>279</sup> *Tekinalp*, Batider, s. 235. Gemi alacaklısının rehin hakkı alacak hakkına bağlı olduğu ve alacağın doğduğu anda alacak hakkının kanuni rehin hakkı ile korunup korunmayacağını belirlemesi gerektiği savunulmaktadır, bkz. *Jackson*, [1981] LMCLQ, s. 339.

<sup>280</sup> Rehin hakkına uygulanacak hukukun *lex rei sitae* olmasına yönelik eleştiriler hakkında, bkz. *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 230.

<sup>281</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 87. MÖHUK Tasarısı m. 21 f. 1'de taşıma araçları bakımından aynı haklara uygulanacak hukuk sicil yeri hukuku olarak belirlenmiştir.

<sup>282</sup> Örneklemek gerekirse, eşya taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taleplerin sicil devleti hukukunca gemi alacağı olarak korunmadığını sözleşmenin kuruluş aşamasında öngörebilecek

Gemi alacaklısının rehin hakkına uygulanacak hukukun belirlenmesinde, bu alanda düzenlenen milletlerarası sözleşmelerin hazırlanma amacının kriter alınması yerinde olacaktır. Milletlerarası sözleşmelerde, gemi alacakları listesinin azaltılması eğilimi mevcuttur<sup>283</sup>. Bu şekilde, ipotek hakkının tanıdığı güvence kuvvetlenecek ve gemi finansmanı banka ve finans kuruluşlarından daha kolay elde edilebilecektir. Türk hukukunda gemi ipoteğinin sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulduğu belirtilmiştir<sup>284</sup>. Bu sebeple, sicile kayıtlı gemiler üzerinde ileri sürülecek gemi alacaklarına uygulanacak bağlama kuralının MÖHUK Tasarısı m. 21 f. 1’de öngörülen geminin sicile kayıtlı olduğu devlet hukuku<sup>285</sup> olması amaca uygun olacaktır<sup>286</sup>.

Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde ise, ipotek hakkı kurulmasının mümkün olmaması sebebiyle, korunması gerekli menfaatler gemi alacağı sabinin menfaati ve mülkiyet hakkı olacaktır<sup>287</sup>. Dolayısıyla, sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde doğacak gemi alacaklısı hakkına, *lex rei sitae* veya bağlama limanı hukukundan biri uygulanmalıdır. MÖHUK Tasarısı m. 21 f. 2’de korunacak menfaat olarak, mülkiyet hakkı tercih edilmiştir. Zira, uygulanacak hukuk MÖHUK Tasarı m. 21 f. 2’de bağlama limanı hukuku olarak belirlenmiştir.

Kanuni rehin hakkı veren alacaklar arasındaki sıralama<sup>288</sup>, cebrî icra hukukuna ilişkin bir sorundur. MÖHUK ve MÖHUK Tasarısı’nda cebrî icraya uygulanacak hukuka ilişkin bağlama kuralı bulunmamaktadır. 1993 CenevreMS m. 2 f. 1 c. 2 düzenlemesi Tasarı m. 1350 f. 1 c. 1’e iktibas edilmiştir. 1993 CenevreMS’nin

---

olan taşıtan, eşyanın zayi olması ihtimaline karşı yük üzerindeki menfaatini sigorta ettirip, muhtemel zararını başkaca yollardan garanti altına alabilecektir.

<sup>283</sup> Bkz. § 6 II.

<sup>284</sup> Bkz. § 5 III B 1 a.

<sup>285</sup> Geminin aynı zamanda geçici olarak bir başka devlet bayrağını çektiği hâllerde, sicil devleti hukuku asli sicil hukuku olarak algılanmalıdır, bkz. § 4 IV B.

<sup>286</sup> Gemi ipoteğinin sicile kaydedilmesi gerekli bir aynî hak olduğu bu sebeple uygulanacak hukuku belirlerken daha sıkı irtibatlı hukuk olarak sicil yeri hukukunun benimsenmesinin yerinde olduğu, belirtilmiştir. Gemi alacaklısının rehin hakkının sicile kaydedilemeyen aynî haklardan olduğundan, daha sıkı irtibatın bulunduğu hukukun *lex rei sitae* olduğu savunulmaktadır, bkz. *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 38; *Tekinalp*, Batider, s. 235.

<sup>287</sup> Gemi alacakları gemi üzerindeki zilyetlik değişikliğine bakılmaksızın gemiyi takip eder. Bu sebeple gemiyi satın alan yeni malik, kanuni rehin hakkından gemisi ile sorumlu olacaktır. Dolayısıyla, sicil devleti hukukunca gemi alacağı olarak kabul edilmeyen alacakların *lex rei sitae* uyarınca kabul edilmesi, malikin aleyhine etki doğuracaktır.

<sup>288</sup> Gemi alacaklarının kendi arasındaki sırasına uygulanacak hukuk hakkında bkz. *Tekinalp*, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 71.

diğer maddelerinde gemi alacakları arasındaki sıralama düzenlenmiştir. Bu sebeple, sicil devleti hukuku uyarınca öngörülen bir gemi alacağının, 1993 CenevreMS dolayısıyla, Tasarı hükümleri arasında yer bulmaması hâlinde sıra cetvelinin oluşturulması aşamasında cebrî icraya uygulanacak hukuk önem kazanacaktır. Tasarı m. 1350 uyarınca cebrî icranın gerçekleştiği devlet hukuku yetkili huktur. Dolayısıyla, sicil devleti tarafından kabul edilen gemi alacaklarının Tasarı m. 1320 f. 1’de yer almaması hâlinde, Türkiye’de gerçekleştirilen cebrî icrada bu alacaklar ipotek hakkının önüne geçmemelidir. Bu sebeple, söz konusu alacakların sıra cetvelinin oluşturulması esnasında ülkesel gemi alacaklarıyla<sup>289</sup> birlikte değerlendirilmeleri uygun olacaktır. Zira, ipotek hakkından önce gelen gemi alacakları Tasarı m. 1320 f. 1’de sınırlı sayıda belirlenmiştir. Sıra cetvelinin oluşturulması cebrî icraya ilişkin bir tasarruf olduğundan, sicil devleti tarafından kabul edilen gemi alacaklarının Türkiye’de gerçekleştirilen cebrî icrada ülkesel gemi alacakları ile aynı sırada yer alması uygun olacaktır.

### **C- Gemi alacağı borçluları**

#### **1. 1993 CenevreMS düzenlemesi**

1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de, beş bent hâlinde gemi alacakları sayılmıştır. Sözleşmede düzenlenen gemi alacaklarının sahiplerine imtiyaz verebilmesi için, gemi alacağı borçlularının, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1’de belirtilen kişilerden olması gereklidir. Madde uyarınca, istem hakkı; gemi maliki (*owner*), kiracı (*demise charterer*), gemi yöneticisi (*manager*) veya işleteninden (*operator*) herhangi birine karşı yöneltilmelidir. Aksi takdirde, alacak, 1993 CenevreMS m. 4’de sayılı alacaklarından biri olsa dahi gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

Gemi alacakları, 1926 BrükselMS m. 2’de düzenlemiştir. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 düzenlemesi aksine, 1926 BrükselMS m. 2’de temel borç ilişkisinin borçlusuna ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, 1926 BrükselMS m. 13

<sup>289</sup> Ülkesel gemi alacaklarının sıra cetvelindeki yeri hakkında bkz. § 7 III Ç 2.

uyarınca, Sözleşme hükümleri, geminin malik olmayan bir kimse veya çarterer (*charterer*) tarafından işletilmesi hâlinde de uygulanacaktır. Dolayısıyla, 1926 BrükselMS m. 2 ve m. 13 hükümleri birlikte değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, kiracı, çarterer, yönetici, işletenden herhangi birinin borçlu sıfatını taşıması hâlinde, alacak hakkı gemi alacağı olarak kabul edilmelidir.

1967 BrükselMS m. 4 f. 1'de sayılan alacaklar, gemi malikine karşı ileri sürüldükleri takdirde gemi alacağı olarak kabul edileceklerdir. 1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 2 uyarınca kiracı, diğer çartererler (*other charterer*), işleten ve yönetici 1967 BrükselMS hükümleri bakımından gemi maliki olarak addolunmaktadır. 1967 BrükselMS m. 7 f. 1'de Sözleşmede sayılı alacakların gemi maliki, kiracı, diğer çartererler, işleten ve yöneticiden birine karşı ileri sürülebilmesi hâlinde alacakların gemi alacağı olarak kabul edileceği hususu tekrarlanmıştır.

Lizbon Taslağında, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 2 hükmü çıkartılmış, 1967 BrükselMS m. 7 f. 1 düzenlemesi, Lizbon Taslağı m. 4 f. 1'e işlenmiştir<sup>290</sup>. Lizbon Taslağında yapılan diğer bir değişiklik, diğer çarterer ibaresinin, gemi alacağı borçluları grubundan çıkartılması olmuştur<sup>291</sup>. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında Lizbon Taslağı m. 4 hükmü aynen kabul edilmiştir. Diğer çarterer ibaresinin çıkartılması ile borçlu sıfatı daraltılmış dolayısıyla, gemi üzerinde ileri sürülebilecek olan imtiyazlı taleplerin sayısı azaltılmıştır<sup>292</sup>. Zira, diğer çarterer kapsamında değerlendirilecek zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerinin taraflarına karşı ileri sürülecek istemler 1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS'nin aksine gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

1993 CenevreMS m. 4'de gemi alacağı borçluları sadece sayılmış fakat ilgili kişiler tanımlanmamıştır. Dolayısıyla, uyuşmazlık hâlinde, malik, kiracı, yönetici ve işleten kavramlarının tanımlanmasında *lex fori* hükümleri belirleyici olmalıdır.

<sup>290</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 243.

<sup>291</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 243; *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 83.

<sup>292</sup> Bkz. *Alcantra*, s. 225.

## 2. Tasarı düzenlenmesi

Şubat Taslağı m. 1320 f. 1’de gemi alacakları sayılmıştı. Ancak, gemi alacağı borçlularının belirlendiği m. 4 f. 1 c. 1 düzenlemesi madde kapsamında yer almamaktaydı. TBMM Adalet Komisyonu Başkanlığına sunulan Tasarı m. 1320 f. 1 c. 1 hükmüne, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1 düzenlemesi alınarak mehzaz ile uyum sağlanmıştır. Tasarı m. 1320 f. 1 c. 1 uyarınca, geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş bulunan Tasarı m. 1320 f. 1’de altı bent hâlinde sayılı alacaklar, sahiplerine kanuni rehin hakkı verecektir.

### a) Malik

1993 CenevreMS’de gemi maliki tanımlanmamıştır<sup>293</sup>.

Sicil karinelerinin düzenlendiği Tasarı m. 974 f. 1 uyarınca, gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, geminin maliki sayılacaktır<sup>294</sup>. Sicile kayıtlı bulunmayan gemiler üzerindeki mülkiyet hakkına, Tasarı m. 997 f. 1 uyarınca TMK taşınır hükümleri uygulanacaktır<sup>295</sup>. Dolayısıyla, Tasarı m. 1320 f. 1’de sayılı alacakların belirtilen kişilere karşı ileri sürülmesi hâlinde alacak gemi alacağı olarak nitelendirilecektir.

<sup>293</sup> 1976 LondraMS m. 1 f. 1 uyarınca gemi malikleri, 1976 LondraMS m. 2’de sayılı alacak taleplerine karşı sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip kişilerdendir. Gemi malikinin tanımı 1976 LondraMS’de verilmemiştir. 1989 KurtarmaMS m. 14 f. 1 uyarınca kurtarma özel tazminatı borçlusu gemi malikidir. 1992 PetrolMS m. 3 f. 1’de kirlenme zararının borçlusu gemi malikidir. Gemi maliki 1992 PetrolMS m. 1 f. 3 uyarınca sicile kayıtlı malik, geminin sicile kayıtlı olmaması hâlinde geminin mülkiyetine sahip kişi olarak tanımlanmıştır. Milletlerarası sözleşmelerde gemi malikinin tanımı hakkında bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 150.

<sup>294</sup> Ekonomik malikin, gemi maliki kapsamında değerlendirilmesi hakkında bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra* s. 151.

<sup>295</sup> TMK m. 763 hükmü doğrultusunda gemiyi zilyetliğinde bulunduran kişi sicile kayıtlı olmayan geminin maliki sayılacaktır, taşınır mülkiyeti hakkında bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 567.

## b) Çarterer

İngilizce karşılığı “*charterer*” olarak geçen ibare 1976 LondraMS’nin RG’de yayımlanan tercümesinde Türkçe’ye çarterer olarak tercüme edilmiştir<sup>296</sup>. İngiliz hukukunda üç tip çarter sözleşmesi bulunmaktadır, bunlar sırasıyla: (1) gemi kira sözleşmesi<sup>297</sup> (*bareboat charter*), (2) zaman çarteri sözleşmesi<sup>298</sup> (*time charter*), (3) yolculuk çarteri sözleşmesi<sup>299</sup> (*voyage charter*).

Gemi kira sözleşmesi Tasarı m. 1119 ilâ 1130 aralığında düzenlenmiştir. İngilizce karşılığı *demise charterer* veya *bareboat charterer* olarak ifade olunan gemi kira sözleşmesinin tarafı “kiracı” olarak Tasarı’da ifade olunmuştur.

Zaman çarteri sözleşmesi Tasarı m. 1131 ilâ 1137 aralığında düzenlenmiştir. *Time charterer* ifadesinin Türkçe karşılığı olarak “tahsis olunan” ibaresi kullanılmıştır<sup>300</sup>.

Navlun sözleşmesinin bir türü olarak Tasarı m. 1138 f. 1(a)’da ifade olunan yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafı olan “*voyage charterer*” ibaresi, Tasarı m. 1138 f. 1(a)’da “taşıtıcı” olarak kullanılmıştır.

Bu durumda, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 2, m. 7 f. 1 ve 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de geçen “*demise charterer*” ibaresinin Tasarı’daki karşılığı kiracı, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 2 ve m. 7 f. 1’de yer alan “*other charterer*” ibaresinin karşılığı “tahsis olunan” ve “taşıtıcı” olarak anlaşılmalıdır.

<sup>296</sup> Bkz. RG 4 Haziran 1980/17007.

<sup>297</sup> Gemi kira sözleşmesi hakkında bkz. *Davis, Bareboat Charters*; 2<sup>nd</sup> edition, London Singapore 2005.

<sup>298</sup> Zaman çarteri sözleşmesi hakkında bkz. *Çakalır, Zaman Çarteri Sözleşmesi*, yayımlanmamış doçentlik tezi, İstanbul 1989, *Ülgener, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri*, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 599; *Ülgener, Navlun Sözleşmeleri Bakımından Ticaret Kanunda Yeni Bir Düzenleme Gereği*, DenizHD yıl: 3, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 2004), s. 21; *Ülgener, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıyanın Taşıtana Karşı Olan Yükümlülükleri*, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 47; *Tekil, Deniz Hukuku*, s. 234; *Ülgener, Çarter Sözleşmeleri I*, İstanbul 2000, s. 40 ; *Wilford/Coghlin/Healy, Time Charters*, 5<sup>th</sup> edition, London.

<sup>299</sup> Bkz. *Cooke, Voyage Charters*, 2<sup>nd</sup> edition, London, 2001; *Ülgener, Çarter Sözleşmeleri*, s. 57 *Tekil, Deniz Hukuku*, s. 236.

<sup>300</sup> Tahsis olunan yerine çarterer ifadesinin kullanılması yolundaki eleştiri hakkında bkz. *Atamer, Cebrî İcra*, s. 156 ve s. 429.

### aa) Kiracı

1993 CenevreMS m. 4’de sayılı alacaklardan birinin kiracıya karşı ileri sürülmesi hâlinde alacaklı gemi üzerinde gemi alacağına sahip olacaktır. Kiracı kavramı 1993 CenevreMS’de tanımlanmamıştır.

Tasarı m. 1119 f. 1 uyarınca, kiracı, kira sözleşmesi uyarınca kararlaştırılan kira bedelini ödemek suretiyle geminin kullanım hakkını elde eden kişidir. Kira sözleşmesi ile geminin hem teknik hem de ticari yönetimi kiracıya geçer. Tasarı m. 1061 f. 2 uyarınca kendisine ait olmayan gemiyi, kendi adına kullanan kiracı, üçüncü kişilerle ilişkilerinde donatan sayılır<sup>301</sup>.

Kiracıya karşı ileri sürülen taleplerin, kiraya verenin gemisi üzerinde rehin hakkı ile güvence altına alınma sebepleri çeşitlidir. Zira, kiraya veren belirli bir kira bedeli karşılığında gemisinin işletilmesini üçüncü bir kişiye devrederken, geminin işletilmesi sebebiyle gemi alacağı doğması riskini öngörebilecektir<sup>302</sup>. Diğer bir sebep, geminin teknik idaresinin kiracıya geçmesinden kaynaklanmaktadır<sup>303</sup>.

<sup>301</sup> Finansal Kiralama Kanunu (“FKK”); RG 28 Haziran 1985/18795; uyarınca finansal kiralama sözleşmesi ile geminin zilyetliği finansal kiracıya devredilmektedir. FKK m. 9 uyarınca kira sözleşmesinin sonunda mülkiyet kiracıya geçmektedir. FKK m. 8 f. 2 uyarınca aynı hak kazanımlarının kiraya verene karşı ileri sürülemeyeceği düzenlense de gemi alacaklısının rehin hakkı kanundan doğmaktadır ve kiraya verene karşı ileri sürülebilir, bkz. *Çetingil*, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar (3. Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu’na sunulan tebliğ), DenizHD yıl: 4, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1999), s. 15; *Can*, XVI. Sempozyum, s. 214; *Altop*, Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 17.

<sup>302</sup> Y11HD 1998/8208 E. 1999/48 K. uyarınca, finansal kiralayan menfaat karşılığında gemisini finansal kiracıya devretmektedir. Dolayısıyla, geminin işletilmesi neticesinde ortaya çıkan kanuni rehin hakkı riskini gemi maliki önceden göze almaktadır. Karar metni için bkz. DenizHD yıl: 4 sayı: 1-2, s. 175.

<sup>303</sup> Geminin teknik idaresinin kiracıda bulunması sebebiyle gemi adamlarının işvereni kiracıdır. Dolayısıyla, sosyal sebepler ve geminin verimli ve güvenli bir şekilde işletilmesinin sağlanması amacıyla kiracıya karşı ileri sürülecek gemi adamı alacaklarının rehin hakkı ile korunması yerinde olacaktır.



### bb) Tahsis olunan

1967 BrükselMS m. 4 f. 1’de sayılı alacakların, tahsis olunana karşı ileri sürülmesi hâlinde, bu alacaklar 1967 BrükselMS m. 7 f. 1 uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilecektir. Lizbon Taslağında tahsis olunana karşı ileri sürülecek taleplerin gemi alacağı olarak kabul edilmemesi kararlaştırılmıştır<sup>304</sup>. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1’de bu husus tekrarlanmıştır. Tasarı m. 1320 f. 1 c. 1 düzenlemesi 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1’den aynen alınmıştır ve tahsis olunan gemi alacağı borçluları arasında yer almamaktadır.

1993 CenevreMS’de tahsis olunana karşı ileri sürülecek taleplerin gemi alacağı olarak nitelendirilmemesi eleştirilmiştir<sup>305</sup>. Eleştiriler, özellikle sözleşme içi ilişkide tahsis olunana karşı ileri sürülecek ölüm ve bedensel zararların gemi alacağı kapsamı dışında kalacağına dairdir<sup>306</sup>. Sözleşme ilişkisine dayanarak, tahsis olunana karşı alacaklarını gemi alacağı olarak ileri süremeyecek olan alacaklıların, sözleşme dışı ilişkiye dayanarak malike karşı da rehin hakkı ileri sürebilmesinin mümkün olmayacağı savunulmuştur<sup>307</sup>.

Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi (“2002 Atina Sözleşmesi”) m. 4’de gemi maliki fiilî taşıyan olarak belirlenmiştir. Düzenleme uyarınca yolcuların gerek sözleşme içi ilişkiye dayanarak taşıyana, gerekse fillî taşıyan sıfatına sahip gemi malikine karşı alacak hakkını ileri sürebilme imkânı bulunmaktadır. 1993 CenevreMS uyarınca gemi malikine karşı ileri sürülebilecek m. 4 f. 1’de yer alan alacaklar, gemi alacağı olarak kabul edilecektir. Yolcuların ölüm ve cismani zararları da bu kapsamdadır. 2002 AtinaMS uyarınca fiilî taşıyan kabul edilen gemi malikine karşı yöneltilebilecek bu alacaklar, sahiplerine rehin hakkı verecektir<sup>308</sup>. 2002 AtinaMS milletlerarası alanda yürürlük kazanmamıştır. Türkiye, her iki Sözleşmeye de

<sup>304</sup> Lizbon Taslağında tahsis olunanın bazı durumlarda işleyen olarak nitelendirilebileceği düşüncesiyle tahsis olunanın madde metninden çıkartılıp çıkartılmaması tartışılmıştır, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 243. Zaman çarteri sözleşmesinde geminin sadece ticari yönetimi tahsis olunana bırakılmaktadır. Oysa ki işleyen geminin teknik yönetimini de kazanır. Bu sebeple tahsis olunana ile işleyen kavramları örtüşmemektedir.

<sup>305</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s.183.

<sup>306</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 190.

<sup>307</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 190.

<sup>308</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 190.

taraf değildir. Ancak, her iki Sözleşme düzenlemesi de aynen Tasarı hükümleri içine alınmıştır. Tasarı'nın yürürlük kazanması durumunda Tasarı m. 1257'e göre gemi malikine karşı ileri sürülebilecek söz konusu talepler Tasarı m. 1320 uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilecektir.

### **cc) Taşıtan**

1967 BrükselMS m. 7 f. 1 uyarınca, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1'de sayılı alacakların taşıtana karşı ileri sürülmesi hâlinde bu alacaklar gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. 1967 BrükselMS düzenlemesi Lizbon Taslağında değiştirilmiş ve 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 uyarınca taşıtana karşı ileri sürülen talepler gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir. 1993 CenevreMS düzenlemesi Tasarı m. 1320 f. 1 c. 1 hükmüne aynen alınmıştır. Dolayısıyla, Tasarı m. 1320 f. 1'de altı bent hâlinde sayılı alacakların taşıtana karşı ileri sürülmesi hâlinde bu alacaklar gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

Taşıtana karşı ileri sürülecek taleplerin gemi alacağı olarak nitelendirilmemesi yukarıda belirtilen benzer sebeplerle eleştirilmiştir. Söz konusu eleştiriler yukarıda değerlendirilmiştir ve bu kısım için de geçerlidir.

### **c) Yönetici ve işleten**

Yönetici ve işleten 1993 CenevreMS uyarınca gemi alacağı borçlularındandır. Her iki ibare de 1993 CenevreMS'de tanımlanmamıştır.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1 düzenlemesi Tasarı m. 1320'ye aynen alınmıştır. Diğer yandan, işleten Tasarı m. 1248 f. 2 uyarınca yolcu taşıma sözleşmelerinde gemi maliki, kiracısı ile birlikte fiilî taşıyan sayılabilecek kişiler arasında yer almaktadır. Ancak, Tasarı'da yönetici ve işleten kavramları tanımlanmamıştır.

Yönetici, gemi yönetim sözleşmesi uyarınca ticari ve teknik yönetiminin tamamı veya belirli bir kısmının kendisine bırakıldığı ve zilyetliğinde

bulundurduğu gemiyi, gemi maliki nam ve hesabına yöneten kişidir<sup>309</sup>. İşleten ise, malikin vermiş olduğu bir hakka dayanarak zilyetliğinde bulundurduğu gemiyi kendi nam ve hesabına işleten kimsedir<sup>310</sup>.

1993 CenevreMS'de yönetici ve işletenin gemi alacağı borçluları<sup>311</sup> arasında sayılması eleştirilmiş ve hatta gereksiz bulunmuştur<sup>312</sup>. Eleştiriler doğrultusunda yöneticinin hesabına faaliyet göstereceği kişiler sadece gemi maliki ve kiracı olabilecektir. Gemi maliki ve kiracısına karşı yöneltilen istemler 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 uyarınca gemi alacağı olarak kabul edildiklerinden, yöneticinin gemi alacağı borçlusu olarak ayrıca sayılması tekrar niteliğinde değerlendirilmiştir<sup>313</sup>. İşletenin ise, kendi hesabına gerçekleştireceği faaliyetlerin sayıca az olduğu ve bu işlemlerin 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de belirtilen alacaklara sebebiyet vermeyeceği ileri sürülmüştür<sup>314</sup>. Tasarı m. 1059'da tanımlanan intifa hakkı sahibine aksi kararlaştırılmadıkça gemiden tam yararlanma yetkisi verilmektedir. Bu bağlamda, intifa hakkı sahibinin işleten sayılabileceği yönündeki görüş<sup>315</sup> yerindedir. Dolayısıyla, işletenin gemi alacağı borçluları arasında sayılması Tasarı hükümleri doğrultusunda uygun ve gerekli olacaktır.

<sup>309</sup> Gemi yönetim sözleşmesi hakkında bkz. *Şeker-Öğüz*, Gemi Yönetim Sözleşmesi, İstanbul 2003; *Ülgener*, Gemi Yönetim Sözleşmesine Kısa Bir Bakış; DTD yıl: 19 (2002), Ağustos sayısı, s. 72; *Ülgener*, Gemi Yönetim Sözleşmesi (Ship Management), Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004, s. 137; *Ülgener*, Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yönetimi ve Zaman Çartereri Kavramı, DenizHD yıl: 6-7 (2001-2002), sayı: 1-4 (basım tarihi: Haziran 2004), s. 14; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 157.

<sup>310</sup> Bkz. *Berlingeri* [1995] LMCLQ, s. 63; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 157.

<sup>311</sup> İbareler 1967 BrükselMS hazırlık sürecinde Portofino Taslağında eklenmiştir, *Berlingeri* [1996] CMI Year Book, s. 243.

<sup>312</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 162; *Alcantra*; s. 225. CMI'n bu yöndeki yazılı görüşü için bkz. UN, A/CONF.162/3/Add.1, s. 7.

<sup>313</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63.

<sup>314</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63.

<sup>315</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 159.

## Ç- Sorumluluğun kapsamı

### 1. Gemi

#### a) 1993 CenevreMS düzenlemesi

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 uyarınca gemi alacakları; gemi, rehne konu alacağın sebebiyet verdiği yolculuğun navlunu, geminin eklentileri ve yolculuğun başlangıcı anında muaccel olan navlun üzerinde sahiplerine imtiyaz verecektir. 1926 BrükselMS’de Türkçe’ye eklenti olarak tercüme edilebilecek olan “*accessories*” ibaresi kullanılmıştır. 1926 BrükselMS m. 4’de, gemi ve navlunun eklentileri şu şekilde tanımlanmıştır: (1) geminin maruz kaldığı ve tamiri yapılmayan maddi zarar veya navlun kaybı sebebiyle ödenecek tazminat, (2) müşterek avarya sebebiyle geminin maruz kaldığı ve tamiri yapılmayan maddi zarar veya navlun kaybı teşkil eden gemi malikine ödenecek tazminat, (3) kaptan ve gemi adamlarına ödenecek miktar düşüldükten sonra, yolculuğun tamamlanması anına kadar gerçekleştirilen kurtarma ve yardım hizmetlerinden elde edilen tazminat. 1926 BrükselMS m. 4’de eklenti olarak tanımlanan değerler, Türk hukukunda surrogat<sup>316</sup> olarak ifade olunan ikame değerlere karşılık gelmektedir. Bu sebeple, “*accessories*” ibaresi karşılığı olarak “ikame değerler” ifadesi kullanılması uygun olacaktır.

1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 1 uyarınca, gemi alacaklarının tanıdığı imtiyaz sadece gemi üzerinde ileri sürülebilecektir. 1967 BrükselMS m. 4 f. 1 c. 1 metninden navlun ve ikame değerler ibareleri çıkartılmıştır. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1 düzenlemesi de bu yöndedir. Navlun ve ikame değerler ibarelerinin her iki Sözleşmeden çıkartılması sebebiyle, söz konusu ibarelerin tanımlandığı 1926 BrükselMS m. 4 düzenlemesi, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS’de bulunmamaktadır. Navlunun rehin hakkının üzerinde ileri sürülebileceği değerler arasından çıkartılma sebebi, milletlerarası hukukta gemi malikinin sınırlı aynî

<sup>316</sup> Surrogat kavramı hakkında bkz. *Çağa/Kender*, III, s. 19.

sorumluluğunun<sup>317</sup> terk edilerek, kişisel sorumluluğun kabul edilmesidir<sup>318</sup>. İkame değerlerin kapsam dışı bırakılmış olmasını da bu şekilde değerlendirmek amaca uygun olacaktır. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS’de belirlenen gemi alacaklarının sadece gemi üzerinde sahiplerine imtiyaz bahşedeceği, 1926 BrükselMS düzenlemesi aksine navlun ve ikame değerleri kapsamayacağı anlaşılmaktadır. Varılan sonuç, geminin zayi olması hâlinde gemi alacağının sahibine bahşettiği imtiyazın da son bulacağı yönündedir.

Gemi alacağının bahşettiği imtiyaz, işletilmesi sebebiyle gemi alacağına sebebiyet veren gemi üzerinde ileri sürülmelidir. 1993 CenevreMS’de bu husus açıkça belirtilmemiştir. Ancak, gemi alacağı borçluları belirlenmiş ve borçlu olarak sayılan kişilerden herhangi birine karşı ileri sürülen 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de yer alan alacaklar, gemi malikinin gemisi üzerinde imtiyazlı bir alacak olacaktır. Nitekim bu kişiler, gemi malikine ait olan gemi vasıtasıyla deniz ticaretiyle iştigal etmektedirler. JIGE Taslağına yönelik eleştirilerde, imtiyaz hakkının kardeş gemi üzerinde de doğması yönünde düzenleme yapılması teklif edilmiştir<sup>319</sup>. Ancak, üzaerinde rehin hakkı talep edilebilecek değer, gemi alacağına sebebiyet veren gemi ile sınırlı olmalıdır. Zira, Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme<sup>320</sup> (“1999 CenevreMS”) m. 1’de deniz alacakları sayılmıştır. 1993 CenevreMS’de düzenlenen gemi alacakları 1999 CenevreMS uyarınca aynı zamanda deniz alacağıdır. Deniz alacakları sahiplerine gemi üzerinde ihtiyati haciz imkânı verir. 1999 CenevreMS m. 3 f. 2 uyarınca kardeş gemilerinde ihtiyati haczi mümkündür. Ancak, aynı zamanda gemi alacağı

<sup>317</sup> Sınırlı sorumluluk sistemleri hakkında bkz. *Çağa/Kender*; I, s. 149; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 150; *Can*, XVII. Sempozyum, s. 198. Sınırlı aynı sorumluluk hakkında bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 151; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 153; *Can*, XVII. Sempozyum, s. 202.

<sup>318</sup> Bkz. *Barlas*, s. 15.

<sup>319</sup> International Confederation of Free Trade Unions’ın bu yöndeki yazılı görüşü için bkz. *UN, A/CONF./162/3*, s. 14.

<sup>320</sup> International Convention on Arrest of Ships, 1999; 1999 CenevreMS’nin Türkçe tercümesi için bkz. *Aybay/Oral/Oğuzölgen/Parlak-Yıldız/Aybay/Özdemir*, Tercüme: DenizHD yıl: 4, sayı: 1-2 (Mart-Haziran 1999), s. 149. Sözleşme hakkında bkz. *Berlingeri*, *The International Convention on Arrest of Ships*, CMI News Letter, 1999 No-1, s. 1; *Berlingeri*, *Berlingeri on Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention*, 4<sup>th</sup> edition, London 2006; *Berlingeri*, *The 1952 Arrest Convention revisited*, [2005] LMCLQ, s. 273; *Ülgener*, *Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış* (“International Convention on Arrest of Ships 99”), DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), s. 7. Türkiye 1999 CenevreMS’ye taraf değildir.

olan bir deniz alacağı sebebiyle kardeş geminin ihtiyaten haczedilmesi durumunda, alacak sahibine rehin hakkı vermeyecektir<sup>321</sup>. Nitekim alacak, kardeş geminin işletilmesi sebebiyle doğmamaktadır.

### **b) Tasarı düzenlemesi**

Tasarı m. 1321 f. 1 uyarınca gemi alacakları, sahiplerine, gemi ve eklentisi üzerinde kanuni rehin hakkı verecektir. Gemi malikinin mülkiyetinde bulunmayan eklentiler, Tasarı m. 1321 f. 2 uyarınca rehin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Tasarı m. 1321 f. 3 c. 1'de geminin zayi olması ve hasara uğraması sebebiyle gemi malikinin üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat istemi kanuni rehin kapsamına dâhil edilmiştir. Aynı şekilde, müşterek avarya hâllerinde feda edilen veya hasara uğrayan tazminat da takip eden ikinci cümle uyarınca rehne dâhildir. Tasarı m. 1321 f. 3 c. 1 yeni bir düzenlemedir ve madde gerekçesinde mehazi bildirilmemiştir. Buna karşı, Tasarı m. 1321 f. 3 c. 2 hükmü ise, TTK m. 1256 f. 1'den alınmıştır<sup>322</sup>.

1926 BrükselMS m. 4 uyarınca gemi yerine ikame olunan değerler üzerinde rehin hakkı ileri sürülebilecekti. Ancak, Tasarı'nın gemi alacakları ve ipotek hakkı hususunda mehoz kabul ettiği 1993 CenevreMS'de, bu yönde bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple, ikame değerlere karşılık gelen Tasarı m. 1321 f. 3'ün Tasarı'dan çıkartılması hâlinde mehozla uyum sağlanabilecektir. Dolayısıyla, kanuni rehin hakkının geminin zayi olmasıyla son bulacağına dair düzenlemenin Tasarı m. 1321 f. 3'e işlenmesi uygun olacaktır<sup>323</sup>.

1993 CenevreMS'de gemi alacaklarının sadece gemi üzerinde sahibine imtiyaz tanıyacağı düzenlenmişti. TTK m. 1236 f. 1 esas alınarak hazırlanan Tasarı m. 1321 f. 1 uyarınca kanuni rehin hakkı gemi ve eklentisi üzerinde doğacaktır. Ancak, Tasarı m. 1321 f. 1'de yer alan eklenti ibaresi, 1926 BrükselMS m. 4'de belirtilen ikame değerlere karşılık gelmemektedir. Tasarı m. 1321 f. 1'de ifade olunan eklenti, geminin işletilmesi veya muhafazası veya

<sup>321</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 406.

<sup>322</sup> TTK m. 1256 f. 1 düzenlemesinin mehazi AlmTK m. 775 f. 1 hükmüdür, bkz. Tasarı m. 1321 gerekçesi.

<sup>323</sup> Bkz. § 8.

gemiden yararlanmak için gemi ile birleştirilen eşyadır<sup>324</sup>. Diğer yandan, Tasarı m. 1320 f. 2 uyarınca, gemi malikine ait olmayan eklenti, kanuni rehin kapsamı haricinde bırakılmıştır. Gemi malikinin sahibi olduğu gemi ile birleştirilen eşyanın rehne konu olması, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 düzenlemesine ters düşmemektedir.

## 2. Sigorta tazminatı

### a) 1993 CenevreMS düzenlemesi

1926 BrükselMS m. 4'de gemi yerine ikame olunan değerler tanımlanmıştır. Maddenin 3'üncü fıkrasında sigorta sözleşmesi uyarınca gemi malikine ödenecek sigorta tazminatı, ikame olunan değerler kapsamından çıkartılmıştır. Diğer bir ifadeyle, rehin hakkı sigorta tazminatı üzerinde ileri sürülemeyecektir. Söz konusu düzenleme ipotekli alacaklar ve ipoteğin kredi fonksiyonunu korumak amacıyla getirilmiştir<sup>325</sup>.

1967 BrükselMS m. 4 uyarınca rehin hakkının ileri sürülebileceği değerler arasından ikame olunan değerler çıkartılmıştır. Bu sebeple, 1926 BrükselMS m. 4 düzenlemesi, 1967 BrükselMS'de yer almamaktadır. 1926 BrükselMS m. 4'ün istisnası niteliğindeki üçüncü fıkrası da, dolayısıyla 1967 BrükselMS'de bulunmamaktadır. Lizbon Taslağı ve JIGE Taslağında da sigorta tazminatı üzerinde rehin hakkı ileri sürülüp sürülemeyeceği belirsizdir. JIGE Taslağında, gemi alacağının sigorta tazminatı üzerinde ileri sürülemeyeceğine dair açık bir düzenleme bulunmaması eleştirilmiştir<sup>326</sup>. Eleştirilerde, geminin yerine ikame olunacak değerler hususunda devletlerin iç hukuklarında farklı düzenlemeler bulunabileceği belirtilmiştir<sup>327</sup>. Diplomatik konferans sürecinde, sigorta tazminatı hakkında düzenleme yapılarak 1993 CenevreMS m. 10 f. 2 hükmü

<sup>324</sup> Eklenti hakkında bilgi için bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 48; *Kalpsüz*, I, s. 93; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 98.

<sup>325</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 69.

<sup>326</sup> İsviçre, sigorta sözleşmesi uyarınca ödenecek tazminatın, ipotek hakkı sahibinin en büyük güvencesi olduğunu ve 1926 BrükselMS'de olduğu gibi bu hususta açık düzenleme yapılmasını talep etmiştir, bkz. *UN, A/CONF.162/3*, s. 5.

<sup>327</sup> İsviçre'nin bu yöndeki yazılı görüşü hakkında bkz. *UN, A/CONF.162/3*, s. 5.

oluşturulmuştur. 1993 CenevreMS m. 10 f. 2 uyarınca gemi alacağı sahipleri sigorta sözleşmesine dayanarak gemi malikine ödenecek tazminat üzerinde rehin hakkına sahip değildirler.

1967 BrükselMS, Lizbon Taslağı ve JIGE Taslağında, gemi alacağı sahiplerinin sigorta tazminatı uyarınca gemi malikine ödenecek tazminata halef olmayacağına dair açık düzenleme bulunmaması sonucu değiştirmeyecektir. 1967 BrükselMS’de, 1926 BrükselMS’nin aksine rehin hakkının sadece gemi üzerinde ileri sürülebileceği düzenlenmiştir. Nitekim, ikame değerlerin tanımının verildiği 1926 BrükselMS m. 4 f. 1 b. (1), (2) ve (3) hükümleri ve kuralın istisnası niteliğindeki f. 3 hükmü 1967 BrükselMS’ye alınmamıştır. Dolayısıyla, söz konusu düzenlemenin rehin hakkının ileri sürüleceği değeri geminin kendisi ile sınırlama amaçlı olduğu savunulabilecektir. Bu sebeple, 1993 CenevreMS m. 10 f. 2 düzenlemesi, diplomatik konferans sürecinde metne eklenemeseydi dahi sonuç değişmeyecekti. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 10 f. 2 düzenlemesinin açıklayıcı bir nitelik taşıdığı sonucuna varılmaktadır.

### **b) Tasarı düzenlemesi**

TTK’da sigorta tazminatının kanuni rehin hakkı kapsamına dâhil olup olmadığına dair açık düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, TTK m. 1245 ve m. 1256 hükümlerinde gemi yerine ikame olunacak alacaklar sayılmıştır. Bu alacaklar arasında sigorta tazminatının yer almaması<sup>328</sup> kanuni rehin hakkının sigorta tazminatı üzerinde ileri sürülemeyeceği şeklinde yorumlanmaktadır<sup>329</sup>.

Tasarı m. 1321 f. 2 c. 2’de sigorta tazminatının rehin kapsamına girmediği açıkça düzenlemiştir. Bu bakımdan, 1993 CenevreMS m. 10 f. 2 düzenlemesi ile uyumludur. Tekne ve mali mesuliyet sigortaları başlıca deniz sigortalarıdır. Tekne sigortası<sup>330</sup>, gemi malikinin gemisi üzerindeki menfaatinin, deniz tehlikelerine karşı teminat altına alındığı sözleşmedir<sup>331</sup>. Mali mesuliyet sigortası niteliğindeki

<sup>328</sup> Sigorta tazminatı üzerinde kanuni rehin hakkı ileri sürülememesi hakkındaki eleştiri için bkz. *Arseven*, s. 550.

<sup>329</sup> Bkz. *Çağrı/Kender*, III, s. 22.

<sup>330</sup> Bkz. *Yazıcıoğlu*, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul 2003.

<sup>331</sup> Bkz. *Yazıcıoğlu*, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, s. 16.



*Protection and Indemnity Insurance*<sup>332</sup> (“P&I sigortası”), P&I klübüne üye gemi malikinin, tekne sigortası kapsamına girmeyen ve üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun karşılıklı sigorta ilkeleri uyarınca düzenlendiği sözleşmedir<sup>333</sup>. Gemi alacağı sahibi, tekne sigortası tazminatı üzerinde rehin hakkı ileri süremez<sup>334</sup>.

Tasarı m. 1321 f. 3 c. 1’de geminin zayi olması ve hasara uğramasından dolayı donatanın üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat talebi kanuni rehin kapsamında sayılmıştır. P&I sigortası uyarınca ödenecek tazminat bu kapsamda değerlendirilmelidir<sup>335</sup>. Ancak, 1926 BrükselMS, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS’nin birlikte değerlendirilmeleri sonucunda, 1993 CenevreMS’de gemi alacağının sadece gemi üzerinde ileri sürülebileceği sonucuna varılmıştı. Bu sebeple, Tasarı m. 1321 f. 3 hükmünün çıkartılmasının uygun olacağı belirtilmişti. Bu durumda, P&I klübü tarafından ödenecek tazminat ikame değerlerden sayılacak ve 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 uyarınca üzerinde gemi alacağı ileri sürülemeyecektir.

## **D- Gemi alacakları**

### **1. Giriş**

1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de beş bent hâlinde sayılan gemi alacakları şunlardır: (1) ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları (“gemi adamı alacakları”), (2) geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar (“kişisel zarar”),

<sup>332</sup> P&I sigortası hakkında bkz. *Algantürk*, Deniz Sigorta Hukukunda Klüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), İstanbul 2002; *Göktan*, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) P&I, Yük Hasarı Tazminatları, İş Kazası Davaları, Deniz Kirliliği ve Gümrük Cezaları ve Diğer İlgili Tüm Konular, İstanbul 2006.

<sup>333</sup> Bkz. *Algantürk*, Klüp Sigortası, s. 23.

<sup>334</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 200.

<sup>335</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 201.

(3) kurtarma ücreti, (4) liman, kanal, diğer su yolları ve kılavuzluk için ödenecek resimler (“seyrüsefer resimleri”), ve (5) 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 (“haksız fiile dayanan eşya zararı”).

1993 CenevreMS m. 4 f. 1 düzenlemesi, Tasarı m. 1320’ye aynen işlenmiştir. 1993 CenevreMS m. 6’da taraf devletlere tanınan yetki<sup>336</sup> doğrultusunda müşterek avarya garame payı alacakları Tasarı m. 1320 f. 1(f)’de gemi alacağı olarak kabul edilmiştir.

## 2. 1993 CenevreMS’de kabul edilen gemi alacakları ve Tasarıya iktibas

### a) Gemi adamı alacakları

Gemi adamı alacaklarının gemi alacağı olarak kabul edilmesi ipotek hakkı güvencesini olumsuz etkilemektedir<sup>337</sup>. Ancak, alacağın kanuni rehin hakkı ile korunması geminin güvenli ve verimli şekilde işletilmesine hizmet eder<sup>338</sup>. Zira, alacakları gemi alacağı ile teminat altına alınan gemi adamları yolculuk sırasında gemiyi terk etmeyeceklerdir<sup>339</sup>. Diğer yandan, sosyal sebepler de alacağın gemi alacağı kapsamına alınmasında etkili olmuştur<sup>340</sup>.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a) uyarınca gemi adamı alacağı hakkı veren talepler şunlardır: (1) gemide çalıştırılmaları sebebiyle ödenecek ücret ve diğer tutarlar, (2) ülkelerine getirilme giderleri ve (3) sosyal sigorta katılma payı.

<sup>336</sup> § 6 III F.

<sup>337</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 244; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 185.

<sup>338</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 168, *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 244; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 185.

<sup>339</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 168.

<sup>340</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 168, *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 244.

### aa) Gemi adamı

1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a)'da belirlenen gemi alacağı'nın alacaklısı kaptan, zabıt ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Gemi alacağı sahibi, 1967 BrükselMS'de de aynıdır. Lizbon Taslağı hazırlık çalışmalarında, kaptan ve mürettebatın ücret ve diğer alacaklarının gemi alacağı olarak kabul edilmesi önerilmiştir<sup>341</sup>. Ancak, kaptan ve mürettebat ifadesinin kullanılması, gemide istihdam olunan herkesi kapsamayabileceği sebebiyle eleştirilmiştir<sup>342</sup>. Dolayısıyla, 1967 BrükselMS metni değiştirilmemiş kaptan, zabıt ve gemide çalıştırılan diğer kişiler gemi alacağı sahibi olarak belirlenmiştir<sup>343</sup>.

Gemi adamları TTK m. 821 ve Tasarı m. 934'de tanımlanmıştır. Kaptan, zabıt, tayfa ve gemide istihdam edilen diğer kişiler gemi adamı olarak kabul edilmiştir. Bu bağlamda, donatanın kara işletmesinde çalıştırılan işletme müdürü, mühendis, istifçi vb. kişiler, gemide istihdam edilen diğer kişilerden sayılmazlar<sup>344</sup>. Bu kişilerin ücret alacakları, Tasarı m. 1320 f.1(a) uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

### bb) Gemi alacağı borçlusu

Gemi alacağı borçluları geminin teknik yönetimine sahip gemi maliki veya kiracıdır. Diğer yandan, gemiden tam yararlanma hakkı tanınan intifa hakkı sahibi de, işleten olarak gemi adamı alacağı borçlusu kabul edilebilecektir.

<sup>341</sup> Bkz. *Atamer*; Cebrî İcra, s. 186.

<sup>342</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 246.

<sup>343</sup> Bu durumda gemide istihdam edilen temizlikçi, garson, müzisyen gibi kişiler gemide çalıştırılan diğer kişilerden sayılacaktır, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 246.

<sup>344</sup> Bkz. *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 200.

### cc) Gemi adamı alacakları

#### aaa) Gemide çalıştırılmaları sebebiyle ödenecek ücret ve diğer tutarlar

Gemi adamlarına hizmet sözleşmesi uyarınca ödenmesi gerekli tüm meblağlar ücret ve diğer tutarlar içinde değerlendirilmelidir<sup>345</sup>. Ücret, kıdem tazminatı, fazla çalışma, yıllık ücretli izin, hafta tatili, genel tatil ücretleri bu kapsamda sayılabilecek gemi alacakları arasındadır.

1993 CenevreMS diplomatik konferansında kıdem tazminatı alacağının diğer tutarlar kapsamında değerlendirilmeme ihtimaline karşılık, kıdem tazminatının da gemi alacağı olarak maddeye işlenmesi teklif edilmiştir<sup>346</sup>. Diplomatik konferansta ibarenin kıdem tazminatını da kapsadığı açıklanarak madde metnine ekleme yapılmaması kararlaştırılmıştır<sup>347</sup>.

Diğer bir eleştiri, geminin bağlama limanı haricinde bulunduğu anda kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak gerçekleştirdiği sözleşmelerden kaynaklanan alacakların, diğer tutarlar ifadesi kapsamına dâhil olup olmadığına ilişkindir<sup>348</sup>. Zira 1926 BrükselMS ile gemi alacağı olarak kabul edilen kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak gerçekleştirdiği sözleşmeden kaynaklanan alacak talepleri, 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS'den çıkartılmıştır. Bu sebeple, diğer tutarlar ibaresinin de JIGE Taslağından çıkartılması önerilmiştir<sup>349</sup>. Gemi adamı alacakları gemi adamlarının hizmet sözleşmesine dayanan alacak talepleriyle sınırlıdır. Kaptanın temsil yetkisine dayanarak gerçekleştirdiği işlemler, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan alacaklar arasında sayılmamalıdır. Nitekim, eleştiri yerinde görülmemiş ve madde metninden çıkartılmamıştır.

Türk hukukunda gemi adamlarının hizmet ilişkisi Deniz İş Kanununda ("DİK") belirlenmiştir. DİK m. 20, m. 25, m. 29, m. 37, m. 40, m. 41, m. 42, m.

<sup>345</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 186. Ücret ibaresinin geniş yorumlanması gerekliliği hakkında bkz. *Tetley*, Maritime Liens, s. 274, *Thomas*, s. 182.

<sup>346</sup> İspanya'nın JIGE Taslağı hakkında yazılı görüşü için bkz. *UN*, A/CONF.162/3, s. 8.

<sup>347</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 64; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 186.

<sup>348</sup> Almanya temsilcisinin bu yöndeki görüşü hakkında bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 186.

<sup>349</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 186.

43, m. 44 hükümleri, gemi adamı ücret ve diğer alacaklarının tespit edilmesinde belirleyici olacaktır.

### **bbb) Ülkelerine getirilme giderleri**

Gemi adamlarının ülkelerine getirilme giderlerinin gemi adamı alacakları arasında belirtilmesi JIGE hazırlık çalışmalarında kabul edilmiştir<sup>350</sup>. 1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 2 uyarınca, geminin ihtiyati haczi ve takiben cebrî icra sebebiyle satılması sebebiyle bu süre zarfında ödenmeyen gemi adamı alacakları ihale bedelinden öncelikle ödenecektir. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a)'da bu alacaklar aynı zamanda gemi alacağı olarak sayılmıştır. Düzenleme bilinçlidir ve tekrar niteliğinde değildir<sup>351</sup>. Zira, ihtiyati haciz ve cebrî icranın gerçekleşme zamanından önce meydana gelmiş gemi adamı ülkelerine getirilme giderleri gemi alacağı olarak korunmuş olmaktadır<sup>352</sup>.

Gemi adamlarının ülkelerine getirilme<sup>353</sup> giderleri *International Labour Organization* ("ILO") tarafından Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı ILO Sözleşmesinde<sup>354</sup> ("166 SayılıMS") düzenlenmiştir. Sözleşme, taraf devlet bayrağını taşıyan gemilerde<sup>355</sup> çalışan gemi adamlarına uygulanacaktır<sup>356</sup>. Türkiye 166 SayılıMS'ye taraftır<sup>357</sup>.

<sup>350</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 246.

<sup>351</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 276. İran yazılı görüşünde geri getirilme masraflarının JIGE Taslağı m. 4 ve m. 11 f. 2'de sayılmasını tekrar niteliğinde değerlendirmiş ve geri getirilme masraflarının JIGE Taslağı m. 4 f. 1 düzenlemesinden çıkartılmasını önermiştir, bkz. *UN, A/CON F.162/3*, s. 5.

<sup>352</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 187.

<sup>353</sup> Gemi adamlarının yurda geri getirilmeleri hakkında bkz. *Kılısar*, *Gemi Adamlarının Yurda İadesiyle İlgili Uluslararası Anlaşmalar ve Milli Mevzuatımız*, DTD yıl: 8 (1991), sayı: 4, s. 65.

<sup>354</sup> 166 SayılıMS'nin Türkçe tercümesi için bkz. <http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/sozlesme/soz166.htm>

<sup>355</sup> 166 SayılıMS'ye hâlen taraf olan on üç devlet şöyledir: Almanya, Avustralya, Brezilya, Bulgaristan, Fransa, Guyana, İspanya, Lüksemburg, Macaristan, Meksika, Mısır, Romanya ve Türkiye, bkz. <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>.

<sup>356</sup> Bkz. 166 SayılıMS m. 1 f. 1.

<sup>357</sup> RG 22 Temmuz 2003/25176.

166 SayılıMS m. 4 uyarınca, geri getirilme masraflarının<sup>358</sup> borçlusu maliktir<sup>359</sup>. 166 SayılıMS'nin uygulama alanı bulmadığı hâllerde, DİK m. 21 ilâ 25 hükümleri uygulanmalıdır. DİK m. 21 uyarınca ülkesine geri gönderilecek gemi adamına yol, iaşe ve benzer zaruri masrafları ödenecektir.

### ccc) Sosyal sigorta katılım payı alacakları

1967 BrükselMS m. 4 f. 1(i)'de sosyal sigorta katılım payı alacakları gemi adamı alacakları içinde gösterilmemiştir<sup>360</sup>. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarından Lizbon Konferansında sosyal sigorta katılım payı alacaklarının gemi adamı alacakları arasında belirtilmesi kararlaştırılmıştır<sup>361</sup>. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a)'da kabul edilen gemi alacağı, gemi adamı adına işveren tarafından yatırılması gerekli olan primlerle sınırlıdır<sup>362</sup>. Diğer bir ifadeyle, işverenin kendi işletmesine ait prim borçları bakımından gemi üzerinde kurum lehine gemi alacağı ileri sürülemez.

1993 CenevreMS m. 4 f.1(a) düzenlemesi, Tasarı m. 1320 f. 1(a)'ya aynen işlenmiştir.

<sup>358</sup> 1993 CenevreMS'de yer alan geri getirilme gemi alacağının kapsamını belirleyici olacak olan 166 SayılıMS'de düzenlenen geri getirilme masrafları şunlardır: (1) varış noktasına gidiş masrafları, (2) gemi adamının gemiden ayrılmasından itibaren varış noktasına kadar yiyecek ve barınma giderleri, (3) ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmelerinde düzenlendiği takdirde, gemi adamının gemiden ayrılması tarihinden itibaren varış noktasına kadar ücret ve harçlıklar, (4) gemi adamının otuz kilograma kadar kişisel bagajının varış noktasına kadar taşıma masrafları ve (5) gemi adamının varış noktasına kadar seyahat etmesine engel bir durumu varlığında tedavi giderleri.

<sup>359</sup> 166 SayılıMS m. 4 f. 6 uyarınca gemi adamının gemi maliki tarafından istihdam edilmediği durumlarda geri getirilme masrafları istihdam eden işverene karşı gemi maliki tarafından ileri sürülebilecektir. 166 SayılıMS'ye taraf devletler iç hukuklarında aksine düzenleme getiremezler.

<sup>360</sup> 1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında Almanya temsilcileri, sosyal sigorta katılım payı alacaklarının gemi adamı alacakları arasına işlenmesini talep etmiş, fakat talep uygun görülmemiştir, bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 187.

<sup>361</sup> Lizbon Konferansında, sosyal sigorta katılım payı alacaklarının her ne kadar gemi adamı ücret ve diğer alacakları içinde değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiş olsa da bu hususta belirsizlik yaşanmaması amacıyla JIGE Taslağı metnine açıkça yazılması kararlaştırılmıştır, bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 63; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 245.

<sup>362</sup> 1993 CenevreMS diplomatik konferansında, gemi adamı adına, gemi adamının işvereni tarafından ödenmesi gerekli olan sosyal sigorta katılım payı ile gemi alacağının sınırlı olduğu açıklanmıştır, bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 64; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 246; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 188.

## b) Kişisel zarar

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4 uyarınca yolcu veya gemi adamları bedensel zararları gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. 1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında kişisel zararın içeriği kara zararlarını da kapsayacak şekilde genişletilmiştir<sup>363</sup>. Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(iii) uyarınca gemi alacağı sayılmıştır. Lizbon Konferansında kişisel zararın içeriği aynen korunmuştur<sup>364</sup>. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında kişisel zararı, 1967 BrükselMS’de yer aldığı şekilde JIGE Taslağına işlenmiştir. JIGE Taslağında yapılan tek değişiklik gemi alacağının sırasına ilişkindir. Nitekim, 1967 BrükselMS’de üçüncü sırada yer alan kişisel zarar alacakları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 (b)’ye işlenerek ikinci sıraya yerleştirilmiştir.

1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında kişisel zararın gemi alacağı olarak kabul edilmesinin ipotekli alacaklının aleyhine etki doğurmayacağı belirtilmiştir<sup>365</sup>. Zira, uygulamada kredi kuruluşları kredi verirken gemi malikine, tekne sigortası ve gemi malikinin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu için P&I sigortası yaptırma mecburiyeti getirmektedir<sup>366</sup>.

1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS düzenlemeleri ile gemi alacağının kapsamı genişletilmiştir. Nitekim, 1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4 uyarınca, yalnızca gemi adamları ve yolcular gemi alacağı sahibi olabilmekteydi. 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS’de karada ve suda meydana gelen kişisel zararlar, gemi alacağı olarak nitelendirilmiştir. Ancak her türlü kişisel zararın gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir. Kişisel zararı, ancak geminin doğrudan doğruya işletilmesi neticesinde<sup>367</sup> ortaya çıkmışsa gemi alacağı sayılacaktır<sup>368</sup>.

<sup>363</sup> 1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4’de düzenlenen kişisel zararın kapsamı, 1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları arasında yer alan CMI Oxford Taslağında genişletilmiştir, *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 246.

<sup>364</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 247.

<sup>365</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 169; *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 64; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 189.

<sup>366</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 189.

<sup>367</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 64; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 189.

1993 CenevreMS, kişisel zararın hukuki dayanağı açısından bir sınırlama getirmemiştir. Bu durumda, sözleşme içi veya haksız fiil kaynaklı talepler kişisel zarara sebebiyet verebilecektir<sup>369</sup>. Eşya zararı bakımından ise, 1993 CenevreMS’de aksine düzenleme mevcuttur<sup>370</sup>.

1993 CenevreMS m. 4 f. 2’de kişisel zararın istisnaları sayılmıştır. Diğer bir ifadeyle, kişisel zarar 1993 CenevreMS m. 4 f. 2’de belirtilen sebepler neticesinde meydana geldiği takdirde gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

Yolcu taşıma sözleşmesi kaynaklı bedensel zararlara ilişkin talepleri düzenleyen son tarihli milletlerarası sözleşme 2002 AtinaMS’dir<sup>371</sup>. 2002 AtinaMS hükümleri Tasarı m. 1247 ilâ 1271 aralığına işlenmiştir. Dolayısıyla, Tasarı’nın yürürlük kazanması hâlinde yolcu başına ileri sürülebilecek gemi alacağı miktarı, 2002 AtinaMS doğrultusunda olacaktır<sup>372</sup>.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1(b) düzenlemesi Tasarı m. 1320 f. 1(b)’ye aynen alınmıştır.

### c) Kurtarma ücreti

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 3’de sayılı gemi alacaklarından biri kurtarma ve yardım alacağıdır. Aynı şekilde, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(v)’de kurtarma hizmetinden doğan talepler gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Yardım alacağı, gemi alacağı olarak 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(v)’e dâhil edilmemiştir. 1993

<sup>368</sup> Geminin yalıya çatması sonucunda yalıda oturan kişinin ölmesi hâlinde, ölüm sebebiyle ileri sürülen zararlar gemi alacağı olacaktır. Ancak, yolcu gemiyi tahliye ettikten sonra düşüp yaralandığı takdirde zarar talepleri doğrudan doğruya geminin işletilmesi sonucunda ortaya çıkmadığından kişisel zararın kapsamına girmeyecektir.

<sup>369</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 189.

<sup>370</sup> § 6 III D 2 d.

<sup>371</sup> Bu alanda milletlerarası alandaki ilk düzenleme olan Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi hakkındaki Milletlerarası Sözleşme için bkz. *Kender*, Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu), İHM XXVII (1962), sayı: 3-4, s. 713.

<sup>372</sup> Taşıyan her bir yolcu başına 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 3 uyarınca 250.000 Özel Çekme Hakkı (“ÖÇH”) ile kusursuz sorumludur. Taşıyanın kusurunun kanıtlanması ve kişisel zararın 250.000 ÖÇH’den fazla olması hâlinde taşıyanın çok 400.000 ÖÇH’ye kadar sorumlu olacaktır. 1993 CenevreMS ile 2002 AtinaMS’nin birlikte uygulama alanı bulması hâlinde gemi üzerinde ileri sürülecek gemi alacağı miktarı yolcu başına en çok 400.000 ÖÇH ile sınırlı olacaktır. ÖÇH hakkında bilgi ve ÖÇH kurlarına ilişkin güncel veriler için bkz. <http://www.tcmb.gov.tr>.



CenevreMS m. 4 f. 1(c) uyarınca kurtarma ücreti gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. 1967 BrükselMS'ye göre, yapılan değişiklik, kurtarma ücretinin beşinci sıradan üçüncü sıraya yükseltilmesidir.

Kurtarma ücretinin gemi alacağı olarak kabul edilmesi, gemi maliki, ipotek hakkı sahibi ve sigortacının arasında bulunduğu tüm ilgililerin menfaatinedir<sup>373</sup>. Alacak hakkının gemi alacağı ile teminat altına alındığını öngören kurtaran, kurtarma hizmeti vermekten kaçınmayacaktır<sup>374</sup>. Dolayısıyla, deniz tehlikesi altında bulunan geminin zayi olması, kurtarma hizmeti ile önlenebilecektir. Bu durum, gemi maliki ve ipotek hakkı sahibinin menfaatine olacaktır. Diğer yandan, kurtarma ücreti tekne sigortası kapsamına dâhil olduğundan, ipotek hakkı sahipleri açısından sakınca oluşturmayacaktır<sup>375</sup>.

Gerek 1967 BrükselMS, gerekse JIGE Taslağında gemi alacağı olarak “*claims for salvage*” ibaresinin kullanıldığı görülmektedir. 1993 CenevreMS metninde ise, kullanılan ibare “*reward for salvage*”dır. İfadelerden ilki kurtarma hizmetinden doğan talepler, ikincisi ise, kurtarma ücreti olarak tercüme edilebilecektir. İfade değişikliği sebebi, Denizde Kurtarma Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmesi (“1989 KurtarmaMS”) m. 14’de yer alan özel tazminat alacağının<sup>376</sup> gemi alacağı olarak kabul edilip edilmemesi yönündeki tartışmalardır<sup>377</sup>.

Özel tazminat alacağı 1989 KurtarmaMS m. 13’de düzenlenen kurtarma ücretinden farklı bir alacak talebidir ve çevre zararının önlenmesine yönelik

<sup>373</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 248; *Berlingeri*, [1995] LMCLQ s. 64, *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 170, *Thomas*, s. 153.

<sup>374</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 248; *Berlingeri*, [1995] LMCLQ s. 64.

<sup>375</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 170.

<sup>376</sup> International Convention on Salvage, 1989; 1989 KurtarmaMS Türkçe tercümesi için bkz. *Caner*, Tercüme: Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu, Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan, İstanbul 2006, s. 485; özel tazminat alacağı hakkında bkz. *Shaw*, The 1989 Salvage Convention and English Law, [1996] LMCLQ, s. 217; *Brice*, The new Salvage Convention: green seas and grey seas, [1990] LMCLQ, s. 43; *Ülgener*, Kurtarma-Yardım Hukukunda Özel Tazminat, İBD 1999, s. 647; *Bayamlıoğlu*, 1989 tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma ve Yardım Konvansiyonununun 14. Maddesi: Özel Tazminat (Special Compensation), Prof. Dr. Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı, cilt I, İstanbul 2001, s. 47; *Ilgın*, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshal V), DenizHD yıl: 2 (Mart 1997), sayı: 1, DenizHD II/1, s. 27. 1989 KurtarmaMS’ye taraf devletler için bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 495; IMO resmî internet sitesinden bu hususta bilgi için bkz. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D1843/status.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D1843/status.xls).

<sup>377</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 249.

kurtaran tarafından gerçekleştirilen zaruri ve faydalı giderlere karşılık gelir<sup>378</sup>. Kurtaran, kurtarma hizmeti başarılı olmasa dahi özel tazminata hak kazanabilecektir.

1993 CenevreMS diplomatik konferansı sürecinde en yoğun tartışmalardan biri, özel tazminat alacağıının gemi alacağı kapsamına alınıp alınmamasında yaşanmıştır<sup>379</sup>. *Claims for salvage* ibaresinin özel tazminat alacağını kapsadığı belirtilmiştir. Diplomatik konferansta çoğunluk görüşü, özel tazminat alacağıının gemi alacağı olarak kabul edilmemesi yolunda oluşmuştur<sup>380</sup>. Bu sebeple, JIGE Taslağında değişiklik yapılmış ve 1989 KurtarmaMS m. 13’de düzenlenen kurtarma ücreti gemi alacağı olarak kabul edilmiştir.

1976 LondraMS m. 3 f. 1(a) uyarınca, gemi malikinin kurtarma ücreti sebebiyle sorumluluğunu sınırlama imkânı bulunmamaktadır. Kurtarma ücretinin kurtarılan değer miktârını geçmeyeceği 1989 KurtarmaMS m. 13 f. 3’de düzenlenmiştir. Bu durumda kurtarma gemi alacağıının üst sınırı, geminin kendisi olacaktır.

Tasarı Şubat Taslağı m. 1320 f. 1(c), kurtarma ücreti ve kurtarma özel tazminat alacağını<sup>381</sup> gemi alacağı olarak düzenlemekteydi. TBMM Adalet Alt Komisyonuna sunulan Tasarı m. 1320 f. 1(c) hükmünden kurtarma özel tazminat alacağı ibaresi çıkartılarak mehzla uyum sağlanmıştır.

<sup>378</sup> Tazminat ibaresinin İngilizce karşılığı “*indemnity*” veya “*damages*”a karşılık gelmektedir. *Compensation* tazminata karşılık gelmese de, Tasarı içinde bütünlük sağlamak amacıyla *compensation* ibaresi tazminat olarak Türkçe’ye tercüme edilmiştir, bkz. Tasarı m. 1312 gerekçesi.

<sup>379</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 249.

<sup>380</sup> Özel tazminat alacağıının çoğu zaman geminin kurtarılamaması durumlarında ortaya çıktığı ve bu alacak taleplerinin 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a)’da öngörülen istisna kapsamında değerlendirildiği ileri sürülerek kurtarma alacağı yerine kurtarma ücreti ibaresi tercih edilmiştir, bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 191.

<sup>381</sup> TBMM’ye sunulan metinde kurtarma özel tazminat alacağı Tasarı m. 1324 f. 2 c. 1 ve c. 2’den çıkartılmamıştır. Ancak, Adalet Alt Komisyonunca kabul edilen metinde Tasarı m. 1324’den özel tazminat alacağı ibaresi çıkartılmıştır.

### ç) Seyrüsefer resimleri

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 1 uyarınca seyrüsefer resimleri gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Seyrüsefer alacaklarının<sup>382</sup> sayıldığı m. 2 f. 1 b. 1'de ayrıca yargılama giderleri, geminin muhafazası, satışı ve ihale bedelinin paylaşılması giderleri de, gemi alacağı olarak sayılmıştır. Bu sebeple, gemi alacağının sadece geminin ihtiyaten haczinin ve takiben cebren satışının gerçekleştiği limana giriş yaptığı zamana ait seyrüsefer resimlerinden ibaret olabileceği ileri sürülmüştür<sup>383</sup>.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında seyrüsefer resimleri tek başına gemi alacağı olarak düzenlenmiştir. Lizbon Taslağı hazırlık çalışmalarında bir alacağın gemi alacağı olarak kabul edilme sebeplerinden hiç birinin seyrüsefer resimleri bakımından mevcut olmadığı açıklanmıştır<sup>384</sup>. Zira, bu alacaklar ipotek hakkı sahiplerinin menfaatine olmadıkları gibi, geminin güvenli ve verimli şekilde işletilmesine hizmet etmezler. Ancak, kamu alacağı niteliğindeki seyrüsefer resimlerinin gemi alacağı olarak kabul edilmemesinin Sözleşmeye taraf olacak devlet sayısını olumsuz etkileyeceği düşüncesi ağır basmıştır<sup>385</sup>. Diğer yandan, gemi alacağı kapsamında çıkartılacak seyrüsefer resimlerinin, ulusal düzenlemelerde hapis hakkı ile teminat altına alınabileceği endişesi yaşanmıştır<sup>386</sup>. Seyrüsefer resimlerinin yüksek meblağlara karşılık gelmediği hususu da göz önünde tutularak, bu alacaklar, Lizbon Taslağı, JIGE Taslağı ve 1993 CenevreMS'de gemi alacağı olarak kabul edilmiştir.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1(d) düzenlemesi, Tasarı m. 1320 hükmüne karantina için ödenecek ücretler ibaresi eklenerek işlenmiştir. Karantina resimlerinin eklenmesi T.C. Sağlık Bakanlığı'nca talep edilmiştir<sup>387</sup>. Karantina resimleri 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(d)'de açıkça belirtilmemiş olsa dahi, madde

<sup>382</sup> Gemi alacağı kapsamındaki seyrüsefer resimleri hakkında bkz. *Barlas*, s. 30.

<sup>383</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 249.

<sup>384</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 65; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 250.

<sup>385</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 65; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 250.

<sup>386</sup> Bkz. *Berlingeri* [1988] LMCLQ, s. 171.

<sup>387</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 192.

kapsamında değerlendirilebilecektir. Dolayısıyla, karantina resimlerinin ilave edilmesi açıklayıcı niteliktedir.

#### **d) Haksız fiile dayanan eşya zararı**

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4 uyarınca, eşya zararları gemi alacağı olarak nitelendirilmiştir. Eşya zararının sözleşme veya haksız fiil ilişkisine dayanması, 1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4 düzenlemesinde zararın gemi alacağı olarak kabul edilmesinde değişiklik yaratmamaktadır. Zira, limana ait yapılar, doklar, su yollarına verilen zararlarla birlikte yük ve bagaj zararları gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Birinci grup zararlar haksız fiil hükümleri uyarınca ileri sürülebilecek iken, ikinci grup zararlar hem haksız fiil hem de sözleşme uyarınca talep edilebilecektir.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları sürecinde sadece haksız fiil hükümleri uyarınca talep edilecek eşya zararlarının gemi alacağı olarak kabul edilmesi kararlaştırılmıştır<sup>388</sup>. Nitekim, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(iv)'de gemi malikine sözleşme içi ilişki uyarınca ileri sürülemeyip, sadece haksız fiil hükümleri uyarınca talep edilebilecek eşya zararları gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Ancak, maddenin ifade tarzı amacını yansıtmaktan uzak kalmıştır. Zira, yük sahibi, sözleşme içi ilişkiye dayanmaksızın haksız fiil hükümleri uyarınca fiilî taşıyan olan malikten eşya zararını talep edebilecektir<sup>389</sup>. Dolayısıyla, 1967 BrükselMS m. 4 f.1(iv) sözü uyarınca söz konusu talep, gemi alacağı olarak kabul edilebilecektir. Nitekim, iki geminin çatışması durumunda yük sahibinin eşya zararı sebebiyle başvurabileceği iki seçeneği olacaktır: (1) navlun sözleşmesine dayanarak taşıyandan yük zararını talep etme hakkı, (2) çatmaya karışan diğer gemi malikinden haksız fiil hükümleri uyarınca eşya zararı talebi. Bu taleplerden ilki, fiilî taşıyana karşı ileri sürülmedikçe, gemi alacağı sayılmayacaktır. İkinci

<sup>388</sup> 1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları olan Portofino ve Oxford Taslaklarında gemi alacakları haksız fiil kaynaklı eşya zararları ile sınırlandırmıştır; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 251.

<sup>389</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 65; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 251; *Tetley*, *Maritime Liens*, s. 714; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 194.

talep ise, çatmaya karışan diğer gemi üzerinde 1967 BrükselMS uyarınca gemi alacağı sayılabilecektir.

Lizbon Taslağında eşya zararına ilişkin kabul edilen düzenleme JIGE Taslağı ve diplomatik konferans sürecinde değişikliğe uğramadan 1993 CenevreMS'ye işlenmiştir<sup>390</sup>. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(e) düzenlemesi, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(iv) hükmünün aksine, sözleşme içi ilişkiye dayanan eşya zararını tamamen rehin kapsamı dışında bırakmaktadır. Haksız fiil hükümleri uyarınca talep edilen eşya zararı, ekonomik zararı kapsamayıp, maddi zararlarla sınırlıdır<sup>391</sup>. Sonuç olarak, eşya zararı sözleşme içi ilişkiye dayanarak talep edilebildiği müddetçe, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(v)'de ifade olunan eşya zararı kapsamında değerlendirilmeyecektir<sup>392</sup>.

Sözleşme ilişkisinden kaynaklanan eşya zararlarının gemi alacağı olarak kabul edilmemesinin çeşitli sebepleri vardır. Bunlardan ilki, eşya sahibinin yolculuk öncesinde eşya üzerindeki menfaatini muhtemel zararlara karşı sigorta ettirme imkânı bulunmasıdır<sup>393</sup>. Diğer yandan, eşya sahibi navlun sözleşmesinin diğer tarafını belirlerken, oluşabilecek muhtemel zararı karşılama gücüne sahip bir taşıyan ile sözleşme yapabilecektir. Kendi seçimi sebebiyle oluşacak zararları taşıyanın kendisinin yüklenmesi dürüstlük kuralı ile örtüşecektir<sup>394</sup>.

1993 CenevreMS düzenlemesi her ne kadar sözleşme içi ilişkide ileri sürülecek eşya zararlarını ipotek hakkı sahiplerinin menfaatini korumak amacıyla gemi alacağı saymamış olsa da, JIGE Taslağına sunulan yazılı görüşlerde düzenleme eleştirilmiştir<sup>395</sup>.

1993 CenevreMS m. 4 f. 2'de eşya zararının istisnaları sayılmıştır. Diğer bir ifadeyle, eşya zararı 1993 CenevreMS m. 4 f. 2'de belirtilen sebepler neticesinde meydana geldiği takdirde gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

<sup>390</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 252.

<sup>391</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 65; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 194.

<sup>392</sup> Yarışan taleplerin varlığı hâlinde alacak hakkı sahibine gemi alacağı hakkı vermeyecektir, *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 194.

<sup>393</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 169; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 194.

<sup>394</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 251; JIGE Taslağına yönelik CMI bu yönde eleştiri sunmuştur; bkz. *UN*, A/CONF.162/3/Add.3; s. 7.

<sup>395</sup> 1967 BrükselMS hazırlık sürecinde olduğu gibi, ABD, JIGE Taslağı hakkındaki yazılı görüşünde sözleşme içi ilişki uyarınca ileri sürülen eşya zararlarının gemi alacağı olarak kabul edilmesini talep etmiştir, bkz. *UN*, A/CONF.162/3/Add.1, s. 5.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1(e) düzenlemesi Tasarı m. 1320 f. 1(e)'ye aynen işlenmiştir.

### **E- Kişisel zarar ve haksız fiile dayalı eşya zararına getirilen istisnalar**

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 4 uyarınca kişi ve eşya zararlarının tamamı gemi alacağı olarak kabul edilmekteydi.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında<sup>396</sup> kişi ve haksız fiile dayanan eşya zararlarının radyoaktif maddeler veya radyoaktif maddelerin diğer tehlikeli maddelerle birleşiminden kaynaklanması durumunda, gemi alacağı sayılmayacağı kararlaştırılmıştır<sup>397</sup>.

Lizbon Taslağında petrol kirliliği sebebiyle oluşan kişi ve eşya zararları da gemi alacağı kapsamından çıkartılmıştır<sup>398</sup>.

1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında petrol kirliliğinin tanımlanması ihtiyacı doğmuştur<sup>399</sup>. JIGE Taslağı m. 4 f. 2'de, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme ("1969 PetrolMS") ve 1969 PetrolMS'yi tadil edecek olan protokoller uyarınca petrol kirliliği kaynaklı veya petrol kirliliği sonucu tazminat ödenecek kişi veya haksız fiile dayalı eşya zararlarının gemi alacağı sayılmaması kararlaştırılmıştır<sup>400</sup>.

JIGE Taslağı düzenlemesi eleştirilmiştir. Eleştiriler özellikle petrol kirliliği zararlarında belirli bir milletlerarası sözleşmeye atıf yapılmasına ilişkindir<sup>401</sup>. Nitekim bir devlet aynı zamanda her iki Sözleşmeye de taraf teşkil etmeyebilir. Bu sebeple, ulusal hukukta düzenlenen petrol kirliliği zararlarının da 1993 CenevreMS kapsamına alınması talep edilmiştir. Diğer bir eleştiri, istisna

<sup>396</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 252.

<sup>397</sup> Bkz. 1967 BrükselMS m. 4 f. 2.

<sup>398</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 252.

<sup>399</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 253.

<sup>400</sup> JIGE Taslağı m. 4 f. 2 hakkında bkz. *UN, A/CONF.162/4*, s.3.

<sup>401</sup> JIGE Taslağı m. 4 f. 2 düzenlemesi, İsviçre'nin sunmuş olduğu yazılı görüşte eleştirilmiştir. İsviçre'nin yönelttiği eleştirilerin büyük ölçüde 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a) hükmüne işlendiği görülmektedir. Eleştiriler hakkında bkz. *UN, A/CONF.163/3*, s. 9. Petrol kirliliği zararları kaynaklı kişi ve haksız fiile dayalı eşya zararlarının gemi alacağı olarak kabul edilmemesi hakkında bkz. *Berlingeri* [1995] LMCLQ, s. 66; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 253; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 196.

hükümünün sadece petrol kirliliği zararları ile sınırlı kalmamasına yöneliktir<sup>402</sup>. Petrol kirliliği zararları yanında, diğer tehlikeli maddelerden kaynaklanan zararların da istisna hükmüne alınması talep edilmiştir. Diplomatik konferansta, eleştiriler doğrultusunda değişikliğe gidilmiştir. Bu yönde yapılan değişiklik sonucunda 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(b) ile uyum sağlanmıştır. Nitekim, radyoaktif maddelerden kaynaklanan kişi ve eşya zararları gemi alacağı kapsamı dışında bırakılırken, zararın milletlerarası sözleşme ile düzenlenip düzenlenmemesi değil, zararın niteliği göz önünde tutulmuştur<sup>403</sup>.

### 1. Petrol kirliliği zararları

1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a)'da belirtilen kişi veya eşya zararları şu şartların birlikte gerçekleşmesi hâlinde gemi alacağı sayılmayacaktır: (1) zararın kişi veya haksız fiile dayanan eşya zararı olması, (2) petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması sonucunda ortaya çıkması, (3) milletlerarası veya ulusal hukuk uyarınca zorunlu sigorta veya diğer yollardan güvence altına alınmış olması.

Kişi veya haksız fiile dayanan eşya zararının kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile güvence altına alınması durumunda, alacak hakkı sahibi yeterli bir güvenceye sahip olacaktır. Alacak, gemi alacağı olarak kabul edilmese dahi, hak sahibi alacağına kavuşabilecektir<sup>404</sup>. Milletlerarası sözleşmeler veya ulusal mevzuatın, borçlunun kusursuz sorumluluğunu ve zorunlu sigorta yapılmasını birlikte şart koşması gerekmektedir. Sadece, kusursuz sorumluluk veya zorunlu sigorta ile güvence altına alınan kişi veya haksız fiile dayanan eşya zararı 1993 CenevreMS m. 4 uyarınca gemi alacağı sayılmaya devam edecektir<sup>405</sup>.

<sup>402</sup> İsviçre'nin bu husustaki görüşü için, bkz. *UN*, A/CONF.163/3, s. 9.

<sup>403</sup> Bkz. *UN*, A/CONF.163/3, s. 9.

<sup>404</sup> Kirlenme zararlarına karşı zorunlu sigorta yaptırılması hakkında bkz; *Kender*, Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları için Zorunlu Sorumluluk Sigortası, MHB yıl: 24 (2004), sayı: 1-2, s. 583. Zorunlu sigorta kazaların önlenmesine yönelik bir tedbir değil, kaza neticesinde meydana gelen sorumluluğun tazmin edilmesine yöneliktir, bkz. *Kender*, MHB XXIV, s. 584.

<sup>405</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 198.

Kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigortayı birlikte düzenleyen milletlerarası sözleşmenin uyuşmazlığa uygulanabilir olması hâlinde, alacak hakkı, gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir. Milletlerarası alanda kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigortanın birlikte düzenlendiği sözleşmeler şunlardır: (1) 1992 PetrolMS, (2) Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Zarar için Sorumluluk ve Tazminat Hakkındaki 3 Mayıs 1996 tarihli Sözleşme<sup>406</sup> (“1996 SorumlulukMS”), (3) Gemi Yakıtı Kirliliğinden Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu Hakkında 23 Mart 2001 tarihli Sözleşme<sup>407</sup> (“2001 Gemi YakıtıMS”), (4) 2002 AtinaMS.

2002 AtinaMS m. 1 f. 3 uyarınca taşıyan kişisel zararlara karşı yolcu başına 250.000 ÖÇH ile kusursuz sorumludur ve bu meblağa kadar sigorta yaptırmak zorundadır<sup>408</sup>. Ancak, 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a)’da belirtilen kişisel zararın kaynağı petrol ve diğer tehlikeli maddelerdir. 2002 AtinaMS uyarınca talep edilecek kişisel zararlar ise, yolcu taşıma sözleşmesi kaynaklıdır. Bu sebeple, 2002 AtinaMS’de belirlenen kişisel zararlar 1993 CenevreMS uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilecektir<sup>409</sup>.

1996 SorumlulukMS ve 2001 Gemi YakıtıMS milletlerarası alanda henüz yürürlük kazanmamıştır<sup>410</sup>. Sözleşmelerde belirtilen zararlı maddeler sebebiyle

<sup>406</sup> International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Sözleşme hakkında bkz. *Griggs*, Extending the frontiers of liability-the proposed Hazardous Noxious Substances Convention and its effect on ship, cargo and insurance interest, [1996] LMCLQ, s. 145; *Little*, The Hazardous and Noxious Substances Convention: a new horizon in the regulation of marine pollution, [1998] LMCLQ, s. 554, *Özçayır*, Liability for Oil Pollution, s. 191.

<sup>407</sup> International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. Sözleşme hakkında bkz. *Tsimplis*, The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?, [2005] LMCLQ, s. 83. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları hakkında bkz. *Ilgın*, IMO Hukuk Komitesinin 75. Dönem Toplantısındaki Çalışmalar Hakkında, DenizHD yıl: 2, sayı: 2-3 (Haziran-Eylül 1997), s. 110.; *Ilgın*, IMO Hukuk Komitesinin 76. Dönem (LEG 76) Toplantısındaki Çalışmaların İncelenmesi, DenizHD yıl: 2, sayı: 4 (Aralık 1997), s. 120.

<sup>408</sup> Zorunlu sigorta, 2002 AtinaMS m. 5 f. 1’de düzenlenmiştir.

<sup>409</sup> 1993 CenevreMS hazırlandığı sırada, yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin milletlerarası alanda zorunlu sigorta ve kusursuz sorumluluk yükümlülüğüne dair düzenleme bulunmamaktadır. 2002 AtinaMS uyarınca yolcu başına 250.000 ÖÇH’ya kadar olan taleplerde kusursuz sorumlu olan ve zorunlu sigorta yaptırmakla yükümlü bulunan taşıyana karşı olan taleplerin gemi alacağı olarak kabul edilmemesinin amaca uygun olacağı belirtilmiştir, bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 198.

<sup>410</sup> 1996 SorumlulukMS’ye hâlen sekiz, 2001 Gemi YakıtıMS’ye ise on bir devlet taraftır. 1996 SorumlulukMS m. 18 uyarınca toplam gros tonları iki milyondan az olmayan dört devleti içeren toplam on iki devletin taraf olma iradelerini açıkladıktan on sekiz ay sonra Sözleşme



oluşacak kişisel zararlar, Sözleşmelerin uyuşmazlığa uygulanabilir olmaması sebebiyle, 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a) uyarınca gemi alacağı kabul edilecektir. 1996 SorumlulukMS ve 2001 Gemi YakıtıMS'nin yürürlük kazanması veya Sözleşmelerin hükümlerinin iç hukuka işlenmesi hâlinde, kişi ve haksız fiile dayanan eşya zararları gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir<sup>411</sup>.

1992 PetrolMS m. 3 f. 1 uyarınca gemi maliki kusursuz sorumludur. Gemi malikinin sigorta yaptırma yükümlülüğü ise, 1992 PetrolMS m. 7 f. 1'de düzenlenmiştir. Kirlilik zararı<sup>412</sup> 1992 PetrolMS m. 1 f. 6'da tanımlanmıştır. Sözleşmede tanımlanan kirlilik zararı sebebiyle oluşacak kişi veya haksız fiile dayanan eşya zararı 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a) uyarınca gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a) ve (b) düzenlemesi Tasarı m. 1320 f. 2'ye aynen alınmıştır. Tasarı m. 1336 f. 1 c. 1 uyarınca, 1992 PetrolMS'de tanımlanan kirlilik zararı ile ilgili uyuşmazlıklara 1992 PetrolMS hükümleri uygulanacaktır<sup>413</sup>. Bu bağlamda, Tasarı m. 1320 f. 2(a)'da öngörülen zararın 1992 PetrolMS'de tanımlanan kirlilik zararından kaynaklanması hâlinde alacak gemi alacağı olarak kabul olunmayacaktır.

1996 SorumlulukMS ve 2001 Gemi YakıtıMS'ye Türkiye taraf değildir. Sözleşmelerin hükümleri Tasarı'ya işlenmemiştir. Tasarı'nın bu hâliyle kanunlaşması durumunda Sözleşmelerce düzenlenen kirlenme zararlarından

---

yürürlük kazanacaktır. 2001 Gemi YakıtıMS m. 14 f. 1 uyarınca Sözleşme toplam gros tonları bir milyondan az olmayan beş devleti içeren on sekiz devletin taraf olma iradelerini açıkladıktan bir yıl sonra yürürlük kazanır. 1996 SorumlulukMS'ye taraf devletler hakkında bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 502; 2001 Gemi YakıtıMS'ye taraf devletler hakkında bkz. CMI Year Book [2005-2006], s. 503. Sözleşmelere taraf devletler hakkında IMO resmi internet sayfasından bilgi için bkz. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D18543/status.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D18543/status.xls)

<sup>411</sup> Türkiye her iki Sözleşmeye de taraf değildir. 1996 SorumlulukMS ve 2001 Gemi YakıtıMS hükümleri Tasarıya işlenmemiştir. Tasarı genel gerekçesinde her iki Sözleşmeye de taraf olunmasına ilişkin Türkiye tarafından değerlendirmelerin sürdüğü ve bu Sözleşmelere taraf olunması hâlinde, Tasarının sorumluluk hükümlerinde yeni düzenlemeler yapılması gerektiği belirtilmiştir.

<sup>412</sup> 1992 PetrolMS m. 1 f. 6 uyarınca, gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan petrolün sebep olduğu bulaşmanın, bulaşmadan kaynaklanan kâr kaybı haricindeki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski hâle döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyeti ile sınırlandırılması şartıyla, petrolü taşıyan tanker dışında meydana gelen tüm zarar ve ziyarlardır.

<sup>413</sup> 1992 PetrolMS hükümleri, uygulama alanına giren konularda Çevre Kanunu m. 28 hükmü yerine uygulanmalıdır, bkz. § 2 III.

kaynaklanan kişi ve haksız fiile dayanan eşya zararları gemi alacağı kabul edilecektir. Zira, 1992 PetrolMS uygulama alanına girmeyen kirlenme zararlarına Çevre Kanunu<sup>414</sup> m. 28 uygulanmaktadır. Çevre Kanunu m. 28 sadece gemi malikinin kusursuz sorumluluğunu düzenlenmektedir. Diğer bir ifadeyle, zorunlu sigorta hakkında Çevre Kanununda düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda, Tasarı m. 1320 f. 2(a) hükmü 1992 PetrolMS düzenleme alanına girmeyen zararlara uygulanmayacaktır.

## 2. Radyoaktif maddelerden kaynaklanan zararlar

1967 BrükselMS m. 4 f. 2 düzenlemesi, 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(b)'ye aynen işlenmiştir.

1993 CenevreMS m. 4 f. 2(b) uyarınca, gemi alacağı kapsamı dışında kalan kişi ve haksız fiile dayanan eşya zararlarının; radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli, patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler birleşiminden kaynaklanması gereklidir. Petrol kirliliği zararlarının aksine, söz konusu zararlardan kusursuz sorumlu olma ve zararlara karşı zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü m. 4 f. 2(b)'de aranmamaktadır. Zararın niteliği başlı başına yeterli kriter olacaktır. Bu bağlamda, zararın radyoaktif maddeler ve diğer tehlikeli maddeler birleşiminden kaynaklanması hâlinde alacak gemi alacağı olarak kabul edilmeyecektir.

Radyoaktif maddelerden kaynaklanan kişi ve eşya zararlarının gemi alacağı sayılmaması için kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta kriterlerinin aranmaması eleştirilmiştir<sup>415</sup>. Bu durumda 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(a) ile uyum sağlanmış olacaktır. Ulusal mevzuatlarında bu zararlar tüm devletlerce zorunlu sigorta ile güvence altına alınmamış olabilir. Zira, Türk hukukunda bu yönde bir düzenleme

<sup>414</sup> RG 11 Ağustos 1983/18132. Çevre Kanunu m. 28 düzenlemesine 26 Nisan 2006 tarih 5491 sayılı Kanun ile üçüncü bir fıkra eklenmiştir. Ancak, zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü 2006 değişikliğiyle de getirilmemiştir.

<sup>415</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 199.

bulunmamaktadır<sup>416</sup>. 1993 CenevreMS m. 4 f. 2(b) düzenlemesi, Tasarı m. 1320 f. 2(b) hükmüne aynen alınmıştır. Dolayısıyla, kişi ve haksız fiile dayanan eşya zararı radyoaktif maddelerden kaynaklandığı durumlarda başkaca şart aranmaksızın alacak talebi gemi alacağı sayılmayacaktır.

## F- Ülkesel gemi alacakları

### 1. 1993 CenevreMS düzenlemesi

Gemi alacakları 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de sınırlı sayıda sayılmıştı. Ancak, yetki maddesi niteliğinde olan 1993 CenevreMS m. 6 uyarınca, taraf devletler, iç hukuklarında 1993 CenevreMS m. 4’de öngörülen alacaklar haricinde başkaca gemi alacakları kabul edebileceklerdir. 1993 CenevreMS’nin hazırlanma amacı ipotek hakkı sahiplerini korumaktı. Bu sebeple, gemi alacaklarının sayısının azaltılması amaçlanmıştı. İlk bakışta, 1993 CenevreMS m. 6 düzenlemesi bu amacın dışına çıkılması niteliğinde görülebilecektir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(c) uyarınca, ülkesel gemi alacakları sıralamada ipotekli alacaklarının alacağından sonra gelecektir<sup>417</sup>. Bu sebeple, düzenleme 1993 CenevreMS’nin oluşturulma amacıyla bütünlük göstermektedir.

Benzer yetki, 1926 BrükselMS m. 3 f. 2 uyarınca da taraf devletlere tanınmaktadır. Ancak gemi alacağının mahiyeti hakkında 1926 BrükselMS’de hüküm bulunmamaktadır<sup>418</sup>.

<sup>416</sup> Söz konusu zararlar Çevre Kanunu m. 28 uyarınca ileri sürülebilecektir. Ancak, Çevre Kanunu m. 28 uyarınca gemi malikinin zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü bulunmamaktadır, bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 189.

<sup>417</sup> Bkz. § 7 III Ç.

<sup>418</sup> 1926 BrükselMS’nin Fransızca olarak olarak hazırlanan asıl metninde gerek 1926 BrükselMS’de düzenlenen gemi alacakları, gerekse ülkesel gemi alacaklarına karşılık “*privilèges*” ibaresi kullanılmıştır. Ancak, 1926 BrükselMS’nin İngilizce tercümesinde Sözleşmede düzenlenen gemi alacakları “*maritime liens*” ülkesel gemi alacakları “*liens*” olarak tercüme edilmiştir. Ancak, İngilizce tercümede Sözleşme gemi alacakları sadece m. 2 f. 1 c. 1’de “*maritime liens*” olarak tercüme edilmiştir. Diğer maddelerde “*liens*” ibaresi kullanılmıştır. Asıl metnin geçerliliğinden yola çıkılarak ülkesel gemi alacaklarının mahiyetinin 1926 BrükselMS m. 2 f. 1’de düzenlenen gemi alacakları ile özdeş olduğu sonucuna varılabilecektir. Tek fark, 1926 BrükselMS m. 3 f. 2 uyarınca ülkesel gemi alacağının sıralamada ipotekli alaktan sonra geleceğidir. Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 257.

1967 BrükselMS m. 6 f. 1 uyarınca da taraf devletlere ulusal hukuklarında ülkesel gemi alacağı kabul etme yetkisi verilmiştir. Ancak, ülkesel gemi alacaklarının mahiyeti 1967 BrükselMS m. 4 f. 1’de sayılı gemi alacakları ile özdeş değildir. Zira, gemi alacaklarına tanınan imtiyazların her birinde 1967 BrükselMS m. 4 hükmüne atıf yapılmıştır. Dolayısıyla, ülkesel gemi alacaklarının hukuki mahiyetinin 1967 BrükselMS uyarınca ulusal düzenlemeye bırakıldığı sonucuna varılmaktadır.

1993 CenevreMS diplomatik konferansı sürecinde üzerinde en çok tartışılan maddelerden biri ülkesel gemi alacaklarının düzenlendiği 6’ncı maddedir<sup>419</sup>. Ülkesel gemi alacakları her ne kadar ipotekli alacakları olumsuz etkilemese de, geminin ikinci el satışını dolayısıyla mülkiyet hakkını olumsuz etkilemektedir<sup>420</sup>. Nitekim, takip ilkesi<sup>421</sup> uyarınca gemi alacakları gemi üzerindeki zilyetlik değişikliğine bakılmaksızın varlığını sürdürecektir. Bu sebeple, taraf devletlere iç hukuklarında ülkesel gemi alacağı kabul etme yetkisi veren JIGE Taslağı m. 6 hükmünün çıkartılması önerilmiştir<sup>422</sup>. Ülkesel gemi alacağı kabul edilmesi hâlinde ise, ülkesel gemi alacaklarının gemi mülkiyetinin el değiştirmesiyle son bulması teklif edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, takip ilkesinin ülkesel gemi alacakları için kabul edilmemesi teklif olunmuştur<sup>423</sup>. Ayrıca ülkesel gemi alacağı kabul etme yetkisinin taraf devletlere verilmesi hâlinde, Sözleşmede hangi alacakların ülkesel gemi alacağı olarak kabul edilebileceğinin sayılı sınırlı yazılması önerilmiştir<sup>424</sup>. Bu teklifler kabul görmemiştir.

1993 CenevreMS’de ülkesel gemi alacakları kabul edilmekle birlikte, eleştiriler de göz önünde tutularak bu alacakların düzenlenmesi yoluna gidilmiştir. Diğer bir ifadeyle, 1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS’nin aksine ülkesel gemi alacaklarının hukuki mahiyeti 1993 CenevreMS’de kapsamlı bir şekilde

<sup>419</sup> Bkz. *UN, A/CONF.162/8*, s. 7.

<sup>420</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1988] LMCLQ, s. 166.

<sup>421</sup> Bkz. § 6 III G 3.

<sup>422</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 258. JIGE Taslağına yazılı görüş beyan eden Norveç ve İsviçre’nin de görüşleri bu doğrultudadır, bkz. *UN, A/CONF.162/8*, s. 6 ve *UN, A/CONF.162/3/Add.3*, s. 3. ABD ise JIGE Taslağı m. 6 düzenlemesini yerinde bulmaktadır, bkz. *UN, A/CONF.162/3/Add.1*, s. 6.

<sup>423</sup> İskandinav ülkelerinin teklifi bu doğrultudadır, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 258. Norveç, geminin iyi niyetli üçüncü kişiye satılması ile birlikte ülkesel gemi alacağının sona ermesini teklif etmiştir; bkz. *UN, A/CONF.162/8*, s. 6.

<sup>424</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 257.

düzenlenmiştir. Öncelikle, 1993 CenevreMS m. 6 f. 1 uyarınca ülkesel gemi alacağı borçluları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de sayılı gemi alacağı borçlularıyla aynı olacaktır. 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a)’da, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de yer alan gemi alacaklarına tanınan takip ilkesinin düzenlendiği 5’inci madde düzenlemesinin ülkesel gemi alacakları bakımından geçerli olacağı belirtilmiştir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 6 f. 2(b) uyarınca geminin ikinci el satışlarında ülkesel gemi alacakları altmış günlük kısa bir hak düşürücü süreye tabi tutulmuştur<sup>425</sup>. Bu düzenleme ile, geminin ikinci el satışında iyi niyetli üçüncü kişinin mülkiyet hakkı korunmak istenmiştir. Gemi alacaklarının özellikleri ve gemi alacaklarının sona ermesi hükümleri incelenirken konu hakkında kapsamlı bilgi verilecektir<sup>426</sup>.

## 2. Tasarı düzenlemesi

1993 CenevreMS m. 6 f. 1’de taraf devletlere tanınan yetki Komisyon tarafından kullanılarak müşterek avarya alacağı<sup>427</sup> Tasarı m. 1320 f. 1(f)’de gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Müşterek avarya, ortak bir tehlike ile karşı karşıya olan gemi ve yükün, tehlikeden kurtarılması amacıyla bilerek ve isteyerek makul bir fedakârlık veya masraf yapılmasıdır<sup>428</sup>. Fedakârlık veya masraf, fedakârlık sebebiyle birbirlerine borçlu olan gemi maliki, yük sahibi ve taşıyan arasında orantılı bir şekilde paylaşılır<sup>429</sup>.

Müşterek avarya her hangi bir milletlerarası sözleşmeyle düzenlenmemiştir. CMI tarafından kabul edilen ve düzenli aralıklarla yenilenen York-Anvers Kuralları (“YAK”) bu alanda genel geçerli kurallardır. TTK m. 1170 ilâ 1215

<sup>425</sup> CMI, ülkesel gemi alacaklarının her hâlükarda 30 günlük hak düşürücü süreye tabi tutulmasını önermiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 258.

<sup>426</sup> Bkz. § 6 III G; § 6 III Ğ.

<sup>427</sup> Müşterek avarya hakkında bkz. *Okay*, Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi, İHFM cilt: XXIV (1959), s. 289; *Ataergin*, Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/ 1994 Değişiklikleri, MarmaraHAD IX (1995), sayı: 1-3, s. 377; *Tekil*, York-Anvers Kurallarındaki Yorum Kurallarının İlk Fıkrası, DenizHD yıl: 1, sayı: 2(Haziran 1996), s. 13; *Tekil*, Deniz Hukuku, s. 380, *Algantürk-Light*, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırılmalı Olarak), İstanbul 2005.

<sup>428</sup> Bkz. *Algantürk-Light*, YAK 2004, s. 90.

<sup>429</sup> Gemi maliki, fedakârlık sonucunda gemiye gelen zarar oranında alacaklı iken, yük sahibi yük zararı, taşıyan ise navlun alacağı sebebiyle alacaklı konumdadır.

hükümleri, 1924 YAK esas alınarak tanzim edilmiştir. Ancak, 1924 YAK bir çok kez değişikliğe uğramıştır<sup>430</sup>. En son değişiklik 2004 yılında gerçekleştirilmiştir. YAK'nın sık değişmesi sebebiyle Tasarı m. 1273 f. 1 uyarınca, müşterek avaryaya paylaştırılmasında Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulacak ihtisas komitesi tarafından tercüme edilip, RG'de yayımlanan son tarihli YAK esas alınacaktır<sup>431</sup>.

1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 3 ve 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(v)'de müşterek avaryaya alacağı, gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 4'de sayılı gemi alacakları arasında müşterek avaryaya alacağı yer almamaktadır<sup>432</sup>. Komisyon, hakkaniyet ve denizcilik ilkelerini göz önünde tutarak müşterek avaryaya garamme payı alacaklılarını ülkesel gemi alacağı olarak kabul etmiştir<sup>433</sup>. 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(c) düzenlemesi ile uyumlu olarak Tasarı m. 1323 f. 2'de bu alacakların Tasarı m. 1320 f. 1'in ilk beş bendinde öngörülen gemi alacakları ve ipotekli alacaklardan sonra geleceği düzenlenmiştir.

Komisyon, müşterek avaryaya alacağından başka herhangi diğer bir alacağı 1993 CenevreMS m. 6'da tanınan yetkiye dayanarak ülkesel gemi alacağı olarak kabul etmemiştir.

## **G- Gemi alacaklısının rehin hakkının özellikleri**

### **1. Sınırlı sayı**

Gemi alacakları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de beş bent hâlinde sayılmıştır. İpotek hakkına nazaran sıralamada önceliğe sahip olan alacaklar sınırlı sayıda sayılmıştır ve kıyas yoluyla başkaca gemi alacağı kabul edilemez. Taraf devletler

<sup>430</sup> 1924 YAK sırasıyla, 1950, 1974, 1990, 1994 ve 2004 yıllarında değişikliğe uğramıştır. YAK tarihsel gelişimi hakkında bkz. *Algantürk-Light*, YAK 2004, s. 3. Aynı şekilde *Okay*, İHFM XXIV s. 289. Ancak ikinci eser 1950 tarihinden sonraki değişiklikleri içermemektedir.

<sup>431</sup> Tasarı m. 1273 hakkında eleştiri ve 2004 YAK Kurallarının kanun hükmüne işlenmesi hakkındaki görüş için bkz. *Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu*, s. 220.

<sup>432</sup> 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarından olan Lizbon Taslağında da müşterek avaryaya katılım payı alacağı gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Gerekçede müşterek avaryaya katılım payı alacağının gemi alacağı olarak kabul edilmesinde ipotek hakkı sahiplerinin de menfaati bulunduğu ve geminin verimli ve güvenli işletilmesine hizmet ettiği belirtilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 248.

<sup>433</sup> Bkz. Tasarı m. 1320 gerekçesi.

tarafından başkaca gemi alacağı kabul edilmesi hâlinde, bu alacaklar ülkesel gemi alacağı olarak kabul edilmelidir. Ülkesel gemi alacaklarının da sınırlı sayıda belirtilmesi teklif edilmiş ancak bu öneri 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında kabul edilmemiştir<sup>434</sup>. Ülkesel gemi alacakları ipotekli alacaklardan sonra ödenecektir. Bu sebeple, sınırlı sayıda belirtilmemesi aleyhe etki doğurmayacaktır.

## 2. Öncelik

1926 BrükselMS m. 3 f. 1 uyarınca ipotekli alacaklar ve sicile kayıtlı diğer aynî haklar 1926 BrükselMS'de düzenlenen gemi alacaklarından hemen sonra sıralanacaktır. 1926 BrükselMS m. 3 f. 2'de taraf devletlere ülkesel gemi alacağı düzenleme yetkisi verilmiştir. Ancak, bu alacaklar 1926 BrükselMS m. 3 f. 1'de öngörülen sıralamayı değiştirmemektedir. 1967 BrükselMS m. 5 f. 1'de gemi alacaklarının öncelik hakkı tekrarlanmıştır.

1993 CenevreMS m. 5 f. 1 uyarınca, 1993 CenevreMS'nin dördüncü maddesinin birinci fıkrasında belirtilen gemi alacakları, gemi üzerinde kayıtlı ipotek ve diğer aynî haklardan önce gelecektir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 12 f. 3 ve f. 4'de enkaz kaldırma ve tersaneci alacaklarına ilişkin düzenleme bulunmaktadır. Bu alacaklar 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de sayılı gemi alacaklarından biri olmamasına rağmen öncelikli alacaklardır. Alacakların önceliği aşağıda incelenecektir<sup>435</sup>.

Ülkesel gemi alacakları ise, 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(c) hükmü uyarınca 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de sayılı gemi alacakları ve sicile kayıtlı ipotek hakkı ve diğer aynî haklardan sonra gelecektir.

Gemi alacaklarının önceliği hususundaki 1993 CenevreMS düzenlemesi Tasarı m. 1323 hükmüne aynen işlenmiştir.

<sup>434</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 257.

<sup>435</sup> Bkz. § 6 III H.

### 3. Gemiye takip etme

1926 BrükselMS m. 8 uyarınca, gemi üzerindeki zilyetlik değişikliğine bakılmaksızın, gemi alacağı gemiyi takip edecektir. Söz konusu husus 1967 BrükselMS m. 7 f. 2’de tekrarlanmıştır. Lizbon Taslağı ve JIGE Taslağı düzenlemeleri de benzer yöndedir<sup>436</sup>. 1967 BrükselMS’de gemi alacağının gemiyi takip etmesi münhasır olarak 1967 BrükselMS m. 4’de sayılı gemi alacaklarına özgülemiştir. Dolayısıyla, ülkesel gemi alacaklarının gemiyi takip edip etmeyeceği 1967 BrükselMS’de belirsizdir<sup>437</sup>.

1993 CenevreMS m. 8 f. 1 uyarınca gemi alacakları mülkiyet, sicil veya bayrak değişikliğine bakılmaksızın gemiyi takip ederler. Madde metninde 1967 BrükselMS düzenlemesine göre iki değişiklik mevcuttur. Bunlardan ilki, 1967 BrükselMS m. 7 f. 2’de yer alan “m. 4’de belirtilen gemi alacakları” ifadesinin çıkartılmasıdır. Bu suretle, gemiyi takip edecek gemi alacakları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de sayılı gemi alacakları ile sınırlı tutulmamış, ülkesel gemi alacakları da kapsama dâhil edilmiştir. 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a) düzenlemesi uyarınca takip ilkesinin düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 8 hükmü ülkesel gemi alacaklarına da uygulanacaktır. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1’de düzenlenen gemi alacakları ile birlikte ülkesel gemi alacaklarının da gemiyi takip edeceği açıklanarak 1993 CenevreMS içinde tutarlılık sağlanmıştır. 1993 CenevreMS m. 8 f. 1’de yer alan ikinci değişiklik ise, gemi alacağının mülkiyet ve sicil değişikliklerinin yanında, bayrak değişikliğine de bakılmaksızın gemiyi takip edeceğidir. Özellikle geçici bayrak değişiminde<sup>438</sup> geminin maliki ve kayıtlı bulunduğu asli sicil değişmemekte, ancak gemi geçici olarak başka bir devlet bayrağı çekmektedir. 1993 CenevreMS m. 8’de geçici bayrak değişiminde gemi alacağının gemiyi takip edeceği belirtilerek uygulamada ortaya çıkabilecek tartışmaların önüne geçilmiştir<sup>439</sup>.

<sup>436</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 263, 264.

<sup>437</sup> Bkz. § 6 III F 1.

<sup>438</sup> Bkz. § 4 IV.

<sup>439</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 69.



Gemi alacağıın gemiyi takip etmesi, iki durumda son bulacaktır. Birincisi, geminin, 1993 CenevreMS'ye taraf bir devlette cebrî icra yoluyla satılmasıdır<sup>440</sup>. Diğeri ise, gemi alacaklarının 1993 CenevreMS m. 9'da düzenlenen sürenin<sup>441</sup> geçmesi sebebiyle son bulmasıdır.

Tasarı m. 1321 f. 5'de gemi alacağıın verdiği kanuni rehin hakkının gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürüleceği düzenlenerek 1993 CenevreMS düzenlemesiyle uyum sağlanmıştır.

#### 4. Devir ve intikal

Temel borç ilişkisinin devredilmesi hâlinde 1993 CenevreMS m. 10 f. 1 uyarınca temel borç ilişkisinin ferî niteliğindeki gemi alacaklısının rehin hakkı da devredilecektir. Ancak, gemi alacaklısının rehin hakkı temel borç ilişkisinin bir sonucu olduğu için, temel borç ilişkisinden bağımsız olarak sadece kanuni rehin hakkının kendisi devredilemez<sup>442</sup>.

1926 BrükselMS'de temel borç ilişkisi ile birlikte kanuni rehin hakkının da devredileceğine dair düzenleme bulunmamaktadır. 1967 BrükselMS m. 9 düzenlemesi uyarınca sadece m. 4'de sayılı gemi alacakları temel borç ilişkisiyle birlikte kendiliğinden devredilecektir. Nitekim, ülkesel gemi alacaklarının temel borç ilişkisiyle birlikte devre konu olup olmayacağı 1967 BrükselMS uyarınca belirsizdir. Belirsizlik, 1993 CenevreMS'de kaldırılmıştır. 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a) uyarınca, gemi alacaklısının rehin hakkının devir ve intikalinin düzenlendiği 10<sup>3</sup>uncu madde ülkesel gemi alacaklarına da uygulanacaktır.

Gemi alacaklısının rehin hakkının devredilmesi en çok sigorta şirketlerinin zarar gören gemi alacağı sahiplerine ve acentelerin gemi maliki adına yaptığı ödemelerde önem taşır<sup>443</sup>. Sigorta şirketi yapmış olduğu ödeme sonucunda temel borç ilişkisi ve dolayısıyla rehin hakkını devralacaktır. Bu durumda, gemi alacaklısının rehin hakkına bağlanan tüm sonuçlar da halefiyet yoluyla sigorta

<sup>440</sup> Bkz. § 7 III.

<sup>441</sup> Bkz. § 6 III Ğ.

<sup>442</sup> Bkz. § 6 I.

<sup>443</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 202.

şirketine intikal edecektir<sup>444</sup>. Nitekim, gemi alacağının önceliği ve gemiyi takip etmesi kısımlarında yapılan açıklamalar halefiyet yoluyla intikal durumunda da geçerli olacaktır.

Devir ve intikale ilişkin 1993 CenevreMS m. 10 f. 1 düzenlemesi Tasarı m. 1325 hükmüne aynen alınmıştır.

### **Ğ- Gemi alacaklısının rehin hakkının son bulması**

Zamanaşımı süresi, alacak hakkının belirli bir süre kullanılmaması sebebiyle dava edilebilme imkânından yoksun kalınmasıdır<sup>445</sup>. Hak düşürücü süreler, hukuki ilişkiyi mümkün olduğunca çabuk sürede aydınlatmak amacıyla hakkı doğrudan doğruya sona erdirir<sup>446</sup>. Zamanaşımı süresinin işleminin durması veya kesilmesi mümkündür<sup>447</sup>. Ancak, hak düşürücü sürenin işleminde durma veya kesilme söz konusu değildir<sup>448</sup>. TMK uyarınca aynî haklar, ne hak düşürücü süreye, ne de zamanaşımı süresine tabi tutulmuştur<sup>449</sup>.

Gemi alacaklısının rehin hakkı sicile kaydedilemeyen ve geminin üzerindeki zilyetliğin değişmesine bakılmaksızın gemiyi takip eden sınırlı aynî haktır. Milletlerarası sözleşmelerde gemi alacakları listesi kısaltılmaktadır. Zira, gemi alacakları sıralamada ipotekli alacakların önüne geçmektedirler. Diğer yandan gemi alacakları gemiyi takip etmeleri sebebiyle iyi niyetli üçüncü kişi alıcının mülkiyet hakkını da tehdit etmektedirler. Bu sebeplerle, rehin hakkının kısa hak düşürücü sürelerle tabi tutulması ipotek hakkı sahiplerini ve maliki korumak bakımından yerinde olacaktır.

1993 CenevreMS'de sadece gemi alacaklarının sona erme süresi düzenlenmiştir. Dolayısıyla, temel borç ilişkisine uygulanacak zamanaşımı ve hak

<sup>444</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 202.

<sup>445</sup> Bkz. *Oğuzman/Öz*, s. 463.

<sup>446</sup> Bkz. *Oğuzman/Öz*, s. 464.

<sup>447</sup> Bkz. *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, *Tekinay Borçlar Hukuku*, 7. baskı, İstanbul 1993, s. 1048.

<sup>448</sup> Bkz. *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 1033.

<sup>449</sup> Bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, s. 23.

düşürücü süreler 1993 CenevreMS'de düzenlenmemektedir<sup>450</sup>. Bu sebeple temel borç ilişkisinin son bulmasında ulusal hukuk belirleyici olacaktır. Ulusal düzenlemeler uyarınca temel borç ilişkisinin daha uzun hak düşürücü veya zamanaşımı sürelerine tabi tutulması hâlinde, alacağın kendisi değil, borç ilişkisine bağlanan rehin hakkı ortadan kalkacaktır.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de düzenlenen gemi alacaklarının yanı sıra, taraf devletler 1993 CenevreMS m. 6 hükmüne dayanarak ülkesel gemi alacağı kabul edebilmektedirler. 1993 CenevreMS m. 9'da belirtilen hak düşürücü süreler 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de düzenlenen gemi alacaklarına ilişkindir. Nitekim, ülkesel gemi alacaklarının düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(b) uyarınca ülkesel gemi alacakları için daha kısa hak düşürücü süreler kabul edilmiştir.

### 1. Milletlerarası sözleşmede düzenlenen gemi alacakları

1926 BrükselMS m. 9 f. 1'de gemi alacaklarının bir yıl sonunda son bulacağı düzenlenmiştir<sup>451</sup>. 1926 BrükselMS m. 9 f. 3 uyarınca söz konusu sürenin kesilmesi mümkün gözükmemektedir. Zira, sürenin kesileceği hâllerin uyumsuzluğunun ileri sürüldüğü devlet hukuku tarafından belirleneceği belirtilmiştir. Diğer yandan, 1926 BrükselMS m. 9 f. 4 uyarınca bu sürenin üç yıla kadar uzatılması da mümkündür<sup>452</sup>. Dolayısıyla, 1926 BrükselMS'de yer alan sürenin Türk hukukunda zamanaşımı süresine karşılık geldiği sonucuna varılmaktadır.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında gemi alacaklarının sona erme süresinin iki yıla çıkartılması teklif edilmiştir<sup>453</sup>. Bir diğer öneri, sürenin geminin ihtiyaten haczinin hukuken mümkün olmadığı hâllerle sınırlı olarak

<sup>450</sup> 1993 CenevreMS diplomatik konferansında bu husus tartışılmış ve CMI gözlemcisi temel borç ilişkisinin son bulma süresinin taraf devletlerin iç hukuklarının belirlenmesi gerektiğini bildirmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 267.

<sup>451</sup> 1926 BrükselMS m. 9 f. 1'de gemi alacaklarının kural olarak bir yıl içinde son bulacağı düzenlenmiştir. Ancak, 1926 BrükselMS m. 2 f. 1 b. 5'de düzenlenen kaptanın bağlama limanı dışında kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı işlemlerden kaynaklanan alacaklar için sona erme süresi altı ay olarak belirlenmiştir.

<sup>452</sup> Sürenin uzatılması, rehin hakkının taraf devlet kararsularında doğması ve hak sahibinin işyeri veya yerleşim yerinin taraf devlet içinde bulunması ve geminin ihtiyati haczinin mümkün olmaması durumunda söz konusu olabilecektir.

<sup>453</sup> New York Taslağında bir yıl olarak belirlenen sona erme süresinin 1967 BrükselMS diplomatik konferansında iki yıla çıkartılması önerilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 265.

uzatılabilmesine yöneliktir<sup>454</sup>. Diğer bir ifadeyle, bu düzenlemede 1926 BrükselMS'nin aksine, taraf devletlerin gemi alacaklarının sona erme süresini kesmelerinin veya bu süreyi ulusal hukuklarınca uzatmalarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. 1967 BrükselMS m. 8'de gemi alacaklarının sona erme süresi düzenlenmiştir. Maddenin birinci fıkrasında bu süre, hazırlık çalışmalarında teklif edilenin aksine yine bir yıl olarak kabul edilmiştir. Ancak, hazırlık çalışmalarında teklif olunan sürenin kesilmemesi<sup>455</sup> ve uzatılmamasına ilişkin öneri kabul görmüş ve 1967 BrükselMS m. 8 f. 2'ye işlenmiştir. Dolayısıyla, 1967 BrükselMS m. 8 düzenlemesi, Türk hukukunda hak düşürücü süreye karşılık gelecektir.

1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında bir yıllık hak düşürücü sürenin kısa olduğuna dair eleştiriler ileri sürülmüştür<sup>456</sup>. Ancak, 1993 CenevreMS m. 9 f. 1'de 1993 CenevreMS'de düzenlenen gemi alacaklarının bir yılın sonunda sona ermesi kabul edilmiştir. 1967 BrükselMS m. 8 hükmünün aksine, 1993 CenevreMS'de bir yıllık sürenin başlangıç tarihine ilişkin düzenleme bulunmaktadır. 1993 CenevreMS m. 9 f. 1 uyarınca gemi adamı gemi alacakları için süre, gemi adamlarının gemiden ayrıldıkları tarihte işlemeye başlayacaktır. 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de belirtilen diğer gemi alacaklarına ilişkin hak düşürücü süre ise, teminat altına alınan alacağın doğduğu tarihte işlemeye başlayacaktır.

1993 CenevreMS m. 9 f. 2 uyarınca düzenlenen bir yıllık hak düşürücü süre, ancak geminin gemi alacağı sahibi tarafından ihtiyaten haczedilmesi ve takiben ihtiyati hacze dayanarak cebrî icra yoluna başvurusu ile kesilecektir. Bu durumda, cebrî icra ile sonuçlanmayan ihtiyati haciz tek başına süreyi kesmeyecektir<sup>457</sup>. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında gemi alacağı sahibinin

<sup>454</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 265.

<sup>455</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 265.

<sup>456</sup> ABD, JIGE Taslağına yönelik yazılı görüşünde, bir yıllık sürenin kısa bulmuş ve maddenin şu şekilde değiştirilmesini talep etmiştir: “*Gemi alacağı sahibi, gemi sicilini tutmakla yetkili makama gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren bir yıl içinde yapacağı bildirim üzerine, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren üç yıl içinde geminin ihtiyaten haczedilmemesi ve ihtiyati haciz kararının cebrî icra yoluyla uygulanmaması hâlinde gemi alacağı son bulur*”, bkz. *UN, A/CONF.162/3/Add.1*, s. 8.

<sup>457</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 204.

diğer hukuki işlemleri<sup>458</sup> başlatmasının da bir yıllık süreyi kesmesi önerilmiştir<sup>459</sup>. Ancak, gemi alacaklarının sicile kaydedilmeleri mümkün değildir. Dolayısıyla, aleniyet sadece gemi alacağına dayanarak geminin ihtiyaten haczedilmesi ve ihtiyati haciz kararının cebrî icra yoluyla uygulanmasıyla sağlanacaktır<sup>460</sup>. Nitekim iki şartın birlikte aranması ve sadece hukuki yollara başvurunun süreyi kesmek bakımından yeterli kabul edilmemesi bu sebeplere dayanmaktadır.

1926 BrükselMS m. 9 f. 4'de gemi alacağının gemiyi takip etmesi ilkesine bir istisna getirilmiştir. Gemiyi iktisap eden iyi niyetli üçüncü kişiye ilânda bulunma imkânı tanınmıştır. İlânı takip eden ulusal mevzuatlarca belirlenecek süre sonunda geminin iktisap edilme tarihinden önce gemi üzerinde doğmuş gemi alacakları sona erecektir<sup>461</sup>. 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS'de bu yönde bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de sayılı gemi alacakları, gemi üzerindeki zilyetlik değişikliğine bakılmaksızın gemiyi bir yıllık hak düşürücü süre boyunca takip etmeye devam edecektir.

1993 CenevreMS m. 9 f. 2 uyarınca, geminin hukuken ihtiyati haczinin mümkün olmadığı hâllerle sınırlı kalmak kaydıyla bir yıllık sürenin işlenmesi duracaktır. 1926 BrükselMS m. 9 f. 6 uyarınca geminin ihtiyati haczinin mümkün olmaması hâlinde, gemi alacaklarının sona erme süresi ulusal mevzuatlarca üç yıla kadar uzatılabilecektir. Ancak, 1993 CenevreMS düzenlemesi 1926

<sup>458</sup> Gemi alacaklarının şahsi talep yoluyla son bulmayacağı sadece aynı nitelikteki hukuki işlemlerle son bulacağı ABD mahkemelerince de hüküm altına alınmıştır, bkz. *Browne*, *The extinction of maritime liens*, [2003] LMCLQ, s. 366.

<sup>459</sup> İsviçre yazılı görüşünde, gemi alacaklarının, cebrî icra yolu haricinde başkaca hukuki işlemlerle de ileri sürülmesinin mümkün olduğunu belirtmiştir. İflas davası açılması suretiyle de gemi alacaklarının ileri sürülebileceği örnek olarak verilmiştir, bkz. *UN*, A/CONF.162/3, s. 9.

<sup>460</sup> Gemi alacağı, ipotek hakkı ve diğer alacak hakkı sahipleri bakımından aleniyetin sağlanmasının tek yolu ihtiyati haczin cebrî icra yoluyla uygulanmasıdır, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 266; *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 204. İhtiyati haciz kararının uygulanmaması durumunda bir yıllık sürenin kesilmemesinin diğer bir sebebi, geminin ihtiyati haczi üzerine banka teminat mektubu veya P&I Klubü teminatı ile geminin serbest bırakılması ihtimalidir. Bu durumda, alacaklı yeterli bir güvenceye kavuştuğundan ayrıca bir yıllık sürenin kesilmemesi yerinde olacaktır, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 266.

<sup>461</sup> 1926 BrükselMS'nin bu yöndeki düzenlemesinin, 1993 CenevreMS'de yer bulmasına yönelik teklif Tayland tarafından yapılmıştır. TTK m. 1246'da benzer düzenleme mevcuttur. TTK m. 1246 uyarınca, gemiyi iyi niyetle iktisap eden üçüncü kişiler, ilân yoluyla yapacakları tebligat sonucunda, belli olmayan gemi alacaklarının rehin haklarının iptal edilmesini mahkemeden talep edebileceklerdir. Tasarı m. 1320 ilâ 1327 nci maddelerine yönelik genel açıklamalarda, TTK m. 1246 hükmünün 1993 CenevreMS m. 8 düzenlemesi ile bağdaşmaması sebebiyle çıkartıldığı belirtilmiştir.

BrükselMS'den farklıdır. Zira, 1993 CenevreMS m. 9 f. 2'de aranan koşullar hukuki imkânsızlık olup, fiili imkânsızlık değildir.

1926 MuafiyetMS m. 3 f. 1 c. 1 uyarınca devlet gemileri ihtiyati hacze konu olmazlar. Nitekim, 1993 CenevreMS m. 13 f. 2 uyarınca 1993 CenevreMS hükümleri devlet gemilerine uygulanmayacaktır. Bu sebeple, üzerinde rehin hakkı doğmuş olan bir geminin, devlet tarafından müsadere edilmesi veya satın alınması hâlinde gemi alacağı sahipleri gemiyi ihtiyaten haczedemeyecektir. Bu sebeple, geminin devlet zilyetliğinde bulunduğu süre zarfında, bir yıllık hak düşürücü süre durmalıdır<sup>462</sup>. Geminin devletin zilyetliğinden çıktığı takdirde, sürenin kaldığı yerden işlemeye başlamasının kabul edilmesi uygun olacaktır<sup>463</sup>.

## 2. Ülkesel gemi alacakları

1993 CenevreMS m. 6 düzenlemesine dayanarak ülkesel gemi alacağı kabul etmek taraf devletlerin takdirindedir. Ancak, iç hukuklarında ülkesel gemi alacağı kabul eden taraf devletler, 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a)'da düzenlenen hak düşürücü süreleri uygulamak zorundadırlar.

1926 BrükselMS ve 1967 BrükselMS'de ülkesel gemi alacaklarına tatbik edilecek ayrı bir süre bulunmamaktadır.

1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a) uyarınca, ülkesel gemi alacakları iki farklı süreye tabi tutulmuştur. Her iki süre de 1993 CenevreMS m. 9'da düzenlenen bir yıllık süreden kısadır. Nitekim, ülkesel gemi alacaklarının hazırlanacak Sözleşme içinde yer alıp almaması hususunda diplomatik konferans sürecinde hararetli tartışmalar yaşanmıştı<sup>464</sup>. Dolayısıyla, bir taraftan taraf devletlere ülkesel gemi alacağı kabul etme yetkisi verilirken, diğer taraftan ülkesel gemi alacağının sahibine verdiği imtiyazların kısa hak düşürücü süreye tabi tutulması amaçlanmıştır<sup>465</sup>. 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a) uyarınca ülkesel gemi alacakları: (1) ülkesel gemi alacağı ile güvence altına alınmış alacağın doğumu tarihinden

<sup>462</sup> Gemi alacaklarının kendisi değil sadece icra edilebilirliği son bulmaktadır, bkz. *Browne*, s. 373.

<sup>463</sup> Bkz. *Browne*, s. 372.

<sup>464</sup> Bkz. § 6 III F I.

<sup>465</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 258.

itibaren altı aylık süre sonunda, (2) geminin iyi niyetli üçüncü kişiye satışı tarihini takip eden altmışıncı günün sonunda sona erecektir<sup>466</sup>.

Ülkesel gemi alacaklarının sona erme süresine ilişkin ilk düzenleme, 1993 CenevreMS m. 9 f. 1 düzenlemesi ile aynı doğrultudadır. Tek fark, ülkesel gemi alacaklarının daha kısa bir süre olan altı aylık hak düşürücü süre sonunda son bulacağıdır. Dolayısıyla, ülkesel gemi alacağına konu olan alacak hakkının doğduğu tarihten itibaren altı ay içinde gemi ihtiyaten haczedilip takiben cebri icraya konu edilmezse gemi alacağı son bulacaktır.

1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de belirtilen gemi alacakları, bir yıllık hak düşürücü süre boyunca gemiyi takip edecektir. Ülkesel gemi alacaklarının iyi niyetli üçüncü kişiye satılmasını takip eden altmışıncı günün sonunda 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(b) altb. (ii) uyarınca son bulacağı kararlaştırılmıştır. İyi niyetli üçüncü kişi alıcının mülkiyet hakkını korumaya yönelik olan bu düzenleme, gemi alacağının gemiyi takip etmesi ilkesine getirilen önemli bir sınırlamadır.

### 3. Tasarı düzenlemesi

TTK m. 1259 uyarınca gemi alacaklısının rehin hakkı bir yıl içinde zamanaşımına uğrayacaktır. Ancak, gemi adamı alacakları, çatma ve kurtarma alacaklarından kaynaklanan rehin hakkının zamanaşımı süresi iki yıl olarak belirlenmiştir. Gemi alacaklısının rehin hakkının son bulmasına dair 1926 BrükselMS düzenlemesinin Türk hukukunda zamanaşımı süresine karşılık geldiği tespit edilmişti. Dolayısıyla, TTK düzenlemesi, 1926 BrükselMS ile aynı doğrultudadır.

1993 CenevreMS m. 9'da düzenlenen gemi alacaklısının rehin hakkının sona erme süresi Tasarı m. 1326'ya hak düşürücü süre olarak aynen işlenmiştir. Müşterek avaryaya alacağı 1993 CenevreMS m. 6 f. 1 c. 1'e dayanılarak Tasarı m. 1320 f. 1(f)'de gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. 1993 CenevreMS'nin ülkesel

<sup>466</sup> 1993 CenevreMS m. 6 f.1(b) altb.(ii) uyarınca rehin hakkı, söz konusu iki süreden ilkinin dolmasıyla birlikte düşecektir.

gemi alacaklarının sona ermesine ilişkin m. 6 f. 1(a) düzenlemesi, Tasarı m. 1320 f. 2 hükmüne alınmıştır.

1993 CenevreMS'de temel borç ilişkisinin tabi olacağı sona erme süresi düzenlenmemiştir. Tasarı m. 1327 uyarınca gemi alacaklısının rehin hakkı bakımından Tasarı m. 1326'da kabul edilen hak düşürücü süre, alacaklının borçluya yönelteceği şahsi talep haklarına da uygulanacaktır. Ancak, Tasarı ve özel kanunlardaki süreler saklı tutulmuştur<sup>467</sup>. Dolayısıyla, Tasarı ve diğer kanunlarda temel borç ilişkileri daha uzun zamanaşımı süresi sonunda son bulacak ise, Tasarı m. 1326 hükmü uygulanmayacaktır.

## **H- Öncelikli alacaklar**

### **1. Genel olarak**

1993 CenevreMS m. 4'de gemi alacakları sınırlı sayıda sayılmıştır. Listede yer almayan bazı alacaklara 1993 CenevreMS tarafından sıralamada öncelik tanınmıştır. Öncelikli alacaklar, 1993 CenevreMS tarafından sınırlı sayıda düzenlenmiştir, dolayısıyla taraf devletlerce arttırılamayacaktır. 1993 CenevreMS tarafından belirlenen öncelikli alacaklar şunlardır: (1) cebrî icra masrafları, (2) enkaz kaldırma alacakları ve (3) tersaneci alacakları.

Söz konusu alacaklar 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 uyarınca gemi alacağı olmadıkları için gemi alacağının özellikleri başlığında değerlendirilen takip<sup>468</sup>, devir ve intikal hükümleri<sup>469</sup> bu alacaklara uygulanmayacaktır.

<sup>467</sup> Eşya ve yolcu taşıma, çatma ve kurtarma ile ilgili hükümlerde zamanaşımı süresi iki yıl, müşterek avarya hakkında ise bir yıl olarak tespit edilmiştir. Bu sebeple, aynı zamanda gemi alacağı olarak kabul edilen kurtarma alacağı, kişi ve haksız fiile dayalı eşya zararı ve müşterek avarya katılım payı alacakları bakımından temel borç ilişkisine uygulanacak zamanaşımı süresi, özel hükümlerde kabul edilen süre olacaktır. Özel kanunlardaki sürelerden ise DİK ile Amme Alacaklarının Tahsili hakkındaki mevzuat hükümleri dikkate alınmalıdır, bkz. Tasarı m. 1327 gerekçesi.

<sup>468</sup> Bkz. § 6 III G 3.

<sup>469</sup> Bkz. § 6 III G 4.



## 2. Cebrî icra masrafları

1926 BrükselMS m. 2 f. 1’de cebrî icra masrafları gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Mahkeme, ihtiyati haciz, satış ve paylaşırma masrafları, 1967 BrükselMS m. 11 f. 2 c. 1’de ihale bedeli üzerinden öncelikle ödenecek masraflar arasında sayılmıştır. İcra hukukunun henüz kanunlaşmadığı bir dönemin düzenlemesi olan 1926 BrükselMS m. 2 f. 1 hükmünün<sup>470</sup> terk edilmesi yerinde olmuştur.

Lizbon Taslağında, 1967 BrükselMS düzenlemesi aynen korunmuştur. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında geminin bakım ve korunmasına (“*upkeep of the vessel*”) ve gemi adamlarının ülkelerine geri getirilmesine ilişkin masrafların cebrî icra masrafları arasında sayılması teklif edilmiştir<sup>471</sup>. 1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 2’de bakım ve koruma masrafları ile birlikte 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a)’da sayılı gemi adamı alacaklarının tamamı öncelikli alacaklar olarak kabul edilmiştir. Ancak, söz konusu masrafların tamamı sıralamada gemi alacaklarının önüne geçirilmemiştir. Zira, geminin ihtiyati haczi tarihinden sonra muaccel olan gemi adamı alacakları, cebrî icra masrafları arasında yer almıştır.

1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 3 uyarınca cebrî icra masrafları düşüldükten sonra ihale bedeli alacaklılar arasında paylaşılacaktır<sup>472</sup>.

1993 CenevreMS m. 12 f. 2 düzenlemesi, Tasarı’nın sıra cetvelini düzenleyen hükümlerinden m. 1390 f. 1’e aynen işlenmiştir.

## 3. Enkaz kaldırma alacakları

Enkaz kaldırma alacakları, 1926 BrükselMS m. 2’de düzenlenen gemi alacakları arasında yer almamaktadır. Ancak, 1926 BrükselMS’nin imza

<sup>470</sup> Bkz. *Atamer*, XIV. Sempozyum, s. 220.

<sup>471</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 276.

<sup>472</sup> İhale bedelinden arta kalan meblağ bulunması durumunda 1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 4 uyarınca bu bedel gemi malikine verilecektir.

protokolünün birinci fıkrasında taraf devletlere enkaz kaldırma alacaklarını öncelikli alacak olarak kabul etme yetkisi tanınmıştır<sup>473</sup>.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında enkaz kaldırma alacağının gemi alacağı olarak kabul edilmesi yönünde mutabakata varılmıştır<sup>474</sup>. 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(v)'de enkaz kaldırma alacağı gemi alacağı olarak sayılmıştır. Lizbon Taslağında, 1967 BrükselMS düzenlemesinde bir değişiklik yapılmamıştır.

1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında enkaz kaldırma alacağının gemi alacakları arasından çıkartılması teklif edilmiştir<sup>475</sup>. Öneri kabul görek, JIGE Taslağı ve 1993 CenevreMS m. 4 hükmünde enkaz kaldırma alacağı, gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir. Enkaz hâline gelen gemi, gemi vasfını yitirmektedir. Gemi vasfını yitiren araç üzerinde gemi alacağı ileri sürülmesi makul görülmemiş ve bu sebeple 1993 CenevreMS'de enkaz kaldırma alacağı gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir<sup>476</sup>.

1993 CenevreMS m. 12 f. 3 uyarınca taraf devletler ulusal mevzuatlarında, enkaz kaldırma alacaklarını öncelikli alacak olarak düzenleyebileceklerdir. Ancak, enkaz kaldırma alacağının iç hukukta öncelikli alacak olarak kabul edilebilmesi için şu üç şartın birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir: (1) enkaz kaldırma hizmetinin kamu makamları tarafından gerçekleştirilmesi, (2) gemi enkazının seyrüsefer güvenliği ve deniz çevre güvenliğini birlikte tehdit etmesi ve (3) taraf devletlerin ulusal mevzuatlarında açıkça enkaz kaldırma alacaklarını öncelikli alacak olarak düzenlemesi. 1993 CenevreMS'de açık hüküm bulunmasa da, enkaz kaldırma alacağının öncelikli bir alacak olarak kabul edilebilmesinin, enkazın cebrî satış zamanına kadar kamu kurumunun zilyetliğinde bulunması şartına<sup>477</sup> bağlı olduğu kabul edilmektedir.

<sup>473</sup> *Berlingeri* [1988] LMCLQ, s. 171; *Tetley*, Maritime Liens, s. 103; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 205. 1926 BrükselMS'ye taraf Belçika'da enkaz kaldırma alacaklarının çatma zararları kapsamında yer alıp almadığı yargılamaya konu olmuştur. Belçika yüksek mahkemesi ("Cour de Cassation") enkaz kaldırma hizmetinin kamu makamlarının kanuni görevleri arasında bulunduğu ve enkaz kaldırma alacağı ile kusurlu çatma arasında nedensellik bağı bulunmadığını belirtmiştir. Bu sebeple, alacak, gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir, bkz. *Tetley*, Maritime Liens, s. 104.

<sup>474</sup> Enkaz kaldırma alacağı Portofino Taslağında gemi alacağı olarak kabul edilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 277.

<sup>475</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 277.

<sup>476</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 277.

<sup>477</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 68; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 206.

Öncelikli alacak olarak düzenlenen enkaz kaldırma alacakları, taraf devlet yetkili mercilerinin enkazın kaldırılması ile ilgili yaptığı doğrudan masraflarla sınırlıdır<sup>478</sup>. Dolayısıyla, ekonomik zararlar ve çevre temizlik masrafları bu kapsamda değerlendirilmeyecektir<sup>479</sup>.

Enkaz kaldırma alacağının taraf devlet ulusal mevzuatında öncelikli alacak olarak kabul edilmesi durumunda, kamu makamları, alacaklarını ihale bedeli üzerinden cebri icra masraflarından sonra ve gemi alacaklarından önce elde edecektir<sup>480</sup>.

1993 CenevreMS m. 8<sup>481</sup> ve m. 10<sup>482</sup> düzenlemeleri sadece gemi alacakları bakımından uygulanabilir. Enkaz kaldırma alacakları, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de gemi alacağı olarak düzenlenmediği için bu alacaklara, m. 8 ve m. 10 hükümleri uygulanmaz. Ancak, 1993 CenevreMS m. 6'da taraf devletlere tanınan yetki doğrultusunda, enkaz kaldırma alacağının ülkesel gemi alacağı olarak kabul edilmesi durumunda, 1993 CenevreMS m. 6 f. 1(a) uyarınca, 1993 CenevreMS m. 8 ve m. 10 düzenlemeleri enkaz kaldırma alacakları bakımından da geçerli olacaktır. Bu durumda, enkaz kaldırma alacakları ülkesel gemi alacağı statüsü kazanacak ve öncelikli alacak olmaktan çıkacaktır. Dolayısıyla, ihale bedelinin paylaşılmasında ipotekli alacaklardan sıra itibarıyla sonra gelecektir.

1993 CenevreMS m. 12 f. 3 düzenlemesi Tasarı m. 1323 f. 3'e aynen alınmıştır. Enkaz kaldırma alacağı Tasarı m. 1320'de sayılı gemi alacakları arasında yer almayan, öncelikli bir alacaktır. Tasarı m. 1323 f. 3 düzenlemesi eleştirilmiş ve enkaz kaldırma alacaklarının Tasarı m. 1320 f. 1'e gemi alacağı olarak işlenmesi önerilmiştir<sup>483</sup>. Türk karasularında batık ve enkazların<sup>484</sup> yarattığı tehlikeleri dikkate alan Komisyon, enkaz kaldırma alacağını öncelikli alacak olarak düzenlemiştir<sup>485</sup>. Buna karşı, enkaz kaldırma alacağı, 1993 CenevreMS m.

<sup>478</sup> Bkz. *Tetley*, Maritime Liens, s. 105; *Akan*, Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005, s. 43.

<sup>479</sup> Bkz. *Tetley*, Maritime Liens, s. 105; *Akan*, s. 43.

<sup>480</sup> Bkz. § 7 III Ç 2 b.

<sup>481</sup> Bkz. § 6 III G 3.

<sup>482</sup> Bkz. § 6 III G 4.

<sup>483</sup> Bkz. *Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu*, s. 255.

<sup>484</sup> İstanbul Boğazı batık haritası için bkz. <http://www.coastalsafety.gov.tr/default.asp?id=7&sid=81&lng=>

<sup>485</sup> Bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 205.

6 hükmüne dayanarak ülkesel gemi alacağı olarak kabul edilmiş olsaydı, enkaz kaldırma alacağı ihale bedelinin paylaşılmasında sahip olduğu öncelik hakkını kaybedecek ve ipotekli alacıklardan sonra ödenecekti.

#### **4. Tersaneci alacağı**

Tersaneci alacakları kapsamlı olarak açıklanmıştı<sup>486</sup>. 1993 CenevreMS m. 12 f. 4 uyarınca, tersaneci alacakları 1993 CenevreMS m. 7'de öngörülen şartları karşılamak kaydıyla, ihale bedelinin paylaşılmasında gemi alacaklarından sonra ödenecektir. Dolayısıyla, tersaneci alacaklarına ipotekli alacaklara nazaran 1993 CenevreMS tarafından öncelik tanınmıştır.

Tersaneci alacakları, taraf devletlerce 1993 CenevreMS m. 6 doğrultusunda ülkesel gemi alacağı olarak kabul edilebilir. Bu durumda, enkaz kaldırma alacakları ile ilgili açıklamaların tümü tersaneci alacakları bakımından da geçerli olacaktır.

1993 CenevreMS m. 12 f. 4 düzenlemesi Tasarı m. 1393 hükmüne işlenmiştir. Tasarı m. 1393 uyarınca, tersaneci alacakları sıra cetvelinin dördüncü sırasına yerleştirilmiş ve bu alacaklara ipotekli alacaklara nazaran sıralamada öncelik hakkı tanınmıştır.

### **I- Gemi alacakları arasındaki sıralama**

#### **1. Sözleşmede düzenlenen gemi alacakları arasındaki sıralama**

1926 BrükselMS'de gemi alacakları arasındaki sıralamada yolculuk kriteri<sup>487</sup> esas alınmıştır. 1926 BrükselMS m. 6 f. 1 uyarınca geminin birden fazla seferi esnasında oluşan gemi alacaklarından, sonraki sefer sebebiyle doğan gemi alacakları önceki seferde meydana gelenlerden sıra itibarıyla önce gelecektir.

<sup>486</sup> Bkz. § 5 III B 2.

<sup>487</sup> Gemi alacaklarının sıralanmasında kabul edilen yolculuk kriteri hakkında bkz. *Çağa/Kender*, III, s. 43; *Barlas*, s. 16.

Aynı sefere ait gemi alacakları arasındaki sıralama ise, 1926 BrükselMS'nin 5'inci maddesi uyarınca belirlenecektir.

Kara Avrupası hukuk sistemini benimseyen devletlerce kabul edilen yolculuk kriteri<sup>488</sup> 1967 BrükselMS hazırlık çalışmaları sırasında değiştirilmiştir. 1967 BrükselMS m. 4'de gemi alacakları beş bent hâlinde sayılmış ve her bir bent içinde sayılı gemi alacaklarının sıralamada sonraki bentteki gemi alacaklarından önce geleceği düzenlenmiştir. Ancak, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1(v)'de yer alan kurtarma, enkaz kaldırma ve müşterek avarya alacakları bakımından 1967 BrükselMS m. 5 f. 1'de kabul edilen kurala istisna getirilmiştir. Diğer dört bentte yer alan gemi alacaklarının beşinci sıradaki alacaklardan tarih itibarıyla önce doğması durumunda, kurtarma, enkaz kaldırma ve müşterek avarya alacakları diğer dört bentteki alacakların önüne geçecektir.

1967 BrükselMS'nin gemi alacakları arasındaki sıralamada kabul ettiği sistem, 1993 CenevreMS'de aynen korunmuştur. Ancak, müşterek avarya katılım payı ve enkaz kaldırma alacakları 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir. Diğer yandan, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de beş bent hâlinde sayılan gemi alacakları ile 1967 BrükselMS gemi alacakları arasında bent numaraları bakımından farklılıklar mevcuttur<sup>489</sup>. Her iki Sözleşmenin m. 4 f. 1 düzenlemesinde yer alan gemi alacaklarının bent numaraları değiştiğinden gemi alacakları arasındaki sıralamada değişmiştir.

Kurtarma alacakları, 1993 CenevreMS m. 5 f. 2 uyarınca da tarih olarak kendinden önce doğmuş diğer gemi alacaklarına üstün tutulmuştur<sup>490</sup>. Kurtarma alacağı, 1967 BrükselMS m. 4 f. 1'in son bendinde yer aldığı için sıra cetvelinin

<sup>488</sup> Gemi alacaklarının yolculuk esasına göre sıralanması, 1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarından Oxford Taslağı ile değiştirilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 255.

<sup>489</sup> Gemi adamı alacakları, her iki Sözleşmede de birinci sıradadır. 1967 BrükselMS'de ikinci sırada yer alan seyrüsefer alacakları, 1993 CenevreMS'de dördüncü sıraya indirilmiştir. Kişisel zararlar, 1967 BrükselMS'de üçüncü sırada yer alırken, 1993 CenevreMS ile ikinci sıraya çıkartılmıştır. 1993 CenevreMS'de beşinci sırada yer alan haksız fiile dayanan eşya zararları, 1967 BrükselMS'de dördüncü sırada yer almaktaydı. 1967 BrükselMS'de son sırada yer alan kurtarma ücreti, 1993 CenevreMS'de üçüncü sıraya yükseltilmiştir.

<sup>490</sup> Kurtarma alacağının kendisinden önceki tarihte doğmuş tüm gemi alacaklarına üstün tutulmasının sebebi, kurtarma alacağının gemi alacağı olarak kabul edilmesinde diğer tüm gemi alacağı sahiplerinin menfaatlerinin bulunmasıdır. Zira aksi takdirde kurtarma hizmetinin sağlanmaması hâlinde gemi zayi olabilecek ve gemi alacaklarının tamamı son bulacaktır, bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 66.

oluşturulmasında sorun doğmamaktadır. Ancak, kurtarma ücreti 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(c)'de yer almaktadır. Bu sebeple, sıra cetveli oluşturulurken şu şekilde ikili ayrıma gidilmelidir: (1) kurtarma ücreti, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(d) ve (e)'de yer alan alacaklardan, alacakların doğuş tarihine bakılmaksızın her hâlikarda önce yer alacaktır, (2) 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a) ve (b)'de düzenlenen ve kurtarma ücretinden önceki bir tarihte doğmuş alacaklar sıralamada kurtarma ücreti gemi alacağına arkasına geçecektir. Söz konusu alacakların kurtarma gemi alacağından sonra doğması durumunda, (a) ve (b) bentleri uyarınca alacak hakkına sahip olanlar öncelikle tatmin edilecektir.

Sonuç olarak, gemi alacakları arasındaki sıralama şu şekilde oluşturulacaktır: (1) kurtarma ücretinden sonraki tarihli gemi adamı alacağı, (2) kurtarma ücretinden sonraki tarihli kişisel zarar, (3) kurtarma alacağı, (4) kurtarma gemi alacağından önceki tarihli gemi adamı alacağı, (5) kurtarma alacağından önceki tarihli kişisel zarar, (6) tarih önem taşımaksızın seyrüsefer resimleri, (7) doğuş tarihi önem taşımaksızın haksız fiile dayalı eşya zararları.

## **2. Aynı sırada yer alan gemi alacakları arasındaki sıralama**

1993 CenevreMS m. 5 f. 3 uyarınca, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1'de aynı bent içinde sayılı gemi alacakları kendi aralarında eşit hakka sahiptirler. Aynı bent içinde düzenlenen alacakların muacceliyet tarihi sıralamada önem taşımayacaktır. İhale bedelinin bu alacakların hepsinin birden ödenmesine yetmemesi durumunda, ihale bedeli aynı sıradaki gemi alacağı sahipleri arasında garamaten paylaşılacaktır. Bu kural, 1993 CenevreMS m. 4 f. 1(a), (b), (d) ve (e)'de düzenlenen gemi alacakları bakımından geçerlidir.

1993 CenevreMS m. 5 f. 4 uyarınca kurtarma ücreti gemi alacaklarının kendi aralarında sıralanmasında ise, alacağın doğuş tarihi dikkate alınacaktır. Sonraki tarihli kurtarma hizmetinden doğan kurtarma ücreti, daha önceki bir tarihte doğmuş kurtarma alacağına üstün gelecektir. Dolayısıyla, bir gemiye verilmiş birden fazla kurtarma hizmeti bulunması hâlinde, öncelikle sonraki tarihli kurtarma ücreti ödenecek, ihale bedelinden arta bakiye kalması durumunda önceki

tarihli kurtarma ücreti ödenecektir. Diğer bir ifadeyle, kurtarma ücretleri arasında garameten paylaşımına gidilmeyecektir.

## § 7. Cebrî icra

### I. Giriş

1926 BrükselMS'de gemilerin cebrî icra yoluyla satışına ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. 1926 BrükselMS m. 9'da gemi alacaklarının son bulacağı hâller düzenlenmiştir. 1926 BrükselMS m. 9 f. 4 c. 1'de taraf devlet hukukunda düzenlenen ilân yükümlülüklerinin yerine getirilmesi kaydıyla satışın gemi alacaklarını sona erdireceği belirtilmektedir. Satış ibaresi, cebrî icra yoluyla satışta da kapsayacak şekilde yorumlanabilecektir<sup>491</sup>. Bu durumda, cebrî icranın gerçekleştiği ülke hukukunun cebrî icranın sonuçlarını düzenleyeceği söylenebilecektir.

1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarında cebrî icra yoluyla satış sonucunda geminin üzerinde kayıtlı ve kayıtlı olmayan tüm aynî hakların son bulacağına dair düzenlemenin eklenmesine karar verilmiştir<sup>492</sup>. Bu sebeple, öncelikle 1967 BrükselMS m. 2'de cebrî icraya uygulanacak hukuk tespit edilmiştir. 1967 BrükselMS m. 10 ve m. 11 düzenlemeleri ise doğrudan cebrî icra ile ilgilidir. Ancak, 1967 BrükselMS'de, Sözleşmede düzenlenen aynî haklar bakımından cebrî icranın sonuçları ortaya konmuştur. 1967 BrükselMS m. 11 düzenlemesi, cebrî icra yoluyla satışın sonuçlarını düzenleyen hükümdür. 1967 BrükselMS m. 11'de belirlenen sonucun gerçekleşmesi için gerekli şartlardan biri olan bildirim yükümlülüğü ise, 1967 BrükselMS m. 10'da yer almaktadır.

1993 CenevreMS düzenlemesi, 1967 BrükselMS ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. Şekli bakımdan değişiklik madde numaralarında görülmektedir. Zira, bildirimle ilişkin hüküm 1993 CenevreMS m. 11'de, cebrî icranın sonuçlarına ilişkin düzenleme 1993 CenevreMS m. 12'de yer almaktadır. Diğer

<sup>491</sup> Bkz. *Alcantra*, s. 227.

<sup>492</sup> 1967 BrükselMS hazırlık çalışmalarından Oxford Taslağında cebrî icra yoluyla satışın gemi üzerindeki tüm aynî hakları sona erdireceği düzenlenmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 272.

yandan, 1993 CenevreMS m. 11 düzenlemesi, 1967 BrükselMS m. 10'a kıyasen içerik olarak genişletilmiştir.

Bu kısımda, öncelikle cebrî icraya uygulanacak hukuk açıklanacaktır. Daha sonra, cebrî icranın sonuçlarının düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 12 düzenlemesi değerlendirilecektir. 1993 CenevreMS m. 11 hükmü, m. 12'de öngörülen sonucun gerçekleşme şartlarından biri olduğundan, 1993 CenevreMS m. 11 düzenlemesi 1993 CenevreMS m. 12 hükmü incelenirken açıklanacaktır.

1993 CenevreMS'nin cebrî icraya ilişkin düzenlemesinin Tasarı'ya iktibası ise 1993 CenevreMS hükümleri açıklandıktan sonra tespit edilecektir.

## II. Kanunlar ihtilafı kuralları

1926 BrükselMS'de cebrî icraya uygulanacak hukuk hakkında açık bir düzenleme bulunmamaktadır. 1967 BrükselMS ve 1993 CenevreMS'nin cebrî icraya uygulanacak hukuka dair düzenlemeleri aynı doğrultudadır.

1993 CenevreMS m. 2 f. 1 c. 2 uyarınca cebrî icraya ilişkin bütün işlem ve tasarruflar bakımından cebrî icranın gerçekleştiği devlet hukuku yetkili olacaktır. Geminin ihtiyati haczi, haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve satışın sonuçları, sıra cetvelinin düzenlenmesi ve cebren satıştan elde edilecek meblağın paylaşılması, cebrî icraya ilişkin işlem ve tasarruflar arasındadır<sup>493</sup>. Cebrî icraya ilişkin icra ve tasarruflar hakkında 1993 CenevreMS'de açık hüküm bulunmayan hâllerde, cebrî icranın gerçekleştiği devlet mevzuatı uygulanacaktır.

Cebrî icranın sonuçlarının düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 12 f. 1(a) uyarınca, cebrî icra yoluyla satışın gerçekleştiği dönemde geminin, cebren satışın yapıldığı devletin yargı alanı içinde bulunması gereklidir. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 12 f. 1(a) ile m. 2 f. 1 c. 2 düzenlemeleri birlikte değerlendirilmelidir. Nitekim, cebrî icra açısından yetki şartı karşılanmadıkça, cebrî icraya bağlanan sonuç gerçekleşmeyecektir.

1993 CenevreMS m. 2 f. 1 düzenlemesi, Tasarı m. 1350 f. 1 c. 1'e aynen alınmıştır. Nitekim, cebrî icranın gerçekleştiği devlet hukukunun yetkili hukuk

<sup>493</sup> Bkz. Tasarı m. 1350 f. 1.



olması YHGK ilke kararında<sup>494</sup> da benimsenmiştir ve Tasarı düzenlemesi ile aynı doğrultudadır.

### III. Cebrî icra yoluyla satışın sonuçları

#### A- 1993 CenevreMS düzenlemesi

1967 BrükselMS m. 11 f. 1 ve 1993 CenevreMS m. 12 f. 1'de cebrî icra yoluyla satışın sonucu benzer şekilde düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS m. 12 f. 1 uyarınca, taraf devletlerden birinde gerçekleştirilen cebrî icra yoluyla satış sonucunda, gemi üzerinde kayıtlı ipotek ve diğer aynî haklar, tüm gemi alacakları ve hukuki niteliği her ne olursa olsun diğer tüm takyidatlar sona erecektir. Dolayısıyla, ihale sonucunda: (1) geminin maliki değişecek, (2) ihale tarihinden önceki bir tarihte sicile kaydedilmiş tüm aynî haklar, sicile kaydedilmesi mümkün olmayan tüm gemi alacakları ve diğer takyidatlar varlığını yitirecektir. Bu bağlamda, sicile kaydedilmiş veya kaydedilmemiş herhangi bir aynî haktan dolayı yeni malik sorumlu tutulmayacaktır. Bu durum, özellikle gemi alacağının geminin zilyeti her kim olursa olsun gemiyi takip edeceği kuralına getirilen önemli bir istisnadır<sup>495</sup>.

1967 BrükselMS m. 11 f. 1 c. 2'de gemiyi kullanma hakkı veren hiçbir çarter sözleşmesinin takyidat sayılmayacağına dair düzenleme bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, çarter sözleşmeleri geminin cebrî icra yoluyla satışı ile birlikte ortadan kalkmayacak ve gemiyi takip edecektir. Lizbon Konferansında, 1967 BrükselMS

<sup>494</sup> YHGK, 6 Mayıs 1998, 1998/12-287 E. 1998/325 K. uyarınca, cebrî icra, devletin egemenlik ve hükümlerlik haklarının kullanılmasının doğrudan bir sonucu, diğer bir ifadeyle devletin iktidarını simgeleyen hakimiyet tasarrufu olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla, cebrî icraya uygulanacak hukuk, cebrî icranın gerçekleştiği ülke hukuku olarak kabul edilmiştir. Karar hakkında, bkz. *Nomer*, Yetki Anlaşmaları ve Türk Uygulaması, YargıtayD 1998, s. 258; *Atamer*, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 6 Mayıs 1998 tarihli Kararı ve Bu Karar Hakkında Düşünceler, DenizHD yıl: 3 (1998), sayı: 1-2, s. 89; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 109.

<sup>495</sup> Takip ilkesinin düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 8'de, 12'nci madde hükümlerinin saklı kalmak kaydıyla gemi alacağının zilyet değişikliğine bakılmaksızın gemiyi takip edeceği düzenlenmiştir.

m. 11 f. 1 c. 2 düzenlemesi gereksiz görülerek çıkartılmış<sup>496</sup> ve bu düzenleme 1993 CenevreMS’de de yer almamıştır<sup>497</sup>.

1993 CenevreMS m. 12 f. 1(a)’da düzenlenen cebrî icra yoluyla satışın sonucu, aynı madde uyarınca belirtilen bazı şartların birlikte gerçekleşmesi ile hüküm ifade edecektir. Nitekim bu şartlar aynî hak sahiplerinin menfaatlerini korumak için gerekli asgari şartlardır. 1993 CenevreMS m. 12 f. 1’de aranan şartlar şunlardır: (1) cebrî satışın gerçekleştiği zamanda geminin cebrî icrayı gerçekleştiren devlet yargılama alanı içinde bulunması, (2) ihalenin cebrî icrayı gerçekleştiren devlet hukukuna uygun yapılması, (3) ihalenin 1993 CenevreMS m. 11’de düzenlenen bildirim ve ilân prosedürlerine uygun gerçekleştirilmesi ve (4) ihalenin 1993 CenevreMS m. 12 düzenlemesine uygun gerçekleştirilmesi.

1993 CenevreMS m. 12 f. 1’de aranan koşullar süreç içinde incelendiğinde, ilk olarak ihale öncesinde 1993 CenevreMS m. 11’de düzenlenen bildirim ve ilân yükümlülüklerine uyulmalıdır. Daha sonra, ihale, cebrî icranın gerçekleştiği ülke ulusal mevzuatına uygun gerçekleştirilmelidir. İhaleyi takiben, ihale bedelinin dağıtılmasında 1993 CenevreMS m. 12 f. 2, f. 3, f. 4 düzenlemeleri dikkate alınmalıdır. Son olarak, sicilde kayıtlı aynî hakların silinebilmesi için cebrî icrayı gerçekleştiren devlet yetkili makamları tarafından 1993 CenevreMS m. 12 f. 5’de belirtilen belge hazırlanmalıdır.

## **B- Cebrî icra yoluyla satışın bildirim**

### **1. Genel olarak**

1926 BrükselMS’de cebrî icra yoluyla satışın bildirimine dair düzenleme bulunmamaktadır. Bildirime ilişkin düzenleme 1967 BrükselMS hazırlık

<sup>496</sup> 1967 BrükselMS diplomatik konferansı sürecinde, ABD temsilcisinin talebi üzerine eklenen bu düzenleme, Lizbon Konferansında karışıklığa mahal vermemek amacıyla kaldırılmıştır, bkz. *Berlinger*, [1996] CMI Year Book, s. 273.

<sup>497</sup> Çarter partilerin cebrî icra yoluyla geminin satılması neticesinde yeni malike karşı hüküm ifade edip etmeyeceği, 1993 CenevreMS ile taraf devlet ulusal düzenlemesine bırakılmıştır, bkz. *Tetley*, *Maritime Liens*, s. 1098.

çalışmalarında kabul edilmiştir<sup>498</sup>. 1967 BrükselMS m. 10 ve 1993 CenevreMS m. 11'de bildirim yükümlülüğü düzenlenmiştir. Bildirim, cebrî icra yoluyla yapılacak satışa ilişkindir. İhaleyi gerçekleştiren taraf devlet yetkili mercileri bildirimde bulunmakla yükümlü kılınmışlardır. 1993 CenevreMS m. 11 uyarınca düzenlenen bildirim yükümlülüğü beş kısımda incelenebilecektir: (1) bildirim süresi, (2) bildirim içeriği, (3) bildirimde bulunulacak kişiler, (4) bildirim şekli ve (5) bildirim içinde yer alan bilgilerin ilân edilmesi

## 2. Bildirim süresi

Bir geminin 1993 CenevreMS'ye taraf devlette cebrî icra yoluyla satışından önce, satışı gerçekleştirecek taraf devlet makamları, 1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 1 uyarınca satış tarihinden en az otuz gün öncesinde, geminin cebrî icra yoluyla satılacağını bildirmek zorundadır. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında otuz günlük süre uzun bulunmuş ve eleştirilmiştir<sup>499</sup>. 1993 CenevreMS ile kesin bir süre belirlenmesi yerine, bildirim makul bir süre öncesinden gerçekleştirilmesine yönelik düzenleme yapılması teklif olunmuştur<sup>500</sup>. Ancak, bildirimle ilişkin düzenleme ile sicile kayıtlı ve kayıtlı olmayan aynî hak sahiplerinin menfaatleri korunmak istenmektedir<sup>501</sup>. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 11 f. 2 c. 1'de cebrî icra yoluyla satışı gerçekleştirecek makamların ihale tarihinden en az otuz gün öncesinde bildirimde bulunmasına dair 1967 BrükselMS m. 10 f. 1 c. 1 düzenlemesi korunmuştur.

## 3. Bildirimin içeriği

1993 CenevreMS m. 11 f. 1 c. 1(a)'da cebrî icra yoluyla satışın yer ve zamanına ilişkin bilgiler, bildirim içinde bulunması gerekli kayıtlar arasında

<sup>498</sup> Bu hususta ilk düzenleme Oxford Taslağında kabul edilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 270.

<sup>499</sup> Tüm hak sahiplerinin onayının bulunması hâlinde otuz gün öncesinden bildirim yapılmasının zorunluluk olmaktan çıkartılması talep edilmiştir, bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 270, *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 70.

<sup>500</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 271.

<sup>501</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 70.

sayılmıştır<sup>502</sup>. Cebri icraya ilişkin özel şartlar veya ihaleyi gerçekleştirecek ve bildirimde bulunacak devlet yetkili makamlarının uygun gördüğü başkaca bilgilerde, 1993 CenevreMS uyarınca bildirim içinde bulunması gerekli kayıtlardandır<sup>503</sup>. Bildirimin içeriği kendilerine bildirimde bulunulacak kişilerin menfaatini korumak amacıyla genişletilmiştir<sup>504</sup>.

İhalenin yer ve zamanı bildirimde yer alması gerekli kayıtlardan olmakla birlikte, ihale öncesinde ihalenin gerçekleştirileceği yer ve zamanın kesin olarak belirlenememe ihtimali mevcuttur. Nitekim, 1993 CenevreMS m. 11 f. 2(b) c. 1'e, 1967 BrükselMS m. 10'da yer almayan yeni bir düzenleme eklenmiştir. İhale öncesinde, ihalenin yer ve zamanı kesin olarak belirlenemiyorsa, bildirimde ihalenin tahmin edilen tarih ve yeri bildirilecektir. Dolayısıyla, ihaleyi gerçekleştirecek makamlara 1993 CenevreMS m. 12 f. 2 c. 2 ile ek bildirimde bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. İhalenin gerçekleşeceği yer ve zamanın kesin olarak belirlendiği anda veya her hâlıkarda ihale tarihinden en az yedi gün öncesinde, ikinci bir bildirim yapılacaktır<sup>505</sup>.

#### 4. Bildirimde bulunulacak kişiler

Kendilerine bildirimde bulunulması gerekli kişiler, 1967 BrükselMS m. 10 f. 1(a), (b) ve (c)'de, 1993 CenevreMS m. 11 f. 1(a), (b), (c) ve (d)'de düzenlenmiştir. Geçici bayrak değişiminin düzenlendiği, 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(e) uyarınca geminin siciline geçici olarak kaydedileceği bayrak devleti sicili de bildirimde bulunulacak makamlar arasında sayılmıştır.

1993 CenevreMS uyarınca kendilerine bildirim yapılması gerekli kişi veya makamlar şunlardır: (1) geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makam<sup>506</sup>, (2) sicile kayıtlı ipotek hakkı veya diğer aynı

<sup>502</sup> Benzer düzenleme 1967 BrükselMS m. 10 f. 1'de yer almaktadır.

<sup>503</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 11 f. 2(a), bu yönde bir düzenleme 1967 BrükselMS m. 10 f. 1'de bulunmamaktadır.

<sup>504</sup> Bkz. 1993 CenevreMS m. 11 f. 2(a).

<sup>505</sup> JIGE Taslağında bu yönde bir düzenleme bulunmamaktadır. Diplomatik konferans sürecinde bu husus 1993 CenevreMS'ye eklenmiştir. JIGE Taslağı için bkz. *UN, A/CONF.162/4*.

<sup>506</sup> 1967 BrükselMS'de kendisine bildirim yapılacak olan makam olarak sicil ibaresi kullanılmıştı. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında, sicili tutmakla yetkili makamın taraf devletlerin

hak sahipleri, (3) cebrî icrayı yürüten taraf devlet yetkili makamlarına daha önceden hamiline yazılı ipotek hakkı veya diğer aynî haklarını bildiren hak sahipleri, (4) cebrî icrayı yürüten taraf devlet yetkili makamlarına daha önceden gemi alacağını bildiren gemi alacağı sahipleri, (5) geminin sicilde adına kayıtlı maliki, (6) geminin geçici olarak kaydedildiği bayrak sicilini tutmakla yükümlü olan makam.

Geminin sicilde adına kayıtlı maliki, 1967 BrükselMS m. 10 f. 1 uyarınca, kendisine bildirimde bulunulacak kişiler arasında yer almamaktadır. Zira, sicile yapılacak olan bildirim yeterli olacağı düşünülmekteydi<sup>507</sup>. 1967 BrükselMS m. 10 f. 1 düzenlemesi, JIGE Taslağında da korunmuştur<sup>508</sup>. 1993 CenevreMS hazırlık çalışmalarında, gemisi cebrî icra yoluyla satılacak kişinin ihalenin yer ve zamanını bilmesinde menfaat sahibi olması sebebiyle kendisine bildirimde bulunulacak kişiler arasına ilave edilmiştir<sup>509</sup>.

1993 CenevreMS m. 11 f. 1(a), (b), (c) ve (d) ve m. 16 f. 1(e)'de belirtilen kişi ve makamlara bildirim yapılmadan gerçekleştirilen cebrî icra yoluyla satış sonuç doğurmayacak diğer bir ifadeyle aynî haklar son bulmayacaktır. 1993 CenevreMS'de bildirim yapılması gerekli kişi ve makamların ayrıntılı sayılması cebrî icra sürecinin uzamasına yol açacağı düşüncesiyle eleştirilmiştir<sup>510</sup>. Zira, kendilerine bildirimde bulunulacak kişilerin adres bilgileri, ihaleyi gerçekleştiren devlet yetkili makamlarında bulunmayabilir<sup>511</sup>. Ancak, 1993 CenevreMS m. 14'de düzenlenen taraf devletler arasında bildirimle ilişkin düzenleme, adres bilgilerini edinme sürecini hızlandırabilecektir. Zira, 1993 CenevreMS m. 14 düzenlemesi m. 11'e atıf yapmaktadır. Bu sebeple, adres bilgilerinin edinilmesinde ve sicile yapılacak bildirimlerde taraf devlet yetkili makamları

---

ulusal düzenlemelerinde farklılık gösterebileceği düşüncesiyle ibare değişikliğine gidilmiştir, bkz. Berlingeri, [1996] CMI Year Book, s. 270.

<sup>507</sup> Bkz. Berlingeri, [1996] CMI Year Book, s. 272.

<sup>508</sup> JIGE Taslağına yazılı görüş sunan devletlerden ABD ve Küba, gemi malikinin kendisine bildirim yapılacak kişiler arasına eklenmesini talep etmiştir, *Alcantra*, s. 226 dn. 50; *UN, A/CONF.162/3 Add.1*, s. 9.

<sup>509</sup> Bkz. Berlingeri, [1996] CMI Year Book, s. 272.

<sup>510</sup> Bkz. *Alcantra*, s. 226.

<sup>511</sup> Cebren satışı talep eden tarafta diğer aynî hak sahiplerinin adres bilgilerini vermeye yanaşmayacaktır. Öte yandan, gemi alacakları sicile kaydedilemeyen haklardandır. Dolayısıyla, gemi alacağı sahipleri alacak haklarını belgelemede yeterli delil sunamayabilecektir ve bu durum satış sürecini uzatacaktır, bkz. *Alcantra*, s. 226.

kendi aralarında doğrudan doğruya haberleşebileceklerdir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 14 düzenlenmesi Sözleşmeye taraf olmayan devletleri bağlamamaktadır. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS'ye taraf olmayan devlet siciline kayıtlı geminin, 1993 CenevreMS'ye taraf devlette cebrî icra yoluyla satılması durumunda, 1993 CenevreMS m. 11 düzenlemesinin ihaleyi geciktireceği yolundaki eleştiriler yerindedir.

### 5. Bildirim şekli

1967 BrükselMS m. 10 f. 1 uyarınca bildirim yazılı şekilde yapılmalıdır. 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 uyarınca da bildirim yazılı yapılması gerekir. Ancak, 1967 BrükselMS m. 10 f. 1 düzenlemesine ek olarak 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 uyarınca yapılacak yazılı bildirim, iadeli taahhütlü mektup, elektronik veya onay belgesi veren başkaca yollarla yapılabilecektir<sup>512</sup>.

### 6. İlân

1967 BrükselMS'de cebrî icra yoluyla satışın ilân edilmesine dair düzenleme bulunmamaktadır. 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 2 uyarınca, ihaleye ilişkin bildirim yanı sıra cebrî icra yoluyla satışın ilân edilmesi gerekmektedir. 1993 CenevreMS uyarınca ihaleye ilişkin bilgiler cebrî icra yoluyla satışın gerçekleştirileceği ülkede basın yoluyla ilân edilmelidir. Dolayısıyla, bildirim veya ilândan sadece birinin gerçekleştirilmesi durumunda 1993 CenevreMS m. 12 f. 1 c. 1'de belirtilen cebrî icra yoluyla satışın sonucu gerçekleşmeyecektir.

Diplomatik konferansta cebrî icra yoluyla satışın ulusal düzeyde ilânı yerine milletlerarası alanda<sup>513</sup> ilân edilmesine yönelik düzenleme getirilmesi talep

<sup>512</sup> ABD bildirim şeklinin bir devletten diğerine farklılık gösterebileceğini belirterek JIGE Taslağı düzenlemesini eleştirmiştir. ABD, Sözleşmeye şu ibarenin eklenmesini talep etmiştir: “*Cebrî icra işlemlerini yürüten devlet yetkili makamlarınca hak sahiplerini korumak amacıyla gerekli görülen uygun bir yolla bildirim yapılmaması hâlinde...*”, bkz. UN, A/CONF.162/3/Add.1, s. 10.

<sup>513</sup> Japonya, ihalenin milletlerarası alanda ilân edilmesini önermiştir. Milletlerarası ilânın, Financial Times veya Lloyd's List gazetelerinden birinde yapılması teklif olunmuştur, bkz. *Alcantra*, s. 228.

edilmiştir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 2’de ulusal düzeyde ilân zorunlu tutulmakla birlikte, taraf devletlere ulusal mevzuatlarında başkaca yayın yollarıyla da satışı ilân edebilme yetkisi tanımaktadır. Dolayısıyla, ihale bilgilerinin milletlerarası alanda ilân edilmesi taraf devlet ulusal düzenlemelerinin takdirine bırakılmıştır.

### **C- İhalenin ulusal mevzuata uygun gerçekleştirilmesi**

1993 CenevreMS m. 12 f. 1(b) uyarınca, ihale 1993 CenevreMS’ye taraf devletin iç hukukuna uygun şekilde gerçekleştirilmelidir. Aksi takdirde, 1993 CenevreMS m. 12 f. 1’de cebrî icraya bağlanan sonuç gerçekleşmeyecektir. 1993 CenevreMS m. 12 f. 5 uyarınca ihaleyi gerçekleştiren yetkili makamlar tarafından alıcıya sunulacak belge<sup>514</sup>, ihalenin ulusal hukuka uygun gerçekleştiğini belgeleyecektir.

### **Ç- Sıra cetveli**

#### **1. Genel olarak**

Cebrî icra yoluyla satışın sonuç doğurması için gerekli bir diğer şart, ihalenin 1993 CenevreMS m. 12 düzenlemesine uygun gerçekleştirilmesidir. 1993 CenevreMS m. 12 f. 2, f. 3 ve f. 4’de sırasıyla, cebrî icra masrafları, enkaz kaldırma alacağı ve tersaneci alacaklarının ihale bedelinin dağıtım aşamasındaki sırasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bu sebeple, ihale bedelinin dağıtılması aşamasında oluşturulacak sıra cetveli, 1993 CenevreMS m. 12 düzenlemesiyle aynı doğrultuda olmalıdır.

---

<sup>514</sup> Bkz. § 7 III D.

## 2. 1993 CenevreMS uyarınca oluşturulacak sıra cetveli

### a) Birinci sıra

1993 CenevreMS m. 12 f. 2 uyarınca, ihale bedelinden öncelikle cebrî icra masrafları karşılanacaktır. Cebrî icra masrafları, mahkeme, cebrî icra, ihale, ihtiyati haciz ve cebren satış süresince meydana gelen geminin bakımı ve korunması masrafları ve gemi adamı alacaklarıdır. 1993 CenevreMS m. 12 f. 2’de düzenlenen alacakların kendi arasındaki sıralamasına ilişkin 1993 CenevreMS’de hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 2 f. 1 uyarınca cebrî icranın gerçekleştiği ülke hukuku bu hususta belirleyici olacaktır.

### b) İkinci sıra

1993 CenevreMS m. 12 f. 3 uyarınca kamu alacağı niteliğindeki enkaz kaldırma alacakları ikinci sıradaki öncelikli alacaklardır. Ancak, enkaz kaldırma alacağına tanınan öncelik, 1993 CenevreMS’nin emredici düzenlemesi değildir. Taraf devletlerin iç hukuklarında enkaz kaldırma alacağını öncelikli alacak olarak kabul ettiği varsayımında bu alacaklar ikinci sıraya yerleşecektir. Taraf devletlerin enkaz kaldırma alacağını 1993 CenevreMS m. 6 uyarınca ülkesel gemi alacağı kabul etmesi durumunda, söz konusu alacak sıra cetvelinin altıncı sırasına kaydırılmalıdır.

### c) Üçüncü sıra

1993 CenevreMS m. 5 f. 1 uyarınca, gemi alacakları sıra cetvelinin üçüncü sırasına yerleştirilecektir. Gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıralaması yukarıda açıklanmıştır<sup>515</sup>.

---

<sup>515</sup> Bkz. § 6 III I 2.



#### **ç) Dördüncü sıra**

1993 CenevreMS m. 12 f. 4 uyarınca tersaneci alacakları, sıra cetvelinde gemi alacaklarından sonra yer alacaktır. Tersaneci alacaklarının dördüncü sırada kabul edilebilmesi için 1993 CenevreMS m. 7'de belirtilen şartların gerçekleşmesi ve 1993 CenevreMS m. 12 f. 4 uyarınca, geminin cebrî icra yoluyla satışı anında tersanecinin zilyetliğinde bulunması gereklidir. 1993 CenevreMS m. 7 düzenlemesi emredici nitelikte değildir. Tersaneci alacağının sıra cetvelinin dördüncü sırasında yer alması, bu alacaklara taraf devlet mevzuatı uyarınca hapis hakkı tanınmasına bağlıdır.

#### **d) Beşinci sıra**

1993 CenevreMS m. 5'de gemi alacaklarının ve m. 12 f. 4'de tersaneci alacaklarının, ipotekli alacaklardan önce geleceği düzenlenmiştir. Bu durumda, ipotek hakkı, tersaneci alacaklarından sonra sıra cetvelinin beşinci sırasına yerleştirilecektir. İpotekli alacakların kendi aralarındaki sırası 1993 CenevreMS'de düzenlenmediğinden, 1993 CenevreMS m. 2 f. 1 uyarınca bu hususta sicil devleti hukuku belirleyici olacaktır.

#### **e) Altıncı sıra**

1993 CenevreMS m. 6 uyarınca taraf devletlerin iç hukuklarında kabul ettikleri ülkesel gemi alacakları, sıra cetvelinin altıncı sırasında yer alacaktır. Taraf devletlerden birinin birden fazla ülkesel gemi alacağı kabul etmesi durumunda, ülkesel gemi alacaklarının kendi arasındaki sırasına ilişkin 1993 CenevreMS'de her hangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda, ülkesel gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra cebrî icranın gerçekleştiği yer hukukunca belirlenmelidir.

### D- İhale sonrasında düzenlenecek belge

1993 CenevreMS m. 12 f. 5 düzenlemesi uyarınca, geminin cebrî icra yoluyla satılması ve ihale bedelinin paylaşılmasından sonra, alıcının talebi üzerine ihaleyi gerçekleştiren yetkili makamlar, ihaleye ilişkin bir belge düzenlemekle yükümlü tutulmuşlardır. Düzenlenecek olan bu belgede, alıcı tarafından bizzat yüklenenler haricinde, geminin, sicilde kayıtlı ipotekli alacaklar veya diğer aynî haklardan, gemi alacaklarından ve diğer tüm takyidatlardan muaf satıldığına dair ibare yer alacaktır. Bu yönde bir belgenin yetkili makam tarafından düzenlenebilmesi için ihalenin, 1993 CenevreMS m. 12 f. 1(a) ve (b)'ye uygun gerçekleştirilmesi gereklidir. Diğer bir ifadeyle, yetkili makam bu yönde bir belge düzenlerken şu hususlara dikkat edecektir: (1) cebrî satış sırasında geminin ihaleyi gerçekleştiren devlet yargılama alanı içinde bulunup bulunmadığı, (2) ihalenin cebrî icrayı gerçekleştiren devlet hukukuna uygun gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği, (3) ihale öncesinde 1993 CenevreMS m. 11'de düzenlenen bildirim ve ilân hususlarının yerine getirilip getirilmediği, (4) ihale bedelinin 1993 CenevreMS m. 12 hükmüne uygun paylaşılıp paylaşılmadığı<sup>516</sup>. Tüm hususların usulüne uygun gerçekleşmesi hâlinde söz konusu belge hazırlanıp alıcıya verilecektir.

Cebrî icranın gerçekleştiği devlet mercilerince hazırlanacak belgenin etkisi, 1993 CenevreMS m. 12 f. 5'de düzenlenmiştir. Bu yönde bir belgenin alıcı tarafından geminin kayıtlı bulunduğu sicil yetkililerine sunulması hâlinde, sicil memuru, sicilde kayıtlı ipotek ve diğer aynî hakları silmekle yükümlü olacaktır. Sicile kayıtlı tüm aynî haklar sicil devleti tarafından başka hiçbir işlem yapılmadan silinmek zorundadır. Başka bir anlatımla, yabancı devlet tarafından gerçekleştirilen cebrî icra yoluyla satış sicil devleti tarafından doğrudan doğruya tanınacaktır<sup>517</sup>. 1993 CenevreMS m. 12 f. 5'de düzenlenen kayıtların sicile sunulan belgede yer almaması durumunda, aynî haklar sicilde kayıtlı kalmaya devam edecektir<sup>518</sup>.

<sup>516</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 279.

<sup>517</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1995] LMCLQ, s. 73; *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 280.

<sup>518</sup> Bkz. *Berlingeri*, [1996] CMI Year Book, s. 280.

1993 CenevreMS m. 12 f. 5 uyarınca sicile kayıtlı ipotek ve diğer aynî haklar silindikten sonra, gemi, yeni malik adına kaydedilmek zorundadır. Yeni malikin ihale sonrasında satın aldığı gemiyi, sicil devletine kaydetmek istememesi durumunda, sicil devleti yetkili makamlarınca geminin sicilden silinmesi ve terkin vesikası düzenlenmesi gerekmektedir<sup>519</sup>.

1993 CenevreMS m. 12 f. 5 düzenlemesi eleştirilmiştir<sup>520</sup>. Zira, gemi bayrağını taşımadığı taraf devlet yetkili makamlarınca cebrî icra yoluyla satılmakta ve satış sonucunda geminin kayıtlı olduğu sicil kayıtları değişmektedir<sup>521</sup>. Belgenin düzenlenme şartlarından biri, ihalenin, cebrî icranın gerçekleştiği devlet hukukuna uygun gerçekleştirilmesidir. Nitekim, cebrî icraya uygulanacak olan ulusal hukukun, geminin kayıtlı bulunduğu devlet kamu düzenine aykırı olması hâlinde aynî hakların sicilden silinmeyeceğine dair bir hükmün 1993 CenevreMS’de yer almaması eleştirilmiştir<sup>522</sup>.

#### IV. Tasarı düzenlemesi

##### A- Genel olarak

Tasarı m. 1350 ilâ 1400 aralığında deniz ticareti hukukunda cebrî icraya ilişkin özel hükümler yer almaktadır. Tasarı m. 1351 uyarınca, Tasarı’nın beşinci kitabının sekizinci kısmında özel olarak düzenlenmeyen hususlarda, İİK ilgili hükümleri uygulanacaktır<sup>523</sup>.

<sup>519</sup> 1993 CenevreMS m. 12 f. 5 c. 2.

<sup>520</sup> İspanya özellikle *forum shopping* sonucunu doğuracak hâllerde sicil devletine geminin sicilden silinmesi konusunda değerlendirme yetkisinin tanınması gerektiğini belirtmiştir, bkz. *UN, A/CONF.162/3*, s. 8. *Forum shopping* hakkında bkz. *Nomer/Şanlı*, Devletler Hususî Hukuku, 14. Bası, İstanbul 2006, s. 424; *Ekşi*, Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışı, *DenizHD* yıl: 8, sayı: 1-4, s. 33; *Ekşi*, Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, 2. bası, İstanbul 2000, s. 264.

<sup>521</sup> Bkz. *Tekil*, *Deniz Hukuku*, s. 136.

<sup>522</sup> İsviçre, JIGE Taslağında cebrî icra yoluyla satışın sicil devleti kamu düzeni ile bağdaştığı ölçüde uygulanabileceğine dair düzenleme bulunması veya ilgili maddeye çekince konulabilmesinin mümkün kılınmasını talep etmiştir, bkz. *UN, A/CONF.162/3*, s.11. Arjantin temsilcisi ise, cebrî icra yoluyla satışın sicil devleti mahkemeleri tarafından tenfiz edilmedikçe uygulanmayacağına dair açık düzenleme yapılmasını teklif etmiştir, bkz. *Alcantra*, s. 228.

<sup>523</sup> Tasarı m. 1351’de Tasarı m. 936 ve 937 f. 1’e atıf yapılmıştır. Bu durumda, Tasarı tarafından açıkça İİK’nın taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı belirtilmeyen gemiler hakkında İİK’nın taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanacaktır.

Cebrî icraya uygulanacak hukuk Tasarı m. 1350 f. 1 c. 1’de düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS m. 12 f. 1’de düzenlenen cebrî icra yoluyla satışın sonucu, Tasarı m. 1350 f. 1 c. 3’e alınmıştır. Bildirim yükümlülüğünün düzenlendiği 1993 CenevreMS m. 11 hükmü, Türk bayraklı gemilerin yurtdışında cebrî icra yoluyla satışının düzenlendiği Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2 ve yabancı bayraklı gemilerin Türkiye’de cebrî icra yoluyla satışının düzenlendiği Tasarı m. 1384 f. 2’ye işlenmiştir.

### **B- Cebrî icra yoluyla satışın sonucu**

Tasarı m. 1350 f. 1 c. 3 uyarınca bildirim ve ilân yapılmaksızın geminin yurtdışında cebrî icra yoluyla satılması hâlinde geminin sicilden kaydı silinmez ve gemi üzerinde sicile kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır. Türk gemi siciline kayıtlı geminin, yurtdışında cebrî icra yoluyla satışı öncesinde, ihaleyi gerçekleştirecek makamlar tarafından, Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2’de düzenlenen bildirim ve ilânın yapılmadan ihalenin gerçekleştirilmesi durumunda gemi sicilinde kayıtlı hak ve alacaklar silinmeyecektir.

1993 CenevreMS m. 12 f. 1 düzenlemesi Tasarı m. 1350 f. 1 c. 3’e alınmıştır. Ancak, 1993 CenevreMS m. 12 f. 1 uyarınca cebrî icra yoluyla satış ile birlikte sicile kayıtlı olsun olmasın tüm aynî haklar son bulacaktır. Tasarı m. 1350 f. 1 c. 3’de ise sadece sicile kayıtlı hak ve alacakların kaydının silineceği düzenlenmiştir. Ancak, cebrî icra tasarrufları, devletlerin egemenlik haklarını kullanmalarındır<sup>524</sup>. Bu sebeple, yabancı ülkelerde gerçekleştirilen cebrî icra yoluyla satışların gemi alacakları bakımından sonuçlarının Tasarı tarafından düzenlenmemesi yerindedir<sup>525</sup>. Dolayısıyla, kanuni rehin hakkının son bulup bulmadığı cebrî icranın gerçekleştiği devlet hukuku uyarınca tespit edilmelidir. 1993 CenevreMS’ye taraf devletlerde Türk gemisinin cebrî icra yoluyla satılması hâlinde ihale tarihinden önce doğmuş gemi alacakları 1993 CenevreMS m. 12 f. 1

<sup>524</sup> Bkz. § 7 II.

<sup>525</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 23.

uyarınca son bulacaktır<sup>526</sup>. Ancak 1993 CenevreMS'ye taraf olmayan devletlerde Türk gemisinin cebrî icra yoluyla satışı sonucunda gemi alacaklarının son bulup bulmamasında söz konusu devlet mevzuatı belirleyici olmalıdır.

Yabancı gemilerin veya Türk gemilerinin Türkiye'de cebrî icra yoluyla satılması durumunda ipotek hakkı sahiplerinin onayıyla, alıcı tarafından yüklenenler dışında, gemi üzerindeki bütün aynî ve kişisel haklar, külfetler ve sınırlandırmalar Tasarı m. 1388 f. 2 uyarınca son bulacaktır. Komisyon egemenlik hakkını kullanarak Türkiye'de gerçekleşen cebrî icranın sonuçlarını düzenlemiştir. Dolayısıyla, Tasarı m. 1388 f. 2 hükmü, 1993 CenevreMS m. 12 f. 1 düzenlemesiyle uyumludur.

### **C- Cebrî icra yoluyla satışın bildirim**

#### **1. Türk bayraklı gemilerin yurtdışında cebrî icra yoluyla satışı**

Türk bayraklı gemilerin yurtdışında cebrî icra yoluyla satılması durumunda, satış sonrasında sicilde kayıtlı hak ve alacakların silinmesi, ihaleden önce bildirim yapılmasına bağlıdır<sup>527</sup>. Tasarı m. 1350 uyarınca yapılacak bildirim şu şekilde gerçekleştirilmesi gereklidir: (1) bildirim ihaleyi gerçekleştiren kurum veya ilgililerce yapılmalı, (2) cebrî icra yoluyla satıştan en az otuz gün önce gerçekleştirilmeli, (3) bildirim (a) geminin kayıtlı olduğu Türk gemi siciline, (b) geminin sicilde kayıtlı malikine, (c) gemi siciline kaydedilmiş hak ve alacakların sahiplerine yapılmalıdır.

Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2 uyarınca bildirim yapılmasının mümkün olmadığı hâllerde ihale gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla, tirajı elli bin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilecektir.

Tasarı m. 1350 düzenlemesine karşılık gelen Şubat Taslağı m. 1328 f. 1 c. 3'de ilâna ilişkin her hangi bir düzenleme bulunmayıp sadece bildirim

<sup>526</sup> 1993 CenevreMS m. 13 uyarınca Sözleşme hükümleri taraf devlet yargılamasına tabi taraf olmayan devlet siciline kayıtlı gemilere de uygulanacaktır. 1993 CenevreMS uygulama alanı hakkında bkz. § 2 III C.

<sup>527</sup> Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2.

yükümlülüğü düzenlenmiştir. Bu sebeple, ihalenin bildirilmemesi tek başına sicile kayıtlı hak ve alacakların silinmemesi sonucunu doğuracaktır.

Şubat Taslağı m. 1328 üzerinde en yoğun tartışmaların yaşandığı maddelerden biri olmuştur. Zira, TTK m. 1245’de düzenlenen ilân prosedürünün<sup>528</sup> bir kenara bırakılıp bildirim şartının getirilmesi eleştirilere sebep olmuştur<sup>529</sup>. Ancak, yurtdışında gerçekleştirilecek ihale öncesinde, ilgili makamların Türkiye’de cebrî icra yoluyla satışı ilân ettirmekle yükümlü tutulmaları, aksi takdirde sicile kayıtlı hak ve alacakların silinmemesine ilişkin düzenleme, yurtdışında gerçekleşen cebrî icra sonuçlarının Türk hukuku tarafından düzenlenmesi sonucunu doğuracaktır<sup>530</sup>.

Şubat Taslağına yöneltilen eleştirileri ve bildirim sebebiyle uygulamada çıkacak zorlukları göz önünde tutan Komisyon<sup>531</sup>, Şubat Taslağı m. 1328 f. 1 c. 3 düzenlemesini değiştirmiştir. TBMM’ye sunulan Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2’de bildirim veya ilân yükümlülüğü getirilmiştir. Maddede kullanılan “veya” bağlacı ile ihaleyi gerçekleştirecek olan makamlara bildirim veya ilân yollarından birini seçebilme hakkı tanınmıştır. Adalet Alt Komisyonunda kabul edilen metinde ise “veya” bağlacı çıkartılmış ve yerine “bunun mümkün olmaması hâlinde” ifadesi kullanılmıştır. İfade değişikliği ile ihaleyi gerçekleştirecek olan makama, öncelikle ihaleyi bildirme yükümlülüğü getirilmiştir. Bildirim yolundan bir sonuç alınamaması durumunda cebrî icra yoluyla satış Türkiye’de ilân edilecektir.

1993 CenevreMS m. 11 düzenlemesi yukarıda açıklanmıştı<sup>532</sup>. Madde uyarınca, ihale hem bildirilmeli hem de ilân edilmelidir. Ancak, 1993 CenevreMS uyarınca ilân sicile kayıtlı hakların kaydedildiği devlette değil, cebrî icranın gerçekleştiği devlet içinde yapılacaktır. Taraf devletler diledikleri takdirde başkaca basın yollarıyla da ihaleyi ilân etme imkânına sahiptirler. Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2’de bildirim mümkün olmaması hâlinde ihalenin Türkiye’de ilân edilmesine ilişkin düzenleme, cebrî icra sonuçlarının Türk hukuku tarafından

<sup>528</sup> Tasarı 20 Nisan 2004 tarihli Kanun ile değişik m. 1245 düzenlemesi ve Ulaştırma Bakanlığı ve Komisyon tasarı ve gerekçesi hakkında bkz. *Damar*, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (2000 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), DenizHD yıl: 6-7 (2001-2002), sayı: 1-4 (basım tarihi: Haziran 2004), s. 123.

<sup>529</sup> Tasarı m. 1350 hakkında görüş ve eleştiriler ile ilgili olarak bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 111.

<sup>530</sup> Bkz. § 7 II.

<sup>531</sup> Bkz. Tasarı m. 1350 gerekçesi.

<sup>532</sup> Bkz. § 7 III A.

düzenlenmesi sonucunu doğurmaktadır. Dolayısıyla, Tasarı'nın mehzaz kabul ettiği 1993 CenevreMS düzenlemesiyle farklılık göstermektedir. Bu sebeple, Tasarı m. 1350 f. 1 c. 2'nin mehaza uygun değiştirilmesi yerinde olacaktır<sup>533</sup>.

## 2. Yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'de cebrî icra yoluyla satışı

Yabancı gemilerin Türkiye'de gerçekleştirilecek satışı öncesindeki hazırlıklar Tasarı m. 1384'de düzenlenmiştir. Tasarı m. 1384 f. 2 uyarınca, ihale İİK m. 126 uyarınca ilân edilecektir. Bu ilânın icra müdürü veya ilgililer tarafından bildirileceği kişi ve kurumlar şunlardır: (1) geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makam, (2) sicile kayıtlı akdî rehin alacaklıları, (3) icra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklıları ve (4) geminin sicile kayıtlı maliki. Bildirimin mümkün olmaması hâlinde ihale, tirajı elli bin üzerinde olan ve sicilın fiilen tutulduğu devlet gazetelerinden biriyle ilân edilecektir. Tasarı m. 1385 f. 1'de İİK m. 126 uyarınca yapılacak ilânın şekli düzenlenmiştir. İlân, Türkiye'de dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili gazetelerden<sup>534</sup> biriyle yapılacaktır.

1993 CenevreMS m. 11 f. 1'de kendilerine bildirimde bulunulacak kişiler yer almaktadır. Tasarı m. 1384 f. 2'de sayılı kişi ve kurumlar 1993 CenevreMS m. 11 f. 1 ile uyum göstermektedir. Ancak, 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(e) uyarınca, geminin geçici olarak bayrağını taşıdığı bayrak devlet sicili de cebrî icra yoluyla satışın bildirileceği makamlar arasında sayılmıştır. Dolayısıyla, geminin geçici olarak bayrağını taşıdığı devlet sicilinin kendilerine bildirim yapılacak makamlar arasına eklenmesi Komisyonun yasama tercihi ile örtüşecektir<sup>535</sup>.

Tasarı m. 1384 f. 2 ve m. 1385 uyarınca cebrî icra, her hâlükarda Türkiye'de dağıtımı yapılan gazetelerden biri ve dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili gazetelerden biriyle ve bildirim mümkün olmaması hâlinde sicilın fiilen

<sup>533</sup> Bkz. ř 8.

<sup>534</sup> Dünya çapında dağıtımı yapılan Lloyd's List ve Trade Winds gibi gazetelerle ihalenin ilân edilmesi denizcilik çevrelerince tüm ilgililerin menfaatine görülmüştür, bkz. Tasarı m. 1385 gerekçesi.

<sup>535</sup> Bkz. ř 8.

tutulduğu ülke gazetelerinden birinde ilân edilecektir. 1993 CenevreMS m. 11 f. 1 ve f. 3 c. 2 ve c. 3 düzenlemelerinin birlikte değerlendirilmesi durumunda, cebrî icranın bildirilmesi ve cebrî icranın gerçekleştiği ülkede ilân edilmesi zorunludur. Taraf devletler diledikleri takdirde başkaca yollarla da ihaleyi ilân etme hakkına sahiptirler. İhalenin ilân edilmesine dair yükümlülük Tasarı m. 1385 f. 1’de karşılanmıştır. Ancak, ihaleye ilişkin bildirim Tasarı m. 1350’de olduğu gibi “bunun mümkün olmaması hâlinde”<sup>536</sup> ibaresinin kullanılması sebebiyle bertaraf edilebilecektir. Bir başka ifadeyle, bildirimde bulunma zorunluluk olmaktan çıkartılmıştır<sup>537</sup>.

Tasarı hazırlık çalışmalarında, Tasarı m. 1350 ve m. 1384 düzenlemeleriyle bir nevi centilmenlik anlaşması yürürlüğe konulduğu belirtilmiştir<sup>538</sup>. Ancak, Tasarı m. 1350 hükmü yabancı ülkelerin cebrî icra tasarruflarının sonuçlarını belirler niteliktedir. Hâlbuki, Tasarı m. 1384’de Komisyon kendi yasama tercihini diğer bir ifadeyle egemenlik hakkını kullanmıştır. Dolayısıyla, ihalenin geminin sicile kayıtlı olduğu devlette ilân edilmesine yönelik Tasarı düzenlemesinin, 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 2 uyarınca taraf devletlere tanınan başkaca basın yollarıyla ilânda bulunma kapsamında değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Dolayısıyla Tasarı m. 1384 f. 2’nin mehaza uygun değiştirilmesi Komisyonun yasama tercihi ile örtüşecektir<sup>539</sup>.

İİK m. 126’da cebrî icra yoluyla satışın ilânı ve ilgililere ihbarı düzenlenmiştir. 1993 CenevreMS m. 11 f. 2 uyarınca yapılacak bildirimde ihalenin yer, tarih ve ihale şartnamesine ilişkin bilgi yer almalıdır. İİK m. 126 uyarınca gayrimenkul üzerinde irtifak hakkı sahiplerine yapılacak bildirimde satışın yapılacağı yer, gün, saat ve ihale şartnamesine ilişkin kayıtların bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, 1993 CenevreMS m. 11 f. 2 düzenlemesi, İİK m. 126 hükmü ile karşılanmaktadır.

<sup>536</sup> Şubat Taslağı m. 1362 f. 2’de sadece bildirim öngörülmüştür. TBMM’ne sunulan Tasarı m. 1384 f. 2’de “veya” bağlacı kullanılarak bildirim veya ilândan herhangi biri yeterli görülmüştür.

<sup>537</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 113.

<sup>538</sup> Doç. Dr. Mertol Can’ın bu yöndeki ifadesi için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 113.

<sup>539</sup> Bkz. § 8.



### 3. Bildirimin şekli

Tasarı m. 1384 f. 3 uyarınca bildirim, yazılı olarak iadeli taahhütlü mektup veya bildirim muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun yol ve araçla yapılmalıdır. Düzenleme, 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 1 ile uyumludur. Ancak Türk gemilerinin yurtdışında cebri icra yoluyla satışının bildirilmesinin düzenlendiği Tasarı m. 1350’de bildirim şekli mevcut değildir. Tasarı m. 1384 f. 3 hükmünün, Tasarı’nın 1350’nci maddesine de işlenmesi<sup>540</sup> yerinde olacaktır<sup>541</sup>.

#### Ç- Cebri icra yoluyla satışın sonuçlarına ilişkin eleştiriler

Tasarı m. 1350 f. 1 c. 3 uyarınca ihaleye ilişkin bildirim ve ilân prosedürlerinin usulüne uygun yerine getirilmesi durumunda, Türk gemi siciline kayıtlı geminin kaydı ve sicile kayıtlı hak ve alacaklar silinecektir. Yabancı ülkede gerçekleştirilecek ihalenin Türk kamu düzenine aykırı olması, başka bir anlatımla Türk icra hukukunun temel prensipleriyle bağdaşmaması ihtimalinde<sup>542</sup> cebri icra yoluyla satışın Türkiye’de sonuç doğurmamasına yönelik düzenleme yapılması önerilmiştir<sup>543</sup>. Tasarı hazırlık sürecinde kamu düzenine aykırılık, gerek deniz ticareti alt komisyonu, gerekse Komisyon toplantılarında ele alınmıştır<sup>544</sup>. MÖHUK Komisyonu ile de görüşmeler yapılmıştır<sup>545</sup>. Sonuç olarak, Türk gemisinin yabancı bir ülkede cebri icra yoluyla satışının Türk kamu düzenini ihlal etmesi hâlinde Türkiye’de sonuç doğurmayacağı sonucuna varılmıştır. MÖHUK m. 5 düzenlemesinin bu konuda yeterli güvence sağladığı düşüncesiyle, ayrıca

<sup>540</sup> Bkz. § 8.

<sup>541</sup> Aynı yönde bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 113, *Karaman/Bektaşoğlu-Sanlı/Ünsal-Aksakal/Demir/Kurt*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 373.

<sup>542</sup> Bkz. *Ekşi*, Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Gemilerin Yurt Dışında İcra Yoluyla Satışı, DenizHD yıl: 8 sayı: 1-4, s. 34.

<sup>543</sup> Bkz. *Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu*, s. 272; *Kuru*, TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Kitabındaki Cebri İcra Hükümlerine İlişkin Görüşler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Hakkında Değerlendirmeler, s. 386.

<sup>544</sup> Bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 115.

<sup>545</sup> Bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 115.

Tasarı'da açık bir düzenleme yapılmasına gerek görülmemiştir<sup>546</sup>. Ancak konunun incelenmesinde fayda bulunmaktadır.

### 1. Yurtdışında düzenlenen resmî senetlerin Türkiye'de geçerliliği

Yabancı devlet yetkili makamlarınca düzenlenen resmî senetler Türk yetkili mercileri önünde, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu ("HUMK") m. 296 veya Yabancı Resmi Belgelerin Tasdiki Mecburiyetinin Kaldırılması Sözleşmesi<sup>547</sup>("1961 LaheyMS") düzenlemeleri uyarınca resmî senet hükmünü kazanacaktır<sup>548</sup>. HUMK m. 296 uyarınca yabancı ülkede düzenlenen senetler Türk Konsolosluklarınca onaylanmadıkça, Türkiye'de resmî senet olarak kabul edilmez<sup>549</sup>. 1961 LaheyMS ile yabancı devlet makamlarınca düzenlenen belgelerin Konsolosluklarca onaylanması zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır. Belgenin düzenlendiği devlet yetkili makamlarınca belge üzerine veya belgeye eklenecek kağıt üzerine konulacak tasdik şerhi ile belge diğer ülkelerde resmî senet vasfını kazanacaktır<sup>550</sup>. Dolayısıyla, Türk gemisinin yurtdışında cebrî icra yoluyla satışı sonucunda düzenlenecek belge, söz konusu ülkede bulunan Türk Konsolosluklarınca onaylanmalı veya 1961 LaheyMS uyarınca tasdik şerhi içermelidir.

### 2. Yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi

Yabancı mahkemelerin hukuk davalarına ilişkin kesin hüküm niteliğindeki ilamları Türkiye'de *ipso iure* sonuç doğurmaz<sup>551</sup>. İlamların Türkiye'de icra

<sup>546</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 115.

<sup>547</sup> Türkiye 5 Ekim 1961 tarihli LaheyMS'ye taraftır, RG 16 Eylül 1984/18517. Türkiye'de düzenlenen belgelerin diğer ülkelerde geçerlilik kazanması için tasdik şerhi verecek makamlar idari ve adli belgeler bakımından farklıdır. İdari belgeler için valilikler, adli belgeler için Ağır Ceza Mahkemesi bulunan yerlerdeki Adalet Komisyonu Başkanlıkları yetkili kılınmıştır. 1961 LaheyMS'ye taraf devletler hakkında bkz. *Tiryakioğlu/Aygün/Şengür*, s. 661.

<sup>548</sup> HUMK m. 296 ve 1961 LaheyMS m. 3 düzenlemesi hakkında bkz. *Nomer/Şanlı*, İstanbul 2006, s. 353, *Ekşi*, DenizHD VIII/1-4, s. 34.

<sup>549</sup> *Nomer/Şanlı*, s. 353.

<sup>550</sup> *Nomer/Şanlı*, s. 353.

<sup>551</sup> *Ekşi*, DenizHD VIII/1-4, s. 27.

olunması MÖHUK m. 34 uyarınca yetkili Türk mahkemesi tarafından tenfiz<sup>552</sup> edilmesine bağlıdır. İlamlara dayanarak Türkiye’de idari bir işlem tesis edilmesi ise MÖHUK m. 42 uyarınca ilamların yetkili Türk mahkemesi tanınmasına<sup>553</sup> bağlıdır.

Tanıma ve tenfiz kararı verilebilmesi koşullarından bir tanesi<sup>554</sup> hükmün Türk kamu düzenine açıkça aykırı olmamasıdır. Ancak, MÖHUK uyarınca tanıma ve tenfize konu olan kararlar sadece yabancı devlet mahkeme kararlarıyla sınırlıdır<sup>555</sup>. Yabancı devletin egemenlik haklarının kullanılmasının sonucunda icra makamları tarafından verilen kararlar ilam niteliğinde olmayan icra kararlarıdır<sup>556</sup>. Dolayısıyla, ihale sonrasında cebrî icra makamlarınca düzenlenecek belgelere MÖHUK’un tanıma ve tenfize ilişkin hükümleri uygulanamayacaktır<sup>557</sup>.

### 3. MÖHUK m. 5 uyarınca kamu düzenine aykırılık

Kamu düzenine aykırılık başlıklı MÖHUK m. 5 uyarınca yetkili yabancı hukukun belirli olaya uygulanan hükmü Türk kamu düzenine<sup>558</sup> açıkça aykırı ise, ilgili hüküm uygulanmaz. Yabancı hukukun uygulanmasının, Türk kamu düzenini ciddi şekilde ihlal ettiği hâllerde, kamu düzeni müdahalesi söz konusu olacaktır. Ciddi ihlal dar kapsamlı yorumlanmalı ve yabancı hukukun tatbikinin Türk ahlak

<sup>552</sup> Bkz. *Nomer/Şanlı*, s. 434.

<sup>553</sup> Bkz. *Nomer/Şanlı*, s. 456.

<sup>554</sup> MÖHUK m. 38 uyarınca düzenlenen tenfiz şartları hakkında bkz. Bkz. *Nomer/Şanlı*, s. 440.

<sup>555</sup> Bkz. *Nomer/Şanlı*, s. 434.

<sup>556</sup> Bu yönde bkz. Y13HD 1998/6747 E., 1998/7537 K. 6.10.1998 T.; Y11HD 2000/1836 E., 2000/2782 K. için bkz. *Ekşi*, DenizHD VIII/1-4, s. 29.

<sup>557</sup> *Ekşi*, bir diğer çalışmada Türk bayraklı gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışını takiben yetkili makamlarca düzenlenecek belgenin MÖHUK’un tanımaya ilişkin hükümlerine konu olabileceğini belirtmiş ve bu durumda kamu düzeni denetimi yapılabileceğini savunmuştur, bkz. *Ekşi*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan, İstanbul 2006, s. 116.

<sup>558</sup> Kamu düzeni, tanımlanamayan, kanun hükümlerinde somutlaşmaya çalışan, özünde hâkimin takdirine bağlı olarak belirsizlik içinde kendini kabul ettiren, kaypak, sınırları belli olmayan genel ve kapsamlı bir kavram olarak tanımlanmıştır, bkz. *Gökyayla*, Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizde Kamu Düzeni, İzmir 2001, s. 24. Kamu düzeni hakkında bkz. *Gökyayla*, s.23; *Nomer/Şanlı*, s. 160; *Dayıdarlı*, Milli-Milletlerarası Kamu Düzeni ve Tahkime Etkileri, Ankara 1994, s. 5.

ve dürüstlük anlayışına ciddi aykırılık taşıyan ve AY'da yer alan temel hak ve hürriyetleri tahammül edilmez şekilde ihlal eden durumlarla sınırlı tutulmalıdır<sup>559</sup>.

#### 4. Türk bayraklı geminin yurtdışında cebrî icra yoluyla satışı

Türkiye'de uygulanacak olan yabancı hukuk normunun Türk kamu düzenini ciddi şekilde ihlal edip etmediği, milletlerarası sözleşme hükümlerini veya yabancı hukuku tatbik etme durumundaki mahkeme veya idari makamlarca tespit edilecektir<sup>560</sup>. Tasarı m. 1350 uyarınca yabancı ülkede gerçekleşecek cebrî icraya yabancı hukuk uygulanacaktır. Yabancı ülkede verilen cebrî icra kararı MÖHUK uyarınca tanıma ve tenfize konu olmayacaktır. Ancak, cebrî icra yoluyla satış Türk gemi sicili kayıtlarını değiştirecektir. Geminin sicilden silinmesi idari bir işlemdir<sup>561</sup> ve Türk gemi sicil müdürlüğünün yetkisi dâhilindedir. Türk gemi sicil müdürlüğü yetkililerince, geminin sicilden kaydı silinmeden önce Tasarı m. 1350'de düzenlenen cebrî satış öncesi bildirim ve ilân yükümlülüklerinin yerine getirilip getirilmediğini kontrol edilmelidir. Bildirim ve ilâna ilişkin yabancı hukuk uygulamasının Türk kamu düzenini açıkça ihlal etmesi durumunda, geminin kaydı ve sicilde kayıtlı hak ve alacaklar silinmemelidir. Ancak, sicil memurunun kamu düzeni ihlali incelemesi ihale öncesi bildirim ve ilân yükümlülükleri ile sınırlı olmalıdır. Zira, sicil memuru tarafından, yabancı ülke cebrî icra düzenlemesi yeniden tetkik edilememelidir<sup>562</sup>.

Yabancı hukukun Türk kamu düzenine açıkça aykırı olmasına rağmen gemi kaydı ve sicilde kayıtlı hak ve alacakların sicilden silinmiş olması veya yabancı hukukun Türk kamu düzenine aykırı olmamasına karşın sicildeki hak ve alacakların silinmemiş olması hâllerinde, Türk gemi sicili müdürlüğü işlemlerine karşı ilgililerin başvuru imkânı bulunmaktadır. Tasarı m. 993 uyarınca, sicil müdürlüğü kararlarına karşı itiraz Tasarı m. 34<sup>563</sup> düzenlemesi doğrultusunda

<sup>559</sup> Yabancı hukukun Türk hukukuna aykırı hükümler taşıması MÖHUK m. 5 kapsamında değerlendirilmemelidir, *Nomer/Şanlı*, s. 162.

<sup>560</sup> Bkz. *Nomer/Şanlı*, s. 177.

<sup>561</sup> Bkz. *Çağa/Kender*, I, s. 72.

<sup>562</sup> Bkz. YHGK, 6 Mayıs 1998, 1998/12-287 E. 1998/325 K.

<sup>563</sup> Tasarı m. 34'de ticaret sicili işlemlerine karşı itiraz yolu düzenlenmiştir.

yapılmalıdır. İlgililer; tescil, değişiklik veya silinme istemleri ile ilgili olarak sicil müdürlüğünce verilecek kararlara karşı, sekiz gün içinde, sicilin bulunduğu yerdeki Asliye Ticaret Mahkemesine itiraz edebilecektir<sup>564</sup>. Dolayısıyla, yabancı hukukun uygulanmasında Türk kamu düzeninin ihlal edilip edilmediği itiraz üzerine mahkeme tarafından da değerlendirilebilecektir.

Yabancı hukukun Türk kamu düzenine açıkça aykırı olmasına rağmen, sicilde kayıtlı haklar silinebilecektir. Bu durumda, kaydın silinmesi ile Asliye Ticaret Mahkemesine yapılacak itiraz sonuçlanıncaya kadar gerçekleşecek hak kayıpları, Tasarı m. 976 doğrultusunda önlenilecektir. Tasarı m. 976 uyarınca sicil memurunun idari işlemlerine karşı alınacak ihtiyati tedbir kararı ile, sicilden kaydı silinen hak sahiplerinin hakkı itiraz sonuçlanıncaya kadar zayi olmayacaktır.

## § 8. Sonuç ve öneriler

1993 CenevreMS’de düzenlenen gemi alacakları, gemi ipoteği ve diğer aynî haklar ile ilgili hükümler incelenmiştir. 1993 CenevreMS düzenlemesinin büyük bir bölümünün Tasarı’ya işlendiği tespit edilmiştir. Ancak 1993 CenevreMS’nin bazı düzenlemelerinin Tasarı hükümleri ile birebir örtüşmediği saptanmıştır. Tasarı’nın yürürlük kazanması hâlinde Türkiye’nin taraf olmasının uygun olacağı milletlerarası sözleşmelerden biri 1993 CenevreMS’dir. Bu durumda Türkiye hâlen taraf olduğu 1926 BrükselMS’den ayrılacaktır. Tasarı’nın bu hâliyle yürürlük kazanması durumunda 1993 CenevreMS düzenlemesi ile farklılık gösterdiği hususların yapılacak kanun değişikliği ile yeniden düzenlenmesi hâlinde Tasarı’nın genel ilkeleriyle uyum sağlanacaktır.

İlgili kısımlarda saptanan 1993 CenevreMS ile Tasarı düzenlemeleri arasındaki farklılıklar aşağıda toplu hâlde sıralanmıştır:

- **Tasarı m. 941 f. 1:** 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(d) düzenlemesine uygun olarak “çekemez” sözcüğü ile biten ikinci cümleden sonra, üçüncü cümle olarak “Şu kadar ki, yabancı bayrak çekme isteminde bulunan Türk gemisi üzerinde sicile kayıtlı ipotek veya aynî hakların bulunması hâlinde, bu aynî haklar sicilden

<sup>564</sup> Tasarı m. 34 f. 1.

silinmedikçe veya aynî hak sahiplerinin geminin yabancı bayrak çekmesine yönelik yazılı onayı alınmadan, bir Türk gemisinin yabancı bayrak çekmesine izin verilemez.” cümlesinin eklenmesi uygun olacaktır.

- **Tasarı m. 941 f. 2:** Birinci cümlede yer alan “malikin” sözcüğünden sonra “ve sicile kayıtlı aynî hak sahiplerinin yazılı onayı” ifadesinin eklenmesi hâlinde 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(d) ile uyum sağlanacaktır. Bu durumda birinci cümlede “malikin” sözcüğünden sonra gelen “rızası” sözcüğünün çıkartılması uygun olacaktır.

- **Tasarı m. 941 f. 3:** 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(c) düzenlemesi uyarınca, “kaydolunur” ile sona eren birinci cümleden sonra “Geminin kayıtlı olduğu yabancı sicil özel sicilde açıkça gösterilmelidir.” cümlesinin eklenmesi yerinde olacaktır.

- **Tasarı m. 962 f. 1:** Birinci cümlede yer alan “için” sözcüğünden sonra gelen “artık yabancı gemi siciline kayıtlı olmadığını kuvvetle muhtemel gösteren belgelerin sicil müdürlüğüne sunulması gerekir.” sözcüklerinin çıkartılarak yerine “yabancı devlet yetkili makamlarınca hazırlanmış,” sözcüklerinin ve devamında (a) bendi olarak “artık yabancı sicile kayıtlı olmadığını gösteren bir belgenin, veya” ve (b) bendi olarak “geminin, Türk Gemi Siciline kaydolunacağı tarihte hüküm ifade etmek üzere yabancı gemi sicilinden kaydının silineceğine dair bir belgenin sicil müdürlüğüne sunulması gerekir.” cümlelerinin eklenmesi hâlinde 1993 CenevreMS f. 2 düzenlemesi ile uyum sağlanacaktır.

- **Tasarı m. 962 f. 2:** İkinci fıkrada yer alan cümlelerin çıkartılarak yerine “Birinci fıkranın (b) bendi uyarınca geminin Türk Gemi Siciline kaydedilmesi durumunda, yabancı devlet sicilinden silinme tarihi, Türk Gemi Siciline kaydedilme tarihi olarak kabul edilir.” cümlesinin işlenmesi hâlinde 1993 CenevreMS m. 3 f. 2(b) c. 2 düzenlemesi ile uyum sağlanacaktır.

- **Tasarı m. 965 f. 3:** Birinci cümlede geçen “üçüncü kişilerin” sözcüklerinden sonra “ve intifa hakkı sahiplerinin yazılı” sözcüklerinin eklenmesi 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 1 düzenlemesine uygun olacaktır. Bu durumda, birinci cümlede geçen “ipotek alacaklılarının” sözcüklerinden sonra gelen “ve” bağlacının çıkartılması yerine “,” işaretinin eklenmesi yerinde olacaktır.

**-Tasarı m. 965 f. 4:** Hükümün birinci cümlesinde yer alan “üçüncü kişilerin” sözcüklerinden sonra “ve intifa hakkı sahiplerinin” sözcüklerinin ve yine birinci cümlede yer alan “buna” sözcüğünden sonra “yazılı” sözcüğünün eklenmesi mehzaz 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 1 düzenlemesine uygun olacaktır. Bu durumda, “alacaklıların” sözcüğünden sonra geçen “ve” bağlacının çıkartılması yerine “,” işareti konulması yerinde olacaktır.

**- Tasarı m. 966 f. 1:** 1993 CenevreMS m. 3 f. 1 c. 2 düzenlemesine uygun olarak “gereklidir” sözcüğü ile sona eren ikinci cümleden sonra “Hak sahiplerine yapılacak bildirim tarihinden itibaren en az üç aylık bir süreye karşılık gelen makul bir süre geçmedikçe geminin kaydı silinemez, meğerki hak sahiplerinin yazılı onayı olsun.” cümlesinin eklenmesi ve üçüncü cümlede yer alan “silinmeye çağrı ve” sözcüklerinden sonra “üç aylık bekleme süresi” sözcüklerinin eklenmesi yerinde olacaktır. Bu durumda üçüncü cümlede “Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi” sözcüklerinden önce geçen “belirlenen süre” ibaresinin çıkartılması uygun olacaktır.

**- Tasarı m. 991 f. 1:** Tasarı m. 986 f. 1 uyarınca yapı üzerindeki mülkiyet hakkına aleniyet kazandırıldığından, “Şu kadar ki” ibaresi ile başlayan ikinci cümlelerin çıkartılması uygun olacaktır. Dolayısıyla aynı zamanda 1993 CenevreMS m. 1 f. 1(b) düzenlemesi ile de uyum sağlanacaktır.

**- Tasarı m. 991 f. 2:** Tasarı m. 974 f. 1 düzenlemesine uygun olarak, birinci cümlede yer alan “Yapı hâlinde gemilere özgü sicilde” sözcüklerinden sonra “malik olarak kayıtlı bulunan kişi, yapının maliki sayılır.” sözcüklerinin eklenmesi ve yine birinci cümlede geçen “lehine” sözcüğünden önce “Sicilde” sözcüğünün eklenmesi ve cümlelerin ikinci cümle olarak kaleme alınması yerinde olacaktır.

**- Tasarı m. 1016 f. 1:** 1993 CenevreMS m. 1 f. 1’de geçen ipotek alacaklısının adres bilgilerinin sicilde belirtilmesine ilişkin düzenleme her ne kadar İİK m. 148/a f. 1 hükmü ile karşılanıyor olsa da, Tasarı m. 1016 f. 1 hükmünün birinci cümlesinde yer alan “unvanı ile” sözcüklerinden sonra “adres bilgileri” sözcüklerinin eklenmesi açıklayıcı ve uygun olacaktır.

- **Tasarı m. 1321 f. 3:** Hükümde geçen iki cümlenin de çıkartılarak, “rehin, geminin zıyaı hâlinde son bulur.” cümlesinin eklenmesi 1993 CenevreMS m. 4 f. 1 c. 1 düzenlemesi ile bağdaşacaktır.
- **Tasarı m. 1350 f. 1:** Hükümün ikinci cümlesinde geçen “bildirilmesi” sözcüğünden sonra “,bunun mümkün olmaması hâlinde, gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle” sözcüklerinin “ve cebrî icranın gerçekleştirildiği ülke uyarınca öngörülen şekilde ilân edilmesi zorunludur.” sözcükleri ile değiştirilmesi 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 2 düzenlemesi uyarınca yerinde olacaktır. Bu durumda, üçüncü cümlede yer alan “veya” bağlacının “ve” bağlacı ile değiştirilmesi uygun olacaktır.
- **Tasarı m. 1350 f. 2:** 1993 CenevreMS m. 11 f. 3 c. 1 düzenlemesinin alındığı Tasarı m. 1384 f. 3 düzenlemesinin, ikinci fıkra olarak hükme eklenmesi uygun olacaktır.
- **Tasarı m. 1384 f. 2:** 1993 CenevreMS m. 16 f. 1(e) uyarınca “Geminin bir başka devlet bayrağını geçici olarak çekmesi hâlinde geçici bayrak sicilini tutmakla yükümlü olan makama,” sözcüklerinin (e) bendi olarak hükme eklenmesi yerinde olacaktır. Yine hükümde “bildirilmesi” sözcüğünden sonra geçen “,bunun mümkün olmaması hâlinde, gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi” sözcüklerinin çıkartılması 1993 CenevreMS m. 11 f. 1 ve f. 3 c. 2 düzenlemesi uyarınca yerinde olacaktır.
- **Tasarı m. 1385 f. 1:** Tasarı m. 1384 f. 2 de geçen “gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle” sözcüklerinin “yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle” sözcüklerinin sonrasına işlenmesi uygun olacaktır.