

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEMİLERİN YURT DIŞINDA CEBRÎ İCRA YOLUYLA
SATIŞLARI VE BUNLARIN TANINMASINA DAİR
MİLLETLERARASI SÖZLEŞME TASLAĞI

Natzie SEFER

2501141521

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM

İstanbul, 2020



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : NATZİE SEFER Numarası : 2501141521
Anabilim Dalı / Anasat Dalı / Programı : ÖZEL HUKUK Danışmanı : PROF. DR. B. BAHADIR ERDEM
Tez Savunma Tarihi : 09.01.2020 Saati : 11.00
Tez Başlığı : GEMİLERİN YURT DIŞINDA CEBRİ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI VE BUNLARIN TANINMASINA DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME TASLAĞI

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, Sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / **ÖYÇOKLUĞUYLA** karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF. DR. B. BAHADIR ERDEM		KABUL
2-PROF. DR. GÜNSELİ ÖZTEKİN GELGEL		KABUL
3-DR. ÖĞR. ÜYESİ EBRU ŞENSÖZ MALKOÇ		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-DOÇ.DR. FARUK KEREM GİRAY		
2-DOÇ. DR. CEYDA SÜRAL		

ÖZ

GEMİLERİN YURT DIŞINDA CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI VE BUNLARIN TANINMASINA DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME TASLAĞI

Natzie SEFER

Tezimizde gemilerin yurt dışında cibrî icra yoluyla satışlarına ilişkin meseleler, Comité Maritime International (CMI) tarafından hazırlanan “Gemilerin Yurt Dışında Cibrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı” (Nihai Taslak) ışığında incelenmiştir. Çalışmanın amacı, Nihai Taslağın hem milletlerarası deniz camiası hem de Türk hukuku açısından önem ve etkilerini tespit etmektir.

Bu tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde milletlerarası deniz hukuku ve Avrupa hukuku kapsamında gemilerin cibrî icra yoluyla satış prosedürüne temas eden mevcut düzenlemeleri inceledik. İkinci bölümde, Türk hukukunda gemilerin cibrî icra yoluyla satışlarına odaklandık. Üçüncü ve son bölümde ise, Nihai Taslak hükümlerini inceledik ve bu düzenlemenin gerekliliği ve uygulanabilirliğini ele aldık.

Anahtar Kelimeler: Gemilerin Cibrî İcra Yoluyla Satışları, Gemi Rehni/İpoteği, Gemi Sicili, Tescil, Terkin, Temiz Mülkiyet, Tanıma.

ABSTRACT

DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON FOREIGN JUDICIAL SALES OF SHIPS AND THEIR RECOGNITION

Natzie SEFER

In this thesis, the issues related to the foreign judicial sale of ships are examined in the light of the “Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and Their Recognition” (Final Draft) prepared by the Comité Maritime International (CMI). The main aim of this thesis is to determine the importance and the effects of Final Draft both in terms of international maritime community and Turkish law.

This thesis consists of three chapter. In the first chapter, we examined the existing international and European instruments which touch on aspects of the judicial sale of ships. In the second chapter, we focused on the judicial sale procedure in the context of Turkish law. In the third and last chapter, we examined the Final Draft and discussed the necessity and feasibility of this instrument.

Key words: Judicial Sale of Ships, Mortgage/Hypothèque, Register of Ship, Registration, Deregistration, Clean Title, Recognition.

ÖNSÖZ

İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı kapsamında hazırlanan bu tezde, milletlerarası alanda sıklıkla başvurulmuş gemilerin cebri icra yoluyla satış prosedüründen kaynaklanan meseleler milletlerarası hukuk ve Türk hukuku kapsamında ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle milletlerarası hukuk ve Türk hukukunda mevcut olan ilgili düzenlemeler tespit edilmeye çalışılmış ve değerlendirilmiştir. Gemilerin yabancı ülkelerde cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışları ile ilgili uygulamada sıklıkla karşılaşılan sorunlar belirlenmeye çalışılarak, bu sorunların önüne geçilmesi için yeni bir milletlerarası sözleşmeye ihtiyaç olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmış ve CMI tarafından hazırlanan Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı'nın hükümleri değerlendirilmiştir.

Lisans ve Yüksek Lisans eğitimim boyunca kendilerinden ders alma şansına eriştiğim, eğitim hayatıma yapmış oldukları katkılar kadar hayata dair birçok konuda ufkumu genişleten tüm hocalarıma ve özellikle bu tezin ortaya çıkmasında emekleri bulunan ve fikirlerini almak için kendilerine her başvurduğumda benimle ilgilenen ve desteklerini esirgemeyen değerli hocalarım, Sayın Prof. Dr. Kerim ATAMER'e ve Dr. Duygu DAMAR'a teşekkürü borç bilirim.

Benim için bir danışmandan fazlası olan, lisans ve yüksek lisans eğitimimin ve tez çalışmamın her aşamasında bana büyük katkılar sağlayan ve tezimin danışmanlığı üstelenen çok kıymetli hocam Sayın Prof. Dr. Bahadır ERDEM'e bu süreçte bana sağladığı büyük desteği için teşekkürlerimi ayrıca sunmak isterim.

Aynı şekilde, 9 Ocak 2020 günü savunulan bu tezin jürilerinde bulunan ve bu tezin yayımlanması tavsiyesinde bulunan, desteklerini ve sevgilerini hiçbir zaman esirgemeyen sevgili hocalarım, Sayın Prof. Dr. Günseli Öztekin GELGEL'e ve Yrd. Doç. Dr. Ebru Şensöz MALKOÇ'a ve İstanbul Üniversitesi Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı'ndaki tüm hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışmasına başladığım günden bugüne bana sınırsız sabır ve hoşgörü gösteren, her türlü sıkıntıyı ve derdimi paylaşan, bu meşakkatli yolda karşılaştığım

tüm zorlukları aşmamı sağlayan gerek maddi gerekse manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen ve her zaman yanımda olan canım aileme teşekkürlerimi sunarım. Kızları olmaktan onur duyduğum, beni ve kardeşlerimi biz yapan ve yıllarca sarf ettikleri büyük emeklerin ve göstermiş oldukları her türlü fedakârlığın karşılığında yalnızca bizlerin başarılarına sevinmekle yetinen canım babam Hamdi SEFER'e ve annem Gülsüm ŞABANOĞLU'na ne kadar teşekkür etsem azdır. Hayatımın her alanında olduğu gibi, tez çalışmamı hazırlarken de her aşamada yanımda olan, bu zorlu süreçte beni bir an olsun yalnız bırakmayan, sevgilim, canım eşim Fatih SOLAK ve yakında aramıza katılacak olan sevgili kızım... Varlığınız için sonsuz teşekkürler... Sizi çok seviyorum...

Natzie SEFER
İstanbul, 2020

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI HUKUKTA GEMİLERİN CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI

I.	1926 Brüksel Sözleşmesi.....	7
A.	Genel Olarak.....	7
B.	Sözleşmenin Hükümleri.....	8
C.	Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından.....	10
II.	1967 Brüksel Sözleşmesi.....	11
A.	Genel Olarak.....	11
B.	Sözleşmenin Hükümleri.....	11
C.	Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından.....	15
III.	1993 Cenevre Sözleşmesi.....	16
A.	Genel Olarak.....	16
B.	Sözleşmenin Hükümleri.....	17
C.	Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından.....	23

IV. Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1952 Brüksel Sözleşmesi Ve 1999 Cenevre Sözleşmesi.....	23
A. Genel Olarak.....	23
B. Sözleşmelerin Hükümleri.....	26
C. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından.....	27
V. Hukuki Ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi Ve Mahkeme Kararlarının Tanınması Ve Tenfizi Hakkında 1215/2012 EC Sayılı Avrupa Birliği Konsey Tüzüğü (Brüksel I Recast Tüzüğü).....	28
A. Genel Bilgi.....	28
B. Tüzüğün Uygulama Alanı.....	35
1. Tüzüğün Maddi Uygulama Alanı.....	35
2. Tüzüğün Yetki Bakımından Uygulama Alanı.....	36
3. Tüzüğün Zaman Bakımından Uygulama Alanı.....	36
4. Tüzük ile Milletlerarası Düzenlemeler Arasındaki İlişki.....	37
C. Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi.....	42
D. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından.....	48

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKU'NDA GEMİLERİN CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI

I. Türk Hukuku'nda Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışlarını Düzenleyen Özel Hükümler Hakkında Genel Bilgi.....	50
II. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları.....	55

A. Uygulanacak Hukuk.....	55
B. Gemi.....	60
C. Gemilerin Haczi.....	63
1. Genel Bilgi.....	63
2. İhtiyati Haciz.....	66
3. Kesin Haciz.....	70
D. Cebrî Satış.....	74
1. Uygulanacak Hükümler.....	74
2. Satış Talebi.....	75
a. Kural.....	75
b. Vaktinden Evvel Satış (Sale Pendente Lite).....	76
3. Satış Müddeti.....	78
4. Paraya Çevirme Yolları.....	78
a. Artırma Yoluyla Satış.....	78
(1) Sicile Kayıtlı Olmayan Gemiler.....	78
(2) Sicile Kayıtlı Gemiler.....	79
b. Pazarlık Suretiyle Satış.....	83
E. Cebrî Satışın Sonucu.....	84
F. Türk Bayraklı Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışlarının Türkiye’de Tanınması.....	85

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİN YURT DIŞINDA CEBRÎ İCRA YOLUYLA

SATIŞLARI VE BUNLARIN TANINMASINA DAİR

MİLLETLERARASI SÖZLEŞME TASLAĞI

I.	Gemilerin Cebri Satışları İle İlgili Meselelere Dair Yeni Bir Milletlerarası Sözleşme Geliştirme İhtiyacı.....	91
II.	Çalışmaların Tarihsel Gelişimi.....	102
	A. Hazırlık Çalışmaları ve CMI Üyesi Ulusal Deniz Hukuku Derneklerine Gönderilen Soru Listesi.....	102
	B. İlk Sözleşme Taslağı.....	106
	C. İkinci Sözleşme Taslağı.....	108
	D. Pekin Taslağı.....	109
	E. Nihai Taslak.....	110
	F. Konunun UNCITRAL'ın Çalışma Programına Dâhil Edilmesi.....	111
III.	Nihai Taslak Hükümleri.....	115
	A. Sözleşmenin Uygulama Alanı.....	115
	B. Cebri Satışın Bildirilmesi.....	117
	C. Cebri Satışın Sonucu.....	123
	D. Geminin Sicilden Silinmesi ve Sicile Yeniden Tescili.....	124
	E. Cebri Satışın Tanınması.....	126
	F. Cebri Satışa İtiraz.....	128

G. Tanıma Talebinin Askıya Alınacağı veya Reddedileceği Haller.....	129
IV. TTK'nın Gemilerin Cebrî Satışına İlişkin Hükümlerinin Nihai Taslak Çerçevesinde Değerlendirilmesi.....	131
SONUÇ.....	137
KAYNAKÇA.....	143
EKLER.....	163
EK-I Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağının Türkçe Tercümesi.....	163
EK-II Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağının İngilizce Metni.....	174

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
AC	: Law Reports, Appeal Cases
a.e.	: Aynı eser
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
aşa.	: Aşağıda
b.	: Bent
Bkz.	: Bakınız
Brüksel I Recast Tüzüğü	: 1215/2012 sayılı Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Tüzük
c.	: Cümle
C	: Case
C.	: Cilt
CMI	: Comité Maritime International
COM	: Commision
dp.	: Dipnot
Duke L.J.	: Duke Law Journal
E.	: Esas
EC	: European Community
EU	: European Union
EFTA	: European Free Trade Association
ECR	: European Court Reports
ed.	: Editör
f.	: Fıkra
HD	: Hukuk Dairesi
IMO	: International Maritime Organization
İİK	: 09.06.1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar

La Haye Konferansı	: La Haye Devletler Özel Hukuk Konferansı
LEG	: Legal
m.	: Madde
MÖHUK	: 27.11.2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No.	: Number
OJ	: Official Journal of the European Union
OJC	: Official Journal of the European Communities
OJL	: Official Journal of the European Union Legislation Series
para.	: Paragraf
RG	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
Syracuse J. Int'IL. & Com	: Syracuse Journal of International Law and Commerce
T.	: Tarih
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	: 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UN	: United Nations
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UNIDROIT	: Institut International pour L'Unification Du Droit Prive
v.	: Versus
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
Vol.	: Volume
Y	: Yargıtay
Y.	: Yıl
yuk.	: Yukarıda

YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
ZAWCHC	: South Africa Western Cape High Court
1910 Çatma Sözleşmesi	: Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1910
1910 Kurtarma Sözleşmesi	: Deniz Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme, 1910
1926 Brüksel Sözleşmesi	: Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, 1926.
1967 Brüksel Sözleşmesi	: Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1967 Tarihli Milletlerarası Sözleşme
1952 Brüksel Sözleşmesi	: Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1952
1958 New York Sözleşmesi	: Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında New York Sözleşmesi, 1958.
1968 Brüksel Sözleşmesi	: Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tenfizi Hakkında 1968 Tarihli Brüksel Antlaşması
1993 Cenevre Sözleşmesi	: Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin 1993 tarihli Milletlerarası Sözleşme
1999 Cenevre Sözleşmesi	: Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme, 1999
2001 Brüksel Tüzüğü	: 44/2001 sayılı Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Tüzük
2007 Lugano Antlaşması	: Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Antlaşma, 2007
6103 Sayılı Kanun	: 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunun Yürürlüğü ve

6762 Sayılı TTK

Uygulama Şekli Hakkında Kanun
: 29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret
Kanunu



GİRİŞ

Hukukun milletlerarası düzeyde birleştirilmesi uzun yıllardan beri milletlerarası örgütlerin gündemindedir. Özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra ekonomi, iletişim ve ulaşım alanlarında yaşanan gelişmeler ve bunlara paralel olarak artan milletlerarası ticari ilişkiler, hukukun milletlerarası düzeyde birleştirilmesi çalışmalarını da ön plana çıkarmıştır. Milletlerarası ticari ilişkilerde ortaya çıkan uyuşmazlıkların hızlı ve taraflar arasında hukuki güveni sağlayacak şekilde çözülmesi gerekmektedir. Ancak bu uyuşmazlıklara ilişkin millî hukukların farklı çözümler sunması ve hangi millî hukukun uygulanacağını belirleyecek olan kanunlar ihtilafı kurallarının değişik ve belirsiz olması, bu ihtiyaçların karşılanmasına engel olmaktadır¹. Hukukun milletlerarası düzeyde birleştirilmesine yönelik çalışmalar, millî hukuk düzenlerinin aralarındaki farklılıkların ulusal sınırları aşan temellerde uyuşma sağlanması suretiyle azaltılmasını veya tamamen ortadan kaldırılmasını amaçlamaktadır².

Denizyolu taşımacılığı, milletlerarası ticaretin omurgasını oluşturmaktadır³. Zira, günümüzde dünya ticaretinin büyük bir kısmı diğer taşımacılık modellerine göre hem maliyet hem de tonaj açısından daha avantajlı olan denizyolu taşımacılığıyla gerçekleşmektedir⁴. Deniz yolu taşımacılığının temel unsuru ise gemidir. Önemli ekonomik değere sahip olan gemi ile ilgili uyuşmazlıkların büyük bir çoğunluğu yabancılık unsuru ihtiva eder. Nitekim, uzak seferlere çıkan gemiler bu yolculukları sırasında yabancı limanlara uğrayıp çeşitli hukuki işlemler gerçekleştirir⁵. Gemilerin her uzak seferi donatan, yükleyen, taşıtan, gemilere finansman sağlayan bankalar ve diğer kredi kurumları ve gemiyi denizdeki muhtemel tehlikelere karşı sigortalayan sigorta şirketleri gibi daima farklı milletlerden olan kişi veya kuruluşların menfaatlerini

¹ Ergun Özsunay, **Karşılaştırmalı Hukuka Giriş**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2130, Sulhi Garan Matbaası, 1976, s. 168.

² Arzu Oğuz, **Karşılaştırmalı Hukuk**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003, s. 48.

³ İrfan Kalaycı, "Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler", **Avrasya Etüdleri**, C. 45, 2014, s. 97.

⁴ Clarcksons Research Ocak 2017 verilerine göre, Dünya taşımacılığının 2008-2017 yıllarındaki yüzdelik dağılımı tablosunda 2016 yılında denizyolunun payı %84 olarak gerçekleşmiş olup, 2017 yılı için de öngörülen değer %84'tür. Türk ve dünya deniz taşımacılığına ilişkin ayrıntılı veriler için bkz. (Çevrimiçi), http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/sub_at_ek_2017.pdf, 01.12.2018.

⁵ Erdoğan Göğer, **Deniz Ticareti Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: 245, Şenyuva Matbaası, 1969, s. 3.

etkilemektedir. Bu durum deniz ticareti faaliyetlerinin milletlerarası boyutunu öne çıkarmaktadır.

Deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyla ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların çoğu, farklı devletlerin tabiiyetinde bulunan kişi veya kuruluşlar arasında yaşanmaktadır⁶. Her hukuk sisteminin bu uyuşmazlıklara ilişkin farklı çözümler sunması, bu uyuşmazlıkların tarafı olan kişilerin durumlarını önceden tayin etmelerini engellemektedir. Milletlerarası ticarete ise kesinlik ve önceden öngörülebilirlik hayati öneme sahiptir⁷. Bu belirsizliğin yol açtığı sorunların önüne geçmek amacıyla milletlerarası sözleşmeler oluşturulmakta ve böylece milletlerarası deniz ticareti hukukunda ortak bir uygulama alanı sağlanmaya çalışılmaktadır⁸.

Deniz ticareti hukukunun milletlerarası alanda birleştirilmesine ilişkin ilk adımlar, yirminci yüzyılın başında akdedilen milletlerarası sözleşmelerle atılmıştır. 23 Eylül 1910 tarihinde Brüksel’de kabul edilen “Deniz Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme”⁹ (“1910 Kurtarma Sözleşmesi”) ve “Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”¹⁰ (“1910 Çatma Sözleşmesi”) hem bu Sözleşmelere taraf olan devletlerin sayısı bakımından hem de çeşitli hukuk sistemlerinin hukuk kurallarını birleştirme bakımından büyük bir başarı elde etmiştir. Bundan alınan cesaretle, deniz ticareti

⁶ Rayegan Kender/ Ergon Çetingil/ Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku – Temel Bilgiler**, C.1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 6.

⁷ Nuray Ekşi, **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, 2. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2004, s. 6.

⁸ Deniz ticareti hukuku alanında milletlerarası birliğin sağlanması hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Patrick J. S. Griggs, **Uniformity of Maritime Law- An International Perspective**, 73 Tul. L. Rev., 1999, s. 1551 vd.; William Tetley, **Uniformity of International Private Maritime Law- The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions- How to Adopt an International Convention**, 24 Tul. Mar. L.J., 2000, s. 775 vd.; A.N. Yiannopoulos, “The Unification of Private Maritime Law by International Conventions”, **Law and Contemporary Problems**, Vol. 30, No. 2, 1965, s. 370 vd.; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2001, s. 58 vd.

⁹ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea*. Sözleşme’nin Türkçe çevirisi için bkz. 23/06/1937 tarihli ve 3638 sayılı Resmî Gazete. Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Rayegan Kender, **Denizde Kurtarma-Yardım: 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1962; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 463.

¹⁰ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*. Sözleşme’nin İngilizce tam metni, Türkçe çevirisi ve Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kerim Atamer/ Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, C.1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 363 vd.

hukuku kapsamında çok sayıda milletlerarası sözleşmeler hazırlanmış ve kabul edilmiştir¹¹.

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışları hem gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi hem de deniz alacakları da dâhil birçok alacağın teminat altına alınması ve tahsil edilebilmesi bakımından alacaklıların başvurabileceği en etkili ve en son yoldur. Gemi maliklerinin borçlarını ifa etme konusunda mütereddit davrandıkları durumlarda çoğu alacaklı, söz konusu geminin kendi ülkelerinin limanlarına uğramasını beklemekten ziyade alacaklarının bir an evvel teminat altına alınmasını sağlamak amacıyla gemiyi elverişli bir yargı çevresinde haczettirmeyi tercih etmektedir¹². Bu şekilde haczettirilen gemilerin büyük bir çoğunluğu ise ya bir mahkeme veya hakem kararının icra edilmesi ya da böyle bir karar olmaksızın deniz alacaklarının elde edilmesi amacıyla cebrî icra yoluyla satışa konu edilmektedir¹³.

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışı, devletlerin yetkili yargı mercilerince yürütülür. Gemi malikinin kendi iradesiyle başlattığı özel satışın aksine, cebrî satış prosedürü, herhangi bir alacaklının yetkili icra organlarına başvurması üzerine başlatılan ve yürütülen bir satış yöntemidir; gemi malikinin onayının bulunup bulunmadığının herhangi bir önemi yoktur. Nitekim, bu prosedürün esas amacı gemi veya gemi malikine karşı ileri sürülen istemlerin icrasını, diğer bir ifadeyle alacağı tehlikeye giren alacaklıların alacaklarına kavuşmalarını sağlamaktır. Bu da cebrî satıştan elde edilen hasılatın alacaklılar arasında paylaştırılması sayesinde gerçekleştirilmektedir. İşte bu sebeplerden dolayı, gemilerin cebrî icra yoluyla satışı, dünya çapında başvuru en yaygın hukuksal yöntemlerden biri haline gelmiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, milletlerarası hukuk alanındaki *“geminin cebrî icra yolu ile satılması hâlinde üzerindeki tüm takyidatın sona ereceği ve geminin yeni malike temiz bir şekilde intikal edeceği”*¹⁴ yönündeki kural gereğince alıcının bu satışı yürüten devletin millî hukukuna uygun

¹¹ Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, İstanbul, Arıkan Basım Yayım, 2006, s. 60-61.

¹² Kerim Atamer, “Gemilerin İhtiyatî Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23 f. 4 ve m. 92’nin Tarihsel Kökenleriyle Deniz Takip Hukukundaki Anlamları Üstüne)”, **İÜHF**, C. 55, S.3, 1997, s. 282.

¹³ İsmail Demir, “Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 33, S. 3, 2017, s. 43.

¹⁴ Fehmi Ülgener, “Türkiye Dışındaki Cebrî İcra Sonucunda Gemi Sicilinde Kayıtlı Olan Hakların Akıbeti Ve Gemilerin Terkin Edilebilmesi Konularında Yapılan Kanun Değişikliği”, (Çevrimiçi) <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/26.Tk.Md.1245.pdf>, 10.04.2019.

olarak bütün yükümlölüklerden ve sınırlandırmalardan arınmış bir şekilde geminin mülkiyetini kazanma olanağına sahip olması, bu satış yöntemini alıcılar için de daha cazip hale getirmektedir.

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışı, her devletin iç hukuk sisteminde farklı şekilde düzenlenmiştir. Bu sebeple, bir gemi uğradığı her yabancı limanda farklı bir cebrî icra rejimine tabi olmaktadır. Ancak, hukuk sistemleri arasındaki bu farklılar, bir geminin yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla satılması durumunda cebrî satışın tanınması, geminin sicilden silinmesi ve alıcı adına yeniden tescil edilmesi, gemi üzerindeki rehinlerin, ipoteklerin ve diğer yükümlölüklerin sona ermesi gibi konularda birçok sorunla karşı karşıya kalınmasına yol açmaktadır. Bu sorunlar sadece alıcıların menfaatlerini değil, fakat gemi malikleri, gemilere finansman sağlayan banka ve diğer kredi kuruluşları da dâhil bütün ilgililerin menfaatlerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Milletlerarası denizcilik sektörü bakımından ciddi sıkıntılar yaratan bu sorunlar, *Comité Maritime International*'ın (CMI) dikkatini çekmiştir. CMI Yönetim Kurulu'nun 2007 yılının Mayıs ayında Dubrovnik'de yapılan toplantısında, gemilerin cebrî satışlarından kaynaklanan sorunların asgariye indirilmesi için milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesaklığı sağlayacak yeni bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiş ve bu konunun 2008 Atina Konferansı'nın programına dâhil edilmesine karar verilmiştir. 2008 Atina Konferansı'ndan itibaren gemilerin cebrî satışları meselesi ile ilgili CMI bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucunda, 17 Haziran 2014 tarihinde "Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı¹⁵" (Nihai Taslak) kabul edilmiştir.

Gemilerin ihtiyati haczi ile gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği konuları bakımından milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesaklığı sağlamak amacıyla birden çok milletlerarası sözleşme hazırlanmış ve kabul edilmiş olmakla birlikte gemilerin cebrî satışlarıyla ilgili meseleleri doğrudan ele alan herhangi bir

¹⁵ *Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition (Known as the Beijing Draft), Done at Beijing on 19 October 2012, amended at Dublin in 2013 and at Hamburg in 2014.* Taslağın İngilizce resmî metni için bkz. (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 19.04.2019; Türkçe Tercüme EK-I'de, İngilizce orijinal metin EK-II'de yer almaktadır.

milletlerarası düzenleme mevcut değildir. Yine de milletlerarası deniz ticareti hukuk ve Avrupa hukuku kapsamında, cebri satış prosedürüne sınırlı da olsa temas eden bazı düzenlemeler mevcuttur. Gemilerin yabancı bir devlette cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarını ve bu satışların sonuçlarının milletlerarası alanda tanınmasını inceleyeceğimiz çalışmamızın ilk bölümünde, milletlerarası deniz ticareti hukuku ve Avrupa hukuku alanında cebri satış prosedürüne temas eden düzenlemeler üzerinde durulmuş ve bu düzenlemelerin gemilerin cebri satışları bakımından nasıl bir etkiye sahip oldukları tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu düzenlemelerin tüm yönleriyle ele alınması çalışmamızın inceleme konusunu ve amacını aşacak niteliktedir. Bu sebeple bu bölümde yalnızca gemilerin cebri icra yoluyla satışları konusu ışığında ve bununla sınırlı bir inceleme yapılmıştır.

Çalışmamızın ikinci bölümü tamamen Türk Hukuku'na ayrılmıştır. Bu bölümde öncelikle Türk deniz ticareti hukukunda gemilerin cebri icrasını düzenleyen özel hükümlerin tarihi gelişimi üzerinde durulmuş ve ardından 13 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun¹⁶ (TTK) Beşinci Kitabının "Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler" başlığını taşıyan Sekizinci Kısımının hükümleri ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle yabancılık unsuru içeren cebri satışlarda uygulanacak hukuk meselesi incelenmiş ve deniz icra hukukuna ilişkin bu özel hükümlerin uygulama alanının tayini için gemi kavramının tespiti yapılmaya çalışılmıştır. Ardından gemilerin cebri icra yoluyla satılabilmesi için cebri satıştan önce karşılanması gereken koşulların belirlenmesine yardımcı olması amacıyla gemilerin ihtiyati ve icrai haczinden bahsedilmiştir. Gemilerin Türkiye'de cebri icra yoluyla satılması için yapılması gerekli hukuki hazırlıklar, geminin paraya çevrilmesi yolları ve Türkiye'de gerçekleştirilen cebri satışların sonuçları hakkında bilgi verilerek en son Türk bayraklı gemilerin yurt dışında cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının Türkiye'de tanınması meselesi ele alınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümü ise CMI tarafından hazırlanan Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı'nın (Nihai Taslak) incelenmesine ayrılmıştır. Bu bölümde öncelikle gemilerin

¹⁶ TTK, 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır. TTK henüz yürürlüğe girmeden 26.06.2012 tarihli ve 6335 sayılı "Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile bazı değişikliklere uğradıktan sonra 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

yabancı bir ÷lkede cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası alanda tanınması meselesine ilişkin müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesinin gerekliliği ve olabilirliği üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda öncelikle gemilerin yurt dışında gerçekleşen cebrî satışlarının milletlerarası alanda tanınması hususunda yaşanan belirsizlik ortamının yol açtığı sorunların kapsamı belirlenmeye çalışılmış ve ardından da birinci bölümde yapılan incelemeler sonucunda varılan tespitler ışında bu belirsizlik ortamının ortadan kaldırılması için bu alanda hazırlanacak müstakil bir milletlerarası sözleşme ile milletlerarası deniz ticareti hukukun birleştirilmesinin gerekli olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Ardından CMI tarafından bu alanda yürüt÷len çalışmaların milletlerarası platformda nasıl bir gündem oluşturduğunu ortaya koymak için bu çalışmaların tarihi gelişimi ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Nihai Taslak hükümleri hakkında ayrıntılı bilgi verildikten sonra en son Nihai Taslağın Türk hukukunda nasıl bir etkiye sahip olacağının tespiti için Nihai Taslak ile Türk hukuku arasındaki benzerlikler ve farklılıklar genel hatlarıyla takdim edilmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI HUKUKTA GEMİLERİN CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI

I. 1926 Brüksel Sözleşmesi

A. Genel Olarak

Gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği hakkında milletlerarası alanda yeknesaklığı sağlayacak kurallar ihdas etmeye yönelik oluşturulan ilk sözleşme 10 Nisan 1926 tarihinde Brüksel’de imzalanan “Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme¹⁷” (“1926 Brüksel Sözleşmesi”)’dir.

Yirmi bir maddeden oluşan 1926 Brüksel Sözleşmesi’ne halen 24 devlet taraftır¹⁸. Ancak bu Sözleşme milletlerarası alanda yeknesaklığı sağlama konusunda başarılı

¹⁷ *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages*. Sözleşmenin resmî Fransızca metni ve İngilizce tercümesi için bkz. CMI, **CMI 1964 New York**, Documents, Maritime Liens and Mortgages, HYPO 1/1-64, s. 18. Türkiye, 1926 Brüksel Sözleşmesi’ne taraftır. Türkiye, Sözleşmeyi 14.12.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla onaylayarak 04.01.1956 tarihi itibarıyla yürürlüğe koymuştur. 1926 Brüksel Sözleşmesi’nin Resmî Gazetede yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. 22.02.1955 tarihli ve 8937 sayılı Resmî Gazete. Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Francesco Berlingieri, “The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1926, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires”, **CMI Year Book 1996**, Antwerp, 2000, s. 225 vd.; D.C. Jackson, **Enforcement of Maritime Claims**, Fourth Edition, London, 2005, s. 480 vd.; Jose Maria Alcantara, “A Shorter Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1926”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol: 27, No: 2, 1996, s. 219 vd.; John M. Kriz, “Ship Mortgages, Maritime Liens, and Their Enforcement: The Brussels Conventions of 1926 and 1952 - Part One”, **Duke L.J.**, Vol: 1963, 1963, s. 671 vd.; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)**, C.2, İstanbul, 1987, s. 62 vd.; Turgut Kalpsüz, “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006, s. 63 vd.; Cüneyt Sözel, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1926 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012; Cüneyt Sözel, “1926 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansıması”, **Uğur Alacakaptan’a Armağan**, C.2, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2008, s. 587 vd.

¹⁸ Taraf devletler ve onaylama tarihleri için bkz. Atamer/Sözel, **Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, s. 27, dp. 2.

olamamıştır. Zira, Sözleşmeye taraf olan devletlerin tamamı Kıta Avrupası Hukuku'nu benimseyen devletler olup, Anglo-Sakson Hukuku'nu benimseyen devletler ise bu Sözleşmeye taraf olmamıştır¹⁹.

B. Sözleşmenin Hükümleri

1926 Brüksel Sözleşmesi'nin başlıca amaçlarından biri, bir devletin kanunları gereğince konan rehin ve ipoteklerin milletlerarası alanda tanınmasını sağlamaktır²⁰.

Sözleşmenin 1. maddesi, geminin siciline kayıtlı olduğu ve bu Sözleşmeye taraf olan bir devletin kanunları gereğince gemi üzerinde kurulan rehin ve ipoteklerin diğer taraf devletlerce tanınmasına ilişkin hükümler getirmektedir. Bu maddeye göre, *“Gemi, tabi olduğu Âkid Devletin limanlarından birine bağlı ve o limanın gerek kaza dairesine ait gerek merkezî bir ofisine ait umumi bir kütüğe tescil edilmiş bulunuyorsa bu devletin kanunları gereğince konan ipotek, morgaj ve rehinler diğer Âkid Devletce muteber ve cari addedilecektir.”* Bu hükme göre, bir gemi bu Sözleşmeye taraf bir devletin siciline kayıtlı ise ve bu gemi üzerinde sicil devletin hukukuna uygun olarak kurulmuş rehin ve ipotekler mevcut ise, söz konusu rehin ve ipotekler bu Sözleşmeye taraf olan diğer devletlerde tanınacaktır. Görüldüğü üzere Sözleşmenin bu maddesi, yabancı rehin ve ipoteklerin kuruluşuna hangi hukukun uygulanacağını düzenlemiştir. Bu madde uyarınca gemi üzerindeki rehin ve ipoteklerin kuruluşuna sicil devleti hukuku uygulanmalıdır. Gemi üzerindeki yabancı rehin ve ipoteklerin sicil devleti hukukuna tabi olacağına ilişkin bu kanunlar ihtilafı kuralı günümüzde yaygın bir kabul görmüştür²¹.

Sözleşmenin bir diğer amacı ise, gemi üzerinde kurulmuş rehin ve ipoteklerden önce gelecek olan gemi alacaklısı hakkının tesisi, önceliği ve sona ermesi meselelerine ilişkin yeknesak kurallar ihdas etmek ve böylece devletlerin gemi

¹⁹ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 227.

²⁰ Kriz, **1926 Brussels Convention**, s. 676; Lief Bleyen, **Judicial Sales of Ships: A Comparative Study**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol: 36, Cham / Heidelberg / New York / Dordrecht / London, Springer, 2016, s. 9-10.

²¹ Kriz, **1926 Brussels Convention**, s. 676; Bleyen, **a.g.e.**, s.10.

alacaklısı hakkına uyguladıkları farklı kanunlar ihtilafı kurallarının yol açtığı sorunları azaltmaktır²².

Sözleşme'nin 2. maddesinde, gemi alacaklısı hakkı veren ve Sözleşmeye taraf olan devletlerin mahkemeleri tarafından tanınacak olan gemi alacakları düzenlenmiştir. Bu alacaklar beş sıra hâlinde sayılmış olup kısaca şunlardır²³: (1) Yargılama giderleri, cebrî satış sırasında alacakların ortak çıkarları için gerçekleştirilen muhafaza, satım ve paylaşırma masrafları, tonilato, fener veya liman harçları ve benzer türdeki harç ve vergiler, kılavuzluk, son limandaki bekçilik ve muhafaza masrafları; (2) Kaptan ve gemi adamlarının hizmete alınmalarından doğan istemler; (3) Kurtarma ve yardım masrafları ile müşterek avarya katılım payı alacakları; (4) Çatmadan ve diğer deniz kazalarından doğan tazminat talepleri, yolcu ve gemi adamlarına verilen bedensel zararlar ile yük ve bagajlara verilen zararlardan doğan tazminat talepleri; (5) Kaptan tarafından akdedilmiş sözleşmelerden ve gerçekleştirilen işlemlerden doğan alacaklar.

1926 Brüksel Sözleşmesi'nde gemi alacakları sınırlı sayıda sayılmıştır. Ancak Sözleşme'nin 3. maddesinin 2. fıkrasında yer alan hükme göre, taraf devletler kendi iç hukuklarında bu Sözleşmede öngörülen gemi alacakları dışında başka gemi alacakları da ihdas edebilirler. Fakat taraf devletlerin iç hukuklarında kabul ettikleri gemi alacaklısı hakları, Sözleşmenin ikinci maddesinde yazılı gemi alacaklısı haklarından ve Sözleşmenin birinci maddesinde öngörülen şartlara uygun kurulmuş olan rehin ve ipoteklerden sıra itibarıyla sonra gelecektir²⁴. Bir diğer ifadeyle, 1926 Brüksel Sözleşmesi'nde öngörülen gemi alacaklısı haklarının önceliği ile taraf devletlerin iç hukuklarında kabul edecekleri gemi alacaklısı haklarının önceliği aynı değildir.

Sözleşmenin 3., 5. ve 6. maddeleri öncelikler bakımından bir sistem oluşturmaktadır. Sözleşmenin 3. maddesinin 1. fıkrasına göre, birinci maddede öngörülen şartlara uygun olarak kurulmuş rehin ve ipotekler, Sözleşmede sayılan gemi alacaklarından²⁵ hemen sonra yer alacaktır. 1926 Brüksel Sözleşmesi'nin 2.

²² Kriz, **1926 Brussels Convention**, s. 678-679.

²³ Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 482; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 158-159.

²⁴ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 270.

²⁵ 1926 Brüksel Sözleşmesi m. 2.

maddesinde sayılan gemi alacakları arasındaki sıralama ise, Sözleşmenin 5. ve 6. Maddelerinde düzenlenmiştir²⁶. Bununla birlikte Sözleşme, birinci maddede öngörülen ipotek ve rehinlerin kendi aralarında nasıl bir sıralamaya sahip olacakları hakkında herhangi bir hüküm getirmemiştir²⁷.

1926 Brüksel Sözleşmesi'nde, gemi alacaklısı hakkının sona ermesine ilişkin hükümler mevcuttur. Sözleşmenin 9. maddesine göre, gemi alacaklısı hakkı ya bu maddenin birinci fıkrasında öngörülen sürelerin dolmasıyla²⁸ ya da geminin bu maddenin dördüncü fıkrasında düzenlenen şartlara uygun olarak satılmasıyla sona erecektir. Bununla birlikte, geminin cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde gemi üzerindeki gemi alacaklısı hakkının sona erip ermeyeceğine ilişkin ise Sözleşmede herhangi bir hüküm mevcut değildir. Bir diğer ifadeyle, cebrî satış sonucunda geminin mülkiyetini kazanan alıcının gemi üzerinde hiçbir sınırlandırma olmaksızın temiz bir mülkiyet kazanıp kazanmayacağına ilişkin sözleşmede herhangi bir hüküm yoktur.

C. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından

Gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği hakkında yeknesak kurallar getirmek amacıyla düzenlenen 1926 Brüksel Sözleşmesi'nde, geminin cebrî satışı ile bu satışın hukuki etkilerine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak bu durum Sözleşmenin, geminin cebrî satış prosedürüne hiçbir şekilde temas etmediği anlamına gelmemektedir. Gemi üzerindeki yabancı sınırlı aynî hakların tanınması ve bunların sıralanması ile ilgili Sözleşme'nin getirdiği hükümler, özellikle geminin cebrî satışından elde edilen gelirin birden çok alacaklı arasında paylaştırılması aşaması bakımından önem arz edebilir²⁹. Bu bakımdan Sözleşme, cebrî satışa ilişkin herhangi bir hüküm ihtiva etmese de meseleye sınırlı bir şekilde temas etmektedir.

²⁶ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 321-322.

²⁷ Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 236.

²⁸ 1926 Brüksel Sözleşmesi'nin 9. maddesine göre, gemi alacaklısı hakkının sona erme süresi kural olarak bir yıldır. Ancak, sözleşmenin ikinci maddesinin beşinci fıkrasında düzenlenen istemler bakımından bu süre altı ay olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte taraf devletler, geminin ihtiyatı haczinin mümkün olmadığı durumlarda bu süreyi uzatabilirler. Ancak her halükârda bu süre üç yılı aşamaz. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Alcantara, **1993 Convention**, s. 225; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 292 vd.

²⁹ Bleyen, **a.g.e.**, s. 11.

II. 1967 Brüksel Sözleşmesi

A. Genel Olarak

1926 Brüksel Sözleşmesi'ne münhasıran Kıta Avrupası Hukuku'nu kabul eden devletlerin taraf olması ve Anglo-Sakson Hukuku'nu benimseyen devletlerin bu Sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle, *Comité Maritime International* (CMI) 1926 Brüksel Sözleşmesi'nin tadili maksadı ile çalışmalara başlamıştır. Bu amaç doğrultusunda, CMI tarafından sırasıyla Oxford, Portofino ve Antwerp Taslakları hazırlanmıştır³⁰. 1926 Brüksel Sözleşmesi'nin tadili konusu, CMI'nın 1965 tarihli New York Konferansı'nın gündemine alınmış ve bu Konferans'ta Antwerp Taslağı esas alınarak hazırlanan yeni bir Sözleşme Taslağı kabul edilmiştir³¹. Daha sonra, bu Sözleşme Taslağı esas alınarak, 1967 yılında Brüksel'de düzenlenen Diplomatik Deniz Hukuku Konferansı'nın 12. Dönem 1. Devre çalışmaları sonucunda hazırlanan "Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1967 Tarihli Milletlerarası Sözleşme"³² (1967 Brüksel Sözleşmesi) 27 Mayıs 1967 tarihinde 1926 Brüksel Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere kabul olunmuştur³³. Her ne kadar 1967 Brüksel Sözleşmesi ile Anglo-Sakson hukukuna uygun birçok yeni esaslar getirilmiş olsa da, bu Sözleşme yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için hiçbir zaman milletlerarası alanda yürürlük kazanmamıştır³⁴. Yine de bazı devletler millî mevzuatlarını 1967 Brüksel Sözleşmesi ile uyumlu hale getirmişlerdir³⁵.

B. Sözleşme'nin Hükümleri

³⁰ Berlingieri, *Travaux Préparatoires*, s. 227; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s.12.

³¹ Berlingieri, *Travaux Préparatoires*, s. 227; Turgut Kalpsüz, **Gemi Rehni**, 5. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2004, s. 49; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s.12.

³² *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, May 27, 1967*. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. William Tetley, **Maritime Liens and Claims**, Montreal, 1989, s. 634 vd.; Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 64 vd. Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, *Travaux Préparatoires*, s. 225 vd.; Jackson, **a.g.e.**, s. 480 vd.; Alcantara, **1993 Convention**, s. 219 vd.; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 70; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 136; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 49 vd.; Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 64-65.

³³ Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 49; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 12.

³⁴ Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 70; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 12-13.

³⁵ Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 65.

1967 Brüksel Sözleşmesi'nin 1. maddesinde, gemi üzerinde kurulmuş olan rehin ve ipoteklerin hangi şartlarda bu Sözleşmeye taraf olan devletler tarafından tanınacağı düzenlenmiştir. 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 1 b. (a) uyarınca, gemi üzerindeki rehin ve ipoteklerin geminin sicile kayıtlı olduğu devletin hukukuna uygun bir şekilde kurulmuş ve tescil edilmiş olmalıdır. Buna göre, 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde rehin ve ipoteklerin kurulmasında sicil devleti hukuku yetkili kılınmıştır. Benzer düzenleme 1926 Brüksel Sözleşmesi m. 1'de de yer almaktadır, fakat 1967 Brüksel Sözleşmesi, gemi üzerindeki rehin ve ipoteklerin tanınmasına ilişkin 1926 Brüksel Sözleşmesi'nden farklı olarak iki koşul daha getirmiştir. 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 1 b. (b) uyarınca, sicilin ve geminin sicile kayıtlı olduğu devletin hukuku uyarınca sicil müdürlüğüne verilmesi gereken tüm belgelerin kamuya açık olması, sicil kayıtlarının ve söz konusu belgelerin örneklerinin sicil müdürlüğünden alınmasının mümkün olması gerekir. 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 1 b. (c) ise, sicil devleti hukuku uyarınca kurulan rehin ve ipoteklere yönelik sicilde veya sicil müdürlüğüne verilmesi gereken bir belgede bulunması gereken bilgiler düzenlenmiştir. Söz konusu bent uyarınca, sicilin veya (b) bendinde belirtilen herhangi bir belgenin, lehine rehin veya ipotek kurulan kişinin adını ve adresini veya bunların hamiline düzenlendiği bilgisini; teminat altına alınan miktarı; tescil tarihini ve sicil devleti hukukunun gerektirdiği diğer açıklamaları; tescil edilmiş diğer rehin ve ipoteklerle aralarındaki sırayı içermesi gerekir. Belirtmek gerekir ki, bir gemi üzerinde kurulan rehin ve ipoteklerin 1967 Brüksel Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerce tanınabilmesi için söz konusu üç bentte yer alan üç koşulun da birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir.

1967 Brüksel Sözleşmesi'nin getirdiği önemli yeniliklerinden biri, gemi alacaklısı hakkı veren istemlerin azaltılmış olmasıdır³⁶. Gemi alacaklısı hakkı veren istemler, 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 4 f. 1'de beş bent hâlinde sayılmıştır³⁷. 1926 Brüksel

³⁶ Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 65.

³⁷ 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 4 f. 1'de öngörülen gemi alacakları şunlardır: (i) Kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istemler; (ii) Liman, kanal ve diğer su yolları için ödenecek resimler ve kılavuzluk ücretlerine ilişkin istemler; (iii) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olmak koşulu ile karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan dolayı geminin malikine karşı doğan alacaklar; (iv) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olmak koşulu ile karada veya suda bir malın ziya veya hasarına neden olmuş haksız fiil

Sözleşmesi'nden farklı olarak yargılama giderlerine ilişkin istemler ile kaptanın akdettiği sözleşmelerden veya gerçekleştirdiği işlemlerden doğan istemler, 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmamıştır. Ayrıca 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 4 f. 1 b. (iii)'te düzenlenen geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olan bedensel zararlara ilişkin istemler ve (iv) bendinde düzenlenen geminin işletilmesi dolayısıyla meydana gelen haksız fiil zararlarına ilişkin istemler bakımından bir istisna getirilmiştir³⁸. Bu maddenin 2. fıkrası uyarınca, söz konusu istemler, radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, gemi alacağı sayılmayacaktır.

1967 Brüksel Sözleşmesi m. 5 uyarınca, gemi alacaklısı hakkı veren istemler, sicile kayıtlı rehin ve ipoteklerden önce gelirler. Öncelik hakkı tanınan bu istemler 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde sınırlı sayıda sayılmıştır. Bununla birlikte Sözleşmenin 6. maddesinde, taraf devletlere Sözleşmede sayılan gemi alacaklarından başka rehin (*liens*) ve hapis hakkı (*right of retention*) kabul etme yetkisi de tanınmıştır³⁹. Taraf devletlerin bu yetkiyi kullanarak millî mevzuatlarında kabul ettikleri bu rehinler, Sözleşmenin 4. maddesinde sayılan gemi alacaklısı haklarından ve 1. maddede öngörülen şartlara uygun bir şekilde kurulan rehin ve ipoteklerden sonra gelecektir⁴⁰. Ancak, rehin veya hapis hakkı gemi yapımcısı veya onarımcısına tanınmış ise, söz konusu rehin veya hapis hakkı gemi alacaklısı hakkından sonra ve fakat Sözleşmeye uygun olarak kurulmuş rehin ve ipoteklerden önce gelecektir⁴¹.

Bu Sözleşmenin getirdiği bir diğer önemli yenilik ise, gemilerin cebri icra yoluyla satışlarına ilişkindir. 1926 Brüksel Sözleşmesi'nde gemilerin cebri icra yoluyla satışları bakımından herhangi bir hüküm mevcut değildir. Ancak 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde, cebri satışın etkileri bakımından milletlerarası

veya haksız fiil benzeri sorumluluktan dolayı geminin malikine karşı doğan alacaklar; (v) Kurtarma, enkaz kaldırma ve müşterek avara katılım payı alacakları.

³⁸ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 248.

³⁹ 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin resmî İngilizce metninde m. 4/1'de sayılan istemler için "*maritime liens*", m. 6/1 uyarınca taraf devletlerin millî mevzuatlarında kabul etmeye yetkili kılındıkları istemler için ise "*liens or right of retention*" ibaresi kullanılmıştır: Bkz. Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 271.

⁴⁰ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 133.

⁴¹ A.e., s. 134.

hukukun birleştirilmesi ve cebrî satış sonucunda alıcının gemi üzerinde hiçbir sınırlandırma olmaksızın geminin temiz mülkiyetini kazanmasını sağlamak amacıyla cebrî satışın 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde düzenlenmesine karar verilmiştir⁴².

1967 Brüksel Sözleşmesi'nin 2. maddesinde, cebrî satışa uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralı düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca, 1967 Brüksel Sözleşmesi'ndeki düzenlemeler saklı kalmak kaydıyla, cebrî icra işlemlerine ilişkin bütün hususlar cebrî icranın gerçekleştiği devletin hukukuna tabi olacaktır. Buna göre, 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde cebrî satışa ilişkin bir hüküm bulunmaması hâlinde cebrî icranın gerçekleştiği devletin hukuku uygulama alanı bulacaktır.

1967 Brüksel Sözleşmesi'nin 10. maddesinde cebrî satışın bildirilmesine dair hükümler yer almaktadır. Söz konusu madde uyarınca, taraf bir devlette gerçekleşecek cebrî satıştan en az 30 gün önce, o taraf devletteki yetkili makam tarafından bu maddede sayılan ilgili kişilere cebrî satışın tarihi ve yeri ile ilgili yazılı bir bildirim yapılmalıdır. Bu hüküm sayesinde, gemi üzerinde hak sahibi olan bütün ilgililerin bu satıştan haberdar olması sağlanarak menfaatleri korunmaya çalışılmıştır. Böylelikle bu kişiler cebrî satış bedelinden alacaklarını elde etmek üzere gerekli hukuki işlemleri başlatma imkânına sahip olacaktır.

Sözleşme'nin 11. maddesinde cebrî satışın sonucuna dair hükümler yer almaktadır. Bu maddenin birinci fıkrasına göre, *“geminin taraf bir devlette cebrî satışı hâlinde, hak sahiplerinin rızasıyla alıcı tarafından yüklenilenler dışında, gemi üzerindeki tüm rehinler, ipotekler, gemi alacaklısı hakları ve hangi nitelikte olursa olsunlar diğer tüm sınırlandırmalar, aşağıdaki şartların yerine getirilmesi hâlinde son bulacaktır: (a) Satış sırasında, geminin o taraf devletin yargı yetkisine tabi olması; ve (b) Satışın, o taraf devletin hukukuna ve bu Sözleşmenin hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olması”*. Buna göre, taraf bir devlette cebrî satışa konu olan gemi, satış sırasında o taraf devletin yargı yetkisine tabi ise ve söz konusu satış o taraf devletin hukukuna ve 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleşmişse, ilgili gemi üzerinde satıştan önce mevcut olan tüm sınırlandırmalar bu cebrî satış ile birlikte sona erecektir. Böylelikle cebrî satış

⁴² Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 270; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 329.

sonucunda gemi mülkiyetinin bütün sınırlandırmalardan temiz bir şekilde alıcıya aktarılması sağlanmak istenmiştir⁴³.

Taraf bir devlette gerçekleşen cebrî satışın ve bu satışın yol açtığı sonuçların milletlerarası seviyede tanınmasını sağlamak amacıyla 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 11 f. 3 hükmü oluşturulmuştur⁴⁴. Bu fıkra, taraf devlet siciline kayıtlı bir geminin herhangi bir taraf devlette cebrî satışa konu olması durumunda, alıcının istemi üzerine cebrî satışın gerçekleştiği yerdeki mahkemenin veya yetkili makamın, geminin, alıcı tarafından üstlenilenler hariç olmak üzere tüm rehinlerden, ipoteklerden, gemi alacaklısı haklarından ve diğer sınırlandırmalardan ari olarak satıldığına dair bir sertifika düzenleyeceği öngörülmüştür. Ancak bu fıkra uyarınca söz konusu sertifikanın düzenlenebilmesi için aşağıdaki koşulların yerine getirilmiş olması gerekir: (1) cebrî satış sırasında, geminin cebrî satışın gerçekleştiği taraf devletin yargı yetkisine tabi olması; (2) cebrî satışın taraf devletin hukukuna ve 1967 Brüksel Sözleşmesi hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olması; (3) satış bedelinin m. 11 f. 2 hükümlerine uygun olarak paylaştırılmış olması veya satışın gerçekleştiği devletin hukukuna göre yetkili olan makama tevdi edilmiş olması. Dolayısıyla sertifikayı düzenleyecek olan yetkili makam, öncelikle bu koşulların yerine getirip getirilmediğini denetleyecek; olumlu bir sonuca vardığı takdirde sertifikayı düzenleyecektir⁴⁵. Söz konusu fıkranın ikinci cümlesi uyarınca, bu sertifikanın geminin kayıtlı olduğu sicil müdürlüğüne ibrazı üzerine, sicil müdürlüğü, alıcı tarafından üstlenilmiş olanlar hariç tescil edilmiş tüm rehinleri, ipotekleri ve yükümlülükleri silmek ve duruma göre ya gemiyi alıcının adına tescil etmek ya da geminin yeniden tescili için terkin belgesi düzenlemekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere bu düzenlemeyle, cebrî satışın yol açtığı sonuçların diğer bütün taraf devletlerce tanınacağı, satışa konu olan geminin sicilden silineceği ve geminin kayıtlı olduğu sicil müdürlüğü tarafından terkin belgesi düzenleneceği konusunda muhtemel alıcılara önceden bir güvence tanınmak istenmiştir⁴⁶.

C. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından

⁴³ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 333.

⁴⁴ Bleyen, **a.g.e.**, s. 12.

⁴⁵ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 362-363.

⁴⁶ **A.e.**

1967 Brüksel Sözleşmesi'nde, gemilerin cebri icra yoluyla satışlarının geçerliliği ve tanınmasına dair önemli hükümlere yer verilmiş olsa da bu Sözleşme bugüne kadar milletlerarası alanda yürürlük kazanmamıştır. Bu sebepten ötürü, bu Sözleşme gemilerin cebri icra yoluyla satışları bağlamında milletlerarası alanda ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözümü bakımından herhangi bir etkiye sahip değildir.

III. 1993 Cenevre Sözleşmesi

A. Genel Olarak

1926 Brüksel Sözleşmesi'ne katılımın çok az olması ve 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin milletlerarası alanda yürürlük kazanmaması sebebiyle her iki Sözleşme de bu alanda milletlerarası hukuku birleştirmede başarılı olamamıştır. Bundan dolayı 1983 yılında *Comité Maritime International* (CMI) Genel Kurulu, gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği konularını gündemine alarak bu iki Sözleşmenin tadili maksadı ile çalışmaları başlatmıştır. Öncelikle 1926 Brüksel Sözleşmesi'ne hangi sebeple yeterli katılımın sağlanamadığı ve 1967 Brüksel Sözleşme'nin yürürlüğe girmemesine nelerin yol açtığı araştırılmak istenmiştir. Bu çerçevede CMI'ya üye Deniz Hukuku Dernekleri'ne CMI Milletlerarası Alt Komisyonu tarafından hazırlanan bir soru listesi gönderilmiştir. Gelen cevaplardan 1967 Brüksel Sözleşmesi üzerinde yapılacak bazı küçük değişikliklerle kabul edilebilir bir metin elde edileceği sonucuna varılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda Komisyon, 1967 Brüksel Sözleşmesi'ni esas alarak yeni bir taslak metin hazırlamış ve bu taslak metin CMI'nın 24 Mayıs 1985 tarihinde Lizbon'da toplanan konferansında Lizbon Taslağı olarak kabul edilmiştir. Daha sonra *International Maritime Organization* (IMO) ve *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) tarafından kurulan ortak bir çalışma grubu (*Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters*), CMI Lizbon Taslağı'nın üzerinden geçerek 1989 yılında yeni bir taslak metin oluşturmuştur. 19 Nisan ilâ 7 Mayıs 1993 tarihleri arasında Birleşmiş Milletler'in Cenevre'de toplanan Diplomatik Konferansında bu taslak metin görüşülmüş ve bu taslak metine dayanılarak "Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi

İpoteklerine ilişkin 1993 tarihli Milletlerarası Sözleşme⁴⁷'nin (1993 Cenevre Sözleşmesi) nihai metni hazırlanmıştır. 1993 Cenevre Sözleşmesi, 6 Mayıs 1993 tarihinde kabul edilmiş ve 1 Eylül 1993 ilâ 31 Ağustos 1994 tarihleri arasında imzaya açılmıştır⁴⁸.

1993 Cenevre Sözleşmesi 5 Eylül 2004 tarihinde milletlerarası alanda yürürlük kazanmıştır⁴⁹. Bu Sözleşmeye halihazırda on sekiz devlet taraf⁵⁰ olmuş olsa da bu devletlerden hiçbiri denizcilik sektöründe ileri gelen devletler arasında yer almamaktadır. Bu sebepten ötürü bu Sözleşmenin milletlerarası hukukta henüz yaygın kabul görmediği söylenebilir.

Türkiye'nin 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne taraf olma süreci halen devam etmektedir⁵¹. Bununla birlikte 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun gemi alacaklılarına ilişkin hükümleri ile deniz icra hukukuna ilişkin hükümleri, 1993 Cenevre Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir⁵².

B. Sözleşmenin Hükümleri

⁴⁷ *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993*. Sözleşme'nin İngilizce resmî metni için bkz. (Çevrimiçi)

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en, 02.02.2019. Sözleşme'nin Türkçe tercümesi için bkz. Atamer/Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 51 vd. Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 225 vd.; Alcantara, **1993 Convention**, s. 219 vd.; Kalpsüz, **Gemi Rehni**, s. 50 vd.; Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 65 vd.; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**; Atamer/Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 79 vd.

⁴⁸ Bu paragrafta yer alan bilgiler için bkz. Berlingieri, **Travaux Préparatoires**, s. 227 vd.; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 13 vd.; Atamer/ Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 31 vd.

⁴⁹ 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 19 uyarınca, Sözleşme, 10 devletin bu Sözleşme ile bağlanma rızalarını açıkladıkları tarihten itibaren 6 ay sonra yürürlüğe girecektir. Bu sebepten ötürü 1993 Cenevre Sözleşmesi, Nijerya'nın 10. devlet olarak 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne katıldığı 5 Mart 2004 tarihini takip eden altıncı ayda yürürlük kazanmıştır: Bkz. Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 17-18.

⁵⁰ Sözleşmeye taraf devletler, onaylama tarihleri ve Sözleşmeye konular çekinceler hakkında bilgi için bkz. (Çevrimiçi) https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en, 02.02.2019.

⁵¹ Türkiye, 07.03.2017 tarihli ve 6940 sayılı Kanun ile bu Sözleşmeye katılmayı uygun bulmuştur. Uygun bulma kanunu için bkz. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete.

⁵² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer/ Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 37 vd.; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku, Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş – Temel Kavramlar – Zilyetlik – Kanuni Rehin Hakları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 143 vd.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 1. maddesinde⁵³, gemiler üzerinde kurulmuş rehinlerin, ipoteklerin ve yükümlülüklerin Sözleşmeye taraf olan devletlerde tanınması ve icra edilebilmesine yönelik koşullar düzenlenmiştir. 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin bu düzenlemesi büyük ölçüde 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin 1. maddesi ile aynı doğrultudadır. Bundan dolayı 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin 1. maddesi ile ilgili yukarıda yapılan açıklamalar, 1993 Cenevre Sözleşmesi için de geçerlidir. Bununla birlikte 1967 Brüksel Sözleşmesi ile 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 1. maddelerinin (c) bentleri arasında bir farklılık söz konusudur⁵⁴. 1967 Brüksel Sözleşmesi uyarınca, “teminat altına alınan miktar” her halükârda sicilde gösterilmesi gereken bilgiler arasında yer almaktadır. Bu husus, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde değişikliğe uğramıştır. 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne göre, teminat altına alınan miktarın sicil devleti hukuku uyarınca tescil edilmesi zorunluysa veya bu miktar rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin kurulmasına ilişkin belgede gösterilmişse, bu durumda teminat altına alınan miktarın üst sınırı, sicilde gösterilmesi gereken bilgiler arasında yer alacaktır⁵⁵.

Gemi alacakları, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 1'de beş bent hâlinde sayılmıştır⁵⁶. 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin esas amaçlarından biri, ipotek hakkının

⁵³ 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin anılan hükmü şu şekildedir: “Deniz gemileri üzerinde kurulmuş rehinler, ipotekler ve bundan böyle “yükümlülükler” şeklinde ifade edilecek olan aynı nitelikteki tescil edilebilir aynı yükümlülükler, aşağıdaki şartların yerine gelmiş olması kaydıyla Taraf Devletlerde tanınacak ve icra edilecektir: (a) Rehinlerin, ipotek ve yükümlülüklerin, geminin sicile kayıtlı olduğu Devletin hukukuna uygun olarak kurulmuş ve tescil edilmiş olması; (b) Sicilin ve geminin sicile kayıtlı olduğu Devletin hukuku uyarınca sicil müdürlüğüne tevdi edilmesi gerekli tüm belgelerin kamuya açık olması, sicil örneklerinin ve söz konusu belgelerin örneklerinin sicil müdürlüğünden elde edilebilmesi; ve (c) Sicilin veya (b) bendinde belirtilen herhangi bir belgenin asgari olarak: lehine rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin kurulduğu kişinin adını ve adresini veya bunların hamiline düzenlendiği bilgisi; sicil Devleti hukukuna göre tescil edilmesi zorunlu olmak ya da rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin kurulmasına ilişkin belgede belirtilmiş bulunmak kaydıyla teminat altına alınan miktarın üst sınırı; tescil edilmiş diğer rehinler, ipotekler ve yükümlülüklerle aralarındaki sırayı sicil Devleti hukukuna göre belirleyen tarih ve diğer bilgileri içermesi.”

⁵⁴ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 120.

⁵⁵ **A.e.**, s. 122-123.

⁵⁶ 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 4 f.1 hükmü şu şekildedir: “1. Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki istemlerden her biri, gemi üzerinde bir gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmıştır: (a) Ülkelerine geri getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istemler; (b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemler; (c) Kurtarma ücretine ilişkin istemler; (d) Liman, kanal ve diğer su yolları için

sağladığı teminatın güçlendirilmesini sağlamaktır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için, ipotekli alacaklıların önüne geçen gemi alacaklılarının sayısı azaltılmaya çalışılmıştır⁵⁷. Bu kapsamda enkaz kaldırma ve müşterek avarya katılım payı alacakları, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınan istemler arasından çıkartılmıştır.

1967 Brüksel Sözleşmesi'nde olduğu gibi⁵⁸, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde de radyoaktif maddelerden kaynaklanan ve m. 4 f.1 b. (b)'de düzenlenen "geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olan can kaybı veya bedensel zararlardan kaynaklanan istemler" ve (e) bendinde düzenlenen "geminin işletilmesi dolayısıyla meydana gelen haksız fiil zararlarına dayanan istemler" bakımından bir istisna öngörülmüştür. 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 2 b. (b) uyarınca, söz konusu istemler radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin diğer tehlikeli maddelerle birleşiminden kaynaklanan zararların sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermeyecektir. Bununla birlikte bu Sözleşmede, petrol kirliliği sebebiyle oluşan zararlar bakımından da bir istisna öngörülmüştür. 1993 Cenevre Sözleşme m. 4 f. 2 b. (a) uyarınca, yukarıda bahsi geçen istemler, petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması sonucunda ortaya çıkan zararlara ilişkinse ve bu istemler milletlerarası sözleşmelere ya da millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınmışsa, söz konusu istemler sahiplerine gemi alacağı hakkı vermeyecektir.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nde gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınan istemler, sicile kayıtlı rehinlerden, ipoteklerden ve yükümlülüklerden önce gelir⁵⁹. Böyle bir önceliğe sahip olan istemler Sözleşmede tahdidi olarak sayılmış olsa da 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 6 uyarınca, Sözleşmeye taraf olan devletlere millî mevzuatlarında Sözleşmede öngörülenlerden başka gemi alacaklısı hakkı kabul etme yetkisi tanınmıştır⁶⁰. Ancak bu istemlere tanınan gemi alacaklısı hakkı, m. 4'te yazılı

ödenek resimler ve kılavuzluk ücretlerine ilişkin istemler; (e) Gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı ziya veya hasarın dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan istemler.

⁵⁷ A.e., s. 153.

⁵⁸ Bkz. 1967 Brüksel Sözleşmesi, m. 4 f. 2.

⁵⁹ 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 5 f. 1.

⁶⁰ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 269-270.

gemi alacaklısı haklarından ve m. 1'de öngörülen şartlara uygun tescil edilmiş rehinlerden, ipoteklerden ve yükümlülüklerden sıra itibarıyla sonra gelecektir⁶¹. Bununla birlikte 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde, kendilerine hapis hakkı tanınan gemi yapımcısı veya onarımcısına, m. 4'te sayılan gemi alacaklılarının istemlerinden sonra ve fakat m. 1'de öngörülen şartlara uygun tescil edilmiş rehinlerden, ipoteklerden ve yükümlülüklerden önce alacağını tahsil edebilme imkânı tanınmıştır. Ancak gemi yapımcısı ve onarımcısının, geminin yapımı ve onarımından doğan alacaklarını öncelikli olarak tahsil edebilmeleri için, cebrî satışın yürütüldüğü taraf devletin hukukuna göre bu kişilere hapis hakkı tanınmış olmalı ve ayrıca geminin cebrî satışın yapıldığı sırada bu kişilerin zilyetliğinde bulunması gereklidir⁶².

1993 Cenevre Sözleşmesi'nde gemilerin cebrî satışları ile ilgili önemli hükümlere yer verilmiştir. Bu Sözleşme'nin 2. maddesinde cebrî satışa uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralı, 11. maddesinde cebrî satışın bildirilmesi ve 12. maddesinde cebrî satışın etkileri düzenlenmiştir. 1993 Cenevre Sözleşmesi'ndeki bu düzenlemeler, 1967 Brüksel Sözleşmesi ile büyük ölçüde benzer olsa da, cebrî satış bildirimi ve satış bedelinin paylaştırılmasına ilişkin hükümler yeni Sözleşmede daha ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir.

1967 Brüksel Sözleşmesi m. 2'de yer alan kanunlar ihtilafı kuralına yönelik düzenleme, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 2'de aynen korunmuştur. Bu maddeye göre, bu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak kaydıyla cebrî icra işlemlerine ilişkin bütün hususlar bakımından cebrî icranın gerçekleştiği devletin hukuku yetkili olacaktır. Dolayısıyla 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde hüküm bulunmayan hallerde, cebrî icraya ilişkin bütün işlemler cebrî icranın gerçekleştiği devletin hukukuna tabi olacaktır.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11. maddesinde, bir geminin taraf bir devlette cebrî icra yoluyla satışından önce o taraf devletteki yetkili makam tarafından yerine getirilmesi gerekli yükümlülükler düzenlenmiştir. Bu maddenin birinci fıkrasında, yetkili makamın belli kişi ve makamlara cebrî satışa dair bildirim yapmakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Cebrî satışın bildirileceği kişi ve makamlar, bu fıkranın (a) ilâ

⁶¹ 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 6 b. (c).

⁶² Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 141-142. Ayrıca bkz. 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 7 ve m. 12 f. 4.

(d) bentleri arasında düzenlenmiştir⁶³. Bununla birlikte gemi geçici olarak başka bir devletin bayrağını çekmekteyse, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 16 f. 1 b. (e)'de, bu devletteki sicilden sorumlu makama da bildirimde bulunulması gerektiği ifade edilmiştir.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 2'de, söz konusu bildirimin zamanı ve içeriği ile ilgili ayrıntılı hükümlere yer verilmiştir. Buna göre, bildirimin cebrî satış tarihinden en az otuz gün önce yapılması şarttır ve ayrıca bu bildirimde cebrî satışın yeri ve zamanı ile kendilerine bildirimde bulunulması gerekli kişilerin menfaatlerinin korunması amacıyla satışı gerçekleştirecek devletin yetkili makamının uygun göreceği başkaca bilgilere de yer verilmelidir. Bununla birlikte cebrî satışın gerçekleşeceği yer ve tarih kesin olarak belirlenemiyorsa, satışın tahmini yeri ve zamanı bildirilmelidir. Ancak, cebrî satışın kesin tarihi ve yeri belirlenir belirlenmez ve her halükârda satıştan en az yedi gün önce ilgililere satış yeri ve zamanına ilişkin ikinci bir bildirim yapılması gereklidir.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 3'te, bildirimin yazılı şekilde yapılacağı öngörülmüştür. Bu fıkraya göre, bildirim iadeli taahhütlü mektupla veya bildirimin muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yolla yazılı olarak yapılmalıdır. Cebrî satışın bildirilmesinin yanı sıra, yine bu fıkra, bu bildirimin cebrî satışın yürütüldüğü devlette basın yoluyla ilân edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki aşağıda inceleyeceğimiz cebrî icra yoluyla satışa bağlanan sonuçların gerçekleşmesi ve bunların diğer taraf devletlerce tanınması için, bu maddede öngörülen bildirim ve ilân yükümlülüklerinin yerine getirilmiş olması gereklidir.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 1 uyarınca, geminin 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne taraf olan bir devlette cebrî satışa konu olması hâlinde, alıcı tarafından yüklenilenler hariç olmak üzere, gemi üzerinde tescil edilmiş tüm rehinler, ipotekler ve yükümlülükleri ile gemi üzerindeki tüm gemi alacaklısı hakları ve hangi nitelikte olursa

⁶³ 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 1 uyarınca, kendilerine bildirim yapılması gerekli kişiler ve makamlar şunlardır: (a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makam; (b) Tescil edilmiş ve hamiline düzenlenmemiş tüm rehinlerin, ipoteklerin, veya yükümlülüklerin sahipleri; (c) Cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, hamiline tescil edilmiş rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sahipleri ile 4. Maddede yazılı gemi alacaklıları; (d) Geminin sicile kayıtlı maliki.

olsun diğ er tüm sınırlandırmalar son bulacaktır. Ancak söz konusu sonuç, bu fıkranın (a) ve (b) bentlerinde öngörülen bazı Şartların birlikte gerçekleŐmesine bağıdır. Bu hükme göre;

- Taraf bir devlette cebrî satışa konu olan gemi, satış sırasında o taraf devletin yargı yetkisine tabi ise; ve
- Söz konusu satış o taraf devletin hukukuna ve 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin hükümlerine uygun bir Şekilde gerçekleştirilmişse;

cebrî satışa konu olan gemi üzerinde satıştan önce mevcut olan tüm sınırlandırmalar cebrî satış ile birlikte son bulacaktır. Görüldüğü üzere bu hüküm, 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 11 f. 1 hükmüne paraleldir.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 5 uyarınca, taraf devlet sicilinde kayıtlı olan geminin cebrî icra yoluyla satılmasından sonra, alıcının talebi üzerine satışı gerçekleştiren makam, geminin, alıcı tarafından yüklenilenler hariç olmak üzere, tescil edilmiş tüm rehinlerden, ipoteklerden veya yükümlülüklerden ve tüm gemi alacaklısı haklarından ve diğ er sınırlandırmalardan arınmış olarak satıldığına dair bir sertifika düzenlemekte yükümlüdür. Ancak bu yönde düzenlenecek olan sertifika, geminin sicile kayıtlı tüm rehinlerden, ipoteklerden, yükümlülüklerden, gemi alacaklısı haklarından ve diğ er tüm sınırlandırmalardan arınmış olarak satıldığına dair ibarenin yer alması için, birinci fıkranın (a) ve (b) bentlerinde belirtilen Şartların karşılanmış olması gerekir⁶⁴. Bu sertifikanın alıcı tarafından geminin kayıtlı olduğı sicile sunulması üzerine, sicil müdürlüğü, alıcı tarafından yüklenilenler dışında sicil üzerindeki tüm rehinleri, ipotekleri ve yükümlülükleri silmek ve yerine göre, ya gemiyi alıcının adına tescil etmek ya da geminin yeniden tescili için terkin belgesi düzenlemekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere diğ er devletlerde cebrî satışın tanınması ile ilgili ortaya çıkabilecek zorlukların önüne geçmek amacıyla, bir yandan cebrî satışı gerçekleştiren yetkili makama bu yönde bir sertifika düzenleme yükümlülüğü getirilirken, diğ er yandan geminin kayıtlı olduğı sicil müdürlüğüne söz konusu sertifikayı tanıma yükümlülüğü getirilmiştir.

⁶⁴ Berlingieri, **Travaux Pr paratoires**, s. 280.

C. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından

1993 Cenevre Sözleşmesi'nde gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarına dair önemli hükümlere yer verilmiştir. Ancak 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin esas amacının bu Sözleşme kapsamında tanımlanan rehinler, ipotekler, yükümlülükler ve gemi alacaklısı haklarının taraf devletlerce tanınmasını ve icra edilmesini sağlamak olduğundan, Sözleşmenin cebrî satışa dair m. 11 ve m. 12 hükümlerinin uygulama alanı bu çerçeveye sınırlı kalmaktadır. Bu hak ve sınırlandırmalar dışında kalan istemler sebebiyle yürütülen cebrî satışların bildirilmesi ve sonuçlarına dair ise Sözleşmede herhangi bir hüküm mevcut değildir⁶⁵. Buna göre, bu Sözleşmede tanımlanmayan hak ve sınırlandırmaların cebrî satış sonucunda sona ermesi mümkün değildir. Oysa gemilerin cebrî icra yoluyla satışları, yalnızca bu Sözleşme kapsamında düzenlenmiş olan hak ve sınırlandırmaların icrasını sağlamaya yönelik bir yöntem olmayıp, bu hak ve sınırlandırmalar dışında kalan başka birçok isteme bağlı olarak da yürütülen bir yöntemdir⁶⁶. Bu sebepten ötürü 1993 Cenevre Sözleşmesi, her ne kadar cebrî satışa ilişkin önemli hükümler ihtiva ediyor olsa da, milletlerarası deniz topluluğunun bu husustaki ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalmıştır. Bunun yanı sıra, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin milletlerarası alanda henüz yaygın kabul görmemesi sebebiyle bu konuda milletlerarası hukuku birleştirmedeki etkisi de zayıf kalmıştır.

IV. Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1952 Brüksel Sözleşmesi ve 1999 Cenevre Sözleşmesi

A. Genel Olarak

Deniz ticareti alanında gemilerin ihtiyati haczi⁶⁷, alacaklının alacağını elde edebilmesi için başvurabileceği en önemli müesseselerden biridir. Önemli ekonomik

⁶⁵ Bleyen, **a.g.e.**, s. 14; William M. Sharpe, "Towards an International Instrument for Recognition of Judicial Sales of Ships – Policy Aspects", **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 170.

⁶⁶ Henry Hi Li, "A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships", **CMI Yearbook 2009**, Antwerp, 2009, s. 355.

⁶⁷ Gemilerin ihtiyati hacizleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ergon Çetingil, **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, İstanbul, 1972.; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**,

değere sahip olan gemi⁶⁸, çoğu zaman donatanın malvarlığının en önemli veya yegâne servetini oluşturur⁶⁹. Alacaklı gemi üzerine tedbir koydurarak bir yandan alacağını teminat altına alırken bir yandan da donatanı gemisini işletmekten mahrum bırakarak onu teminat göstermeye veya borcunu ödemeye zorlamaktadır⁷⁰. Dolayısıyla gemilerin ihtiyati haczinde, alacaklı ile donatan arasında bir çıkar çatışması söz konusu olmaktadır⁷¹.

Dünyanın çeşitli limanlarına uğrayan gemiler, uğradıkları her yabancı ülkede birbirinden farklı ihtiyati haciz rejimlerine tabi olurlar⁷². Ayrıca, geminin ihtiyati haczi meselesi bakımından Kıta Avrupa Hukuku ile Anglo-Sakson Hukuku arasında ciddi farklılıklar mevcuttur⁷³. Kıta Avrupası Hukuku'nda herhangi bir alacak için gemilerin ihtiyati haczine gidilebilirken, Anglo-Sakson Hukuku'nda sadece kanunda öngörülen sınırlı sayıdaki deniz alacakları için gemilerin ihtiyati haczine gidilebilir⁷⁴. Hukuk sistemleri arasındaki bu farklılıklar ise gerek alacaklı gerekse donatan bakımından ihtiyati haciz ile ilgili durumlarını önceden tayin etmelerine engel teşkil etmektedir⁷⁵. İşte bu farklılıkların neden olduğu sorunların önüne geçmek ve alacaklı ile donatan arasında çıkar dengesinin sağlanması amacıyla, gemilerin ihtiyati haczi konusunun milletlerarası alanda birleştirilmesine yönelik geniş kapsamlı çalışmalar yapılmıştır⁷⁶.

Cilt IV: Deniz İcra Hukuku, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 165 vd.; Kerim Atamer / Duygu Damar / Feyzi Erçin / Dolunay Özbek / Burcu Çelikçapa Bilgin / Dilek Bektaşoğlu Sanlı / M. Barış Günay / Ecehan Yeşilova Aras / Cüneyt Süzel / Kübra Yetiş Şamlı / **Transport Law in Turkey**, Second Edition, Alphen aan den Rijn/The Netherlands, Kluwer Law International B.V., 2016, s. 211; Dilek Bektaşoğlu Sanlı, "Arrest of Ships: New Principles under Turkish Law", **Turkish Commercial Law Review**, Vol: 1, No: 3, 2015, s. 245-252; Ömer Faruk Alp, **1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyati Haczi** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2007.

⁶⁸ Göğer, **a.g.e.**, s. 3.

⁶⁹ Çetingil, **a.g.e.**, s. 1.

⁷⁰ Çetingil, **a.g.e.**, s. 2.

⁷¹ Gemilerin ihtiyati haczi yalnızca alacaklı ile donatanın değil, aynı zamanda geminin kiracısı, chartereri, taşıtanı, yükleteni, gönderileni, geminin alınması için kredi veren ipotekli alacaklı banka, gemide taşınan yükü finanse eden rehinli alacaklı banka, gemi üzerindeki menfaatleri temin eden tekne ve sorumluluk sigortacıları, yük üzerindeki menfaatleri temin eden mal ve kazanç sigortacıları, gemi adamları, yolcular, liman işletmesi, gemi malikinin diğer alacaklıları gibi çok sayıda başka kişinin çıkarlarının çatıştığı bir yaptırımdır. Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 169.

⁷² Çetingil, **a.g.e.**, s. 161.

⁷³ Bektaşoğlu Sanlı, **a.g.m.**, s. 245.

⁷⁴ Çetingil, **a.g.e.**, s. 164-165.

⁷⁵ Çetingil, **a.g.e.**, s. 4.

⁷⁶ **A.e.**

Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kuralların milletlerarası alanda birleştirilmesine yönelik iki milletlerarası sözleşme düzenlenmiştir. Bunlardan ilki 10.05.1952 tarihinde Brüksel’de imzalanan “Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme⁷⁷” (“1952 Brüksel Sözleşmesi”)’dir. 24 Şubat 1956 tarihinde yürürlüğe giren 1952 Brüksel Sözleşmesi’ne 70 devletten fazla devletin taraf olmasıyla⁷⁸, dünyanın neredeyse bütün limanlarında gemilerin ihtiyati haczi uygulaması bakımından bir birlik sağlanmıştır⁷⁹. Türkiye ise bu Sözleşmeye taraf olmamıştır.

1952 Brüksel Sözleşmesi, yaklaşık 30 yıl boyunca hiçbir değişikliğe maruz kalmadan ve taraf devlet sayısını artırarak başarılı bir şekilde uygulanmıştır⁸⁰. Ancak Sözleşme’nin denizcilik sektöründeki teknik ve ticari hayatın hızlı gelişimine bağlı olarak düzenlenen yeni sözleşmelerle uyumlu olmaması ve uygulamaya ilişkin bünyesinde bazı eksiklikler barındırması, milletlerarası alanda gemilerin ihtiyati haczi meselesinin yeniden gündeme alınmasını gerekli kılmıştır⁸¹. Bu nedenden dolayı 1984 yılında *International Maritime Organization* (IMO) ve *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteğine ilişkin olan 1926 ve 1967 Brüksel Sözleşmesi’nin tadiline yönelik olan çalışma programlarına 1952 Brüksel Sözleşmesi’ni de eklemişlerdir⁸². 1952 Brüksel Sözleşmesi’nde yapılması öngörülen değişikliklerin kapsamı göz önünde bulundurulduğunda,

⁷⁷ *International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going Ships*. Sözleşme’nin İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>, 09.12.2018. Sözleşme’nin Türkçe tercümesi için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 30 vd. Sözleşme hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Francesco Berlingieri, **Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention**, Fifth Edition, London, Informa, 2011.; Georges Ripert, “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları”, Çev. Bihterin Hotinli, **İÜHFM**, C. 19, S. 1-2, 1953, s. 442 vd.; Çetingil, **a.g.e.**, s.161 vd.; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 35 vd.; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 127 vd.;

⁷⁸ Sözleşmeye taraf devletler, onaylama tarihleri ve Sözleşmeye konular çekinceler hakkında bilgi için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf>, 09.12.2018.

⁷⁹ Atamer, **Seferden Men**, s. 283.

⁸⁰ Jose Maria Alcantara, “Some Reflections over the Brussels Convention of 1952 Relating to Arrest of Sea-Going Vessles and Its Amending Process”, **Georgia Journal of International and Comparative Law**, Vol: 26, No:3, 1997, s. 557.

⁸¹ Didem Algantürk Light, “1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 9, S. 1-4, 2008, s. 36.

⁸² Alcantara, **1952 Convention**, s. 557.; Berlingieri, **Arrest**, s. 8.

Sözleşmenin bir protokol vasıtasıyla tadilinin çok zor olacağı anlaşılmış ve bu nedenle gemilerin ihtiyati haczi meselesine ilişkin yeni bir sözleşmenin düzenlenmesine karar verilmiştir⁸³.

1952 Brüksel Sözleşmesi'nin uygulamadaki eksikliklerini gidermek amacıyla gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlenen milletlerarası sözleşme, 12 Mart 1999 tarihinde Cenevre'de kabul edilmiş olan "Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme"⁸⁴ ("1999 Cenevre Sözleşmesi")'dir. 14 Eylül 2011 tarihinde yürürlüğe giren 1999 Cenevre Sözleşmesi'ne halihazırda sadece 11 devlet taraf olmuştur⁸⁵.

B. Sözleşmelerin Hükümleri

1952 Brüksel Sözleşmesi ile 1999 Cenevre Sözleşmesi'nde ihtiyati haciz, bir deniz alacağının teminat altına alınması için mahkeme kararıyla geminin seferden men edilmesi şeklinde tanımlanmış olup, bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin icrası için gemiye el konulmasının bu tanım kapsamına girmediği açıkça belirtilmiştir⁸⁶. Başka bir ifadeyle her iki Sözleşme yalnızca gemilerin ihtiyati haczi müessesesine ilişkin hükümler getirmekte olup, bu sebeple icrai haciz müessesesi bu Sözleşmelerin konusuna dâhil değildir⁸⁷.

⁸³ 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin tarihi gelişimi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Arrest**, s. 8 vd.

⁸⁴ *International Convention on Arrest of Ships, 1999*. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi), https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&lang=en, 09.12.2018. Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Atamer/Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 728 vd. Sözleşmenin hazırlık süreci ve hükümleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, **Arrest**; Algantürk Light, **1999 Cenevre Sözleşmesi**, s. 35 vd.; Fehmi Ülgener, "Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (*International Convention on Arrest of Ships 1999*)", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3, S. 3-4, 1998, s. 7 vd.; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s.132-133.

⁸⁵ Sözleşmeye taraf devletler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Çevrimiçi), https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&lang=en, 09.12.2018. Türkiye'nin 1999 Cenevre Sözleşmesi'ne taraf olma süreci devam etmektedir. Türkiye, 02.03.2017 tarihli ve 6904 sayılı Kanun ile Sözleşmeye katılmayı uygun bulmuştur. Uygun bulma kanunu için bkz. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete. Bununla birlikte 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümleri, 1999 Cenevre Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer/ Süzel, **Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 715 vd.; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 165 vd.

⁸⁶ Bkz. 1952 Brüksel Sözleşmesi m. 1 f. 2, 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 1 f. 2.

⁸⁷ Çetingil, **a.g.e.**, s. 164, dp. 1.

Söz konusu tanımdan anlaşılacağı üzere, bir gemi üzerinde yalnızca deniz alacakları için ihtiyati haciz tedbiri uygulanabilir. Buna karşılık deniz alacağı teşkil etmeyen diğer alacaklar için geminin ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir. Bu husus Sözleşmelerin ikinci maddelerinde tekrar açıkça ifade edilmiştir.

Hangi alacakların deniz alacağı oluşturacağı her iki Sözleşmede tek tek sayılmıştır. 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1. maddesinde bu alacaklar 17 kalem hâlinde sayılırken, 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin 1. maddesinde bu tür alacakların kapsamı genişletilmiş ve deniz alacakları 22 kalem hâlinde sayılmıştır.

Her iki Sözleşmede de ihtiyaten haczedilebilecek gemiler⁸⁸, ihtiyati haczin kaldırılacağı haller⁸⁹, yeniden veya birden çok ihtiyati haciz hakkı⁹⁰, ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili makam⁹¹ gibi yalnızca ihtiyati haciz prosedürüne ilişkin olan meselelere yönelik hükümler bulunmaktadır. Bununla birlikte 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 3 f. 3, gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarına kısaca değinmiştir. Bu fıkra göre, *“Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları saklı kalmak kaydıyla, deniz alacağından sorumlu olmayan bir kişinin maliki olduğu geminin ihtiyati haczi, yalnızca, ihtiyati haciz için başvurulmuş devletin hukuku uyarınca söz konusu alacakla ilgili ilamın, geminin mahkeme veya cebrî icra yoluyla satılarak icra edilebilir olması hâlinde mümkündür.”* Görüldüğü üzere ihtiyati haciz için başvurulmuş devletin hukuku, deniz alacağından sorumlu olan kişinin maliki olmadığı geminin cebrî icra yoluyla satılmasına imkân veriyorsa başka bir ifadeyle bu deniz alacağı bu devletin hukuku uyarınca aynı zamanda bir gemi alacağı teşkil ediyorsa, söz konusu gemi ihtiyati hacze konu olabilir⁹². Bu hüküm dışında gemilerin cebrî icra yoluyla satışları bu Sözleşmelerde hiçbir şekilde ele alınmamıştır.

C. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından

⁸⁸ Bkz. 1952 Brüksel Sözleşmesi m.3, 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 3.

⁸⁹ Bkz. 1952 Brüksel Sözleşmesi m. 5, 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 4.

⁹⁰ Bkz. 1952 Brüksel Sözleşmesi m.3 f. 3, 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 5.

⁹¹ Bkz. 1952 Brüksel Sözleşmesi m.4, 1999 Cenevre Sözleşmesi m. 2.

⁹² Algantürk Light, **1999 Cenevre Sözleşmesi**, s. 42-43.

Türk hukuku da dâhil olmak üzere birçok hukuk sisteminde, ihtiyati haciz (*conservatory arrest*) ve icrai haciz (*executory arrest*) şeklinde bir ayırım benimsenmektedir. Söz konusu Milletlerarası Sözleşmelerin birinci maddelerinden de anlaşılacağı üzere, ihtiyati haciz, deniz alacağının teminat altına alınması amacıyla gemiye el konulmasına yönelik bir koruma tedbiri anlamına gelirken, icrai haciz, bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması amacıyla gemiye el konulması anlamına gelmektedir. Borçlunun temerrüde düştüğü birçok durumda, alacaklının elinde bir mahkeme ilamı veya ilam niteliğinde bir belge bulunmayabilir. Böyle bir durumda alacaklının alacağını elde etmesi bakımından başvurabileceği en hızlı yol, gemiyi ihtiyaten haczettirmektir. İhtiyati hacze konu olan gemilerin büyük bir çoğunluğu ise cebrî satışa konu olmaktadır. Diğer bir ifadeyle bu gibi durumlarda ihtiyati haciz, çoğu zaman geminin cebrî icra yoluyla satılmasının ön şartını oluşturmaktadır⁹³. Ancak ihtiyati haciz müessesesi, her ne kadar geminin cebrî icra yoluyla satışları bakımından büyük bir öneme sahip ise de ve ayrıca ihtiyaten haczedilen gemiler çoğu zaman cebrî satışa konu olsa da her iki Milletlerarası Sözleşmede de gemilerin cebrî icra yoluyla satış prosedürü ve bu satışın hukuki etkilerine dair herhangi bir hüküm mevcut değildir. Bundan dolayı bu Sözleşmeler de cebrî satıştan kaynaklanan sorunların milletlerarası seviyede çözümü bakımından herhangi bir etkiye sahip değildir.

V. Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında 1215/2012 EC Sayılı Avrupa Birliği Konsey Tüzüğü (Brüksel I Recast Tüzüğü)

A. Genel Bilgi

Daha sonra Avrupa Birliği'ni oluşturacak olan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun temelini teşkil eden ve 25 Mart 1957'de kabul edilip, 1 Ocak 1958'de yürürlüğe giren Roma Antlaşması'nın nihai hedeflerinden biri, üye ülkeler arasında malların,

⁹³ Bleyen, **a.g.e.**, s. 7.

hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbestçe dolaştığı ortak bir pazar kurmaktır⁹⁴. Roma Antlaşması'nın sağladığı bu dört temel özgürlüklerin desteklenmesi ve netice olarak Ortak Pazar (İç Pazar)'ın düzgün bir şekilde işleyebilmesi⁹⁵ için ise, Avrupa Ekonomik Topluluğu'na mensup olan gerçek ve tüzel kişilerin hukuk güvenliği içinde olmalarının kaçınılmaz bir ihtiyaç olduğu muhakkaktır⁹⁶. Özellikle üye devletlerin mahkemeleri tarafından verilen kararların diğer üye devletlerde de icra edilebilir olması, ticari ve ekonomik ilişkiler bakımından gerekli olan emniyet ve istikrarı sağlamak açısından büyük bir önem arz etmektedir⁹⁷. Daha kuruluş aşamasında bu hususun bilincinde olan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kurucuları, bunu sağlamak amacıyla Roma Antlaşması'nın 220. maddesini düzenlemişler⁹⁸ ve bu madde sayesinde üye devletler tarafından verilen mahkeme kararlarının karşılıklı olarak tanınması ve tenfizini düzenleyen formaliteleri kolaylaştırmak amacıyla birbirleriyle müzakerelerde bulunmayı taahhüt etmişlerdir⁹⁹.

Roma Antlaşması'nın 220. maddesi, devletler özel hukukunun uyumlaştırılmasına ilişkin çalışmaları üye devletler arasında görüşmeler yoluyla yapılacak antlaşmalara bırakmıştır. Başka bir ifadeyle devletler özel hukuku alanında yapılacak çalışmaların Topluluk kurumları tarafından yapılan tüzükler veya yönergeler şeklinde konulmasına izin verilmemiş; bu alandaki ortak kuralların üye devletler arasında konvansiyonlar yoluyla oluşturulması öngörülmüştür. Bunun yanı sıra, Roma Antlaşması'nın 220. maddesinde ortak kurallar oluşturma yetkisi üye devletlere atfedilmiş olduğundan, konvansiyon hazırlama fikri yalnızca üye devletler tarafından ortaya atılabilmekte;

⁹⁴ Bkz. Kathryn A. Russell, "Exorbitant Jurisdiction and Enforcement of Judgments: The Brussels System as an Impetus for United States Action", **Syracuse J. Int'l L. & Com.**, Vol: 19, Spring, 1993, s. 62; Ceyda Süral, **Avrupa Birliği'nde Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, İzmir, Güncel Hukuk Yayınları, 2007, s. 23, dp. 83; Gülören Tekinalp/ Ünal Tekinalp, **Avrupa Birliği Hukuku**, 2. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 7-8; Enver Bozkurt/ Arif Köktaş, **Avrupa Birliği Hukuku**, 7. Baskı, Ankara, Legem Yayınları, 2018, s. 15 vd.

⁹⁵ Bülent Çiçekli, "Avrupa Birliğinde Özel Hukukta Adli İşbirliği Ve Mahkeme Kararlarının Serbest Dolaşımı", **MHB**, C.23, S.1-2., 2003, s. 180-182.

⁹⁶ Gülören Tekinalp, "Avrupa Milletlerarası Medeni Usul Hukuku Ve Heidelberg Sempozyumu", **MHB**, C. 10, S. 1-2, 1990, s. 179.

⁹⁷ Ata Sakmar, "Avrupa Ekonomik Topluluğuna Üye Devletlerden Birinde Verilen Mahkeme Kararlarının Diğer Üye Devletlerde Tanınması ve Tenfizi", **Birinci Avrupa Hukuku Haftası**, İstanbul, 1979, s. 89.

⁹⁸ Tekinalp, **a.g.m.**, s. 179.

⁹⁹ Sakmar, **a.g.m.**, s. 89; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 23; Peter Stone, **Stone on Private International Law in the European Union**, Fourth Edition, Elgar European Law and Practice Series, Cheltenham/ Northampton, Edward Elgar Publishing, 2018, s. 7; Andrew Dickinson/ Eva Lein, **The Brussels I Regulation Recast**, Oxford, 2015, s. 4.

Avrupa Ekonomik Topluluğu kurumları bu bağlamda devre dışı bırakılmaktadır¹⁰⁰. 7 Şubat 1992’de Maastricht’te üye devletlerce imzalanan ve 1 Kasım 1993’te yürürlüğe giren Avrupa Birliği (Maastricht) Antlaşması¹⁰¹ ise Roma Antlaşması’nın 220. maddesinin sınırları ilk kez aşılmış¹⁰² ve Konsey’e ilk kez üye devletlere konvansiyon hazırlama teklifinde bulunma yetkisi verilmiştir¹⁰³.

Ortak Pazar (İç Pazar)’ın düzgün bir şekilde işleyebilmesi için üye devlet mahkemeleri tarafından verilen kararların Topluluk içerisinde serbestçe dolaşması gerektiğinin bilincinde olan Topluluğun altı kurucu üyesi¹⁰⁴, 1960 yılında bu konu ile ilgili çalışmalara başlamış ve 27 Eylül 1968 tarihinde tanıma ve tenfiz prosedürünü ve şartlarını basitleştiren ve bu konuya ilişkin yeknesak bir düzenleme getiren “Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tenfizi Hakkında 1968 Tarihli Brüksel Antlaşması¹⁰⁵”nı (1968 Brüksel Antlaşması) kabul etmişlerdir¹⁰⁶. 1968 Brüksel Antlaşması 1 Şubat 1973 tarihinde altı kurucu üye devlet arasında yürürlüğe girmiştir¹⁰⁷. Bunun üzerine Brüksel Antlaşması’nın

¹⁰⁰ Ata Sakmar/ Nuray Ekşi, “Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması Tenfizi Hakkında AB Konsey Tüzüğü”, **MHB**, Y.11, S.2, 2002, s. 732-733.

¹⁰¹ Avrupa Birliği (Maastricht) Antlaşması’nın İngilizce tam metni için bkz. OJ C 191/1, 29.07.1992

¹⁰² Bkz. Avrupa Birliği (Maasticht) Antlaşması Kısım VI, m. K.1 b. (6) ve m. K.3 f. 2.

¹⁰³ Sakmar/ Ekşi, **a.g.m.**, s. 733; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 56; Stone, **Private International Law**, s. 7.

¹⁰⁴ Bu ülkeler Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg’dur.

¹⁰⁵ 1968 *Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgment in Civil and Commercial Matters*. Topluluğa yeni üyelerin katılması sebebiyle 1968 Brüksel Antlaşması 1978, 1982, 1989 ve 1996 tarihlerinde değişikliklere uğramış ve bu yüzden beş ayrı versiyona sahiptir. Bu değişiklikler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. aşağıda. 107. 1968 Brüksel Antlaşması’nın nihai metni için bkz. OJ C 27, 26.01.1998. 1968 Brüksel Antlaşması hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Sağbıli, **27 Eylül 1968 Tarihli “Hukuki ve Ticari Konularda Yargı Yetkisi ve Yargı Kararlarının Tenfizine Dair Brüksel Antlaşması” Kapsamında Tanıma ve Tenfiz** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, 1991.

¹⁰⁶ Süral, **Avrupa Birliği**, s. 2.

¹⁰⁷ 1968 Brüksel Antlaşması yürürlüğe girdikten sonra Topluluğa yeni üyelerin katılması sebebiyle dört katılma konvansiyonu (convention of accession) imzalanmıştır. 1978 tarihinde imzalanan ilk Katılma Konvansiyonu İngiltere, Danimarka ve İrlanda’nın 1968 Brüksel Antlaşması’na taraf olmalarına ilişkin olup aynı zamanda Brüksel Antlaşması’nda önemli değişikliklerin yapılmasına sebep olmuştur. Daha sonra 1982 tarihinde Yunanistan ile, 1989 tarihinde İspanya ve Portekiz ile ve son olarak 1996 tarihinde Avusturya, Finlandiya ve İsveç ile benzer konvansiyonlar imzalanmıştır. İspanya ve Portekiz’in Brüksel Antlaşması’na taraf olmalarına ilişkin 1989 yılında imzalanan San Sebastian Konvansiyonu, Brüksel Antlaşması’nın maddi hükümlerine ilişkin birçok önemli değişiklikler getirmiştir. Bununla birlikte, 1982 ve 1996 tarihli Konvansiyonlarda ise sadece şekli değişiklikler öngörülmüştür. Görüldüğü üzere Topluluğa katılan her yeni üye ile birlikte Brüksel Antlaşması yeniden düzenlenmiştir. Bu değişikliklerin hukuki dayanağı Roma Antlaşması’nın 220 ve Brüksel Antlaşması’nın 63. maddeleridir: Bkz. Tekinalp, **a.g.m.**, s. 180-181; Sakmar/ Ekşi, **a.g.m.**, s.

uygulama alanı bulduğu ihtilaflar bakımından Topluluğa üye olan ülkelerin millî mevzuatlarında yer alan ve mahkemelerin milletlerarası yetkisi, tanıma ve tenfiz konularına ilişkin olan kurallar yerlerini Brüksel Antlaşması'ndaki kurallara bırakmıştır¹⁰⁸.

Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkeleri ile Avrupa Serbest Ticaret Birliği¹⁰⁹ (EFTA) ülkeleri arasında yakın ticari ilişkilerin kurulmuş olması, 1968 Brüksel Antlaşması ile kurulan hukuki işbirliğinin iki topluluk ülkeleri arasında da yaygınlaştırılması gerektiği fikrini doğurmuştur¹¹⁰. 1985 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu ve EFTA ülkeleri arasından seçilen uzmanlardan oluşan bir çalışma grubu, Brüksel Antlaşması'nın EFTA ülkelerini kapsayacak şekilde genişletilmesinin yerine Brüksel Antlaşması'nın hükümlerine paralel yeni bir antlaşmanın hazırlanmasını önermiştir¹¹¹. Bunun üzerine 16 Eylül 1988 tarihinde, Avrupa Ekonomik Topluluğu'na üye ülkelerle EFTA ülkeleri arasında 1988 Lugano Antlaşması olarak bilinen "Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tenfizi Hakkında Antlaşma"¹¹² imzalanmıştır¹¹³. Lugano Antlaşması ile hukuki ve ticari konulara ilişkin mahkeme kararlarının bu iki topluluk üyesi ülkelerde serbestçe dolaşımının sağlanması amaçlanmıştır. 1988 Lugano Antlaşması, 30 Ekim 2007 tarihinde Avrupa Topluluğu, Danimarka, İzlanda, Norveç ve İsviçre tarafından Lugano'da imzalanan "Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme

724-725; B. Bahadır Erdem, "1968 Tarihli Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Brüksel Antlaşmasının Hükümlerinin Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetki Kuralları İle Karşılaştırılması ve Uyumlaştırma Problemi", **MHB**, Y.17-18, S.1-2, 1997-1998, Prof. Dr. Yılmaz Altuğ'a Armağan, s. 185; Stone, **Private International Law**, s. 34; Dickinson/ Lein, **a.g.e.**, s. 5.

¹⁰⁸ Sakmar/ Ekşi, **a.g.m.**, s. 726.

¹⁰⁹ EFTA (*European Free Trade Association*) 3 Mayıs 1960 tarihinde Stockholm'de kurulmuştur. EFTA'nın amacı Batı Avrupa Ülkeleri arasında sanayi ürünleri alanındaki gümrük ve kota sınırlamalarını kaldırarak serbest bir ticaret bölgesi oluşturmaktır. EFTA'ya Avusturya, Danimarka, Norveç, Birleşik Krallık, Portekiz, İsveç, İsviçre, Finlandiya, İzlanda ve Liechtenstein üyeydi. Ancak daha sonra Avrupa Birliği'ne katılan Avusturya, Danimarka, Birleşik Krallık, Portekiz, İsveç ve Finlandiya EFTA'yı terk etmiştir. Günümüzde EFTA ülkeleri İsviçre, İzlanda, Liechtenstein ve Norveç'tir.

¹¹⁰ Süral, **Avrupa Birliği**, s. 50-51.

¹¹¹ Russell, **a.g.m.**, s. 67.

¹¹² *Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters*. Antlaşmanın İngilizce metni için bkz. OJ L 319, 25.11.1988, s. 9-28.

¹¹³ Süral, **Avrupa Birliği**, s. 51.

Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Antlaşma¹¹⁴” (2007 Lugano Antlaşması) ile revize edilmiştir¹¹⁵.

Mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi konusuna ilişkin 1968 Brüksel Antlaşması’nda yer alan düzenlemelerin daha esnek hale getirilmesi gerektiği fikrine sahip olan Komisyon, Avrupa Birliği (Maastricht) Antlaşması m. K.3 f. 2’ye dayanarak, Parlamento ve Konsey’e 1968 Brüksel Antlaşması’nın yerini alacak yeni bir Antlaşma teklifi sunmuştur. Bu konuya ilişkin çalışmalar devam ederken, 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren Amsterdam Antlaşması ile Avrupa Konseyi’ne milletlerarası özel hukuk konularında adli işbirliğinin sağlanmasına yönelik tüzük, direktif veya karar şeklinde mevzuat yapma yetkisi verilmiştir¹¹⁶. Bunun üzerine, Komisyon, 17 Temmuz 1999’da Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin Tüzük Taslağını hazırlamıştır.

22 Aralık 2000 tarihinde 44/2001 sayılı “Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Tüzük¹¹⁷” (2001 Brüksel Tüzüğü) Konsey tarafından kabul edilmiştir. 2001 Brüksel Tüzüğü, 1 Mart 2002 tarihinde yürürlüğe girerek 1968 Brüksel Antlaşması’nın yerini almıştır. Bunun yanı sıra, 2001 Brüksel Tüzüğü, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Danimarka hariç Avrupa Birliği’ne üye olan bütün devletler için bağlayıcı olmuştur ve üye devletlerin herhangi bir işlemine, onayına, iç hukuk içine almasına gerek olmaksızın doğrudan sonuçlarını doğurmaya başlamıştır¹¹⁸.

¹¹⁴ Antlaşma metni için bkz. OJ L 147, 10.6.2009.

¹¹⁵ Brüksel I Recast Tüzüğü Giriş Bölümü (8)

¹¹⁶ Amsterdam Antlaşması ile değişik Avrupa Topluluğu Antlaşması m. 249 f. 1. Ayrıca bkz. Dickinson/ Lein, **a.g.e.**, s.6; Işıl Özkan, **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, ed. Işıl Özkan/ Ceyda Süral/ Uğur Tütüncübaşı, Adalet Yayınevi, 2016, s.17; Sakmar/ Ekşi, **a.g.m.**, s.734-735; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 56-57.

¹¹⁷ *European Council Regulation (EC) No. 44/2001 of 22 December 2000 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters*. Tüzüğün İngilizce tam metni için bkz. OJ L 012, 16.01.2001. Tüzük hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Süral, **Avrupa Birliği**, s. 56 vd.

¹¹⁸ Avrupa Topluluğu hukukuna göre Tüzükler, doğrudan uygulanan ve doğrudan etkiye sahip normatif niteliği haiz bir hukuki tasarruftur. Tüzüklerin doğrudan uygulanması demek, üye ülkelerin herhangi bir işlemine, onayına, iç hukuk içine alınmasına gerek olmaksızın, Tüzüklerin üye devletler, üye devlette yerleşik veya üye devletin tabiiyetinde bulunan, gerçek ve tüzel kişiler ile bütün daire ve kuruluşlar ve Toplulukta her organ, kurum ve yetkili için geçerli olması demektir. Nitekim bu husus Amsterdam Antlaşması ile değişik Avrupa Topluluğu Antlaşması m. 249 f. 2’de “Tüzük, genel bir uygulama alanına sahiptir. Bütünüyle bağlayıcıdır ve tüm üye devletlerde doğrudan uygulanır” şeklinde ifade edilmiştir.

Amsterdam Antlaşması ile değişik Avrupa Topluluğu Antlaşması¹¹⁹'nin ekinde yer alan Danimarka'nın durumuna ilişkin Protokolün 1. ve 2. Maddeleri uyarınca, Danimarka, milletlerarası özel hukuk alanında uyumlaştırma çalışmalarına ilişkin Amsterdam Antlaşması Kısım IV'te düzenlenen konularda Konsey tarafından alınan önlemlerle bağlı değildir. Bu sebeple 2001 Brüksel Tüzüğü yürürlüğe girdiği tarihte Danimarka için bağlayıcı olmamıştır. Nitekim Danimarka'nın bu Tüzükle bağlı olmadığı 2001 Brüksel Tüzüğü Giriş Bölümü (21)'de de açıkça ifade edilmiştir. 2001 Brüksel Tüzüğü Giriş Bölümü (22)'de ise, Danimarka ile 2001 Brüksel Tüzüğü ile bağlı olan diğer üye devletler arasındaki ilişkiler bakımından 1968 Brüksel Antlaşması'nın ve bu Antlaşmanın Adalet Divanı tarafından yorumlanmasına ilişkin 1971 Protokolünün uygulanmaya devam edeceği belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere, Avrupa Birliği'ne üye olan devletler arasında yalnızca Danimarka 2001 Brüksel Tüzüğü'nün kabulüne katılmamıştır. Bununla birlikte, Danimarka, 2001 Brüksel Tüzüğü'nün yasama sürecine gözlemci olarak katılmış ve daha sonra, Avrupa Topluluğu ile Danimarka arasındaki ilişkiler bakımından 2001 Brüksel Tüzüğü hükümlerinin sınırlı bazı değişikliklerle uygulanmasını sağlayacak bir anlaşma için Komisyon ile müzakereleri başlatmıştır¹²⁰. Bu müzakereler sonucunda, 16 Kasım 2005'te "Avrupa Topluluğu ile Danimarka Krallığı Arasında Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Anlaşma¹²¹" (AT-Danimarka Anlaşması) kabul edilmiş ve 27 Nisan 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanmıştır¹²². AT-Danimarka Anlaşması'nın 1 Temmuz 2007 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte 2001 Brüksel Tüzüğü hükümleri, Danimarka bakımından bu Anlaşmada düzenlenen bazı farklılıklarla uygulanmaya başlamıştır.

: Bkz. Tekinalp/ Tekinalp, **a.g.e.**, s. 71. Ayrıca bkz. B. Bahadır Erdem, "Aile Hukukuna İlişkin Davalarda Mahkemelerin Yetkisi ile Tanıma ve Tenfiz Kurallarını Düzenleyen Avrupa Konseyi Tüzüğündeki Milletlerarası Yetki Kuralları", **MHB**, Y. 21, S. 1-2, 2001, s. 34; B. Bahadır Erdem, "Madeni ve Ticari Hukuk Davalarında Mahkemelerin Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin Avrupa Konseyi Tüzüğü", **Ünal Tekinalp'e Armağan**, C. 2, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 1010-1011; Sakmar/ Ekşi, **a.g.m.**, s. 730-731; Bozkurt/ Köktaş, **a.g.e.**, s.186.

¹¹⁹ OJ C 340, 10.11.1997.

¹²⁰ Dickinson/ Lein, **a.g.e.**, s. 7.

¹²¹ *Agreement between the European Community and the Kingdom of Denmark on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters*, OJ L 299, 16.11.2005.

¹²² OJ L 120, 05.05.2006.

Komisyon'un, 21 Nisan 2009 tarihinde kabul edilen ve 2001 Brüksel Tüzüğü'nün uygulanmasına yönelik olan raporunda¹²³, 2001 Brüksel Tüzüğü ile getirilen sistemde bazı değişikliklere gidilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Söz konusu raporda, 2001 Brüksel Tüzüğü'nün oldukça tatmin edici bir uygulamaya sahip olduğu; ancak bazı hükümlerinin geliştirilmesi, mahkeme kararlarının serbest dolaşımının daha da kolaylaştırılması ve adalete erişiminin daha da artırılması arzu edildiği belirtilmiştir. Bu amaçlara yönelik 2001 Brüksel Tüzüğü'nde yapılacak değişikliklerin hukuki kesinlik bakımından sorun yaratacağı düşünüldüğünden, 2001 Brüksel Tüzüğü'nde değişiklik yapmak yerine yeni bir Tüzük hazırlamanın daha uygun olacağı öngörülmüştür¹²⁴. Bunun üzerine 12 Aralık 2012 tarihinde, 1215/2012 sayılı "Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Tüzük"¹²⁵ (Brüksel I Recast Tüzüğü) kabul edilmiştir¹²⁶. Brüksel I Recast Tüzüğü, 10 Ocak 2015 itibarıyla 2001 Brüksel Tüzüğü'nün yerine geçerek, Danimarka¹²⁷ da dâhil Avrupa Birliği¹²⁸'ne üye olan tüm devletlerde uygulanmaya başlamıştır¹²⁹. 1968 Brüksel Antlaşması ve 2001 Brüksel

¹²³ *Report from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the application of Council Regulation (EC) No 44/2001 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, COM (2009) 174 final, 21.04.2009.*

¹²⁴ Brüksel I Recast Tüzüğü Giriş Bölümü (1)

¹²⁵ *Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters.* Tüzüğün İngilizce tam metni için bkz. OJ L 351/1, 20.12.2012. Tüzük hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Dickinson/ Lein, **a.g.e.**; Stone, **Private International Law**; Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016, s. 20.; Işıl Özkan/ Ceyda Süral/ Uğur Tütüncübaşı, **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, Adalet Yayınevi, 2016, s. 25-233.

¹²⁶ Ceyda Süral, **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, ed. Işıl Özkan/ Ceyda Süral/ Uğur Tütüncübaşı, Adalet Yayınevi, 2016, s. 26.

¹²⁷ AT- Danimarka Anlaşması'nın 3. maddesi uyarınca, Danimarka, 2001 Brüksel Tüzüğü'nde yapılacak değişikliklerin kabulünde yer almaz ve bu değişiklikler Danimarka için bağlayıcı veya uygulanabilir olmaz. Ancak, Danimarka, bu değişikliklerin kabul edildiği tarihte veya bu tarihten itibaren 30 gün içinde bu değişikliklerin uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin kararını Komisyona bildirmelidir. Danimarka, AT-Danimarka Anlaşması'nın 3. maddesine istinaden 20 Aralık 2012 tarihinde Komisyon'a bildirimde bulunarak Brüksel I Recast Tüzüğü ile getirilen 2001 Brüksel Tüzüğü hükümlerindeki değişiklikleri uygulamak istediğini bildirmiştir. Sonuç olarak, Brüksel I Recast Tüzüğü hükümleri, AT-Danimarka Anlaşması'nda düzenlenen değişikliklerle birlikte Danimarka bakımından da uygulanmaya başlamıştır. Bu konuda bkz. OJ L 79/4, 21.3.2013 ve Brüksel I Recast Tüzüğü Giriş (41)

¹²⁸ Lizbon Anlaşması'nın 01.12.2009 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte tüzel kişiliği oluşturulan Avrupa Birliği, Avrupa Topluluğu'nun yerini almıştır.

¹²⁹ Stone, **Private International Law.**, s. 32.

Tüzüğü ile büyük ölçüde benzer bir yapıya sahip olan Brüksel I Recast Tüzüğü, özellikle yetki anlaşmaları, derdest davalar ve mahkeme kararlarının tenfizi meselelerine ilişkin önemli değişiklikler getirmektedir¹³⁰.

Çalışmamızın bu kısmında, Avrupa Birliği sınırları dâhilinde gemilerin cebri icra yoluyla satışlarından kaynaklanan sorunların Brüksel I Recast Tüzüğü kapsamında nasıl bir çözüme kavuşturuldukları tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, öncelikle Brüksel I Recast Tüzüğü'nün uygulama alanı ile ilgili açıklamalar yapılmış ve daha sonra Tüzüğün mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin olan hükümleri irdelenerek gerek gemilerin cebri icra yoluyla satışları gerekse de bu satışların hukuki etkilerinin tanınması bakımından Tüzüğün Birlik içerisinde nasıl bir sistem oluşturduğuna dair bilgi verilmeye çalışılmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, Brüksel I Recast Tüzüğü büyük ölçüde 2001 Brüksel Tüzüğü ile 1968 Brüksel Antlaşması'nın hükümlerini takip ettiğinden dolayı, Brüksel I Recast Tüzüğü hükümleri hakkında açıklamalar yapılırken, 2001 Brüksel Tüzüğü ve bu Tüzüklerin temelini oluşturan 1968 Brüksel Sözleşmesi'ne ilişkin doktrin ve içtihatla da yer verilmiştir.

B. Tüzüğün Uygulama Alanı

Brüksel I Recast Tüzüğü, yabancılık unsuru içeren hukuki ve ticari konularda üye devletlerin mahkemelerinin milletlerarası yetkisi ve bu ülkelerde verilen mahkeme kararları ile bu ülkelerde düzenlenen resmî senetler ve mahkeme içi sulh anlaşmalarının diğer üye devlet mahkemesi tarafından tanınması ve tenfizi meselelerini düzenlemektedir. Bu Tüzükte ayrıca milletlerarası derdestlik itirazlarına (*lis pendens*) ilişkin düzenlemeler de bulunmaktadır¹³¹.

1. Tüzüğün Maddi Uygulama Alanı

¹³⁰ A.e., s. 38.

¹³¹ Ulrich Magnus, **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016, s. 37.

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 1. maddesi ile Tüzüğün maddi uygulama alanı belirlenmiştir. Tüzük m. 1/1 uyarınca, Tüzük mahkemenin niteliğine bakılmaksızın hukuki ve ticari konularda uygulanır. Tüzüğün özellikle vergi, gümrük veya idari davalar ile devletlerin egemenlik yetkilerini kullanmalarına ilişkin eylem ve ihmallerden kaynaklanan sorumluluklarını kapsamayacağı aynı fıkra da açıkça belirtilmiştir. Bu maddenin ikinci fıkrasında ise hukuki ve ticari konulardan bazılarının Tüzüğün kapsamı dâhilinde olmayacağı açıkça belirtilmiştir. Bu fıkra ya göre Brüksel I Recast Tüzüğü, aşağıdaki konularda uygulanmaz: a) gerçek kişilerin hal ve ehliyeti, evlilik birliğinden veya uygulanacak hukuk uyarınca evlenme ile aynı etkilere sahip bir ilişkiden doğan mülkiyet hakları; b) iflâs, aciz hâlindeki şirket veya diğer tüzel kişilerin tasfiyesine yönelik işlemler, konkordato ve benzer işlemler; c) sosyal sigorta; d) tahkim; e) aile, velayet, evlilik veya hısımlıktan kaynaklanan nafaka yükümlülükleri; f) ölüm nedeniyle ortaya çıkan nafaka yükümlülükleri dâhil miras ve vasiyet.

2. Tüzüğün Yetki Bakımından Uygulama Alanı

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 4. maddesi, Tüzüğün uygulama alanının belirlenmesi bakımından önem arz eden bir diğer hükümdür. Tüzük m. 4/1 uyarınca *“Bir üye devlette ikamet eden kişiler, milliyetleri ne olursa olsun, o devletin mahkemelerinde dava edilebilirler.”* Buna göre Brüksel I Recast Tüzüğü hükümleri, sadece davalının yerleşim yerinin Avrupa Birliği ülkelerinden birinde olması durumunda uygulama alanı bulur. Davacının yerleşim yeri ise Tüzük hükümlerinin uygulanması bakımından herhangi bir öneme sahip değildir¹³². Bununla birlikte tarafların aralarında mevcut veya ileride belli bir hukuki ilişkiden doğabilecek uyuşmazlıkların bir üye devletin mahkemesinde veya mahkemelerinde görüleceği konusunda Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 25. maddesine göre bir yetki anlaşması yapmış olmaları durumunda, tarafların yerleşim yerlerinin üye bir devlette olup olmadığı dikkate alınmaksızın, Brüksel I Recast Tüzüğü hükümleri uygulama alanı bulacaktır¹³³.

3. Tüzüğün Zaman Bakımından Uygulama Alanı

¹³² Hélène van Lith, *The Brussels I Regulation Recast*, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015, s. 114.

¹³³ Bleyen, *a.g.e.*, s. 19.

Brüksel I Recast Tüzüğü m. 66/1 uyarınca, Tüzük, 10 Ocak 2015 tarihinden sonra başlayan hukuki işlemler ve bu tarihten sonra düzenlenen veya onaylanan resmî senetler ile mahkeme içi sulh anlaşmaları hakkında uygulanır. Buna göre, Brüksel I Recast Tüzüğü'nde yer alan yetki kuralları, 10 Ocak 2015 tarihinden sonra açılan davalar bakımından uygulama alanı bulur. Yine bu madde gereğince, Brüksel I Recast Tüzüğü, 10 Ocak 2015 tarihinden sonra başlayan hukuki işlemler sonucu verilen mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi ile bu tarihten sonra düzenlenen veya onaylanan resmî senetler ve mahkeme içi sulh anlaşmalarının tanınması ve tenfizi hakkında uygulanır. Söz konusu maddenin ikinci fıkrasında ise, bu tarihten önce başlayan hukuki işlemler sonucu verilen mahkeme kararları ile bu tarihten önce düzenlenen veya onaylanan resmî senetler ve mahkeme içi sulh anlaşmaları hakkında 2001 Brüksel Tüzüğü'nün uygulanmaya devam edeceği açıkça ifade edilmiştir¹³⁴.

4. Tüzük ile Milletlerarası Düzenlemeler Arasındaki İlişki

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün uygulama alanının belirlenmesi bakımından önem arz eden diğer bir husus, Brüksel I Recast Tüzüğü ile hukuki ve ticari konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin hükümler getiren diğer milletlerarası düzenlemeler arasında nasıl bir ilişki olacağı meselesidir. Günümüzde bu Tüzüğün kapsamı dâhilindeki konulara ilişkin hükümler getiren birden çok milletlerarası düzenleme mevcut olduğundan dolayı, bu düzenlemeler ile Tüzük arasında çatışma meydana gelmesi olasıdır.

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün "*Relationships with other Instruments*" başlığını taşıyan Yedinci Bölümü (m. 67-73), Tüzük ile diğer milletlerarası düzenlemeler arasındaki ilişkiyi belirlemeye yönelik hükümler getirmektedir. Tüzüğün 67. ve 68. maddeleri, sırasıyla Avrupa Birliği mevzuatı ve 1968 Brüksel Sözleşmesi hakkında hükümler getirirken, Tüzüğün 69-73 maddeleri, üye devletlerin taraf oldukları iki veya çok taraflı milletlerarası sözleşmelere ilişkin hükümler getirmektedir¹³⁵. Diğer bir ifadeyle, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün bu bölümü, Tüzüğün kapsamına giren bir

¹³⁴ Süral, **Tanım ve Tenfiz**, s. 205.; Stone, **Private International Law**, s. 325.

¹³⁵ Dickinson/ Lein, **a.g.e.**, s. 563.

konuya ilişkin başka bir milletlerarası düzenlemede mahkemelerin milletlerarası yetkisi, tanıma ve tenfize ilişkin farklı hükümlerin mevcut olması durumunda hangi düzenlemenin uygulama alanı bulacağını belirlemeye yöneliktir.

Söz konusu maddelerin her birinin ayrıntılı bir şekilde incelenmesi bu tezin kapsamını aşacağından, aşağıda yalnızca hukuki ve ticari konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin hükümler getiren iki veya çok taraflı milletlerarası sözleşmelere ilişkin açıklamalar yapılacaktır. Bu konuya ilişkin hükümler, aynı zamanda yukarıda incelenen ve gemilerin cebri satışları bakımından önem arz eden milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanlarını da etkileyebileceğinden, bu yönde bir sınırlandırmanın bu tezin kapsamı bakımından uygun olduğu söylenebilir.

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 69. maddesi, bu Tüzüğün, üye devletler arasında yürürlükte olan ve bu Tüzüğün uygulama alanına giren konulara ilişkin düzenlemeler getiren sözleşmelerin yerine uygulanacağını açıkça düzenlemiştir. Bu maddenin bir istisnasını teşkil eden Tüzüğün 70. maddesine göre ise, Tüzük ile düzenlenmeyen konularda ve 2001 Brüksel Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden önce verilen mahkeme kararları ile bu tarihten önce düzenlenen veya onaylanan resmî senetler ve mahkeme içi sulh anlaşmaları hakkında bu sözleşmeler uygulanmaya devam edecektir.

Öte yandan, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 71. maddesi, belirli konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi hakkında düzenlemeler getiren diğer milletlerarası sözleşmelerle¹³⁶ bu Tüzük arasında nasıl bir ilişkinin olacağını belirlemektedir¹³⁷. Bu maddenin uygulama alanı bulunduğu birçok özel sözleşme mevcuttur. Bu özel sözleşmelerin büyük bir çoğunluğu ise uluslararası taşımacılıktan kaynaklanan meselelere yöneliktir¹³⁸. Özel sözleşmelere örnek olarak Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1952 Brüksel Sözleşmesi, Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin 1967 Brüksel Sözleşmesi,

¹³⁶ Belirli konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi, tanıma ve tenfiz ile ilgili özel hükümler içeren milletlerarası sözleşmeler doktrinde “*specialised conventions*” ifadesiyle anılmaktadır. İfade kolaylığı olması için tezin bundan sonraki kısmında bu milletlerarası sözleşmeler “özel sözleşmeler” olarak anılacaktır.

¹³⁷ Stone, **Private International Law**, s. 67.

¹³⁸ Stone, **Private International Law**, s. 68.

Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin 1956 Cenevre Sözleşmesi (CMR Sözleşmesi) gibi milletlerarası sözleşmeler gösterilebilir¹³⁹.

Brüksel I Recast Tüzüğü m. 71/1 uyarınca, Tüzük, üye devletlerin taraf olduğu ve belirli konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi veya mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi ile ilgili hükümler içeren özel sözleşmeleri bertaraf etmez. Diğer bir ifadeyle, bir üye devletin taraf olduğu özel bir sözleşme, mahkemelerin milletlerarası yetkisi, milletlerarası derdestlik itirazları, tanıma veya tenfize ilişkin Brüksel I Recast Tüzüğü'nün hükümlerinden farklı hükümler içeriyorsa, bu özel sözleşmenin hükümleri uygulanır¹⁴⁰.

Brüksel I Recast Tüzüğü m. 71/2 uyarınca, üye devlet mahkemesinin milletlerarası yetkisinin özel sözleşme hükümlerine göre belirlendiği durumlarda, davalının yerleşim yerinin bulunduğu üye devlet söz konusu özel sözleşmeye taraf olmasa bile, özel sözleşmenin milletlerarası yetkiye ilişkin hükümleri uygulanır. Üye devlet mahkemesinin milletlerarası yetkisinin özel sözleşme hükümlerine göre belirlendiği durumlarda, kararı veren mahkemenin bulunduğu üye devlet söz konusu özel sözleşmeye taraf iken, tanıma veya tenfizin icra edileceği üye devlet bu sözleşmeye taraf değilse, tanıma ve tenfiz hususunda bu Tüzük uygulanır. Şayet her iki üye devlet de bu özel sözleşmeye taraf ise, özel sözleşmenin tanıma ve tenfize ilişkin hükümleri uygulanabilir; ancak tanıma veya tenfiz talep eden kişinin bu özel sözleşmede veya Tüzükte düzenlenen usullerden birini tercih etme hakkı olacaktır.

¹³⁹ Yürürlükte olan özel sözleşmelerin listesi için bkz. Peter Mankowski, **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016, s. 1056-1059.

¹⁴⁰ Stone, **Private International Law**, s. 68-69.; Pippa Rogerson, **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015, s. 568-569.

Tüzük m. 71 ile getirilen genel kural böyle olsa bile, Adalet Divanı bu maddeye karşı sınırlandırıcı bir yaklaşım sergilemiştir¹⁴¹. Adalet Divanı, *Tatry*¹⁴² kararında, özel sözleşmede belirli bir uyumsuzlığa ilişkin açık bir hükmün olması hâlinde, Brüksel I rejiminin o uyumsuzlığa ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağını vurgulamıştır¹⁴³. Buna göre, söz konusu uyumsuzlığa ilişkin özel sözleşmede herhangi bir hüküm yoksa bu durumda Brüksel I Recast Tüzüğü'nün ilgili hükümleri uygulanacaktır. Bu hususu bir örnekle açıklarsak; mahkemelerin milletlerarası yetkisine ilişkin hükümler içeren bir özel sözleşme milletlerarası derdestlik itirazına ilişkin herhangi bir hüküm içermiyorsa, milletlerarası yetki meselesi bakımından özel sözleşmenin ilgili hükümleri uygulanırken, milletlerarası derdestlik itirazı meselesi bakımından ise Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 29-34 maddeleri uygulanacaktır¹⁴⁴. Bunun dışında Adalet Divanı, *TNT v AXA*¹⁴⁵ kararı ile *Nipponkoa Insurance v. Inter-Zuid Transport*¹⁴⁶ kararında özel sözleşme hükümlerinin uygulama alanını daha da sınırlandırmıştır. Adalet Divanı, Tüzüğün 71. maddesinin, Avrupa Birliği içerisinde hukuki ve ticari konularda adli işbirliğinin temelini oluşturan ilkelerle çelişmemesi gerektiğinin altını çizerek, özel sözleşme hükümlerinin ancak bu ilkeleri tehlikeye atmadıkları müddetçe uygulanabileceklerini vurgulamıştır¹⁴⁷. Bu kararlara göre, özel sözleşmenin milletlerarası yetkiye ilişkin hükümleri yalnızca milletlerarası yetkiye sahip mahkemeleri öngörülebilir kılıyorsa, adalet dağıtımını kolaylaştırıyorsa ve derdest

¹⁴¹ Aynı konulara ilişkin hükümler getiren diğer milletlerarası düzenlemelerin durumu, 2001 Brüksel Tüzüğü m. 67-71 ve 1968 Brüksel Sözleşmesi m. 55-59 ile düzenlenmiştir. Bu maddelerde yer alan hükümler, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün Yedinci Bölümünde yer alan hükümlerin temelini oluşturmaktadır. Brüksel I Recast Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesi ile birlikte bu hükümlerde teknik bazı değişiklikler yapılmış olsa da, yeni getirilen 73. madde dışında önemli herhangi bir değişiklik söz konusu olmamıştır. Bundan dolayı Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 71. maddesine ilişkin açıklamalar yapılırken, Avrupa Adalet Divanı'nın, 2001 Brüksel Tüzüğü'nün 71. maddesi ile 1968 Brüksel Sözleşmesi'nin 57. maddesinin yorumlanmasına ilişkin içtihatlarına dayanılmaktadır. Ayrıca bu düzenlemelere ilişkin verilmiş olan içtihatlar, bu üç düzenleme açısından sürekliliğin sağlanması için de elzemdir. Nitekim bu husus, Brüksel I Recast Tüzüğü Giriş (34)'de de açıkça ifade edilmiştir: Bkz. Dickinson/ Lein, **a.g.e.**, s. 563.; Vesna Lazić / Steven Stuij, *“Brussels Ibis in Relation to Other Instruments on the Global Level”*, **Brussels Ibis Regulation: Short Studies in Private International Law**, ed. Vesna Lazić/ Steven Stuij, The Hague, T.M.C. Asser Press, 2017, s. 121.

¹⁴² The owners of the cargo lately laden on board the ship “Tatry” v The owners of the ship “Maciej Rataj” (Case 406/92), [1994] ECR I-5439

¹⁴³ Stone, **Private International Law**, s. 69.; Rogerson, **a.g.e.**, s. 569.

¹⁴⁴ Rogerson, **a.g.e.**, s. 569.

¹⁴⁵ TNT Express Nederland BV v AXA Versicherung AG (Case C-533/08), [2010] ECR I-4107.

¹⁴⁶ Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd. v Inter-Zuid Transport BV (Case C-452/12), ECLI:EU: C:2013:858.

¹⁴⁷ Mankowski, **a.g.e.**, s. 1051.; Stone, **Private International Law**, s. 69.; Rogerson, **a.g.e.**, s. 569.

dava riskini en aza indiriyorsa uygulanabilir. Benzer şekilde, özel sözleşmenin tanıma ve tenfize ilişkin hükümleri yalnızca mahkeme kararlarının Birlik içerisinde serbestçe dolaşımı ilkesi ile Avrupa Birliği içerisinde adalet dağıtımına karşılıklı güvenin sağlanması ilkesini destekliyorsa uygulanabilir¹⁴⁸. Görüldüğü üzere Adalet Divanı, Avrupa Birliği'nin amaçlarını üstün tutarak Ortak Pazar (İç Pazar)'ın tam anlamıyla işleyebilmesine ilişkin Brüksel I Recast Tüzüğü'nün getirdiği sonuçlardan daha az elverişli sonuçlar doğuran özel sözleşme hükümlerinin uygulanmayacağına karar vermiştir¹⁴⁹.

1968 Brüksel Sözleşmesi'nin 57. maddesinde yer alan “*will be parties*” ifadesi, 2001 Brüksel Tüzüğü ile kaldırılmıştır. Ayrıca Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 71. maddesi, yalnızca üye devletlerin halihazırda taraf oldukları milletlerarası sözleşmelere atıfta bulunmaktadır. Bundan yola çıkarak Tüzüğü'nün 71. maddesinin kapsamının, yalnızca üye devletlerin 2001 Brüksel Tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği 15 Mart 2002 tarihinden önce taraf oldukları milletlerarası sözleşmelerle sınırlı olduğu sonucuna varılmaktadır¹⁵⁰.

2001 Brüksel Tüzüğü'nün hazırlandığı zamanlarda Komisyonun görüşü, üye devletlerin Tüzüğü'nün kapsamına giren konulara ilişkin milletlerarası sözleşmeler akdedemeyeceği veya var olan sözleşmelere katılamayacağına ilişkindi¹⁵¹. Ancak daha sonra Adalet Divanı, Lugano Görüşü'nde¹⁵², hukuki ve ticari konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve mahkeme kararlarının tanınması ve tenfize ilişkin yeni milletlerarası sözleşme akdetme yetkisinin münhasıran Avrupa Birliği'ne ait olduğunu açıkça ifade etmiştir. Nitekim Avrupa Birliği bu yetkisini, 2007 Lugano Sözleşmesi'ni akdederek ve 30 Haziran 2005 Tarihli Yetki Anlaşmasına Dair Lahey Sözleşmesi¹⁵³'ne katılarak kullanmıştır¹⁵⁴. Bunun yanı sıra, Avrupa Birliği, söz konusu tarihten sonra mahkemelerin milletlerarası yetkisine ilişkin düzenlemeler içeren antlaşmaları imzalamış ve ayrıca başka sözleşmeler imzalamak veya onaylamak için

¹⁴⁸ Stone, **Private International Law**, s. 69-70.; Rogerson, **a.g.e.**, s. 570-571.

¹⁴⁹ Mankowski, **a.g.e.**, s. 1051.; Stone, **Private International Law**, s. 69.

¹⁵⁰ Rogerson, **a.g.e.**, s. 571.

¹⁵¹ **A.e.**; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 65, dp. 273.

¹⁵² Opinion 1/03 [2006] ECR I-1150.

¹⁵³ Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=98>, 21.01.2020.

¹⁵⁴ Rogerson, **a.g.e.**, s. 572.

üye devletlere yetki vermiştir¹⁵⁵. Buna göre, mahkemelerin milletlerarası yetkisi ve tanımaya ilişkin hükümler içeren Nihai Taslağın milletlerarası sözleşme haline gelmesi durumunda, Avrupa Birliği'ne üye olan devletlerin bu milletlerarası sözleşmeye taraf olup olmayacakları, Avrupa Birliği'nin ilgili kurumları tarafından karar bağlanacaktır.

Görüldüğü üzere, üye devletlerin 2001 Brüksel Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden sonra taraf oldukları birçok özel sözleşme mevcut olabilir. Ancak, üye devletlerin bu tarihten sonra taraf oldukları veya gelecekte taraf olacakları özel sözleşmelerin 71. madde kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceğine ilişkin Brüksel I Recast Tüzüğü'nde herhangi bir hüküm mevcut değildir. Yine de bu tarihten sonra taraf olunan veya gelecekte taraf olunacak özel sözleşmelerin Tüzüğün 71. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir¹⁵⁶.

C. Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün "Tanıma ve Tenfiz" başlığını taşıyan Üçüncü Bölümü (m. 36-57), hukuki ve ticari uyuşmazlıklara yönelik bir üye devlette verilen mahkeme kararlarının diğer üye devletlerde tanınması ve tenfizine ilişkin hükümler içermektedir.

Tanımaya ve tenfize konu olabilecek kararların neler olduğu Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 2/a maddesinde düzenlenmiştir. Tüzük m. 2/a uyarınca, ilam, icra emri, karar gibi isimlendirmeler dikkate alınmaksızın, yargılama giderlerinin mahkeme katibince tespiti de dâhil olmak üzere, üye devletlerin mahkemeleri veya heyetleri tarafından verilen tüm kararlar bu Tüzüğün kapsamına dâhildir¹⁵⁷. Bu fıkranın ikinci paragrafı ise geçici hukuki koruma tedbirlerine ilişkin kararlar hakkında hükümler getirmektedir. Bu paragrafa göre, Brüksel I Recast Tüzüğü uyarınca davanın esası hakkında yetkili olan üye devlet mahkemesince verilen geçici hukuki koruma tedbirlerinin tanıma ve tenfizi de bu Tüzüğün kapsamı dâhilindedir. Ancak, davalıya tebligat yapılmadan alınan geçici hukuki koruma tedbirlerine ilişkin kararlar, icra

¹⁵⁵ A.e.

¹⁵⁶ A.e.

¹⁵⁷ 2001 Brüksel Tüzüğü m. 32 ve bu Tüzüklerin temelini oluşturan 1968 Brüksel Sözleşmesi m. 25'te yer alan tanım, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün ilk paragrafında aynen kabul edilmiştir.

edilmeden önce davalıya tebliğ edilmezse, bu kararların Brüksel I Recast Tüzüğü uyarınca tenfizi mümkün olmayacaktır¹⁵⁸.

Tüzüğün “karar” kavramına ilişkin getirmiş olduğu bu geniş tanım dikkate alındığında, bir geminin belirli bir alıcıya satılmasından dolayı gemi üzerindeki tüm takyidatın sona ermesi ve dolayısıyla geminin yeni malike temiz bir şekilde intikal etmesi sonucunu doğuran bir resmî işlem, hangi ad altında anılıyor olursa olsun, Tüzük kapsamında değerlendirilecektir¹⁵⁹. Bir başka anlatımla, bir geminin bir üye devlette cebri icra yoluyla satılması durumunda, bu cebri satış kararının başka bir üye devlette tanınması, Brüksel I Recast Tüzüğü’nde öngörülen tanıma usulü ve şartlarına göre olacaktır.

Brüksel I Recast Tüzüğü’nün 36. maddesi¹⁶⁰, bir üye devlet mahkemesi tarafından verilen bir mahkeme kararının diğer üye devletlerde tanınması ile ilgili temel prensibi ortaya koymaktadır. Tüzük m. 36/1’e göre, “*bir üye devlette verilen kararlar diğer üye devletlerde de, özel bir usule başvurulmasını gerektirmeksizin tanınırlar*”. Hüküm açıkça göstermektedir ki, Tüzükte belirtilen kararlar otomatik olarak tanınacaktır¹⁶¹. Mahkeme kararlarının verildikleri üye ülkede meydana getirdikleri sonuçlar, herhangi bir özel usule bağlı olmaksızın, diğer üye devletlerde de kendiliğinden ortaya çıkabilecektir¹⁶².

Tüzükte tanıma kavramının tanımı ve tanıma kararlarının etkisi ile ilgili herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Ancak Adalet Divanı, *Hoffmann v Krieg* kararında¹⁶³, tanımaya konu olan kararın verildiği ülkede söz konusu kararın doğuracağı etkilerin, icra edileceği devlette de aynı şekilde yayılması gerektiğini vurgulamıştır¹⁶⁴. Doktrindeki baskın görüş de bu yönde olup, tanıma talebini inceleyen mahkemenin,

¹⁵⁸ Tüzük kapsamında tanıma ve tenfize konu olabilecek kararlar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Arnaud Nuyts, **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015, s. 92-105; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 69-78; Şeref Ertaş, “*Yabancı İlamların Tanınması ve Tenfizi*”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 1-4, Ankara, 1988, s. 418-419.

¹⁵⁹ Bleyen, **a.g.e.**, s. 20.

¹⁶⁰ 2001 Brüksel Tüzüğü m. 33 ve 1968 Brüksel Sözleşmesi m. 26’da da aynı düzenleme yer almaktadır.

¹⁶¹ Pietro Franzina, **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015, s. 377.; Pürselim Doğan, **a.g.e.**, s. 76.

¹⁶² Franzina, **a.g.e.**, s. 377.; Sakmar, **a.g.m.**, s. 91.

¹⁶³ *Horst Ludwig Martin Hoffmann v Adelheid Krieg*, (Case 145/86), [1988] ECR 645

¹⁶⁴ Franzina, **a.g.e.**, s. 380.

tanımaya konu olan kararın etkilerini kararı veren mahkemenin hukuku uyarınca belirleyeceği ve dolayısıyla kararı veren ülkede söz konusu kararın sahip olduğu etkilerin, tanımının talep edildiği ülkede de aynı şekilde geçerli olacağı kabul edilmektedir¹⁶⁵. Misal olarak, bir geminin bir üye devlette cebri icra yoluyla satılması hâlinde gemi üzerindeki tüm takyidatın sona erdiği ve geminin yeni malike temiz bir şekilde intikal ettiği, cebri satış kararını tanıyan diğer üye devlette de ileri sürülebilecektir¹⁶⁶.

Yukarıda da belirttiğimiz üzere; bir üye devlet mahkemesi tarafından verilen bir kararın diğer üye devletlerde tanınması için özel bir usule başvurulmasına gerek yoktur. Ancak uygulamada yabancı mahkeme kararının tanınabilirliğinin hukuki bir tespiti ihtiyaç duyulabileceği ve bunun yine açıklayıcı bir mahkeme kararıyla sağlanabileceği düşünülmüş ve bu husus Tüzükte iki ayrı ihtimale göre düzenlemiştir¹⁶⁷. Brüksel I Recast Tüzüğü m. 36/2, tanıma talebine karşı mahkeme dışında bir itiraz ileri sürülmesi ihtimaline ilişkindir. Bu fıkra göre, tanımayı talep eden her ilgili, III. Bölüm 2. Kısımda düzenlenen tenfiz reddine ilişkin usulle, Tüzüğün 45. maddesinde sayılan tanımının ret sebeplerinin var olmadığının tespitini talep edebilir. Tüzük m. 36/3 ise, yabancı mahkeme kararının tanınabilirliğinin devam etmekte olan başka bir davada uyumsuzluk konusu olması ihtimalini düzenlemektedir. Bu fıkra göre, bir üye devlet mahkemesinde görülmekte olan davada yapılan tanıma talebi karara etki ediyorsa, mahkeme tanıma talebi hakkında karar vermeye yetkilidir. Bir başka anlatımla, bir davanın esasına bakmakta olan bir mahkeme, davanın esas hakkında bir karar verebilmek için yabancı bir mahkeme kararının tanınıp tanınmayacağını bir ön sorun olarak incelemek zorunda ise, mahkeme bunu bekletici mesele yapmaz; öncelikle incelemek zorundadır¹⁶⁸. Belirtmek gerekir ki, tanıma talebine karşı bir itirazın ileri sürülmesi durumunda, mahkeme sadece Brüksel

¹⁶⁵ Alan Dashwood/ Richard Hacon/ Robin White, **A Guide to the Civil Jurisdiction and Judgments Convention**, Devanter, Kluwer, 1987, s. 37; L. K. Mathers, *"The Brussels Convention of 1968: Its Implementation in the United Kingdom"*, **Yearbook of European Law**, 1983, s. 66; Hartmut Linke, *"Selected Problems Relating to Lis Alibi Pendens and the Recognition of the Judgments"*, **Civil jurisdiction and judgments in Europe: proceedings of the colloquium on the interpretation of the Brussels Convention by the Court of Justice considered in the context of the European judicial area**, Luxembourg, 11 and 12 March 1991-London: Butterworths, 1992, s. 182; Peter Stone, **Civil Jurisdiction and Judgments in Europe**, Londra, 1998, s. 152, naklen, Süral, **Avrupa Birliği**, s. 148-149.

¹⁶⁶ Bleyen, **a.g.e.**, s. 21.

¹⁶⁷ Sağbili, **a.g.e.**, s. 14.

¹⁶⁸ Ertaş, **a.g.m.**, s. 417.

I Recast Tüzüğü'nün 45. maddesinde sayılan nedenlere dayanarak tanımayı reddedebilir¹⁶⁹. Bununla birlikte tanıma talebini inceleyen mahkeme, Tüzük m. 45/3 uyarınca kararı veren mahkemenin yetkisini inceleyemez. Tüzük m. 52 uyarınca, bu mahkeme aynı zamanda söz konusu kararı esastan da inceleyemez.

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 39-57 maddeleri, tenfiz usulüne ilişkin hükümler getirmektedir. Brüksel I Recast Tüzüğü ile düzenlenen tenfiz usulü 2001 Brüksel Tüzüğü'nden farklıdır. 2001 Brüksel Tüzüğü uyarınca, verildiği üye ülkede “icra edilebilir” nitelikte olan bir mahkeme kararın diğer üye devletlerde de icra edilebilmesi için ilgili mahkeme kararın tenfizi talep edilmelidir¹⁷⁰. Tenfiz talebinin yöneltildiği mahkeme, 2001 Brüksel Tüzüğü m. 34-35'te düzenlenen tenfiz engellerini incelemeksizin, sadece 2001 Brüksel Tüzüğü m. 54'te düzenlenen formalitelerin yerine getirilip getirilmediğine ilişkin bir inceleme yaparak tenfiz talebini karara bağlayacaktır¹⁷¹. Bir diğer ifadeyle, tenfiz talebi bu aşamada ihtilafsız olarak karara bağlanacaktır¹⁷². Tenfiz kararı verilmesi durumunda ise kendisine karşı tenfiz talep edilen taraf, tenfiz kararına itiraz edebilecektir. Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 39. maddesi uyarınca ise, verildiği üye ülkede icra edilebilir nitelikte olan bir mahkeme kararı, diğer üye devletlerde tenfiz kararı alınmasına gerek olmaksızın icra edilebilecektir. Görüldüğü üzere Brüksel I Recast Tüzüğü, tenfizi istenen kararın verildiği ülkede de icra edilebilir olması dışında herhangi bir şart aramamış; *exequatur* prosedürünü ise tamamen ortadan kaldırmıştır¹⁷³. Buna göre, verildiği ülkede icra edilebilir nitelikte olan bir kararın icrasını isteyen taraf, doğrudan kararı icra ettirmek istediği üye ülkenin icra organlarına başvurabilecektir¹⁷⁴. Ancak kararı icra ettirmek isteyen taraf, kararın tasdikli bir suretini ve Tüzüğün 53. maddesi uyarınca düzenlenen ve kararın icra edilebilir olduğunu gösteren ve mahkeme kararının da bir özetini içeren bir sertifika sunmalıdır¹⁷⁵. Yabancı mahkeme kararının icra talebini alan icra merci, ilgili sertifikayı herhangi bir icrai işlem yapılmadan önce kendisine karşı tenfiz talep edilen kişiye tebliğ edecektir. Tenfize konu olan karar daha önce söz

¹⁶⁹ Süral, **Tanıma ve Tenfiz**, s. 213.

¹⁷⁰ 2001 Brüksel Tüzüğü m. 38 f. 1.

¹⁷¹ 2001 Brüksel Tüzüğü m. 41.

¹⁷² Süral, **Avrupa Birliği**, s. 85.

¹⁷³ Xandra Kramer, **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015, s. 407.

¹⁷⁴ Kramer, **a.g.e.**, s. 412.

¹⁷⁵ Brüksel I Recast Tüzüğü m. 42 f. 1.

konusu kişiye tebliğ edilmemişse, sertifika ile birlikte bu karar da tebliğ edilmelidir¹⁷⁶. Tenfiz engellerine ilişkin inceleme ise, ancak kendisine karşı tenfiz istenen kişinin Tüzük m. 46 uyarınca tenfizin reddini talep etmesi hâlinde söz konusu olacaktır¹⁷⁷.

Görüldüğü üzere, Brüksel I Recast Tüzüğü uyarınca bir üye ülkede verilen bir mahkeme kararının diğer üye ülkelerde tanınması veya icra edilmesi için ayrıca bir tanıma veya tenfiz prosedürüne başvurulmasına gerek yoktur. İlgili kararın tanınmasını veya icra edilmesini isteyen taraf, herhangi bir özel usule başvurmaksızın, kararın tanınmasını talep edebilir veya doğrudan üye ülkenin ilgili icra organlarına başvurabilir. Ancak kendisine karşı tanıma veya tenfiz talep edilen kişi, yetkili mahkemeye başvurarak tanımanın veya tenfizin engellenmesini talep edebilir.

Tanıma engelleri Brüksel I Recast Tüzüğü'nün 45. maddesinde tahdidi olarak sayılmıştır. Tüzüğün 46. maddesinin atfı ile bu engeller aynı zamanda tenfiz engellerini de oluşturmaktadır. Ancak, tanımadan farklı olarak, mahkeme kararının, verildiği ülkede icra edilebilir nitelikte olmaması da tenfiz engeli oluşturmaktadır¹⁷⁸.

Brüksel I Recast Tüzüğü m. 45 f. 1 b. (a), kamu düzenine açıkça aykırılık halini düzenlemektedir. Buna göre, tanıma, tanımanın talep edildiği devletin kamu düzenine açıkça aykırılık oluşturacaksa, tanıma talebi reddedilir. Kamu düzeni kavramının Avrupa Birliği için kabul edilmiş özerk bir tanımı mevcut değildir. Bu kavramın içi tanıma talebini inceleyen ülkenin hukukuna göre doldurulacaktır. Bununla birlikte, Adalet Divanı bazı kararlarında kamu düzeni kavramının sınırlarına değinmektedir. Buna göre, ulusal mahkemeler Adalet Divanı tarafından belirlenen sınırlar çerçevesinde kamu düzeni anlayışlarını uygulayacaklardır¹⁷⁹. Avrupa Birliği'nin amacı, üye ülkelerin bütünleşmesini sağlamak olduğundan dolayı, kamu düzeni kavramının mümkün olduğunca dar yorumlanması gerektiği kabul edilmektedir¹⁸⁰. Bu sebepten ötürü tanıma veya tenfiz talebinin yöneltildiği devletin hukukunun emredici

¹⁷⁶ Brüksel I Recast Tüzüğü m. 43 f. 1.

¹⁷⁷ Dorothee Schramm, "Enforcement and the Abolition of Exequatur under the 2012 Brussels I Regulation", *Yearbook of Private International Law*, C. 15, 2013/2014, s. 156, naklen, Süral, **Tanıma ve Tenfiz**, s. 218.

¹⁷⁸ Süral, **Avrupa Birliği**, s. 97.

¹⁷⁹ Süral, **Tanıma ve Tenfiz**, s. 221.

¹⁸⁰ Cemile Demir Gökyayla, **Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2001, s. 105; Süral, **Avrupa Birliği**, s. 103.

kurallarına ilişkin her türlü aykırılık kamu düzenine aykırılık olarak nitelendirilmemelidir. Yabancı mahkeme kararının tanınması veya tenfizi, tanıma veya tenfize karar verecek olan mahkemenin bulunduğu ülkenin temel hukuk kurallarına tahammül edilemez derecede ters düşmedikçe, kamu düzenine aykırılıktan söz edilmemelidir¹⁸¹. Nitekim Adalet Divanı da bazı kararlarında, tanıma veya tenfizin talep edildiği ülkenin hukuk düzeni bakımından hayati olduğu kabul edilen bir kuralın ya da esaslı bir hakkın açık bir ihlali söz konusu olması hâlinde kamu düzeni müdahalesinin gündeme geleceğini vurgulamıştır¹⁸². Bundan başka, tüm akit devletlerce kabul edilen temel hak ve özgürlüklere aykırı kararlar da kamu düzenine aykırılık oluşturacaktır. Örneğin, bir üye devlet mahkemesince verilen bir kararın başka bir üye devlette tenfiz edilmesi sebebi ile bir gemi cebrî icra yoluyla satışa konu olmuşsa, ancak geminin cebrî satışına yol açan bu karar, zaman charteri sözleşmesi ile geminin ticari yönetimini üstlenen bir kişinin bir borcuna ilişkinse, bu tenfiz işlemi, gemi malikinin Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 1. Protokolü'nde düzenlenen mülkiyet hakkına açıkça aykırılık oluşturacağından kamu düzeni müdahalesi gündeme gelebilir¹⁸³.

Tüzük m. 45 f. 1 b. (b), savunma haklarının ihlal edilmiş olmasını düzenlemektedir. Davalının savunma hakkı, kamu düzeninin bir parçası olmasına rağmen, Brüksel I Recast Tüzüğü'nde kamu düzeninden ayrı olarak düzenlenmiş, bu şekilde, kamu düzeninin müdahalesi azaltılmak istenmiştir¹⁸⁴. Bu hükme göre, dava dilekçesi veya aynı nitelikte başka bir belge, dava sırasında hazır bulunmayan davalıya usulüne uygun ve kendini savunabilmesine imkân tanıyan bir süre içinde tebliğ edilmemiş ise, tanıma veya tenfiz talebi reddedilecektir. Ancak, kendisine karşı tanıma veya tenfiz talep edilen taraf, bu karara karşı kararın verildiği üye ülkede gidilebilecek hukuki yollar mevcut olmasına rağmen bu hukuki yollara başvurmamış ise, tanıma veya tenfiz talebi reddedilmeyecektir.

¹⁸¹ Ertaş, **a.g.m.**, s. 420.

¹⁸² Krombach v. André Bamberski, (Case C-7/98) (2000) ECR I-1935; Régie nationale des usines Renault SA v. Maxicar SpA and Orazio Formento, (Case C-38/98) (2000) ECR I-2973; Meletis Apostolides v. David Charles Orams, (Case C-420/07) (2009) ECR I-3571; Trade Agency Ltd v. Seramico Investments Ltd. (Case 619/10), ECLI:EU:C:2012:531; flyLAL-Lithuanian Air- lines, (Case-302/13) ECLI:EU:C:2014:2319. Bkz. Stéphanie Francq, **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016, s. 884.

¹⁸³ Bleyen, **a.g.e.**, s. 21.

¹⁸⁴ Ertaş, **a.g.m.**, s. 421.

Brüksel I Recast Tüzüğü m. 45 f. 1'in (c) ve (d) bentleri ise mahkeme kararları arasındaki çelişkiyi düzenlemektedir. Tüzük m. 45 f. 1 b. (c) uyarınca, karar, tanınmanın talep edildiği devlette aynı taraflar arasındaki bir uyuşmazlıkta verilen başka bir kararla çelişiyorsa, tanıma talebi reddedilir. Tüzük m. 45 f. 1 b. (d) ise, tanınması talep edilen kararın başka bir üye devlette veya üye olmayan bir devlette verilen bir mahkeme kararı ile çelişmesine ilişkin hükümler getirmektedir. Buna göre, karar, başka bir üye devlet mahkemesi tarafından veya üye olmayan bir devlet mahkemesi tarafından, tarafları ve dava sebebi aynı olan bir davada daha önce verilen ve tanınmanın talep edildiği devlette tanıma koşullarını taşıyan başka bir kararla bağdaşmıyorsa, tanıma talebi reddedilir.

Son tanıma engeli ise, Tüzük m. 45 f. 1 b. (e)'de düzenlenen, özel durumlarda mahkemelerin yetkisizliği halidir. Daha önce de belirttiğimiz üzere, Tüzük m. 45 f. 3 uyarınca, tanıma talebinin yöneltildiği mahkeme, kararı veren mahkemenin yetkisini inceleyemez. Tüzük m. 45 f. 1 b. (e), bu kuralın istisnasını oluşturmaktadır. Buna göre, Tüzük II. Bölüm 3. Kısım (sigorta uyuşmazlıklarında yetki), 4. Kısım (tüketici uyuşmazlıklarında yetki), 5. Kısım (iş sözleşmelerinde yetki) ve 6. Kısım'da (münhasır yetki) düzenlenen yetki kurallarının ihlal edildiği hallerde tanıma talebi reddedilir¹⁸⁵.

D. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları Bakımından

Brüksel I Recast Tüzüğü'nün Üçüncü Bölümü, gemilerin cebrî icra yoluyla satışları bakımından büyük bir öneme sahiptir. Brüksel I Recast Tüzüğü ile getirilen tanıma usulünün, gemilerin cebrî icra yoluyla satışları bakımından nasıl bir rol oynayacağını bir örnekle açıklayacak olursak; bir üye devlette cebrî icra yoluyla üzerindeki bütün yükümlülüklerden ve sınırlandırmalardan temiz olarak satılan bir gemi, satış sonrasında başka bir üye devlette söz konusu satıştan önce doğmuş olan bir alacak sebebiyle ihtiyaten haczedilirse, alıcı, bu ihtiyati haciz davasında cebrî satış kararının tanınmasını talep ederek gemi üzerindeki ihtiyati haczi kaldırtabilir. Yukarıdaki bilgiler ışığında, tanımayı inceleyen mahkemenin cebrî satış kararının tanınmasını ancak Tüzük m. 45'te sayılan nedenlerle reddedebileceği söylenebilir. Bu maddede düzenlenen tanıma engelleri mevcut değilse, mahkeme cebrî satış kararını tanıyacak

¹⁸⁵ Süral, **Tanıma ve Tenfiz**, s. 228.

ve gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılmasına karar verecektir¹⁸⁶. Görüldüğü üzere Brüksel I Recast Tüzüğü, Avrupa Birliği sınırları içerisinde cebrî satışın ve hukuki etkilerinin tanınması bakımından yeknesak bir düzen oluşturmakta ve böylece bir üye devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışların başka bir üye devlette tanınmaması ihtimalini asgariye indirmektedir.

Tanımaya ilişkin hükümlerin yanı sıra, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün tenfize ilişkin hükümleri de gemilerin cebrî icra yoluyla satışları bakımından temel bir öneme sahiptir. Tüzük, bir üye devlet mahkemesinden alınan bir kararın başka bir üye devlette herhangi bir özel usule başvurulmasını gerektirmeksizin icra edilmesine olanak sağlayarak, aynı zamanda gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarını da hızlandırmaktadır¹⁸⁷. Misal olarak, deniz alacağının esası hakkında karar almak üzere bir üye devlette mahkemeye gidilmişse, bu mahkemeden alınan karar, Brüksel I Recast Tüzüğü uyarınca tenfiz kararı alınmaksızın başka bir üye devlette de icra edilebilecektir. Buna göre gemiyi haczettirmek isteyen kişi, Tüzük m. 42 ve m. 43'te aranan şartları yerine getirdikten sonra bu karara dayanarak gemi hakkında ilamlı icra takibi başlatabilir. Bu durumda haczi gerçekleştirecek olan mahkemenin tekrar esas hakkında bir karar vermesine gerek olmayacaktır¹⁸⁸.

Brüksel I Recast Tüzüğü, Avrupa Birliği sınırları içerisinde hukuki ve ticari konularda mahkemelerin milletlerarası yetkisine ilişkin kuralları birleştirme ve bu konulardaki mahkeme kararlarının hızlı ve basit bir şekilde tanınması ve tenfizine ilişkin formaliteleri kolaylaştırma konusunda oldukça başarılı olmuş olsa da, üçüncü devletlerin vermiş oldukları mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin herhangi bir hüküm içermemektedir. Bu sebepten ötürü bir geminin Avrupa Birliği'ne üye olmayan bir devlette cebrî icra yoluyla satıldığı durumlarda, bu satış kararının bir üye devlette tanınması talebi, o üye devletin milletlerarası özel hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilecektir. Yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışların büyük bir çoğunluğunun Avrupa Birliği'ne üye olmayan devletlerde gerçekleştiği dikkate alındığında, gemilerin cebrî icra yoluyla satışları bakımından Brüksel I Recast Tüzüğü'nün uygulama alanının sınırlı olacağı söylenebilir.

¹⁸⁶ Bleyen, **a.g.e.**, s. 21.

¹⁸⁷ **A.e.**, s. 24.

¹⁸⁸ **A.e.**

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA GEMİLERİN CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI

I. Türk Hukukunda Gemilerin Cebri İcrasını Düzenleyen Özel Hükümler Hakkında Genel Bilgi

Deniz hukukunda cebri icraya ilişkin özel hükümler, 13 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda¹⁸⁹ (TTK) düzenlenmiştir. TTK, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girerek 29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (6762 sayılı TTK) yerini almıştır.

TTK yürürlüğe girmeden önce, deniz hukukunda cebri icraya ilişkin özel hükümler içeren ayrı bir yasal düzenleme mevcut değildi. 6762 sayılı TTK'da deniz icrasına ilişkin az sayıda bazı özel hükümler mevcut olsa da bu alanda ortaya çıkan uyuşmazlıklara uygulanan temel mevzuat, 09.06.1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu'ydü (İİK). 6762 sayılı TTK döneminde deniz icrasına uygulanan yasal düzenlemeler, İsviçre'den iktibas edilen usul ve icra hukuku kurallarından oluşurken, deniz ticareti hukukuna ilişkin yasal düzenlemeler ise Almanya'dan ve milletlerarası sözleşmelerden iktibas edilen maddi hukuk kurallarından oluşmaktaydı. İlgili hükümlerin farklı kaynaklardan alınmış olması, özellikle gemilerin ihtiyati haczi, gemi alacaklılarına tanınan kanuni rehin hakkının paraya çevrilmesi, gemilerin cebri icra yoluyla satışları, sıra cetvelinin oluşturulması, ilamların icrası gibi meseleler bakımından uygulamada sayısız soruna sebep olmuştur¹⁹⁰. Bunun dışında kanun koyucu, 6762 sayılı TTK döneminde deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümlerin bulunmaması sebebiyle bu alanda ortaya çıkan somut bazı ihtiyaçların karşılanması

¹⁸⁹ TTK henüz yürürlüğe girmeden 26.06.2012 tarihli ve 6335 sayılı "Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile bazı değişikliklere uğradıktan sonra 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁹⁰ Deniz hukukunda cebri icraya ilişkin özel bir düzenlemenin olmaması sebebiyle mülga mevzuat döneminde yaşanan sorunlarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 34 vd. Ayrıca bkz. Hakan Pekcanitez/ Oğuz Atalay/ Meral Sungurtekin Özkan/ Muhammet Özkes, **İcra ve İflâs Hukuku**, 11. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013, s. 538; Hakan Pekcanitez/ Oğuz Atalay/ Meral Sungurtekin Özkan/ Muhammet Özkes, **İcra ve İflâs Hukuku – Ders Kitabı**, 5. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 318.

için zaman zaman özel hükümler ihdas etmiştir. Ancak bu özel hükümler düzenlenirken, denizde cebrî icra bir bütünlük içinde ele alınmamış ve bu durum ilgili hükümler arasında uyumsuzluk ve kopukluk yaşanmasına sebep olmuştur¹⁹¹.

6762 sayılı TTK döneminde deniz icra hukuku alanında yaşanan sıkıntılar sadece yurt içinde değil aynı zamanda milletlerarası alanda da ciddi sorunlara yol açmıştır. Özellikle Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışının etkilerinin Türk hukukunda tanınması bakımından uygulamada benimsenen yaklaşım hem yurtiçinde hem de milletlerarası alanda geniş yankı uyandırmıştır. Alman Ticaret Kanunu'ndan tercüme edilerek 6762 sayılı TTK m. 1245'e işlenen hükmün birinci fıkrasının birinci cümlesine göre, "*Gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakkı, geminin Türkiye içinde cebrî icra yolu ile satılması hâlinde (...) kalkar.*" Her ne kadar bu hüküm tek taraflı bir kanunlar ihtilafı kuralı olsa da Yargıtay¹⁹², bu hükmün esas amacını¹⁹³ dikkate almaksızın yalnızca hükmün lafzından yola çıkarak, Türk bayraklı bir geminin yabancı bir ülkede cebrî icra yoluyla satılmasının, satış öncesinde gemi üzerinde doğmuş olan gemi alacaklısı haklarını sona erdirmeyeceğini kabul etmekteydi¹⁹⁴. Başka bir ifadeyle Yargıtay, Türk gemi siciline kayıtlı bir gemi

¹⁹¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 5.

¹⁹² Yargıtay'ın bu yöndeki kararları için bkz. Y11HD, T: 7.3.2002, E. 2001/10296, K. 2002/2338 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası), Y11HD, T: 27.7.2002, E. 2002/13000, K. 2002/15480 (Diaport Bilgi Bankası), Y11HD, T: 21.10.2004, E. 2004/1033, K. 2004/10103 (Diaport Bilgi Bankası): Duygu Damar, "Neues türkisches Handels- und Transportrecht", **Transportrecht**, Vol. 36, I. 5, 2013, s. 189, dp. 137, naklen, Bleyen, **a.g.e.**, s. 149, dp. 132. Ayrıca bkz. Y11HD, T: 10.5.2002, E. 2002/11370, K. 2002/4600, Y12HD, T: 12.7.2002, E. 2002/13000, K. 2002/15448, Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, C. 1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 505, dp. 475 ve 476.

¹⁹³ 6762 sayılı TTK'nın anılan hükmü, 10.05.1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu m. 764 f. 1'den tercüme edilerek aynen alınmıştır; bu hükmün mehzazı ise 1861 yılında kabul edilen Alman Umumi Ticaret Kanunu m. 767'dir. 1858-1860 yılları arasında gerçekleşen Hamburg görüşmelerinde bu hükmeye ilişkin şu açıklamalar yapılmıştır: "*Alman Hukuku, yalnızca Almanya'da yapılan cebrî icra satışlarında rehinlerin sona erip ermeyeceğine karar verebilir. Almanya dışında yapılan cebrî icra satışları, o devletin hukukuna tabidir; dolayısıyla satışın yapıldığı devletin hukuku, gemi üzerinde doğmuş olan aynı haklar üzerindeki etkiyi belirler.*" Sonuç olarak 6762 sayılı TTK m. 1245'in birinci fıkrasının birinci cümlesinin kaynak Alman hukuku bakımından "anlamı ve amacı"na göre, yabancı bir devlette gerçekleştirilen cebrî icra yoluyla satışın etkisi, cebrî satışın gerçekleştirildiği devletin hukukuna göre tespit edilir: Kerim Atamer, "Gemilerde Aynı Haklara ve Cibrî İcra Uygulanacak Hukuk", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7, S. 1-4, 2001-2002, s. 88; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 505-506. 6762 sayılı TTK m. 1245 f.1 c.1'in amaç ve anlamı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa/ Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku III: Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı, Zamanaşımı, Deniz Hukukunda Cibrî İcra**, 4. Baskı, İstanbul, Arıkan, 2005, s. 60 vd.

¹⁹⁴ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 504; Atamer, **Cebrî İcra Uygulanacak Hukuk**, s. 88; Nuray Ekşi, "Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurt Dışında İcra Yoluyla Satışı", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 8, S. 1-4, 2003, s. 30; Bleyen, **a.g.e.**, s. 149.

üzerindeki gemi alacaklısı haklarının yalnızca Türkiye’de gerçekleşen cibrî satışlarla sona erebileceğini içtihat etmişti. Ancak Türk donatanlara finansman sağlayan yerli ve özellikle yabancı bankalar, Yargıtay’ın bu yöndeki içtihatlarına karşı şiddetli tepkiler göstermiş ve bu tepkiler sonucu 20 Nisan 2004 tarihinde kabul edilen 5136 sayılı “Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun” ile 6762 sayılı TTK m. 1245’te değişikliğe gidilmiştir¹⁹⁵. 5136 sayılı Kanun ile getirilen düzenlemede, yurt dışında gerçekleşen cibrî icra yoluyla satışların da gemi üzerindeki kanuni rehinleri sona erdireceği öngörülmüştür. Ancak yeni düzenlemede, yurt dışında gerçekleşen cibrî satışların bu etkiye sahip olabilmesi için *“Türkiye genelinde tirajı en yüksek beş gazete arasından iki ayrı gazetede üç gün ara ile iki kez ilanen tebligat suretiyle gemi alacaklılarının satıştan haberdar edilmeleri...”* gerektiği öngörülmüştür¹⁹⁶. Bu hükme göre, Türk bayraklı bir geminin yabancı bir ülkede cibrî icra yoluyla satışı tek başına gemi alacaklısı haklarını sona erdirmemektedir; Türkiye’de gazete yoluyla belli bir ilânın yapılmış olması şartıyla bu satışlar gemi alacaklısı haklarını sona erdirebilecektir. Ancak yabancı ülkede gerçekleşen cibrî satışlar bakımından böyle bir şartın öngörülmüş olması, Türk kanununun başka devletlerin cibrî icra prosedürlerine müdahale ettiği anlamına gelmektedir¹⁹⁷. Oysa ki, cibrî icra her devletin egemenlik ve hükümlerlik haklarının kullanılmasının bir sonucudur¹⁹⁸. Bundan dolayı bu düzenleme birçok eleştiriye konu olmuştur. Bunun dışında bu düzenleme, her ne kadar Yargıtay’ın hukuka aykırı içtihatlarının dayanağını ortadan kaldırmış olsa da tebligat ile ilgili birçok sorunu da beraberinde getirmiştir¹⁹⁹. Görüldüğü üzere hem 6762 sayılı TTK’da sınırlı bir şekilde mevcut olan özel hükümler hem de İİK, denizde cibrî icra alanında ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalmıştır.

1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe giren 6762 sayılı TTK, yalnızca deniz ticareti hukuku bakımından değil, ticari işletme, şirketler, kıymetli evrak, taşıma, sigorta gibi ticaret hukuku ile ilgili olan diğer birçok alan bakımından da toplumun ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalmıştır. Zira yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünyada yaşanan birçok ekonomik ve ticari gelişmelerin dışında kalmak istemeyen

¹⁹⁵ Atamer, **Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk**, s. 89; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 506; Bleyen, **a.g.e.**, 149.

¹⁹⁶ Ekşi, **Cebrî Satış**, s. 30; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 506.

¹⁹⁷ **A.e.**

¹⁹⁸ Bkz. a.ş. s. 92 dp. 358.

¹⁹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi, **Cebrî Satış**, s. 31 vd.

Avrupa'daki ve dünyadaki birçok devlet, bu gelişmelere ayak uydurmak üzere ticaret hukukunun kapsamına giren konulara ilişkin mevzuatlarında sık sık reform niteliğinde değişiklikler yaparken, 6762 sayılı TTK'da geçen elli yıl içinde bu gelişmelere karşılık verebilecek herhangi bir değişiklik yapılmamış ve bundan dolayı Türkiye bu dünyanın dışında kalmıştır²⁰⁰. Bu sebepten ötürü Türkiye Cumhuriyeti Adalet Bakanlığı, 8 Aralık 1999 tarihinde "6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Ülkemizin ekonomik ve ticari ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde değişiklikler yapmak ve yeni bir kanun tasarısı hazırlamak" amacıyla bir Komisyon kurulmasına karar vermiştir. Komisyonda yeni hazırlanacak kanunun altı kitaptan oluşmasına ve her bir kitap için ayrı bir alt komisyon kurulmasına karar verilmiştir²⁰¹. İşte bu Komisyonların uzun yıllar süren çalışmaları sonucunda, hem toplumun değişen ve gelişen ihtiyaçlarına cevap veren hem de Avrupa Birliği müktesebatı ve çağdaş milletlerarası rejimle uyumlu olan TTK meydana getirilmiştir.

Daha önce de belirttiğimiz gibi, 6762 sayılı TTK döneminde deniz icra hukukunu özel olarak düzenleyen herhangi bir yasal düzenleme mevcut olmadığından, deniz ticareti hukukunda en çok denizde cebrî icra konusu bakımından sıkıntılar yaşanmaktaydı. Bu sıkıntıların önüne geçilebilmesi için, TTK Tasarısının hazırlık çalışmaları sırasında TTK Tasarısının deniz ticareti hukukuna ilişkin olan Beşinci Kitabına, deniz hukukunda cebrî icraya ilişkin özel hükümler ihtiva edecek yeni bir kısmın eklenmesine karar verilmiştir²⁰². Bunun üzerine TTK'nın Beşinci Kitabının

²⁰⁰ Yirminci yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla yaşanan ve 6762 sayılı TTK'yı etkileyen çeşitli gelişmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 8 vd.

²⁰¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 1.

²⁰² TTK Tasarısı hazırlık çalışmaları sırasında TTK Komisyonu ile Deniz Ticareti Hukuku Alt Komisyonu'nun ortak görüşü, yapılacak en isabetli düzenlemenin, Deniz Hukuku'na ilişkin bütün usul ve icra kurallarının bir arada toplanacağı yeni bir kanunun hazırlanması doğrultusunda olmuştur. Ancak sürenin darlığı ve Adalet Bakanlığı tarafından verilen görevin kapsamı dikkate alındığında, kısa vadede böyle bir düzenlemeye gidilmesinin mümkün olmayacağı anlaşılmıştır. Bunun yanı sıra, TTK Tasarısı'nın hazırlandığı dönemde İİK'da geniş kapsamlı reform yapılması sebebiyle Deniz İcra Hukuku'na ilişkin hükümleri İİK çatısı altında toplayacak yeni bir değişikliğe gidilmesi de olanak dâhilinde görülmemiştir. Bu sebepten ötürü Deniz İcra Hukuku'na ilişkin özel hükümlerin TTK çatısı altında toplanmasına karar verilmiştir: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 44-45. Deniz icra hukukuna ilişkin hükümlerin tamamının İİK'da ayrı bir kısım olarak düzenlenmesinin daha uygun olacağına ilişkin görüş için bkz. Işıl Ulaş, "Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na Bakış", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 23, S. 2, 2005, s. 203. TTK'nın deniz ticaretiyle ilgili hükümlerinin meydana getirilmesi sürecinde benimsenen çalışma yöntemleri, esas alınan ilkeler, kaynaklar ve görüşler, yapılan çeşitli müzakereler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 339 vd.; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 31 vd.; Turgut Kalpsüz, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1)",

“Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler” başlığını taşıyan elli bir maddelik (yeni) Sekizinci Kısımında, gemilerin cebrî icrasına ilişkin hususlar ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiş ve böylece bu alanda yaşanan sorunların büyük bir kısmının üstesinden gelinebilmiştir. Ayrıca, TTK’da yer alan deniz icra hukuku kurallarında özel olarak düzenlenmeyen konular bakımından İİK hükümleri uygulanma alanı bulacağından, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6103 sayılı “Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun” (6103 sayılı Kanun) ile İİK’da kapsamlı değişiklikler yapılmış ve böylece TTK’da öngörülen deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümler ile İİK’nın genel hükümleri arasında bağlantı kurulmuştur²⁰³.

TTK’nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımı kendi içinde dörde ayrılmaktadır²⁰⁴: 1350. maddede uygulanacak hukuk, 1351. maddede tamamlayıcı hükümler, 1352 ilâ 1397 maddeleri arasında gemilerin cebrî icrasına ilişkin özel hükümler, 1398 ilâ 1400 maddeleri arasında da yükün cebrî icrasına ilişkin özel hükümler yer almaktadır. Bu hükümler, gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği konularını düzenleyen 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin hükümleri ile gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen 1999 Cenevre Sözleşmesi’nin hükümleri esas alınarak hazırlanmıştır²⁰⁵. Belirtmek gerekir ki, bu hükümlerin hazırlandığı dönemde her iki Milletlerarası Sözleşme de Türkiye bakımından henüz yürürlüğe girmemişti. Ancak iç hukuk ile milletlerarası hukuk arasında tam bir uyumun sağlanması amaçlandığından²⁰⁶, söz konusu Milletlerarası

Hukuki Perspektifler Dergisi, S. 4, Ağustos 2015, s. 32 vd.; Kerim Atamer, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (2)”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, S. 4, Ağustos 2015, s. 40 vd. TTK’nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında yer alan hükümlerin hazırlanmasında başvuru yöntemlere yönelik eleştirilen hakkında bkz. Ergon Çetingil / Rayegân Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, 2006, s. 1 vd.

²⁰³ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 498; Atamer, **Açıklamalar**, s. 42; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 318.

²⁰⁴ Atamer, **Açıklamalar**, s. 42.

²⁰⁵ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 379-380; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 41-42.

²⁰⁶ Bu husus TTK’nın genel gerekçesinde şöyle ifade edilmiştir: “Tasarının deniz ticareti hukukuna ilişkin Kitabının, uluslararası sözleşmelerle uyumunun sağlanması, reformun ilk hedeflerinden biridir. Bu amaçla, 1968-1979 tarihli Visby-Londra Kuralları, sınırlı sorumluluğu düzenleyen 1976 Londra Sözleşmesi, 1989 tarihli kurtarmaya ilişkin Londra Sözleşmesi, rehlinler hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi, petrol kirliliği konusundaki 1992 tarihli Londra Sözleşmeleri, gemilerin haczine ilişkin 1999 Cenevre Sözleşmesi, 2002 tarihli yolcu taşımaya ilişkin Atina Sözleşmesi Tasarıya yansıtılmıştır.”. Bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 52.

Sözleşmelerin hükümleri tercüme edilerek ve herhangi bir değişikliğe uğramadan kelimesi kelimesine TTK'ya aynen işlenmiştir²⁰⁷.

II. Gemilerin Cebrî İcra Yoluyla Satışları

A. Uygulanacak Hukuk

Ülkemizdeki deniz ticaretinin en az %90'ı yurt dışı bağlantılıdır. Başka bir deyişle Türkiye limanlarında başlayan veya tamamlanan deniz yoluyla taşımaların büyük bir çoğunluğu, Türkiye'nin yanı sıra başka bir devletle de irtibatlıdır. Bu durum, deniz ticareti alanında ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların büyük bir çoğunluğunun yabancılık unsuru²⁰⁸ barındırdığını gösterir²⁰⁹.

Bir uyuşmazlığın yabancılık unsuru içermesi, birden çok devletin hukuk nizamının o uyuşmazlığa temas ettiği anlamına gelmektedir. Başka bir deyişle bir uyuşmazlığın yabancılık unsuru içermesi demek, o uyuşmazlığın maddi çözümünde mahkemenin uygulayabileceği birden fazla hukuk nizamının mevcut olması demektir²¹⁰. Belirli bir olay veya ilişkinin birden fazla hukuk nizamı ile irtibat hâlinde olması, bu hukuk nizamları arasında, bu olay veya ilişkiyi düzenleme bakımından bir rekabete sebebiyet verir²¹¹. Eğer hukuki olay veya ilişki, hiçbir yabancı hukuk nizamı ile temas

²⁰⁷ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 382; Kerim Atamer, "New Turkish Law of Ships Mortgages and Enforcement", **Recent Developments in Maritime Law - Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Association- Held in Hamburg on 25 August 2012 and in Istanbul on 6 October 2011**, İstanbul, 2012, s. 76; Sözel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 3-4.

²⁰⁸ Deniz ticareti bağlamında en sık karşılaşılan yabancılık unsurları şunlardır: geminin yabancı bir devletin bayrağını taşıması veya yabancı bir devletin siciline kayıtlı olması, yurt dışından veya yurt dışına taşıma, yurt dışında yerleşik banka, yabancı gemi adamları, yurt dışında sigorta, yabancı dilde düzenlenmiş charter parti veya konişmento, yurt dışında cebrî icra: Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 499-500. Milletlerarası Özel Hukuk bağlamında "yabancılık unsuru" kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Vahit Doğan, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 5. Baskı, Ankara, Savaş Yayınevi, 2019, s. 6 vd.; Ergin Nomer, **Devletler Hususî Hukuku**, 22. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2017, s. 5-7; Gülören Tekinalp/ Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 27.11.2007 tarihli MÖHUK uyarınca Güncelleştirilmiş 11. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011, s.22; Cemal Şanlı/ Emre Esen/ İnci Ataman Fıganmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 7. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2019, s. 5; Aysel Çelikel / B. Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, s. 15. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2017, s. 10.

²⁰⁹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 22-23.

²¹⁰ Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s.5

²¹¹ Nomer, **a.g.e.**, s. 5.

haline girmeksizin sadece tek bir ülkenin hukuk nizamı ile bağlantılı ise söz konusu uyuşmazlığa bu ülkenin hukuk kurallarının uygulanacağı aşikârdır. Ancak, söz konusu hukuki olay veya ilişki yabancı bir veya birden çok hukuk nizamı ile temas hâlinde bulunuyor, yani olay veya ilişkinin bünyesinde bir yabancılık unsuru mevcut ise, uyuşmazlığa hangi hukuk nizamının uygulanacağı, daha belirgin bir ifadeyle, bu uyuşmazlığın hangi devletin maddî hukuk hükümlerine göre çözüme kavuşturulacağı sorusu gündeme gelir²¹².

Yabancılık unsuru taşıyan bütün özel hukuk uyuşmazlıkların ilgili devletlerden hangisinin hukuk nizamına göre çözüme kavuşturulacağı sorusunun cevabını verecek olan hukuk dalı Milletlerarası Özel Hukuktur²¹³. Milletlerarası özel hukuk, maddi ilişkiye “hangi ülkenin özel hukuk kurallarının uygulanacağını gösteren hukuk kurallarının bütünüdür”²¹⁴. Tanımdan da anlaşılacağı üzere Milletlerarası Özel Hukuk kuralları, hukuki olay veya ilişkilerden doğan uyuşmazlıkları maddi çözüme kavuşturan maddi hukuk kurallarının aksine yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlığı bizzat çözmez; sadece uyuşmazlığı çözmekle yetkili hukuk nizamını belirler²¹⁵. Bir milletlerarası özel hukuk kuralının yabancı unsurlu bir uyuşmazlığa uygulanmasını emrettiği hukuk, hâkimin hukuku veya yabancı bir hukuk olabilir. Dolayısıyla, yabancı unsurlu bir uyuşmazlığı çözmekle görevli hâkim, önüne gelen uyuşmazlığı doğrudan kendi ülkesinin maddi hukuk kurallarına göre çözüme bağlayamaz; kendi ülkesinin milletlerarası özel hukuk kurallarından yola çıkarak öncelikle yetkili hukuku tespit edecek ve söz konusu uyuşmazlığı bu ülke hukukuna göre maddi çözüme kavuşturacaktır²¹⁶.

Milletlerarası Özel Hukuk, düzenleme alanı itibariyle birden çok ülke ile irtibatlı hukuki olay ve ilişkileri konu almasına rağmen, bir iç hukuk dalıdır. Bu nedenle iç hukukun kaynağını oluşturan kanunlar, örf ve âdet kuralları, iki veya çok taraflı

²¹² Vahit Doğan, **a.g.e.**, s. 2 ve 6; Nomer, **a.g.e.**, s. 5.

²¹³ Doğan, **a.g.e.**, s. 2; Nomer, **a.g.e.**, s. 4; Tekinalp/ Uyanık Çavuşoğlu, **a.g.e.**, s. 21; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 6; Şanlı/ Esen/ Ataman Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 22-23.

²¹⁴ Gerhard Kegel, **Internationales Privatrecht**, 7. Aufl., München, 1995, s. 3, naklen, Doğan, **a.g.e.**, s. 5.

²¹⁵ Doğan, **a.g.e.**, s. 5; Nomer, **a.g.e.**, s. 9; Tekinalp/ Uyanık Çavuşoğlu, **a.g.e.**, s. 23; Şanlı/ Esen/ Ataman Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 5-6

²¹⁶ Doğan, **a.g.e.**, s. 4-5.

milletlerarası sözleşmeler, mahkeme kararları ve doktrin milletlerarası özel hukukun da kaynağını oluşturmaktadır²¹⁷.

Türk milletlerarası özel hukukunun ana kaynağını, 12 Aralık 2007 tarihinde yürürlüğe giren 27.11.2007 tarihli ve 5718 sayılı “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul hukuku Hakkında Kanun²¹⁸” (MÖHUK) oluşturmaktadır²¹⁹. Bu husus MÖHUK m. 1 f. 1’de, “*Yabancılik unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk (...) bu Kanunla düzenlenmiştir*” şeklinde ifade edilmiştir. MÖHUK’un yanı sıra, bazı özel kanunlarda da kanunlar ihtilafı ve milletlerarası usul hukuk kuralları bulunmaktadır. Meselâ 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu m. 4 f. 3, TTK m. 103 f. 1 b. (b), m. 766-775, m. 1320, m. 1350 gibi.

Türk milletlerarası özel hukukun bir diğer ana kaynağı ise iki veya çok taraflı milletlerarası sözleşmelerdir²²⁰. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası²²¹ m. 90 f. 5’in ilk cümlesine göre, “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir*”. Buna göre ister iki taraflı olsun ister çok taraflı, usulüne uygun olarak onaylanıp yürürlüğe giren²²² milletlerarası sözleşmeler düzenledikleri konularda millî hukukumuzda kanun kuvvetinde bir uygulamaya sahip olurlar. Bunun yanı sıra,

²¹⁷ Bkz. Doğan, **a.g.e.**, s. 11 vd.; Nomer, **a.g.e.**, s. 69 vd.; Tekinalp/ Uyanık Çavuşoğlu, **a.g.e.**, s. 35 vd.; Çelikel/ Erdem, **a.g.e.**, s. 40 vd.

²¹⁸ RG 12.12.2007/26728.

²¹⁹ Türk milletlerarası özel hukukun kanunlaşma süresi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Doğan, **a.g.e.**, s. 12; Çelikel/ Erdem, **a.g.e.**, s. 41-42; Nomer, **a.g.e.**, s. 69-70; Hacı Can/ Ali Gümrak Toker, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Genişletilmiş ve Güncelleştirilmiş 3. Bası, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018, s. 78-79.

²²⁰ Milletlerarası özel hukuk alanında Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf milletlerarası sözleşmeler için bkz. Aysel Çelikel/ Cemal Şanlı/ Günseli Öztekin/ B. Bahadır Erdem/ İnci Ataman/ F. Kerem Giray, **Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmeleri**, C. I,II, İstanbul, Beta Yayınları, 2005; Mahmut Kamacı, **Türkiye’nin Taraf Olduğu Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmeleri ve Özel Hukuk Alanına Giren Çok Taraflı Diğer Uluslararası Sözleşmeler**, C. 1,2, Ankara, Adalet Yayın Evi, 2006; Ahmet Cemal Ruhi/ Ali Gümrak Toker, **Türkiye Cumhuriyeti’nin Taraf Olduğu Milletlerarası Özel Hukuku İle İlgili Bazı Çok Taraflı Uluslararası Sözleşmeler**, Güncellenmiş ve Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017. Milletlerarası ticaret hukukuna ilişkin milletlerarası sözleşmeler için bkz. Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, 3. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2019.

²²¹ RG 09.11.1982/17863

²²² Türkiye Cumhuriyeti’nin bir milletlerarası sözleşmeye nasıl taraf olacağı, Anayasa m. 90 ve 31.05.1963 tarihli ve 244 sayılı “Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması İçin Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi Hakkında Kanun”da düzenlenmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 11. Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi, 2012, s. 71 vd.; Yahya Berkol Gülgeç, **Normlar Hiyerarşisi**, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 156 vd.; Ergun Özbudun, **Türk Anayasa Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2016, s. 229 vd.;

MÖHUK m. 1 f. 2’de, Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla, milletlerarası özel hukuk alanında yapılan milletlerarası sözleşmeler ile getirilen kurallara MÖHUK kuralları karşısında öncelik tanınmıştır²²³. Bu itibarla mahkeme, önüne gelen özel hukuka ilişkin uyuşmazlıkta yabancılık unsuru varsa, MÖHUK’ta yer alan bir hükmü uygulamadan önce, o konuyla ilgili bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olup olmadığını tetkik etmelidir. Böyle bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olduğu tespit edildiği takdirde, söz konusu uyuşmazlıkta bu milletlerarası sözleşmenin hükümleri de göz önüne alınacaktır.

MÖHUK’ta yargılama ve icra işlemlerinin hangi hukuka tabi olacağı ile ilgili herhangi bir hüküm mevcut değildir. Bununla birlikte bu işlemlerin hâkimin hukukuna (lex fori) tabi olacağı, bütün hukuk sistemlerinde geleneksel olarak kabul edilmiş bir prensiptir²²⁴. Nitekim Yargıtay’ın birçok kararında²²⁵ ve bu kararların görüş birliği ile benimsendiği öğretide²²⁶ de, yargılama ve icra işlemlerine ilişkin hususlar bakımından bu işlemlerin yapıldığı devletin hukukunun uygulanacağı kabul edilmektedir²²⁷. Yine de bu durum Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı hâlinde hangi hukukun uygulanacağı hususunda tartışmaların yaşanmasına engel olamamıştır. Bu itibarla TTK’da, deniz icra işlemlerine uygulanacak hukuku belirlemeye yönelik bir kanunlar ihtilafı kuralı öngörülmüştür²²⁸.

TTK m. 1350’nin birinci cümlesine göre, *“Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebri icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebri icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir”*²²⁹. Bu hükme göre, yabancılık

²²³ Doğan, **a.g.e.**, s. 14; Nomer, **a.g.e.**, s. 71-72; Çelikel/ Erdem, **a.g.e.**, s. 45; Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, s. 110; Can/ Tuna, **a.g.e.**, s. 82

²²⁴ Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 481.

²²⁵ Bkz. Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 481, dp. 2; Şanlı/ Esen/ Ataman-Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 510-511.

²²⁶ Bkz. Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 481; Şanlı/ Esen/ Ataman-Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 510-511; Nomer, **a.g.e.**, s. 392; Ekşi, **Cebri Satış**, s. 26; Atamer, **Cebri İcra Uygulanacak Hukuk**, s. 87; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 69

²²⁷ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 500-502.

²²⁸ **A.e.**, s. 501.

²²⁹ TTK’nın cebri icraya ilişkin özel hükümleri, 1993 Cenevre Sözleşmesi ile 1999 Cenevre Sözleşmesi’nin hükümleri esas alınarak hazırlanmıştır. Gemiler üzerindeki sınırlı ayni haklar ve cebri satış bakımından TTK’da esas alınan 1993 Cenevre Sözleşmesi 2. maddesinin ikinci cümlesinde, cebri icra işlemlerine ilişkin bütün hususların cebri icranın gerçekleştiği devletin

unsurunun bulunduğu durumlarda deniz icra hukuku kapsamına giren bütün işlemler, geminin bu işlemlerin yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabi olacaktır. Görüldüğü üzere bu hüküm, yabancı bir geminin Türkiye’de ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı, bu satışın sonuçları, sıra cetvelinin oluşturulması, satış bedelinin paylaşılması gibi cebrî icraya ilişkin bütün işlemler bakımından Türk hukukunun yetkili olacağını açıkça ifade etmektedir. Bu hüküm aynı zamanda, bir geminin yabancı bir ülkede cebrî icra yoluyla satılması durumunda, bu ülkenin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilen cebrî satışın hukuki sonuçlarının Türk hukukuna tanınacağını da göstermektedir²³⁰.

TTK’nın bu hükmünde kabul edilen temel kurala göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu satış, satışın hukuki sonuçları ve o ülkedeki cebrî icraya ilişkin bütün işlemler hakkında satışın yapıldığı devletin hukuku yetkili olacaktır. Temel kural böyle olmakla birlikte, bu maddenin ikinci cümlesinde²³¹ bu hususa ilişkin bir istisna²³² öngörülmüştür. Bu hükümde, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, bu satıştan en az otuz gün önce artırmayı yapan yabancı kurum veya ilgililer tarafından artırmanın, geminin kayıtlı olduğu Türk gemi siciline, geminin sicile kayıtlı malikine ve gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine bildirilmesi “veya” gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı 50.000 üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi zorunluluğu getirilmiştir²³³. Bildirim

hukukuna tabi olacağı ifade edilmiştir. Aynı şekilde, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kurallar bakımından TTK’da esas alınan 1999 Cenevre Sözleşmesi’nin 2. maddesinin dördüncü fıkrasında da, bir geminin ihtiyaten haczedilmesine veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemlerinin, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyaten haciz için başvurulmuş devletin hukukuna tabi olacağı ifade edilmiştir. Nitekim Yargıtay’ın görüşü de bu yöndedir. Bu bakımdan TTK m. 1350, hem Yargıtay’ın görüşünü hem de bu iki Milletlerarası Sözleşme’nin hükümlerini tekrar eden bir hükmüdür: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 502.

²³⁰ Atamer / Damar / Erçin / Özbek / Çelikçapa Bilgin / Günay / Yeşilova Aras / Süzel / Yetiş Şamlı, **Transport Law**, s. 215.

²³¹ 6102 sayılı TTK’nın 1350. maddesinin ikinci cümlesi, 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin 11. maddesi ile 5136 sayılı Kanun ile değişik 6267 sayılı TTK’nın 1245. maddesi ve 12.2.2004 tarihli ve 5092 sayılı Kanun’un 1. maddesi uyarınca değişik 2004 sayılı İİK’nın 114. maddesinin 2. fıkrası dikkate alınarak sevk edilmiştir: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 508.

²³² Atamer, **Açıklamalar**, s. 42.

²³³ 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin 11. maddesi, bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu satışın yetkili makamlarca ilgililere bildirilmesine ilişkin hükümler getirmektedir. TTK’nın cebrî icraya ilişkin özel hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin bu maddesi, TTK’da iki taraflı bir kural olarak düzenlenmiştir. TTK’nın 1350. maddesinin ikinci ve üçüncü cümlelerinde Türk bayraklı gemilerin yurt dışında cebrî satışı bakımından kabul edilmiş olan kural, bu Kanunun 1384. maddesinde yabancı gemilerin Türkiye’de cebrî satışı için de kabul edilmiştir. Bu hükümlerle

“veya” ilân şartının yerine getirilmemesinin yaptırımını ise, bu maddenin üçüncü cümlesinde düzenlenmiştir. Buna göre, bu bildirim veya ilân yapılmaksızın Türk bayraklı geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde geminin Türk Gemi Sicilindeki kaydı silinmez; gemi üzerinde sicile kayıtlı olan haklar ve alacaklar saklı kalır²³⁴.

Görüldüğü üzere Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu satışın hukuki etkilerinin Türkiye’de tanınabilmesi için, ilân veya bildirim şartlarından birinin yerine getirilmiş olması gerekir. Bu hüküm, 6102 sayılı TTK Tasarısı hazırlıkları sırasında, yabancı ülkelerin icra prosedürüne müdahale niteliği taşıdığı gerekçesiyle eleştirilere²³⁵ konu olmuş olsa da, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’ün de ifade ettiği gibi, TTK m. 1350’de yer alan bildirim ve ilâna ilişkin bu hüküm, yurt dışında gerçekleşen cebrî satışın Türkiye’de geçerli olup olmayacağını belirlemeye yönelik bir hüküm değildir; bu açıdan bu maddenin ilk cümlesine sadık kalınmakta ve satışın geçerli olup olmadığı, satışın yapıldığı devletin hukukuna bırakılmaktadır²³⁶.

B. Gemi

TTK’da kabul edilen deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümler, yalnızca gemilerin ve gemide taşınan eşyanın cebrî icrasına ilişkin hükümlerdir. Görülüyor ki gemi, deniz icra hukuku hükümlerinin temel objesini teşkil etmektedir. Bu nedenle deniz icra hukukuna ilişkin bu özel hükümlerin uygulama alanının tayini için öncelikle gemi kavramının tespiti gerekmektedir. Bu bağlamda TTK’da kabul edilen sisteme tabi olan gemilerden ne anlaşılması gerektiği hususunda TTK m. 931 hükmü dikkate alınacaktır²³⁷.

Türkiye, bir yandan Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî satışının kendisine haber verilmeden gerçekleşmemesi gerektiğini dünyaya bildirirken, diğer yandan da yabancı bir geminin Türkiye’de cebrî satışa konu olması hâlinde ilgili ülkeye haber verilmeden geminin satılmayacağı hususunda taahhütte bulunmaktadır. Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 507 vd.

²³⁴ 6102 sayılı TTK’nın 1350. maddesinin üçüncü cümlesi, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 1’in (b) bendinden alınmıştır.

²³⁵ Bkz. Nuray Ekşi, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, **Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, İstanbul, 2006, s.115 vd.

²³⁶ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 509-510.

²³⁷ Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 539.

TTK m. 931 f. 1’de gemi, “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır*” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre, kendiliğinden hareket etme imkânına sahip olsun veya olmasın, suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olan ve yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her türlü araç hakkında deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümler uygulanır.

TTK’nın bu hükmü, 6762 sayılı TTK m. 816 f. 1 hükmü²³⁸ ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. Bununla birlikte TTK m. 931’in resmî gerekçesinde de ifade edildiği üzere, 6762 sayılı TTK’da yer alan gemi tanımının kapsamı, yeni hüküm uyarınca, teknik ve iktisadî hayattaki gelişmeler göz önünde bulundurularak mümkün olduğunca genişletilmeye çalışılmıştır²³⁹.

6762 sayılı TTK m. 816 f. 1, bir geminin tanımı açısından teknenin varlığını zorunlu kabul etmekteydi. Bu sebepten dolayı yüzer havuz, mavna, şat, sondaj platformu gibi içi oyuk ve hacimli şekilde olmayan araçlar gemi olarak kabul edilmemekteydi²⁴⁰. Yeni hükümde bu sorunun önüne geçmek amacıyla “tekne” teriminin yerine “araç” sözcüğü kullanılmış ve böylece suda hareket etmesini gerektiren bir amaçla kullanılan ve pek küçük olmayan her türlü aracın “gemi” tanımı kapsamına alınması olanağı sağlanmıştır²⁴¹. Öte yandan yeni hükümde bu tanımı genişletmek amacıyla, kendiliğinden hareket etme kabiliyetini haiz olmasa dahi, bir aracın TTK bakımından gemi sayılacağı açıkça ifade edilmiştir.

²³⁸ 6762 sayılı TTK m. 816 f. 1’de gemi şu şekilde tanımlanmıştır: “*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne “Gemi” sayılır.*”

²³⁹ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 317.

²⁴⁰ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 661; Tahir Çağa/ Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2009, s. 46.

²⁴¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 662; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 35.

Bir aracın “gemi” olarak nitelendirilmesi bakımından aranan bir diğer şart, aracın pek küçük olmamasıdır. Bu bakımdan hangi araçların gemi sayılıp sayılmayacağını denizcilik telâkkileri belirlemektedir²⁴².

6762 sayılı TTK m. 816 f. 1’de yer alan “denizde hareket” ifadesinden dolayı iç sularda yapılan taşımalara, kara taşımalarına ilişkin hükümler uygulanmaktaydı. Oysa iç sularda yapılan taşımaların kara taşımaları yerine deniz taşımaları hükümlerine tabi tutulması gerekmektedir²⁴³. Bu sebepten dolayı TTK m. 931 f. 1’de “deniz” sözcüğünün yerine “su” sözcüğü kullanılmıştır²⁴⁴. Böylece sadece bu tanımın kapsamına giren deniz gemileri değil, aynı zamanda iç su gemileri hakkında da TTK’nın deniz ticareti hükümlerinin uygulanmasına olanak sağlanmıştır. Dolayısıyla deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümler hem deniz gemileri hem de iç su gemileri hakkında uygulanır.

Bir aracın TTK hükümlerinin uygulanması bakımından gemi sayılabilmesi için aranan bir diğer şart ise, aracın suda hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olmasıdır. Dolayısıyla, bir aracın gemi sayılabilmesi için, hem suda (kendi kendine veya dışarıdan bir kuvvetle) hareket etme özelliğini haiz olması gerekir hem de suda hareket etmesini gerektirecek bir amaca tahsis edilmiş olması gerekir²⁴⁵. Buna göre, suda hareket etme özelliğine sahip olan bir araç, suda hareket etmesini gerektirecek bir amaca tahsis edilmemiş ise, TTK kapsamında gemi sayılmayacaktır. Misal olarak, sabit deniz hamamları, köprü dubaları, sabit otel gemileri, yüzden doklar, şamandıralar²⁴⁶ gibi araçlar, suda hareket etme özelliğine sahip olmalarına rağmen tahsis edildikleri amaç suda hareket etmelerini gerektirmediğinden, TTK bağlamında gemi sayılmazlar. Bununla birlikte, deniz üzerindeki her türlü hareket bu şartın karşılanması için yeterli olacağından, bir geminin kızaklanabilmesi için batırılan yüzer havuzlar, sondaj ve inşaat amaçlarıyla deniz üzerinde yer değiştirip çalışma için

²⁴² Çağa / Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 47.

²⁴³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 318.

²⁴⁴ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 664; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 35; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 540.

²⁴⁵ İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Kaptan, Navlun Sözleşmesi**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018, s. 17.

²⁴⁶ Çağa / Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 46.

sabitlenen platformlar, yüzen vinçler, tarak gemileri, meteorolojik istasyon vazifesi gören gemiler TTK bağlamında gemi sayılmaktadır²⁴⁷.

TTK m. 935 f. 1 uyarınca, “(...) *bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri yalnızca ticaret gemileri hakkında uygulanır.*” Buna göre, TTK’da yer alan deniz icra hukukuna ilişkin özel hükümlerin uygulanması kural olarak sadece ticaret gemilerine²⁴⁸ özgülenmiştir. Kural böyle olmakla birlikte, TTK m. 935 f. 2’nin (a) bendinde bir istisna öngörülmüştür. Bu hükme göre, TTK’nın deniz ticaretine ilişkin Beşinci Kitabının “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlıklı Kısmı, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis gemiler hakkında da uygulanır. Dolayısıyla, deniz veya iç sularda kazanç elde etme, gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilen tüm gemiler, TTK’nın deniz icra hukukuna ilişkin özel kurallarına tabi olacaktır.

TTK m. 935 f. 2’nin (b) bendi ise, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere ilişkin TTK’nın Beşinci Kitabının bazı hükümleri bakımından istisnalar öngörülmüştür. Ancak bu istisnalar arasında “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümleri” başlıklı Kısım yer almamaktadır. Bu sebepten ötürü münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere deniz icra hukuku kuralları uygulanmayacaktır.

C. Gemilerin Haczi

1. Genel Bilgi

Bir geminin cebrî icra yoluyla satışa konu olabilmesi için, öncelikle bir paranın ödenmesine veya bir teminatın verilmesine ilişkin bir alacak hakkında yetkili icra dairesine başvurularak bir takip başlatılmış ve söz konusu takibin kesinleşmiş olması gerekir. Takibin kesinleşmesine rağmen borçlu borcunu ödememişse, takibin bir

²⁴⁷ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 666; Çağa / Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 47.

²⁴⁸ TTK m. 931 f. 2’de ticaret gemileri şu şekilde tanımlanmıştır: “*Suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır.*”

sonraki aşaması, geminin kesin haczi olacaktır. Diğer bir ifadeyle, takip kesinleşmeden geminin kesin haczi mümkün olmayacaktır. Geminin kesin haczinden sonra ise, alacaklının geminin satışını isteme hakkı doğacaktır.

Genellikle deniz ticareti uygulamasında, bir uyuşmazlık söz konusu olduğu zaman alacaklının başvurduğu ilk yol, geminin ihtiyati haczidir²⁴⁹. Alacaklı, gemiyi ele geçirme olanağı bulunmayan bir ülkede dava açmak veya icra takibi başlatmak yerine, çağdaş haberleşme olanaklarından ve sınır ötesi hukuksal hizmetlerden yararlanarak²⁵⁰ gemiyi elverişli bir yargı çevresinde ihtiyaten haczettirmeyi tercih etmektedir. Bu yöntem sayesinde alacaklı, bir yandan borcunu ifa edip etmeyeceği belli olmayan donatana karşı alacağı için bir teminat elde ederken, diğer yandan da donatanı gemisini işletmekten alıkoyarak onu borcunu ödemeye zorlamaktadır²⁵¹. Esasa ilişkin işlemler ise, geminin ihtiyati haczinden sonra başlatılmaktadır²⁵². Böylece alacaklının davayı kazanması veya başlatmış olduğu takibin lehine sonuçlanması durumunda, daha önce ihtiyaten haczedilmiş olan gemi ilgili icra dairesi tarafından cebrî icra yoluyla satılacak ve alacaklı bu satış bedelinden alacağını tahsil edebilecektir.

TTK'da deniz hukukunda cebrî icraya ilişkin hükümler hazırlanırken, deniz ticareti uygulamasında benimsenen bu yöntem dikkate alınmış ve gemilerin ihtiyati haczi öncelikle düzenlenmiştir. Diğer bir anlatımla, TTK'nın bu konuya ilişkin düzenlemeleri, gemilerin ihtiyati haczi ile başlayan bir cebrî icra prosedürü esas alınarak hazırlanmıştır²⁵³. Ayrıca TTK m. 1382'de, gemilerin kesin haczinde, ihtiyati haczin uygulanmasına ilişkin olan 1364 ilâ 1368 inci maddelerin uygulama alanı bulacağı ifade edilmiştir. Oysa İİK m. 261 f. 2'de, ihtiyati haczin İİK'da önce düzenlenmiş olan kesin hacze ilişkin kurallara göre yürütüleceği düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere TTK'da deniz hukukunda cebrî icraya ilişkin özel hükümler düzenlenirken, İİK'da

²⁴⁹ 6762 sayılı TTK döneminde gemilerin ihtiyati haczi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, **a.g.e.**, s. 1 vd.; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 1 vd.; Atamer, **Seferden Men**, s. 279 vd. 6102 sayılı TTK döneminde gemilerin ihtiyati haczi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 165 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 544 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 319 vd.

²⁵⁰ Atamer, **Seferden Men**, s. 282.

²⁵¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 168-169.; Çetingil, **a.g.e.**, s. 1-2; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 2-3.

²⁵² Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 168; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 544.

²⁵³ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 168; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 544.

benimsenen temel anlayış değiştirilmiş ve gemilerin ihtiyati haczi merkez kurum²⁵⁴ olarak ele alınmıştır.

Daha önce de belirttiğimiz üzere, TTK hazırlanırken milletlerarası sözleşmeler ile uyum ilkesi benimsenmiştir. Bu amaçla gemilerin ihtiyati haczi bakımından 1999 Cenevre Sözleşmesi temel kaynak olarak esas alınmış ve bu Sözleşmenin hükümleri TTK'ya aynen işlenmiştir. 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin millî hukuklara bıraktığı hususlar bakımından ise, İİK dikkate alınarak, deniz ticaretinin gereksinimlerine ve şartlarına uygun birçok yeni yasal düzenlemeler kabul edilmiştir²⁵⁵.

1999 Cenevre Sözleşmesi m. 1 f. 2'de gemilerin ihtiyati haczi ("*arrest*"), "*bir deniz alacağının teminat altına alınması için, Mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir; ancak bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamaz*" şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre, gemilerin ihtiyati haczi yalnızca deniz alacağı olarak anılan alacakların takibini güvence altına almaya yarayan bir geçici hukuki koruma yöntemi olup, bir ilamın veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması amacıyla gemiye el konulması işlemini diğer bir ifadeyle geminin kesin haczini kapsamamaktadır.

Geminin ihtiyati haczine ilişkin Sözleşmedeki bu tanım, TTK'nın gemilerin ihtiyatî haczine ilişkin hükümleri hazırlanırken dikkate alınmıştır. Buna göre gemilerin ihtiyati haczi, İİK sisteminden farklı olarak her türlü alacak için değil, yalnızca TTK m. 1352'de sayılmış olan sınırlı sayıdaki deniz alacakları için başvurulabilecek bir geçici hukuki koruma yöntemi olarak düzenlenmiştir²⁵⁶. Gemilerin kesin haczi bakımından ise böyle bir sınırlandırma söz konusu değildir. TTK m. 1382 f. 2 uyarınca, "*Gemilerin icra yoluyla haczinde, alacağın 1352'nci maddede sayılan deniz alacaklarından olması şartı aranmaz.*" Buna göre, kesin haciz isteme hakkı doğduktan sonra alacağın deniz alacağı olup olmadığı herhangi bir öneme sahip olmayacak ve her türlü alacak için geminin haczi talep edilebilecektir. Ancak deniz alacağına sahip olmayan alacaklılar,

²⁵⁴ Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özkes, **Ders Kitabı**, s. 319.

²⁵⁵ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 166-167.

²⁵⁶ Bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 416; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 202-203.

geminin haczini isteyebilseler de, deniz alacaklıları gibi herhangi bir önceliğe sahip olmadıklarından dolayı sıra cetvelinde son sıraya kaydedileceklerdir²⁵⁷.

Kesin haciz, kesinleşmiş bir icra takibinin konusu olan belli bir para alacağının ödenmesini sağlamak amacıyla ve bu yönde talepte bulunan alacaklı lehine, alacağı karşılayacak miktar ve değerdeki borçluya ait mal ve haklara, icra müdürü tarafından hukuken el konulması anlamına gelmektedir²⁵⁸. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, alacaklının kesin haciz talebinde bulunabilmesi için öncelikle icra takibin kesinleşmiş olması gerekir. İhtiyati haciz bakımından ise böyle bir şart söz konusu değildir. İhtiyati hacizde amaç, devam etmekte olan veya henüz başlamamış bir dava veya takip sonucunda kesinleşecek alacağın önceden güvence altına alınmasını sağlamak olduğundan, alacaklı dilerse bir dava veya takip başlatmadan önce ya da dava veya takip sırasında da ihtiyati haciz yoluna başvurabilir²⁵⁹. Bununla birlikte, alacaklının, ihtiyaten haczedilmiş olan malların satılmasını isteyebilmesi için, Kanunda öngörülen süreler içinde bir dava veya takip başlatmış ve bunların sonunda ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmüş olması gerekir.

2. İhtiyati Haciz

Hem 1999 Cenevre Sözleşmesi'nde hem de TTK'da, gemilerin ihtiyati haczini talep etme hakkı sadece deniz alacakları bakımından tanınmıştır²⁶⁰. Deniz alacakları, TTK m. 1352'de yirmi iki bent hâlinde sayılmıştır. Deniz alacakları listesi *numerus clausus* ilkesine göre hazırlanmış olduğundan, bu listede yer alan alacakların yorum yoluyla veya herhangi başka bir hukuksal yöntemle genişletilmesi mümkün olmayacaktır²⁶¹. Bu itibarla, bu listede sayılan alacaklar dışında başka alacaklara ihtiyati haciz hakkı

²⁵⁷ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 332. Gemilerin cebri icra yoluyla satışından sonra düzenlenecek olan sıra cetveli hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 362 vd.; Doğuş Taylan Türkel, **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, İzmir, Güncel Yayınevi, 2008, s. 271 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 588 vd.

²⁵⁸ Baki Kuru, **İcra ve İflas Hukuku El Kitabı**, Tamamen Yeniden Yazılmış ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2013, s. 410.

²⁵⁹ Adnan Deynekli / Mustafa Saldırım, **Öğretide ve Uygulamada İhtiyati Haciz**, 6098 sayılı TBK ve 6100 sayılı HMK işlenmiş 3. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2011, s. 8-9.

²⁶⁰ Deniz alacakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 87 vd.; Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 68 vd.; Algantürk Light, **1999 Cenevre Sözleşmesi**, s. 37 vd.; Ülgener, **1999 Cenevre Sözleşmesi**, s. 8 vd.

²⁶¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 95; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 546-548.

tanınması hukuka aykırı olacaktır. Nitekim TTK m. 1353 f. 2'de de, deniz alacaklarından başka alacaklar için ihtiyati haciz kararı verilmeyeceği açıkça ifade edilmiştir.

TTK m. 1369 ihtiyati haczi istenebilecek gemilere ilişkin hükümler getirmektedir. Bu maddenin birinci fıkrasının (a) bendine göre, hakkında deniz alacağı ileri sürülen bir geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için, deniz alacağının doğduğu sırada geminin maliki olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olması ve geminin maliki olması gerekir. Dolayısıyla, borçlu ile ihtiyati haczin uygulandığı sıradaki geminin maliki farklı kişiler ise, gemilerin ihtiyati haczi kural olarak mümkün olmayacaktır²⁶². Bununla birlikte, deniz alacağı kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış ise, deniz alacakları bakımından geminin ihtiyati haczi için, borçlunun aynı zamanda geminin maliki olması şartı aranmayacaktır²⁶³. Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar²⁶⁴, TTK m. 1320 f. 1'de sayılmış ve bu maddede geminin malikinin yanı sıra, geminin kiracısının, yöneticisinin veya işleticisinin borçlu olduğu durumlarda gemi alacaklısı hakkının doğacağı düzenlenmiştir. Dolayısıyla deniz alacağı aynı zamanda TTK m. 1320 uyarınca gemi alacaklısı hakkı veriyorsa ve borçlu geminin kiracısı, yöneticisi veya işleticisiyse, ihtiyati haciz istemi TTK m. 1369 f. 1 b. (e) kapsamında değerlendirilecek ve üzerinde kanuni rehin hakkı doğmuş olan gemi ihtiyaten haczedilebilecektir²⁶⁵. Aynı şekilde, TTK m. 1369 f. 1 b. (c) uyarınca, geminin maliki üçüncü bir kişinin borcunu temin etmek amacıyla gemisi üzerinde bir gemi rehni, gemi ipoteği veya aynı nitelikte bir yükümlülük kurulmasına rıza göstermişse, bu alacaklar bakımından da borçlunun geminin maliki olması şartı aranmayacak ve gemi ihtiyaten haczedilebilecektir²⁶⁶. Bunun yanı sıra, TTK m. 1369 f. 1 b. (b)'de, gemi kiracısının gemi alacağı niteliğinde olmayan bir borcundan dolayı geminin ihtiyati haczinin, gemi

²⁶² Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 180-181; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 552-553.

²⁶³ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 179-180; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 552-553.

²⁶⁴ Gemi alacakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 129 vd.; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 153 vd.; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku -II- (Ders Kitabı): Müsterek Avaryalar – Çatmalar – Kurtarma – Gemi Alacaklısı Hakkı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016, s. 603 vd.; Türkel, **a.g.e.**, s. 3 vd.; Kalpsüz, **Gemi ve Deniz Alacağı**, s. 63 vd.

²⁶⁵ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 179-180; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555.

²⁶⁶ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 180; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555.

kiracısının ilerleyen tarihlerde gemiye malik olması durumunda mümkün olacağı düzenlenmiştir²⁶⁷.

TTK m. 1369 f. 2 ise, malikin diğer gemilerinin ihtiyati haczini başka bir ifadeyle kardeş geminin ihtiyati haczini ("*sister ship arrest*") düzenlemektedir. Bu fıkra uyarınca, deniz alacağı borçlusunun mülkiyetinde bulunup da bu deniz alacağına sebep olmayan başka gemilerin de ihtiyaten haczedilmesi mümkündür. Ancak kardeş geminin ihtiyati haczinin istenebilmesi için, borçlunun, üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki, kiracısı, tahsis olunanı veya taşıtanı sıfatlarından biriyle deniz alacağının sorumlu olması ve ihtiyati haczinin uygulandığı sırada da kardeş geminin maliki olması gerekmektedir²⁶⁸. Buna göre deniz alacaklısı, bu iki koşulun mevcut olması kaydıyla, deniz alacağına konu olan gemiden başka bir geminin de ihtiyaten haczini talep ederek alacağını güvence altına alabilecektir.

TTK m. 1353 f. 4'e göre, alacağın TTK m. 1352'de sayılan deniz alacaklarından biri olması, ihtiyati haciz kararının verilmesi için gerekli ve yeterli bir sebeptir. Mahkemenin²⁶⁹ ihtiyati haciz kararı vermesi için, alacaklının alacağının 1352'nci

²⁶⁷ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 183 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 555.

²⁶⁸ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 187 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 558-559.

²⁶⁹ İhtiyati haciz kararları bakımından yetkili mahkemeler, TTK'nın 1354 ilâ 1357'nci maddeleri arasında düzenlenmiştir. Uyuşmazlığın esası hakkında dava açılmadan veya takip başlanılmadan evvel Türk bayraklı bir geminin ihtiyati haczi için başvurulacak yetkili mahkeme, TTK m. 1354'te düzenlenmiştir. Bu hükme göre, "*Türk Bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi ya da aşağıda gösterilen mahkemeler tarafından verilebilir: a) Bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi, b) Sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi, c) 941 inci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi.*" TTK m. 1355'te ise, yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olan mahkemeler belirlenmiştir. Buna göre, "*Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir.*" Ayrıca TTK m. 1356'da, taraflar uyuşmazlık konusu deniz alacağının esası hakkında bir yetki veya tahkim şartı öngörmüş veyahut bu uyuşmazlığa ilişkin yabancı bir hukukun uygulanacağını belirlemiş olsalar dahi, TTK m. 1354 ve 1355'te gösterilen mahkemelerin yetkisinin ihtiyati haciz kararı bakımından devam edeceği açıkça ifade edilmiştir. Ancak alacaklı, deniz alacağının esası hakkında yurt içinde bir mahkemede dava başlattıktan sonra geminin ihtiyati haczini talep edecekse, TTK m. 1357 uyarınca, ihtiyati haciz kararı yalnızca davaya bakan mahkeme tarafından verilebilecektir. Bununla birlikte deniz alacağının esasına ilişkin yurt dışında bir mahkemede dava açılmış veyahut Türkiye'de veya yurt dışında tahkim başlatılmış olsa dahi, TTK m. 1354 ve 1355'te sayılan Türk mahkemelerinin yetkisi ihtiyati haciz kararı bakımından devam edecektir. Bu konuda ayrıntılı

maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve uyuşmazlık konusunun parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil sunması yeterlidir²⁷⁰. Bunun dışında ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında bir teminat da yatırılmalıdır²⁷¹. Buna göre, alacaklı ihtiyati haciz başvurusu ile birlikte alacağının bir deniz alacağı olduğu ve bu alacağın parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek bir delil sunmuş ve teminatını da yatırmışsa, mahkeme geminin ihtiyati haczine karar verecektir. TTK m. 1364 hükmüyle alacaklıya, ihtiyati haciz kararının uygulanmasını istemek için üç günlük bir süre tanınmıştır. Buna göre, alacaklı, ihtiyati haciz kararının verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden ihtiyati haciz kararının uygulanması için başvurmazsa, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar. Alacaklının bu süre içinde istemde bulunması hâlinde ise, icra dairesi ihtiyati haczi derhal uygular²⁷².

*“Görüldüğü gibi, ihtiyati haciz kararı, mahkemenin basit bir inceleme sonucunda edineceği kanaate göre verilmekte ve karar verilirken borçlu genellikle dinlenilmemektedir.”*²⁷³ Dolayısıyla ihtiyati haciz kararı, borçlu olup olmadığı kesin olarak bilinmeyen bir kimsenin malvarlığına bir müdahale anlamına gelmektedir²⁷⁴. Bu nedenle, borçluya karşı bir takip başlatılmadan veya dava açılmadan evvel verilmiş bir ihtiyati haciz kararının uygulanması sonucu borçlunun malvarlığına yapılan bu geçici müdahale, bir an önce kesin bir çözüme kavuşturulmalıdır. Bunun için de alacaklının ihtiyati haciz kararının uygulanmasından sonra borçluya karşı ya takip talebinde bulunarak ya da dava açarak ihtiyati haczi tamamlattırması, yani ihtiyati haczin kesin hacze dönüşmesini sağlaması gerekir²⁷⁵.

bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 205 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **İcra ve İflas Hukuku**, s. 559 vd.

²⁷⁰ Bkz. TTK m. 1362.

²⁷¹ Bkz. TTK m. 1363 f. 1.

²⁷² İhtiyati haciz kararı uygulanırken yapılacak işlemler ve alınacak önlemler, TTK'nın 1366 ve 1367'nci maddelerinde teferruatlı bir şekilde düzenlenmiştir. TTK'nın 1370 ilâ 1377'nci maddeler ise, geminin ne şekilde serbest kalacağına ilişkin ayrıntılı hükümler getirmektedir. Belirtmek gerekir ki, konunun kapsamının genişliği çalışmamızın sınırlarının çok ötesine geçeceği için, bu hükümler çalışmamız bakımından inceleme konusu yapılmamıştır.

²⁷³ Kuru, **El Kitabı**, s. 1065.

²⁷⁴ Ramazan Arslan/ Ejder Yılmaz/ Sema Taşpınar Ayvaz / Emel Hanağası, **İcra ve İflas Hukuku**, 4. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018, s. 427.

²⁷⁵ Kuru, **El Kitabı**, 1065.

İşte, deniz alacağının güvence altına alınabilmesi için, borçluya karşı dava açılmadan veya takip başlatılmadan evvel geminin ihtiyati haczi yoluna gidilmişse, alacaklı, ihtiyati haciz kararının uygulanmasından itibaren bir ay içinde borçluya karşı dava açmalı veya takip başlatmalıdır²⁷⁶. Bir aylık süre, alacaklı ihtiyati haciz kararının TTK m. 1366 uyarınca uygulanması sırasında hazır bulunuyor ise, haczin uygulanmasından; hazır bulunmuyor ise, TTK m. 1366 f. 2 uyarınca düzenlenecek haciz tutanağının kendisine tebliğinden itibaren işlemeye başlar²⁷⁷. Bu süre zarfında alacaklı borçluya karşı bir dava açmaz veya takip başlatmaz ise, ihtiyati haciz kendiliğinden hükümsüz hale gelir²⁷⁸. Ayrıca belirtmek gerekir ki, deniz alacakları bakımından, İİK'nın 264 ve 267'nci maddelerinde öngörülen diğer adli işlemlerin de bir aylık süre içinde yapılması gerekir²⁷⁹.

3. Kesin Haciz

İİK'nın sistemi içinde para veya teminat alacakları bakımından başvurulabilecek iki çeşit takip yolu öngörülmüştür. Bunlardan birincisi ilamlı icra yolu ile takip, diğeri ilamsız icra yoluyla takiptir.

6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) m. 301 f. 2'de, *“taflardan her birine verilen hüküm nüshası ilâmdır”* denilmektedir. Buna göre, mahkeme kararının mühürlü ve imzalı olarak iki taraftan her birine verilen nüshalarına ilâm denir²⁸⁰. Buradaki ilâmdan kasıt, sulh hukuk, asliye hukuk, asliye ticaret, aile, tüketici ve fikrî ve sınai haklar mahkemesi gibi hukuk mahkemelerinden alınmış olan ilamlardır.

²⁷⁶ TTK m. 1376 uyarınca İİK m. 264 f. 1 ve 2'de yer alan süreler, gemilerin ihtiyatî haczinde bir ay olarak uygulanır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 269-270. Ayrıca bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 423.

²⁷⁷ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 271-272; Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 314; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 428; Deynekli/ Saldırım, **a.g.e.**, s. 160.

²⁷⁸ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 276; Kuru, **El Kitabı**, s. 1065; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 314; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 428; Deynekli/ Saldırım, **a.g.e.**, s. 161.

²⁷⁹ İhtiyati haczi tamamlayan işlemler ile ilgili İİK'da yer alan düzenlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1065 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 314 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 427 vd.; Deynekli/ Saldırım, **a.g.e.**, s. 158. Gemiler hakkında ihtiyati haczi tamamlayan işlemler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 267 vd.

²⁸⁰ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 892; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 266; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 380.

Bundan başka ceza mahkemesi ilamlarının tazminata ve yargılama giderlerine ilişkin hüküm fıkrası (5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu m. 324), tam yargı davaları sonucunda elde edilen idari yargı ilamları (2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu m. 28 f. 1 ve 2), Sayıştay ilamları (6085 sayılı Sayıştay Kanunu m. 64 f. 2), hakem kararları (HMK m. 436) ve Mecburi Tahkim Kanunu'na göre verilen kararlar da ilam kavramına dâhildir. Bunun yanı sıra, usulüne uygun tenfiz edilmiş yabancı mahkeme kararları ve hakem kararları (MÖHUK m. 51 f. 1 ve m. 61 f. 2) da buradaki ilam kavramının kapsamı dâhilindedir²⁸¹. Ayrıca burada belirtilen mahkeme ilamlarından başka, İİK m. 38'de ve bazı özel kanunlarda, ispat kuvveti bakımından ilama yakın bazı belgelerin de ilam niteliğinde olacağı kabul edilmiştir²⁸².

Alacaklı daha önce dava açıp alacağına ilişkin bir ilam elde etmemişse veya söz konusu alacak ilam niteliğinde sayılan bir belgede tespit edilmemişse, alacaklının alacağına kavuşması için başlatacağı takip yolu, ilamsız icradır. İİK sistemi bakımından alacaklının başvurabileceği ilamsız icra yoluyla takip seçenekleri, haciz yoluyla takip (İİK m. 42-144/a), rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip (İİK m. 145-153) ve iflâs yoluyla takiptir (İİK m. 154-256). Bunun yanı sıra, alacak bir kambiyo senedine (bono, poliçe, çek) dayanıyorsa, kambiyo senetlerine özgü haciz ve iflâs yoluyla takibe (İİK m. 167-176/b) başvurmak da mümkündür.

Bir paranın ödenmesine veya bir teminatın verilmesine dair ilamsız icra yoluyla takip, alacaklının icra dairesine yapacağı bir takip talebi ile başlar. Takip talebini alan icra dairesi, bu takip talebinin İİK'da öngörülen şartlara uygun olduğuna karar verirse, bir ödeme emri düzenleyerek bunu borçluya tebliğ eder. Ödeme emri ile borçluya, ödeme emrinde belirtilen süre içinde borcunu ödemesi veya itirazı varsa bunu beyan etmesi ve bu süre içinde borç ödenmez veya itiraz edilmezse cibrî icraya devam edileceği, diğer bir ifadeyle mallarının haczedileceği ihtar edilir. Alacaklı, haciz yoluyla takibe²⁸³ ya da iflâs yoluyla takibe²⁸⁴ başvurmuşsa, yedi günlük ödeme ve itiraz süresi;

²⁸¹ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 893 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 266; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 380-381.

²⁸² İlam niteliğindeki belgeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 895 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 267 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 381-382.

²⁸³ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 189 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 84 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 133 vd.

²⁸⁴ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1110 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 354 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 451 vd.

taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takibe²⁸⁵ başvurmuşsa, on beş günlük ödeme ve yedi günlük itiraz süresi; ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takibe²⁸⁶ başvurmuşsa, otuz günlük ödeme ve yedi günlük itiraz süresi; kambiyo senetlerine özgü haciz yoluyla takibe²⁸⁷ başvurmuşsa, on günlük ödeme ve beş günlük itiraz süresi; kambiyo senetlerine özgü iflâs yoluyla takibe²⁸⁸ başvurmuşsa, beş günlük ödeme ve itiraz süresi söz konusu olacaktır. Borçlu, itiraz süresi içinde ödeme emrine itiraz etmez ve ödeme süresi içinde de borcunu ödemezse, takip kesinleşir ve alacaklı borçlunun mallarının haczedilmesini talep edebilir. Bununla birlikte borçlu, ödeme emrine süresinde itiraz etmişse, alacaklının icra takibine devam edebilmesi yani haciz isteme hakkının doğması için itirazın hükümden düşürülmesi gerekir. Bunu sağlamak için, alacaklı, itirazın iptali davası (İİK m. 67) açabilir ya da itirazın kaldırılması (İİK m. 68-70) için icra mahkemesine başvurabilir.

Buna göre, konusu bir paranın ödenmesi veya teminatın verilmesi olan deniz alacağının takibi için, alacaklı, doğrudan ilamsız icra yoluyla takip başlatmışsa, takibe itiraz edilmeden ödeme süresinin geçmesiyle birlikte takip kesinleşir ve alacaklının geminin haczini isteme hakkı doğar (İİK m. 78 f. 1)²⁸⁹. Bununla birlikte, alacaklı, TTK'nın öngördüğü sisteme uygun olarak icra takibinden önce gemiyi ihtiyaten haczettirmiş ve ilamsız takibi de ihtiyati haczin uygulanmasından itibaren bir ay içinde başlatılmışsa, takibin kesinleşmesi ile birlikte ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür²⁹⁰.

Bununla birlikte, borçlu, ödeme emrinin kendisine tebliğinden itibaren öngörülen süreler içinde takibe itiraz ederse, alacaklının geminin haczini talep edebilmesi için, öncelikle itirazın bertaraf edilmesi, başka bir ifadeyle hükümden düşürülmesi gerekir.

²⁸⁵ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 991 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 289 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 411. Gemiler hakkında taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 297 vd.

²⁸⁶ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 994 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 293 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 412 vd. Gemiler hakkında ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 305 vd.

²⁸⁷ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 752 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 237 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 352 v

²⁸⁸ Bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1134 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 365 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 461 vd.

²⁸⁹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 330.

²⁹⁰ **A.e.**, s. 331.

Alacaklı, itirazı hükümden düşürmek amacıyla, İİK'nın genel hükümlerine göre ya genel mahkemede itirazın iptali davası²⁹¹ (İİK m. 67) açmalı ya da icra mahkemesine başvurarak itirazın kesin olarak kaldırılmasını²⁹² (İİK m. 68) talep etmelidir. İtirazın iptali davası veya itirazın kesin kaldırılması başvurusu, alacaklı lehine kesin hüküm ile sonuçlanırsa, takip kesinleşir ve alacaklı geminin haczini talep edebilecektir. Bunun yanı sıra, alacaklı, icra takibine başlanmadan evvel gemiyi ihtiyaten haczettirmişse ve borçlunun itirazının kendisine tebliğinden itibaren bir ay içinde icra mahkemesinden itirazın kaldırılmasını istemiş veya genel mahkemede itirazın iptali davası açmışsa, takibin kesinleşmesiyle birlikte ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür²⁹³.

İtirazın hükümden düşürülmesi amacıyla işletilecek bir diğer yol, itirazın geçici olarak kaldırılmasıdır²⁹⁴ (İİK m. 68/a). Alacaklı deniz alacağı için geminin ihtiyati haczini istemedenden önce doğrudan icra takibi başlatmışsa ve icra mahkemesi alacaklının talebi doğrultusunda itirazın geçici olarak kaldırılmasına karar vermişse, alacaklı, İİK m. 69 f. 1 uyarınca bu karara dayanarak geminin geçici haczini isteyebilir²⁹⁵. Belirtmek gerekir ki, itirazın geçici olarak kaldırılmasına karar verilmesi hâlinde, alacaklı, yalnızca geçici haciz talebinde bulunabilir²⁹⁶; bu durumda satış isteme hakkı doğmamaktadır²⁹⁷. İİK m. 69 f. 2'ye göre, icra mahkemesinin itirazın geçici kaldırılması kararının tefhim veya tebliğinden itibaren yedi gün içinde borçlu, borçtan kurtulma davası açabilir. Borçlu bu süre içinde borçtan kurtulma davası açmaz veya davayı kaybederse, İİK m. 69 f. 3 uyarınca, geçici haciz kesin hacze

²⁹¹ İtirazın iptali davası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 248 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 104 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 172 vd.

²⁹² İtirazın kesin olarak kaldırılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 277 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 112 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 187 vd.

²⁹³ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 330-331.

²⁹⁴ İtirazın geçici olarak kaldırılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 313 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 119 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 206 vd.

²⁹⁵ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 317.

²⁹⁶ Deniz alacağı olmayan alacaklar bakımından geminin geçici haczini talep etmek mümkün değildir. Zira, TTK m. 1353 f. 3'te yer alan, *"Deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilemez"* şeklindeki sınırlandırma, bu aşamada da gündeme gelecektir. Bununla birlikte, borçlu borçtan kurtulma davası açmaz veya davayı kaybederse, alacaklı, geminin kesin haczini talep edebilecektir. Nitekim, TTK m. 1382 f. 2 uyarınca, kesin haciz isteme hakkı doğduktan sonra alacağın TTK m. 1352'de sayılan deniz alacaklarından olması şartı aranmayacaktır; deniz alacağı olsun veya olmasın tüm alacaklar bakımından geminin kesin haczi istenebilecektir. Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 333.

²⁹⁷ **A.e.**, s. 330.

dönüşür. Alacaklı, deniz alacağı için icra takibinden önce gemiyi ihtiyaten haczettirmişse, itirazın geçici olarak kaldırılması üzerine borçlu, yedi gün içinde borçtan kurtulma davası açmaz veya davayı kaybederse, ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşür²⁹⁸.

Alacaklı İİK'da öngörülen ilamlı takip yollarından birini işletmeyi tercih etmişse, takip talebini ve bu takibin dayanağı olan belgeyi alan icra dairesi, borçluya (ve eğer alacak kanuni veya akdi bir rehinle güvence altına alınmışsa ve geminin maliki üçüncü bir kişiye malike) takip talebine uygun olarak düzenlediği bir icra emri gönderir. İcra emri ile borçluya, icra emrinde belirtilen süre içinde borcunu ödemesi veya icranın geri bırakılmasına ilişkin karar getirmesi ihtar edilir. Alacaklı, ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takibe başvurmuşsa²⁹⁹, otuz günlük ödeme süresi; taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takibe³⁰⁰ veya para alacakları hakkındaki ilamların icrasına³⁰¹ başvurmuşsa, yedi günlük ödeme süresi söz konusu olacaktır. Buna göre, borçlu bu ödeme süreleri içinde borcunu ödemez ve icranın geri bırakılmasına ilişkin bir karar getirmezse, alacaklı geminin kesin haczini talep edebilecektir. Şayet alacaklı, ilamlı icra yoluyla takibi başlatmadan önce geminin ihtiyati haczi yoluna gitmişse, ödeme süresi içinde borç ödenmez ve icranın geri bırakılmasına ilişkin bir karar getirilmezse, ihtiyati haciz kendiliğinden kesin hacze dönüşecektir³⁰².

D. Cebri Satış

1. Uygulanacak Hükümler

²⁹⁸ A.e., s. 317.

²⁹⁹ İpoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1008 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 295 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 415 vd. Gemiler hakkında bu takip yolunun işletilmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 320 vd.

³⁰⁰ Taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 1008; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 291.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 414.

³⁰¹ Para alacakları hakkındaki ilamların icrası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 933 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 264 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 390 vd.

³⁰² Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 330-331.

TTK m. 1383'e göre, *“Bir sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler, İcra ve İflas Kanununun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre, bir sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ise, aynı Kanunun taşınırın satışına ilişkin hükümleri uyarınca paraya çevrilirler.”* Buna göre, bir sicile kayıtlı Türk ve yabancı bayraklı gemilerin cebrî satışı, İİK'nın taşınmazların satışına ilişkin 123 ilâ 136'ncı hükümlerine göre yürütülecektir. Bu kural, İİK m. 136'da da tekrar edilmiştir. Bu maddenin ikinci fıkrasına göre, taşınmaz satışına ilişkin bu hükümlerde geçen “tapu sicili” terimi gemi sicilini, “ipotek” terimi gemi ipoteklerini ve “irtifak hakkı” terimi sicile kayıtlı gemiler üzerindeki intifa hakkını ifade etmektedir. Sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından ise, bayrağı dikkate alınmaksızın, İİK'nın taşınırın satışına ilişkin olan 112 ilâ 122'nci hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

2. Satış Talebi

a. Kural

Haczedilen gemiler kural olarak alacaklının talebi üzerine satılır. İcra dairesinin kendiliğinden geminin satışını yapması kural olarak mümkün değildir. Ayrıca, alacaklının geminin satışını talep edebilmesi için geminin kesin haciz altında olması gerekir. İtirazın geçici kaldırılması üzerine geminin geçici haczini talep eden alacaklı ile takipten önce veya sonra alacağını güvence altına almak amacıyla gemiyi ihtiyaten haczettiren alacaklı kural olarak geminin satışını isteyemez³⁰³.

İİK m. 106 uyarınca alacaklı, kesin haczin uygulanmasından itibaren taşınırlarda altı ay, taşınmazlarda ise bir yıl içinde satış isteyebilecektir. Aynı şekilde İİK m. 150/e'de de rehinli alacaklının, takibin kesinleşmesinden itibaren altı ay içinde taşınır rehninin, bir yıl içinde de taşınmaz rehninin satışını isteyebileceği öngörülmüştür. Bununla birlikte İİK m.153/a f. 3 b. (1)'de, 150/e maddesinde öngörülen bu sürelerin bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler için üç ay olacağı ifade edilmiştir. *“Bu düzenlemeye koşut olarak, haczin yapılmasından başlayarak İİK m. 106 f. 1 uyarınca işleyecek olan süreler de yine üç ay olarak*

³⁰³ Bkz. Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 198; Kuru, **El Kitabı**, s. 602; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, 308.

uygulanacaktır³⁰⁴. Sonuç olarak, geminin bayrağı ve sicile kayıtlı olup olmadığı dikkate alınmaksızın tüm takip yolları bakımından satış isteme süresi üç ay olarak belirlenmiştir. Bu düzenleme ile gemilerin satış aşamasının hızlandırılması amaçlanmıştır³⁰⁵. Üç aylık süre içinde, haciz altında bulunan geminin satışı istenmezse, gemi üzerindeki haciz kalkar; ancak icra takibi derdest kalmaya devam eder³⁰⁶.

b. Vaktinden Evvel Satış (Sale Pendente Lite)

Yukarıda da ifade edildiği üzere, bir alacaklının ihtiyatî haciz altında bulunan bir geminin satışını isteme hakkının doğması için, öncelikle haczin kesinleşmesi gerekmektedir. İhtiyati haczi tamamlamak üzere takip başlatıldığında veya bir deniz alacağının esasına ilişkin olarak ihtiyati haczi tamamlamak üzere bir dava açıldığında, satış isteme hakkının doğması için uzun bir sürenin geçmesi gerekebilir³⁰⁷.

Bir geminin uzun bir süre haciz altında tutulması sebebiyle hem gemi malikinin hem de alacaklıların menfaatlerini olumsuz yönde etkileyen çeşitli sakıncalar ortaya çıkabilir. İhtiyatî haciz altında tutulan bir geminin değeri hızla düşer ve muhafaza masrafları da yüksek olur. Bunun yanı sıra, geminin ihtiyati haciz altında bulunduğu süre zarfında TTK m. 1320 f. 1'in (a) ilâ (d) bentleri uyarınca yeni gemi alacaklarının doğması ihtimali de ortaya çıkmaktadır. Bu durumda hem cibrî satış sonucu elde edilecek hasılatın azalması hem de paylaştırmaya katılacak alacaklıların sayısının artması ihtimaliyle karşı karşıya kalılabilmektedir. Bunun dışında uzun bir süre haciz altında tutulan geminin çevresel bazı felaketlere yol açması da mümkündür³⁰⁸.

İşte tüm bu sakıncaların önüne geçmek amacıyla, TTK m. 1386'da geminin niteliği dikkate alınarak, bazı durumlarda henüz satış isteme hakkı doğmamış olsa bile

³⁰⁴ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 338.

³⁰⁵ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 338; Türkel, **a.g.e.**, s. 216.

³⁰⁶ Süresinde satış talebinde bulunmamanın sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 199; Kuru, **El Kitabı**, s. 606-608; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, 309-310.

³⁰⁷ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 339.

³⁰⁸ Bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425-426.

yabancı hukuk sistemlerinde “*sale pendente lite*”³⁰⁹ olarak bilinen geminin vaktinden evvel satışına ilişkin özel hükümlere yer verilmiştir³¹⁰.

TTK m. 1386’da geminin vaktinden evvel satışı üç temel sebebe dayandırılmıştır³¹¹:

- Geminin maliki aynı zamanda deniz alacağının kişisel borçlu ise, bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın her gemi, gemi malikin istemi üzerine cebrî icra yoluyla satılabilecektir (TTK m. 1386 f. 1).
- Geminin değeri hızla düşer veya geminin korunmasına ilişkin masraflar fazla olur ve bu masraflar özellikle yeni gemi alacaklarının doğmasına veya sayılarının artmasına yol açarsa, icra müdürü veya alacaklı, icra mahkemesine başvurarak ihtiyaten veya icraen haczedilmiş olan Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satışını talep edebilir. Geminin vaktinden evvel satışına ilişkin bir başvuru yapıldığında, icra mahkemesi, dosyadan anlaşılan ilgililerin görüşünü aldıktan sonra bu hususu karara bağlar. Bu karara karşı kanun yolu açıktır. Kanun yolu işletilerek başvurulana mahkeme, bu başvuruyu öncelikle inceler. Ancak kanun yoluna başvuru, satış kararının uygulanmasını durdurur (TTK m. 1386 f. 2).
- Haciz altındaki gemi veya içindeki eşya; insan, eşya ve çevre güvenliği açısından tehlike oluşturuyorsa, icra müdürü veya liman başkanı, icra mahkemesine başvurarak ihtiyaten veya icraen haczedilmiş olan Türk veya

³⁰⁹ Karşılaştırmalı hukukta “*Sale pendente lite*” müessesesine ilişkin kısa bir analiz için bkz. Bleyen, **a.g.e.**, s. 126 vd.

³¹⁰ İhtiyaten haczedilen malların vaktinden evvel satışı, İİK m. 108 atfı sebebiyle İİK m. 113 f. 2’de belirtilen hâl ile sınırlı tutulmuştur. Bunun yanı sıra, TTK m. 1383 uyarınca sicile kayıtlı bütün gemiler taşınmaz hükümlerine göre paraya çevrileceğinden, taşınırlara ilişkin İİK m. 108 f.2 ve m. 113 f. 2’nin sicile kayıtlı Türk ve yabancı bayraklı gemiler bakımından uygulama alanı bulmayacaktı. Oysa ihtiyaten veya icraen haczedilmiş her gemi için, İİK m. 113’te sayılan ve ayrıca yeni kanuni rehinlerin doğması ihtimali bulunan bütün hallerde, vaktinden evvel satış zorunluluğu bulunmaktadır. Bu sebeplerle, TTK m. 1386’da vaktinden evvel satış gemiler için özel olarak düzenlenmiştir: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 340-341; **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425-426.

³¹¹ Geminin vaktinden evvel satış halleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 341-351. Geminin vaktinden evvel satışı ile ilgili uygulamada karşılaşılan sorunlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu, **Deniz İcra Hukuku’nun Güncel Sorunları (6-13 Mayıs 2017)**, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, 2018, s. 190 vd.

yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satışı talep edebilir. Bu başvuru hakkında TTK m. 1386 f. 2 hükümleri uygulanır; ancak kanun yoluna başvuru satış kararının uygulanmasını durdurmaz (TTK m. 1386 f. 3).

3. Satış Müddeti

İcra dairesi, alacaklının satış talebinden sonra, İİK m. 112 uyarınca taşınırlarda iki ay içinde ve İİK m. 123 uyarınca taşınmazlarda üç ay içinde satışı gerçekleştirmelidir. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, TTK m. 1383 hükmü uyarınca, bir sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler, İİK'nın taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre satılacakken, bir sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ise İİK'nın taşınırların satışına ilişkin hükümlerine göre satılacaktır. Buna göre, sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemiler, satış talebinden itibaren iki ay içinde, sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ise satış talebinden itibaren üç ay içinde icra dairesi tarafından satılmalıdır. Belirtmek gerekir ki, bu sürelerin amacı icra müdürünün satışı gecikmeksizin yapmasını sağlamak olduğundan, bu sürelerden sonra yapılan satışlar da geçerli olacaktır³¹².

4. Paraya Çevirme Yolları

Gemiler kural olarak açık artırma yoluyla satılır. Ancak, bazı koşulların gerçekleşmesi hâlinde gemilerin pazarlık suretiyle satışı da mümkündür.

a. Artırma Yoluyla Satış

(1) Sicile Kayıtlı Olmayan Gemiler

TTK m. 1383 uyarınca, bayrağı dikkate alınmaksızın gemi siciline kayıtlı olmayan gemiler, İİK'nın taşınır satışına³¹³ ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler. Buna

³¹² Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 198 ve s. 208.; Kuru, **El Kitabı**, s. 617 ve s. 643; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 311 ve 323.

³¹³ Taşınırların satılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özekes, **Ders Kitabı**, s. 199 vd.; Kuru, **El Kitabı**, s. 617 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 311 vd.

göre, sicile kayıtlı olmayan gemiler İİK m. 114'e göre artırma yoluyla satışa çıkarılacak ve bu gemilerin ihalesi de İİK m. 115 ve m. 118 hükümlerine göre yapılacaktır. Taşınır kural olarak açık artırma yolu ile satılır; ancak, İİK m. 119'da bazı istisnâ hallerde pazarlık yoluyla satışa da başvurulabileceği öngörülmüştür. Bununla birlikte gemilerin pazarlık yoluyla satışı TTK m. 1387'de özel olarak düzenlendiğinden, İİK m. 119 gemiler bakımından uygulama alanı bulmayacaktır. Aynı şekilde, gemilerin vaktinden evvel satışı TTK m. 1386'da özel olarak düzenlendiğinden, taşınırın vaktinden evvel satışına ilişkin İİK m. 113 de gemiler bakımından uygulama alanı bulmayacaktır. Bunun dışında, geminin niteliğiyle bağdaşmadıklarından dolayı İİK m. 117, m. 120, m. 121 ve m. 122 hükümleri de gemilerde uygulanmayacaktır³¹⁴.

(2) Sicile Kayıtlı Gemiler

TTK m. 1383 uyarınca, bayrağı dikkate alınmaksızın gemi siciline kayıtlı olan gemiler, İİK'nın taşınmaz satışına³¹⁵ ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler. Bununla birlikte, yabancı sicile kayıtlı gemilerin satışı ile ilgili TTK m. 1384'te ve artırmanın ilânı ile ilgili TTK m. 1385'te bazı özel hükümler kabul edilmiştir. Dolayısıyla sicile kayıtlı olan gemilerin satışı, İİK m. 124-136 ve TTK'da kabul edilen bu özel hükümlere göre gerçekleştirilecektir.

Haciz altında bulunan geminin satış talebini alan icra dairesi, gemiyi açık artırma yoluyla satışa çıkarmadan önce birtakım hazırlıklar yapmalıdır. İcra dairesi öncelikle artırmanın şartnamesini ve bunun bir cüz'ü olan mükellefiyetler listesini hazırlamalı (İİK m. 124-125, m. 128 ve TTK m. 1385 f. 2), artırmayı ilân etmeli (İİK m. 126 ve TTK m. 1384 f.2 ve 3, m. 1385) ve bu ilânı da ilgililere tebliğ etmelidir (İİK m. 127). Ayrıca satışı istenen gemi yabancı sicile kayıtlı bir gemi ise, icra müdürü, o geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna da bu hususu bildirmek zorundadır (TTK m. 1384 f. 1). Bu hazırlıklar yapılmadan doğrudan geminin satışı yapılamaz.

Sicile kayıtlı bir geminin satışı istenildiğinde, icra müdürü, İİK m. 128 uyarınca mükellefiyetler listesini hazırlamak üzere geminin sicil kaydını ister. Söz konusu gemi

³¹⁴ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 387. Ayrıca bkz. Türkel, **a.g.e.**, s. 247 vd.

³¹⁵ Taşınmazların satılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, **El Kitabı**, s. 642 vd.; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özkes, **Ders Kitabı**, s. 199 vd.; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 311 vd.

yabancı bir sicile kayıtlı ise, bu durumda TTK'nın 1384'ncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca, icra müdürü, o geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna bu hususu bildirmek ve mükellefiyetler listesinin³¹⁶ hazırlanmasını gerçekleştirmek için geminin sicil kaydını konsolosluktan istemekle mükelleftir. Bu fıkranın ikinci cümlesinde, konsolosluğun sicil kaydını icra dairesine ulaştırmakta gecikmesi ihtimali dikkate alınarak, alacaklıya da sicil kaydının onaylı bir suretini icra dairesine sunma imkânı tanınmıştır. Aynı fıkranın üçüncü cümlesinde ise, mükellefiyetler listesinin önce gelen sicil kaydına göre hazırlanacağı öngörülmüştür³¹⁷. TTK m. 1384'ün resmî gerekçesinde de açıkça ifade edildiği üzere, yabancı bir gemi, bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna haber verilmeden ve geminin sicil kaydı temin edilmeden Türkiye'de cebri icra yoluyla satılamayacaktır³¹⁸.

Satış talebini alan icra dairesi, artırmayı ilân edecektir. Taşınmazların satışına ilişkin ilânın gazete ile yapılıp yapılmayacağı icra müdürü tarafından belirlenir. Nitekim uygulamada taşınmaz satışına ilişkin ilânın çoğunlukla gazete ile yapıldığı görülmektedir³¹⁹. Bununla birlikte, sicile kayıtlı Türk ve yabancı bayraklı gemilerin cebri satışının nasıl ilân edileceği TTK m. 1385 f. 1'de düzenlenmiştir³²⁰. TTK m. 1385 f. 1'e göre, *“İcra ve İflas Kanununun 126'ncı maddesi uyarınca yapılacak ilân, tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayımlanır.”* Görüldüğü üzere bu maddede, sicile kayıtlı Türk ve yabancı bayraklı gemilerin cebri satışının iki şekilde ilân edileceği öngörülmüştür. Buna göre, cebri satış ilk olarak tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye genelinde dağıtımı yapılan

³¹⁶ Mükellefiyetler listesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Türkel, **a.g.e.**, s. 263-265.

³¹⁷ Konsolosluğun sunduğu sicil kaydı ile alacaklının sunduğu sicil kaydı arasında farklılık bulunması hâlinde nasıl bir yol izleneceği ile ilgili TTK m. 1384'te herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Ancak alacaklının sunduğu sicil kaydında bir usulsüzlük veya tahrifat tespit edilirse, icra dairesinin konsolosluk tarafından gönderilen kaydı esas alacağı şüphesizdir. Bunun dışında, bu farklılık kayıtlardan birisinin daha yeni tarihli olmasından kaynaklanıyorsa, bu durumda ihtiyati veya kesin haczin yapıldığı tarihe göre bir değerlendirme yapılmalıdır. Yabancı bayraklı geminin ihtiyati haciz kararı, TTK m. 1366/4 uyarınca, geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna bildirileceğinden, hacizden sonra meydana gelen değişiklikler, TTK m. 977'de öngörülen kurallar çerçevesinde dikkate alınacaktır: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 354.

³¹⁸ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425.

³¹⁹ Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özkes, **Ders Kitabı**, s. 209.; Kuru, **El Kitabı**, s. 648; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz/ Hanağası, **a.g.e.**, s. 324.

³²⁰ Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 355 vd.; Türkel, **a.g.e.**, s. 260 vd.

gazetelerden biriyle ilân edilmelidir³²¹. Bunun yanı sıra cebri satış, dünya çapında dağıtımı yapılan ve denizcilik ile ilgili olan günlük bir gazetede de ilân edilmelidir. Hükmün resmî gerekçesinde, bu gazetelerin başında Londra’da yayınlanan Lloyd’s List gazetesi ile Norveç’te yayınlanan Trade Winds gazetesinin yer aldığı belirtilmiştir. Ayrıca Türkiye’de yapılan bir satışın dünya çapında duyurulmasının, taliplerin çoğalmasına hizmet edeceği; taliplerin sayısı çoğaldıkça ihalede elde edilecek satış bedelinin de yükseleceği ve böylece hem gemi malikinin hem de alacaklıların menfaatlerinin korunmuş olacağı belirtilmiştir³²².

İİK m. 126 f. 2’ye göre, ilân birinci artırma tarihinden en az bir ay önce yapılır. İlan metninin esasa etki etmeyen maddi hatalar sebebiyle tekrar ilân edilmesi gerektiğinde, artırma tarihi değiştirilmeksizin hata ilânen düzeltilir. Ancak, artırma tarihi ile düzeltmenin ilân edileceği tarih arasında yedi günden az bir süre kalmışsa, satışın daha önce ilân edilen tarihten yedi iş günü sonrası için tespit edilecek günde yapılacağı düzeltme ilânında bildirilir.

İİK m. 126 uyarınca yapılacak olan ilânda hangi hususların yer alacağı, aynı maddenin üçüncü fıkrasında düzenlenmiştir³²³. Bununla birlikte TTK m. 1385 f. 2 uyarınca, ilânda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenilenler dışında, geminin bütün ayni ve kişisel haklardan, külfetlerden ve sınırlandırmalardan arınmış olarak satılacağı da bildirilecektir. TTK’nın bu hükmünün gerekçesinde, ikinci fıkranın 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin 12’nci maddesinin birinci fıkrasından alındığı açıklanmıştır. Böylece, İİK’nın artırma şartnamesinde gösterilmiş olan mükellefiyetlerin alıcıya geçeceğini öngören ve gemiler bakımından tartışmalara yol açan 125. maddesinin birinci fıkrası, gemilerin satışı bakımından değiştirilmiştir³²⁴.

³²¹ Gemilerin cebri satışında öngörülen bu ilân usulü, İİK’nın genel hükümlerinde öngörülen ilân usulü ile aynıdır. Nitekim TTK m. 1385’in resmî gerekçesinde de açıkça ifade edildiği üzere, bu fıkra hükmü 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 3’e uygun olarak, İİK m. 126 f. 4’ün yollamasıyla İİK m. 114 f. 2’nin 5092 sayılı ve 12.02.2004 tarihli Kanunun birinci maddesi uyarınca değişik metnine göre hazırlanmıştır. Başka bir ifadeyle, İİK m. 114 f. 2’de öngörülen ilân usulü TTK’ya aynen alınmış ve böylece genel hükümlerle uyum sağlanmıştır: Bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 356.

³²² **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425.

³²³ Gemilere ilişkin artırma ilânında bulunması gereken hususlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Türkel, **a.g.e.**, s.260-261.

³²⁴ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425.

Yabancı sicile kayıtlı gemilerin Türkiye’de cebrî icra yoluyla satışında yapılacak ilân ile ilgili TTK m. 1384 f. 2’de üçüncü bir şart daha öngörülmüştür. TTK m. 1384 f. 2’ye göre, “*İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilânın, icra müdürü veya ilgililer tarafından; a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama, b) Tescil edilmiş akdî rehin alacaklılarına, c) İcra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklılarına, d) Geminin sicile kayıtlı malikine, bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi zorunludur.*” Buna göre, yabancı sicile kayıtlı gemilerin cebrî satışı, TTK m. 1385’te öngörülen yöntemlerle Türkiye’de ve yurt dışında ilân edilecek, ayrıca TTK m. 1384 f. 2’nin (a) ilâ (d) bentlerinde sayılan kişilere ve makamlara bildirilecek “veya” geminin sicilinin fiilen tutulduğu ülkede gazete yoluyla ilân edilecektir.

Görüldüğü üzere yabancı bir sicile kayıtlı olan geminin Türkiye’de cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, icra müdürü veya ilgililere iki seçenek sunulmuştur. Birinci seçenekte, İİK m. 126 uyarınca yapılacak olan ilânın icra müdürü veya ilgililer tarafından (a) ilâ (d) bentlerinde sayılan ilgililere bildirilmesi gerektiği öngörülmüştür. TTK m. 1384 f. 3 uyarınca, bu bildirim yazılı bir şekilde ve iadeli taahhütlü mektupla, bildirimin muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yol ve araçla yapılacaktır. Hükmün madde gerekçesinde, ikinci ve üçüncü fıkraların 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11’den, İİK m. 126’ya uyarlanarak alındığı açıklanmıştır³²⁵. Ayrıca bildirimle ilişkin bu düzenleme, TTK m. 1350’in birinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılması durumunda yapılması gereken bildirimle de örtüşmektedir. Böylece TTK’nın kabule ettiği bu sistemde, aynı bildirimin hem Türk gemilerinin yurt dışındaki cebrî satışlarında hem de yabancı gemilerin Türkiye’deki cebrî satışlarında yapılması öngörülerek, müteakabiliyet tesis edilmiştir³²⁶. Cebrî satışın bildirimi zamanı ile ilgili TTK m. 1384 f. 2’de kesin bir süre öngörülmemiş olmakla birlikte, bu bildirimin İİK m.

³²⁵ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425. TTK m. 1384’ün ikinci fıkrası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 356-358.

³²⁶ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 357-358.

126 uyarınca yapılacağı belirtilmiştir. Bundan dolayı bu bildirimin de İİK m. 126 f. 1 uyarınca satış tarihinden en az bir ay önce yapılması gereklidir³²⁷.

Yabancı gemilerin cebrî satışı ile ilgili TTK m. 1384 f. 2’de öngörülen ikinci seçenek ise, cebrî satışın, satışa konu olan geminin sicilinin fiilen tutulduğu Devlette gazete yoluyla ilân edilmesidir. Bu fıkra göre İİK m. 126 uyarınca yapılacak olan ilân, gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicil fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmelidir. Maddenin resmî gerekçesinde, bu madde düzenlenirken 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin 11. maddesinin esas alındığı, ancak 1993 Cenevre Sözleşmesi’nde bulunmayan bu hükmün TTK m. 1350’de kabul edilen ilkeye uygun olması sebebiyle kabul edildiği açıklanmıştır. Ayrıca hükümde “sicilin fiilen tutulduğu ülke” ibaresinin tercih edilmesinin sebebi olarak uygulamada birçok elverişli bayrak sicilinin başka ülkelerde tutulması gösterilmiş, Liberya sicilinin ABD’nin New York şehrinde tutulması ise bu duruma örnek olarak verilmiştir³²⁸.

b. Pazarlık Suretiyle Satış

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışı kural olarak açık artırma yolu ile yapılır. Bununla birlikte TTK m. 1387 uyarınca, satışla ilgili olan herkesin istemesi veya TTK m. 1386’da gösterilen vaktinden evvel satış hallerinden birinin mevcut olması hâlinde, geminin cebrî icra yoluyla satışının pazarlık suretiyle de yapılması mümkündür³²⁹. Ancak, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 uyarınca, yapılacak satışın duyurulması zorunlu olduğundan, pazarlık suretiyle satışın işletildiği hallerde de gemilerin cebrî satışının TTK m. 1384 f. 2 ve m. 1385’te öngörülen ilân yöntemleriyle ilân edilmesi gerekecektir³³⁰. Pazarlık suretiyle satışın işletilmesi olanağı, bayrağına ve bir sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler bakımından kabul edilmiştir³³¹. Bu sayede cebrî satışa konu olan gemilerin, daha hızlı bir şekilde ve daha yüksek bir

³²⁷ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 341.

³²⁸ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 425.

³²⁹ Geminin pazarlık suretiyle satışı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Türkel, **a.g.e.**, s. 254 vd.

³³⁰ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 359; Türkel, **a.g.e.**, s. 258; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özkes, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 587.

³³¹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 359; Türkel, **a.g.e.**, s. 258; Pekcanitez/ Atalay/ Sungurtekin Özkan/ Özkes, **İcra ve İflâs Hukuku**, s. 587.

bedelden satılması mümkün olabilecektir. Bu sayede cebrî satışa konu olan gemilerin, daha hızlı bir şekilde ve daha yüksek bir bedelden satılması mümkün olabilecektir.

E. Cebrî Satışın Sonucu

TTK m. 1388, gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarının hukuksal sonuçlarını düzenlemektedir. TTK m. 1388 f. 1’de, cebrî satış sonucu gemi üzerindeki mülkiyet hakkının hangi anda kazanılacağına ilişkin hükümler yer almaktadır. Bu fıkra hükmüne göre, *“Alıcı, icra dairesi tarafından gemi kendisine ihale edildiği veya satıldığı anda, geminin mülkiyetini iktisap eder.”* Buna göre alıcı, gemi açık artırma yoluyla satılıyorsa ihale anında, pazarlık suretiyle satılıyorsa satış anında geminin mülkiyetini kazanır. Maddenin resmî gerekçesinde de belirtildiği üzere, bu maddenin birinci fıkrası İİK’nın 134’ncü maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinden alınmıştır. Ancak TTK m. 1387’de öngörülen pazarlık suretiyle satış olanağının işletildiği cebrî satışların sonuçlarının da aynı hükümlere tabi olduğu konusunda bir tereddüde mahal vermemek üzere, madde metnine “veya satıldığı anda” ibaresi de eklenmiştir³³².

Cebrî satışın bir diğer sonucunun düzenlendiği TTK m. 1388 f. 2 hükmüne göre, gemi üzerindeki bütün ayni ve kişisel haklar, külfetler ve sınırlandırmalar cebrî satış sonrasında sona erecektir. Ancak, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından üstlenilen sınırlandırmalar saklı kalır. Cebrî satışın bu sonucu, satış bedelinin icra dairesine ödendiği anda meydana gelir. Buna göre, bir cebrî satışta geminin satış bedelini ödeyen alıcı, ipotek alacaklısının rızasını alarak üstlendiği sınırlandırmalar hariç olmak üzere bütün ayni ve kişisel haklardan, külfetlerden ve sınırlandırmalardan temiz olarak geminin mülkiyetini iktisap eder. TTK’nın bu fıkra hükmü, cebrî satışın sonucunun düzenlendiği 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 1’den alınmıştır³³³. Bunun yanı sıra, 6103 sayılı Kanun ile getirilmiş olan İİK m. 144/a’nın ikinci fıkrasında, icra dairesinin, sicile kayıtlı ayni hakların terkin veya nakillerini yaptırmak üzere gemi siciline bildirimde bulunması gerektiği öngörülmüştür. Cebrî satışa konu olan geminin

³³² **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 426. Bu kapsamda bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 360; Türkel, **a.g.e.**, s. 268.

³³³ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 426.

yabancı bir sicile kayıtlı olması hâlinde ise, bu bildirimin geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna yapılması gerektiği belirtilmiştir.

TTK m. 1388'in üçüncü fıkrasında, bu maddenin bayrağı ve bir sicile kayıtlı olup olmadığı dikkate alınmaksızın bütün gemiler hakkında geçerli olacağı açıkça ifade edilmiştir. Böylece, cebrî satışın sonuçlarının İİK'da taşınır ve taşınmazlar bakımından farklı hükümlerde düzenlenmesi sebebiyle uygulamada yaşanan tereddütler, gemiler bakımından izale edilmiştir³³⁴.

F. Türk Bayraklı Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışlarının Türkiye'de Tanınması

Yukarıda belirtildiği üzere³³⁵; TTK m. 1350'nin birinci fıkrasının ilk cümlesinde kabul edilen temel kurala göre, bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetinin geçişi de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlemlerin yapıldığı sırada bulunduğu devletin hukukuna tabidir. Buna göre, sicile kayıtlı olup olmadığı bakılmaksızın Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, cebrî icraya ilişkin bütün hususlar cebrî icranın gerçekleştiği Devletin hukukuna tabi olacaktır. Dolayısıyla, alıcının cebrî satışa konu olan Türk bayraklı geminin mülkiyetini her türlü yükümlülük ve sınırlandırmadan temiz olarak kazanıp kazanmayacağı konusu da cebrî satışın yapıldığı devletin hukukuna tabi olacaktır. Başka bir anlatımla, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılması durumunda, bu cebrî satışın geçerli olup olmadığı ve bu satışın bütün hukuksal sonuçları, Türk hukukuna göre değil cebrî satışı yürüten Devletin hukukuna göre belirlenecektir.

TTK m. 1350'in devamında ise, *“Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın; a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline, b) Geminin sicile kayıtlı malikine, c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların*

³³⁴ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 426; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku IV**, s. 359

³³⁵ Bkz. yuk. s. 55 vd.

sahiplerine, bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilân yapılmaksızın geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır” denilmiştir. Buna göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu cebrî satışın Türkiye tarafından tanınması için bildirim veya ilân şartlarına uyulmuş olması gereklidir.

Görüldüğü üzere cebrî satış yürüten kurum veya ilgililere bu bağlamda iki seçenek sunulmuştur. TTK m. 1350'nin sunduğu birinci seçenek, cebrî satışın doğrudan (a) ilâ (c) bentleri arasında sayılan ilgili kişi ve makamlara bildirilmesidir. Söz konusu bildirim, cebrî satış tarihinden en az otuz gün önce yapılmalıdır. Bildirimin şekli ile ilgili TTK m. 1350'de ise herhangi bir hüküm mevcut değildir. Bununla birlikte, bu bildirimin de TTK m. 1384 f. 3'te öngörüldüğü şekilde yapılması isabetli olacaktır³³⁶.

Artırmayı yapan kurum veya ilgililere sunulan ikinci seçenek ise, cebrî satışın, gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı 50.000 üzerinde olan ve Türkiye genelinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân³³⁷ edilmesidir. Otuz günlük süre şartı bildirim seçeneğinde olduğu gibi burada da geçerli olacaktır.

Türk bayraklı bir gemi bildirim veya ilân şartlarına biri yerine getirilmeksizin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılırsa, geminin sicilden kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı olan haklar ve alacaklar da sona ermez. Başka bir anlatımla, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu satışın Türkiye'de hüküm ifade etmesi, yalnızca bu maddede öngörülen bildirim veya ilân şartlarından birinin yerine getirilmiş olması hâlinde mümkün olacaktır.

³³⁶ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 509.

³³⁷ TTK Taslağı hazırlanırken, bu Taslağın TTK m. 1350'ye karşılık gelen 1328'in birinci fıkrasının birinci cümlesinde, yalnızca bildirim yükümlülüğü düzenlenmiş olup ilân ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. Ancak bu düzenleme, 6762 sayılı TTK'nın 5136 sayılı Kanun ile değişik 1245'nci maddesinde ilân yöntemi öngörülmüşken, TTK Taslağı'nda yalnızca bildirim şartına yer verilmiş olması sebebiyle eleştirilere konu olmuştur. TTK Taslağına yöneltilen bu eleştiriler kapsamında değişikliğe gidilmiştir. Bu kapsamda 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11'nci maddesinden alınan bildirim şartı TTK'da bir seçenek olarak korunmuş, 5136 sayılı Kanun ile getirilmiş olan ilân yöntemi ise ikinci bir seçenek olarak kabul edilmiştir: Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 507 vd.; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 350 vd.

TTK m. 1350'nin resmî gerekçesinde, bildirimle ilişkin bu hükmün 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11. maddesi esas alınarak düzenlendiği belirtilmiştir³³⁸. Nitekim, yabancı sicile kayıtlı gemilerin Türkiye'de cebrî satışı ile ilgili TTK m. 1384 f. 2'de düzenlenen hükmün mehzazı da 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11. maddesidir. Görüldüğü üzere yabancı bayraklı gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarını düzenleyen 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11. maddesi, TTK'da iki taraflı bir kural olarak düzenlenmiştir³³⁹. Bildirim veya ilân şartının yerine getirilmemesinin yaptırımını düzenleyen TTK m. 1350'nin üçüncü cümlesinin mehzazı ise, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin cebrî satışın sonucunu düzenleyen 12'nci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendidir. Daha önce de belirtildiği üzere, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin bu hükmü Türkiye'de gerçekleşen cebrî satışın sonucunu düzenleyen TTK m. 1388 f. 2'ye de alınmıştır. Görüldüğü üzere Türkiye, hem Türk bayraklı gemilerinin yurt dışındaki hem de yabancı sicile kayıtlı gemilerin Türkiye'deki cebrî satışları için aynı şartları öngörerek, Prof. Dr. Mertol Can'ın ifadesiyle bir tür "centilmenlik anlaşması"nı tek taraflı olarak yürürlüğe koymuştur. TTK'da yer alan bu hükümler sayesinde Türkiye, bir yandan Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî satışının kendisine haber verilmeden gerçekleşmemesi gerektiğini dünyaya bildirirken, diğer yandan da yabancı bir geminin Türkiye'de cebrî satışa konu olması hâlinde ilgili ülkeye haber verilmeden geminin satılmayacağı hususunda taahhütte bulunmaktadır³⁴⁰.

Yurt dışında cebrî icra yoluyla satılan Türk bayraklı gemilerin sicilden terkin olunması ile ilgili TTK'nın 964 ilâ 966'ncı maddelerinde bazı hükümlere yer verilmiştir³⁴¹. TTK m. 964'te, gemi sicile kaydedilen hususlarda daha sonra değişiklik meydana gelmesi hâlinde, bu değişikliklerin sicile geçirilmek üzere bir dilekçe ile sicil müdürlüğüne bildirilmesi gerektiği öngörülmüştür. Bu nedenle, yurt dışında cebrî icra yoluyla satılan Türk bayraklı bir gemi, bu satıştan dolayı Türk Bayrağını çekme hakkını kaybederse, bu hususun gecikmeksizin sicil müdürlüğüne bildirilmesi

³³⁸ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 415.

³³⁹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 507.

³⁴⁰ **A.e.**, s. 510.

³⁴¹ Gemilerin sicilden terkin edilmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 58 vd.; Kaner, **a.g.e.**, s. 33 vd.; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku -I- (Ders Kitabı): Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2019, s. 66 vd.

gerekecektir³⁴². Gemi maliki ve donatma iştirakinde gemi müdürü, gemi ile ilgili bu değişikliği sicile bildirmekle yükümlüdür³⁴³.

Yurt dışında gerçekleşen cebri satış sonucunda Türk bayraklı bir geminin mülkiyetini kazanan alıcı TTK m. 940'da öngörülen şartları karşılamıyorsa, bu durumda gemi Türk Bayrağını çekme hakkını kaybedecektir. Bu durum TTK m. 965'te istem üzerine sicilden silinme sebebi olarak düzenlenmiştir³⁴⁴. Buna göre, yurt dışında cebri icra yoluyla satılan Türk bayraklı bir gemi, bu satıştan dolayı Türk Bayrağını çekme hakkını kaybederse, yeni malikin istemi üzerine de gemi sicilden silinecektir³⁴⁵. Tescili isteğe bağlı olan gemilerin kaydı ise malik veya maliklerin istemi üzerine sicilden silinecektir. TTK m. 963 f. 3'te, gemi üzerinde tescil edilmiş ipotekler bulunuyorsa, bu terkin işleminin, ancak ipotekli alacaklıların ve gemi sicilindeki kayıt ve belgelere göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin onayı ile yapılabileceği ifade edilmiştir³⁴⁶. Aynı fıkranın devamında ise, TTK m. 1388'in ikinci fıkrası ile TTK m. 1350'nin birinci fıkrasının ikinci ve üçüncü cümlelerinin saklı tutulduğu belirtilmiştir. Buna göre, TTK m. 1350'nin ikinci cümlesinde öngörülen bildirim veya ilân şartlarına uyulmuşsa, ipotekli alacaklılar bakımından TTK m. 965 f. 3'te öngörülen bu düzenleme değil, TTK m. 1350'nin son cümlesinde öngörülen sonuçlar gerçekleşecektir³⁴⁷.

Görüldüğü üzere, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışı, geminin kayıtlı olduğu Türk gemi sicilindeki kayıtları değiştirecektir. İlgili sicil memuru, geminin kaydını sicilden silmeden önce TTK m. 1350'de düzenlenen bildirim veya ilân koşullarından birinin yerine getirilip getirilmediğini denetleyecek ve bu denetim sonucunda olumlu bir sonuca vardığı takdirde geminin kaydını ve sicilde kayıtlı hak ve alacakları sicilden silecektir.

TTK'daki bu düzenleme, yurt dışında gerçekleştirilen cebri satışların Türk kamu düzenine aykırı olduğu hallere yönelik herhangi bir hüküm içermediği için eleştirilmiş

³⁴² Bkz. TTK m. 964 f. 3.

³⁴³ Bkz. TTK m. 964 f. 4.

³⁴⁴ Bkz. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 321; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 510-511.

³⁴⁵ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 67.

³⁴⁶ Bkz. TTK m. 965 f. 3.

³⁴⁷ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 67.

ve Türk kamu düzenine aykırılık hallerinde cebrî satışın Türk hukuku bakımından sonuç doğurmamasına yönelik TTK'da açık bir hükme yer verilmesi gerektiği ifade edilmiştir³⁴⁸. TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında hem Deniz Ticareti Alt Komisyonu hem de TTK Komisyonu, kamu düzenine aykırılık meselesini ayrıntılarıyla ele alınmış ve MÖHUK Komisyonu'yla da bu sorun hakkında görüşmeler yapmıştır. Bu görüşmeler sonucunda, Türk kamu düzenini ihlal eden yabancı cebrî satışların Türkiye'de sonuç doğurmayacağı kabul edilmiştir³⁴⁹. Ancak, MÖHUK m. 5 ve yeni m. 6 hükümlerinin bu konuda yeterli denetimi sağladığı düşüncesiyle ayrıca TTK'da bu hususa ilişkin yeni bir hükme yer verilmesine gerek görülmemiştir³⁵⁰. Yabancı hukukun Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması hâlinde bu hukukun uygulanmayacağını öngören bu ilkeler, tenfiz şartları bakımından MÖHUK m. 54 f. 1³⁵¹ b. (c)'de ve tanıma bakımından MÖHUK m. 58 f. 1'de tekrar edilmiştir. TTK'nın Beşinci Kitabının "Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler" başlığını taşıyan Sekizinci Kısımında düzenlenmeyen Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku meselelerinin tümü MÖHUK'a tabi olduğundan, yabancı bir devlette gerçekleştirilen cebrî satışların Türk kamu düzenine aykırı olması hâlinde MÖHUK m. 5 devreye girerek kamu düzeni denetimi yapılacaktır. Buna göre, ilgili yabancı hukukun Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması hâlinde geminin sicildeki kaydı ve gemi üzerinde Türk gemi siciline kayıtlı olan hak ve alacaklar sicilden silinmeyecektir³⁵².

Kamu düzenine aykırılık başlığını taşıyan MÖHUK m. 5'e göre, yetkili yabancı hukukun belirli bir olaya uygulanan hükmünün Türk kamu düzenine "açıkça" aykırı olması hâlinde, ilgili hüküm uygulanmaz. Kamu düzeni müdahalesinin

³⁴⁸ Çetingil/ Kender/ Ünan / Yazıcıoğlu, **a.g.m.**, s. 272. TTK Tasarısı'nın ilân edilmesinden önceki dönemde de, Türk icra hukukunun temel prensipleri ile bağdaşmayan satışların Türkiye'de sonuç doğurmasının önüne geçmek amacıyla yeni bir yasal düzenleme yapılması gerektiği ifade edilmiştir: Bkz. Ekşi, **Cebrî Satış**, s. 34. Ekşi, başka bir çalışmada Türk gemi siciline kayıtlı olmakla birlikte yabancı bir ülkede cebrî icra yoluyla satılan geminin satışını takiben yetkili makamlarca düzenlenen bir belgeye istinaden yapılacak olan terkin işlemlerinin idari işlem niteliğinde olduğunu, bu sebeple bu belgenin 20.05.1982 tarihli ve 2675 sayılı Mülga Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkından Kanun'un 42. Maddesinden hareketle bu kanunun tanımaya ilişkin hükümlerine konu olabileceğini ileri sürmüştü, ancak yine de bu yönde TTK'da açık bir hükme yer verilmesi gerektiği önerisinde bulunmuştur: Bkz. Ekşi, **TTK Tasarısı**, s. 117-118.

³⁴⁹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 512, Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 365.

³⁵⁰ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 512.

³⁵¹ MÖHUK m. 54 f. 1 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çelikel/ Erdem, **a.g.e.**, s. 702 vd.; Şanlı/ Esen/ Ataman Fıganmeşe, **a.g.e.**, s. 547 vd.; Nomer, **a.g.e.**, s. 518 vd.; Nuray Ekşi, **Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, İstanbul, Beta Yayınları, 2013, s. 157 vd.

³⁵² Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 512.

uygulanmasında, hâkimin takdirine geniş yer verilmiştir. Ancak bu takdir yetkisi “açıkça” terimi ile sınırlandırılmıştır. Yabancı hukukun uygulanması Türk kamu düzenini tahammül edilemez bir biçimde ihlal ediyorsa, bu hukukun ilgili hükmünün somut olaya uygulanmasından vazgeçilir. Buradaki ihlal, dar kapsamlı yorumlanmalı ve yabancı hukukun uygulanmasının Türk ahlâk ve dürüstlük anlayışına ciddi aykırılık taşıyan ve Anayasa’da yer alan temel hak ve özgürlükleri tahammül edilemez şekilde ihlal eden durumlarla sınırlı tutulmalıdır³⁵³.

³⁵³ Bkz. Demir Gökyayla, **a.g.e.**, s. 23 vd.; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 139 vd.; Nomer, **a.g.e.**, s. 161 vd.; Şanlı / Esen / Ataman Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 74 vd.; Doğan, **a.g.e.**, s. 252 vd.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİN YURT DIŞINDA CEBRÎ İCRA YOLUYLA SATIŞLARI VE BUNLARIN TANINMASINA DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME TASLAĞI

I. Gemilerin Cebrî Satışları İle İlgili Meselelere Dair Yeni Bir Milletlerarası Sözleşme Geliştirme İhtiyacı

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışları hem gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi hem de deniz alacakları da dâhil birçok alacağın teminat altına alınması ve tahsil edilebilmesi bakımından alacaklıların başvurabileceği en etkili ve en son yoldur. Gemi maliklerinin borçlarını ifa etme konusunda mütereddit davrandıkları durumlarda çoğu alacaklı, söz konusu geminin kendi ülkelerinin limanlarına uğramasını beklemekten ziyade alacaklarının bir an evvel teminat altına alınmasını sağlamak amacıyla gemiyi elverişli bir yargı çevresinde haczettirmeyi tercih etmektedir. Bu şekilde haczettirilen gemilerin büyük bir çoğunluğu ise ya bir mahkeme veya hakem kararının icra edilmesi ya da böyle bir karar olmaksızın deniz alacaklarının elde edilmesi amacıyla cebrî icra yoluyla satışa konu edilmektedir³⁵⁴.

Kore Cumhuriyeti, Çin, Singapur ve Japonya'dan elde edilen verilere göre, 2010-2014 döneminde 480'den fazla gemi bu ülkelerde her yıl cebrî icra yoluyla satışa konu edilmiştir³⁵⁵. Her ne kadar dünya genelinde cebrî icra yoluyla satılan gemilerin sayısına dair tamamlanmış bir derleme listesi mevcut olmasa da deniz ticareti bakımından Asya'nın en önemli yargı çevrelerini oluşturan bu dört ülkeden elde edilen bu veriler, dünya genelinde her yıl yüzlerce geminin cebrî icra yoluyla satıldığını göstermektedir³⁵⁶. Dünyanın çeşitli ülkelerinde cebrî satışa konu edilen gemilerin

³⁵⁴ Demir, **a.g.m.**, s. 43.

³⁵⁵ Bu verilere, Çin, Kore Cumhuriyeti ve CMI tarafından müştereken IMO Hukuk Komitesi'ne sunulan rapordan ulaşılmıştır. Söz konusu rapor için bkz. LEG 103/11/3, 5 April 2016. CMI, gemilerin cebrî satışları ile ilgili ortaya çıkan sınır ötesi meseleler hakkında gelecekte yapılması muhtemel çalışmalar ile ilgili UNCITRAL'a sunduğu belgede de bu verilere yer vermiştir. CMI tarafından UNCITRAL'a sunulan belgenin orjinal İngilizce metni için bkz. A/CN.9/923, Annex.

³⁵⁶ Bkz. A/CN.9/923, s. 3;

önemli bir kısmı ise cebrî satışı yürüten devletin bayrağından ziyade başka bir devletin bayrağını taşımaktadır.

Görüldüğü üzere gemiler, bayrağını taşıdıkları devletlerin sınırları dışında yabancı bir devletin yetkili yargı mercileri tarafından sık sık cebrî icra yoluyla satışa konu edilebilmektedir³⁵⁷. Cebrî icra, her devletin kendi ülke ve sınırları içinde kullandığı mutlak güç ve yetkilerden olup devletin egemenlik ve hükümlerlik haklarının kullanılmasının doğrudan bir sonucudur³⁵⁸. Bundan dolayı bütün hukuk sistemlerinde, cebrî icra işlemlerine bu işlemlerin yapıldığı devletin hukukunun (lex fori) uygulanacağı kabul edilmektedir³⁵⁹. Buna göre, bir geminin ihtiyati veya icrai haczi, cebrî icra yoluyla satışı, bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlemler, bu işlemlerin yapıldığı devletin hukukuna tabi olacaktır³⁶⁰. Bu sebepten ötürü, yabancı bir devlette cebrî satışa konu olan bir gemi, bayrağını taşıdığı devletin hukukuna göre değil satışın yürütüldüğü devletin hukukuna göre satılacaktır.

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışları, her devletin iç hukuk sisteminde farklı şekilde düzenlenmiştir. Bu sebeple, bir gemi uğradığı her yabancı limanda farklı bir cebrî icra rejimine tabi olmaktadır. Ancak, hukuk sistemleri arasındaki bu farklılıklar, çoğu zaman milletlerarası karaktere sahip olan cebrî satış prosedürünün başarılı bir şekilde ve bir bütün olarak yürütülmesine engel olmaktadır.

Bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılması durumunda, gemiyi cebrî icra yoluyla satın alan alıcının bu gemiyi ticari faaliyetlerinde özgürce ve güvenle kullanabilmesi, geminin satıştan önce kayıtlı olduğu sicilden terkin edilebilmesi ve bunu müteakip geminin alıcı adına ve alıcının istediği bir sicile kaydedilebilmesi hâlinde mümkün olacaktır. Bu da yalnızca geminin yurt dışında gerçekleşen cebrî

³⁵⁷ Demir, **a.g.m.**, s. 43.

³⁵⁸ YHGK, E. 1998/12-287, K. 19925, T. 6.5.1998: “... İhtiyati haciz kararının infazının, hukuki sonuç ve hükümlerinin bir cebrî icra olduğunda, duraksama olmamalıdır. Cebrî icra her devletin kendi ülke ve sınırları içerisinde haiz olduğu mutlak güç ve yetkilerdendir. Yine cebrî icra devletin egemenlik ve hükümlerlik haklarının kullanılmasının doğrudan bir sonucudur. O nedenle devletin nüfuz ve iktidarını simgeleyen bir hakimiyet tasarrufudur; denilebilir.”: Bkz. Şanlı / Esen / Ataman Fıganmeşe, **a.g.e.**, s. 510-511. Ayrıca bkz. Ekşi, **Cebrî Satış**, s. 26; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 481-482.

³⁵⁹ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 501-502; Atamer, **Cebrî İcra Uygulanacak Hukuk**, s. 87.

³⁶⁰ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 502-503. Ayrıca bkz. Şanlı / Esen / Ataman Fıganmeşe, **a.g.e.**, 256 vd.

satışının ilgili devletlerce tanınması hâlinde söz konusu olacaktır. Kısacası bir yabancı ülkede gerçekleştirilen cebrî satışın başarısı, satışın ilgili devletlerce tanınmasına bağlıdır.

Gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışları ve bu satışların milletlerarası alanda tanınması meselesi ne devletlerin iç hukuklarında ne de milletlerarası deniz ticareti hukukunda ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Geminin cebrî satışını yürüten devlet ile tanınmanın talep edildiği devlet arasında mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin ikili veya çok taraflı anlaşmalar bulunuyorsa, söz konusu cebrî satışın tanınmasına ilişkin talepler bu anlaşmalar çerçevesinde karara bağlanmaktadır. Milletlerarası hukuktan doğan böyle bir yükümlülük söz konusu olmasa bile, mahkemeler mütekabiliyet ilkesi kapsamında cebrî satışın tanınip tanınmayacağını karara bağlayabilmektedirler³⁶¹. Bazı hukuk sistemlerinde ise yabancı devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışların tanınmasına yönelik bazı temel ilkelere de yer verildiği görülmektedir³⁶². Ancak gerek iç hukuklarda gerekse milletlerarası deniz ticareti hukukunda gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarına ilişkin meseleleri özel olarak düzenleyen hükümlerin mevcut olmaması ve bu sebeplerden dolayı meselelerin çoğunlukla hâkimlerin takdir yetkileri doğrultusunda karara bağlanması, genellikle milletlerarası karaktere sahip olan bu cebrî satışların diğer devletlerce tanınip tanınmayacağı hususunda belirsizliklere yol açmaktadır.

Birçok hukuk sistemi, yabancı bir ülkede cebrî icra yoluyla satılan gemilerinin cebrî satışlarını tanımakta ve gemi üzerindeki sınırlandırmaların ve yükümlülüklerinin bu satışı gerçekleştiren devletin hukuku uyarınca sona erdiği ve dolayısıyla da geminin mülkiyetinin bunlardan ari olarak alıcıya intikal ettiği hususlarını kabul etmektedir. Bununla birlikte, cebrî satış prosedürü ile ilgili her bir hukuk sisteminde farklı uygulamaların benimsenmiş olması, bazen gemilerin sicilden terkin ve yeni bir sicile tescil edilmeleri bakımından sıkıntıların yaşanmasına sebep olurken bazen de gemiyi cebrî icra yoluyla satın alan alıcının cebrî satıştan önce doğmuş olan istemlerle uğraşmak zorunda kalmasına sebep olmaktadır. Bazı hukuk sistemleri ise yabancı

³⁶¹ Frank Smeele, "Recognition of The Legal Effects of Foreign Judicial Sales", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 225-226; Christina Zourmatzi, "The International Unification of Maritime Law. Recognition and Enforcement of Judicial Sales of Ships", **New Trends In Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships, Mortgages and Forced Sale**, ed. Olga Fotinopoulou Basurko/ Josè Manuel Martin Osante, Aranzadi, 2017, s. 460.

³⁶² Demir, **a.g.m.**, s. 82.

devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışların kendi ülkelerinde hüküm ifade etmeyeceğini kabul etmektedir³⁶³.

Gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınmamasının yol açtığı olumsuz sonuçlara temas eden birçok yabancı mahkeme kararı mevcuttur³⁶⁴. Misal olarak *Goldfish Shipping S.A. (Goldfish) v. HSH Nordbank AG (Nordbank)*³⁶⁵ davası, gemilerin cebrî satışlarının milletlerarası seviyede tanınması meselesi ile ilgili yaşanan sorunları en iyi şekilde ortaya koyan olaylardan bir tanesidir. 2003 yılı başlarında, Türk tabiiyetinde bulunan Odin Denizcilik A.Ş.'nin mülkiyetinde bulunan M/V Ahmet Bey isimli gemi üzerinde Nordbank adına birinci derecede gemi ipoteği bulunmaktadır. Odin Denizcilik A.Ş.'nin borcunu ödememesi üzerine ipotekli alacaklı olan Nordbank, ABD Doğu Pennsylvania Bölge Mahkemesi'ne başvurarak geminin cebrî icra yoluyla satılmasını talep etmiştir. Bunun üzerine mahkeme, geminin cebrî icra yoluyla satılmasına karar vermiş ve bilahare gemi açık artırmada en yüksek fiyatı teklif eden Goldfish'e satılmıştır. Ancak geminin cebrî satıştan önce kayıtlı olduğu Türk Uluslararası Gemi Sicili, yurt dışında gerçekleştirilen cebrî satışların Türk hukukunda tanınmadığını gerekçe göstererek, geminin sicilden silinmesi talebini reddetmiştir. Cebrî satıştan sonra Odin Denizcilik A.Ş., gemi üzerindeki mülkiyetin hala kendisine ait olduğunu ileri sürerek gemiyi Barselona'da ihtiyaten haczettirmiş ve geminin Türk hukukuna aykırı olarak satıldığını ileri sürerek Pennsylvania'nın Philadelphia şehrinde gerçekleştirilen hukuki işlemlere karşı itiraz etmiştir. Barselona mahkemesinin esasa ilişkin bir dava başlatması üzerine Goldfish ihtiyaten haczedilen gemisinin serbest bırakılması için güvence vermek zorunda kalmıştır. Ancak bundan iki ay sonra Odin Denizcilik A.Ş, güvencenin yetersiz olduğunu ileri sürerek Ravenna'da gemiyi tekrar ihtiyaten haczettirmiştir. Bunun üzerine geminin tekrar serbest bırakılması için Nordbank tarafından bir güvence daha verilmiştir. Odin Denizcilik A.Ş.'nin bu talebi daha sonra Ravenna mahkemesi tarafından reddedilmiş ancak geminin iki defa Odin Denizcilik A.Ş.

³⁶³ Bkz. Stuart Hetherington, "Summary Paper by President of CMI Stuart Hetherington, Dated February 2017 for the Council Meeting of HCCH", s. 3-4, (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/events/past-events/colloquium-valletta-malta/>, 10.04.2019.

³⁶⁴ Gemilerin cebrî satışlarının tanınmamasının yol açtığı sorunlara temas eden diğer mahkeme kararları için bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 348 vd.; Aynı yönde bkz. Demir, **a.g.m.**, s. 47 vd.

³⁶⁵ LEG 103/11/3, April 5, 2006; The "Ahmet Bey" 623 F. Supp. 2d 635 Goldfish Shipping, S.A. v. HSH Nordbank AG, Civil Action No. 07-3518, United States District Court, E.D. Pennsylvania, April 1, 2009. Ayrıca bkz. Bleyen, **a.g.e.**, s. 154 vd.; Demir, **a.g.m.**, s. 52.

tarafından ihtiyaten haczettirilmesi sebebiyle Goldfish ciddi bir zarara uğratmıştır. Bu sebepten dolayı Goldfish, 24 Ağustos 2007 tarihinde ABD Pennsylvania Bölge Mahkemesi'nde Nordbank aleyhinde, geminin iki defa Odin Denizcilik A.Ş. tarafından ihtiyaten haczettirilmesi sebebiyle uğradığı zararların tazmini talebiyle dava açmıştır. Goldfish bu davada, Nordbank'ın yükümlülüklerini gerektiği şekilde yerine getirmedikten dolayı satışın artırma şartnamesinde belirtildiği şekilde bütün imtiyazlardan, alacaklardan ve sınırlandırmalardan ari olarak gerçekleşmediğini, bu sebeple Nordbank'ın geminin Odin Denizcilik A.Ş. tarafından iki kez ihtiyaten haczettirilmesi sonucu oluşan zararlardan sorumlu tutulması gerektiğini ileri sürmüştür. Ancak mahkeme asıl kusurlunun Goldfish'in mülkiyet hakkına hukuka aykırı bir şekilde müdahale eden Odin Denizcilik A.Ş.'nin olduğunu belirterek, davanın reddine karar vermiştir. Mahkeme kararında, geminin sicilden terkin edilmemiş olmasının Gemi İmtiyazları Kanunu (*Ship Mortgage Act*) hükümlerine tabi olarak gerçekleştirilen cibrî satışın sonuçlarını etkilemeyeceği ve bu Kanunda geminin bütün yükümlülük ve sınırlandırmalardan ari olarak satılmasının emredildiği, bu sebeple geminin mülkiyetinin tüm yükümlülüklerden temiz bir şekilde Odin Denizcilik A.Ş.'den Goldship'e geçtiği belirtilmiş ve ipotekli alacaklı olarak satış talebinde bulunan Nordbank'a hiçbir yükümlülük yüklenemeyeceğine karar verilmiştir. Görüldüğü üzere, Amerika'nın Pennsylvania eyaletinde cibrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışın Türkiye'de tanınmaması, alıcı ile geminin satışını talep eden ipotekli alacaklı arasında birçok sorunun yaşanmasına sebep olmuştur.

*Bridge Oil Limited v. the Fund Constituting the Proceeds of the Sale of the MV "Mega S"*³⁶⁶ davası da Türk bayraklı bir geminin yurt dışındaki cibrî satışının Türkiye'de tanınmaması sebebiyle gündeme gelmiş olan bir davadır. 2000 yılının Ocak ve Şubat ayında Türk gemi siciline kayıtlı olan MV Aksu isimli gemiye yakıt tedarik eden Bridge Oil Limited adlı bir şirket, aynı yılın Nisan ayında Tuzla 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne başvurarak mahkeme kararıyla lehine gemi üzerinde 298.000 USD tutarında bir rehin hakkı tesis ettirmiştir. Mahkeme kararıyla tesis edilen bu rehin hakkı, 2000 yılının Ağustos ayında Bridge Oil Limited'in talebi üzerine geminin kayıtlı

³⁶⁶ Bridge Oil Limited v. The Fund Constituting The Proceeds of The Sale of the MV "Mega S" (Formerly the MV "Aksu") and Others (AC 58/2002) [2003] ZAWCHC 24; 2007 (3) SA 2002 (C) (12 June 2003). Karar metni için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.saflii.org/za/cases/ZAWCHC/2003/24.html>, 14.04.2019. Ayrıca bkz. Bleyen, a.g.e., s. 155-157.

olduğu Türk gemi siciline tescil edilmiştir. Aynı yılın Eylül ayında ise MV Aksu, geminin ipotekli alacaklıları arasında yer alan *Hamburgische Landesbank Girozentrale*'nin talebi üzerine Danimarka'da ihtiyaten haczedilmiş ve daha sonra gemi cebrî icra yoluyla satılmıştır. MV Aksu, Danimarka hukuku uyarınca tüm gemi alacaklısı haklarından, gemi ipoteklerinden ve diğer tüm yükümlülüklerden temiz bir şekilde satılmıştır. Ancak Türk hukukuna göre cebrî satış tanınmadığından geminin Türk gemi siciline kaydı silinmemiştir. Danimarka'daki cebrî satış sonrasında gemi, MV Mega S ismiyle Malta gemi siciline kaydedilmiştir. Ancak gemi, bu kez yeni gemi malikinin borcundan dolayı ve yine *Hamburgische Landesbank Girozentrale*'nin müracaatı üzerine Güney Afrika'da ihtiyaten haczedildikten sonra tekrar cebrî icra yoluyla satışa konu edilmiştir. Geminin satış bedelinin paylaşılması aşamasında Güney Afrika'daki mahkemeye başvuran Bridge Oil Limited, MV Aksu üzerinde tescil edilmiş olan rehin hakkının, Güney Afrika'nın 1993 tarihli ve 105 sayılı Deniz Mahkemeleri Yargı Yetkisi Kanunu'nun (*Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105 of 1993*) 11(4)(d) hükmü gereğince gemi üzerinde bir yükümlülük oluşturduğunu ileri sürmüştü ve 11(4)(d)'de sayılan istemlerin kendi aralarındaki öncelik sırasının geminin bayrağını taşıdığı devletin hukukuna göre belirlenmesi gerektiğini öngören aynı Kanunun 11(5)(d) hükmünü gerekçe göstererek ipotek hakkına sahip alacaklıya karşı kendi öncelik sırasının Türk hukukuna göre belirlenmesi gerektiğini iddia etmiştir. Görüldüğü üzere Danimarka'da gerçekleşen cebrî satıştan sonra geminin Türk gemi sicilinden terkinde edilmemiş olması, Bridge Oil Limited'e alacağını geminin Güney Afrika'daki ikinci cebrî satışından elde edilen bedel üzerinden tahsil etme fırsatı sunmuştur. Ancak mahkeme, geminin Danimarka'daki cebrî satışından sonra gemi üzerindeki tüm sınırlandırmaların ve yükümlülüklerin Danimarka hukuku uyarınca sona erdiğini gerekçe göstererek Bridge Oil Limited'in bu talebini reddetmiştir.

Daha eski tarihli başka bir olayda ise bir İtalyan şirketine ait olan *Acrux*³⁶⁷ isimli vapur, bir Fransız şirketinin başlatmış olduğu dava kapsamında 16 Aralık 1960 tarihinde İngiltere'de ihtiyaten haczedilmiş ve daha sonra bu davada verilen kararın yerine getirilmesi için mahkemece bu geminin kıymet takdirinin yapılmasına ve satışına karar verilmiştir. Satış kararı, gemi malikinin İtalya'daki tasfiye memurunun başvurusu üzerine ertelenmiş olsa da geminin ipotekli alacaklıları arasında yer alan

³⁶⁷ LEG 103/11/3, April 5, 2016; The *Acrux*, (1961) 1 Lloyd's Report, s. 405-410. Ayrıca bkz. Li, *CMI Yearbook 2009*, s. 348; Demir, *a.g.m.*, s. 47-48; Zournatzi, *a.g.m.*, s. 463-464.

bir İtalyan bankasının müdahalesi üzerine İngiliz mahkemesi yeniden geminin satışına karar vermiştir. Bunun üzerine gemi 27 Nisan 1961 tarihinde İngiltere’de cebrî icra yoluyla satılmış, ancak bu satıştan elde edilen gelir ipotekli alacaklıların alacağını tam olarak karşılamaya yetmemiştir. Gemiye cebrî icra yoluyla satın alan alıcı, İtalyan gemi sicilinden geminin kaydının silinmesini talep etmiş, ancak İngiliz Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nin cebrî satış kararı İtalya’da tanınmadığından alıcının bu terkin talebi reddedilmiştir ve bunun sonucu olarak İtalyan gemi sicilinden terkin belgesi alınamadığından alıcı gemiyi dilediği yer gemi siciline kendi adına kaydettirme imkânına da sahip olamamıştır. Bu durum ise ipotekli alacaklıların Acrux adlı gemiye karşı İtalya’nın yanı sıra başka ülkelerde de icra takibi başlatmalarının önünü açmıştır. Bu sakıncanın önüne geçmek amacıyla İngiliz mahkemesi, Acrux adlı gemiye karşı yabancı ülkelerde aynî veya benzeri davaların açılmaması ile ilgili ipotekli alacaklılardan taahhüt alınması gerektiğine hükmetmiştir. Mahkeme tarafından talep edilen bu taahhüt ipotekli alacaklılar tarafından verilmiş olmakla birlikte alıcının İtalyan gemi sicilinden gerekli olan terkin belgesini elde edip etmediği ve dilediği yer gemi siciline gemiyi kesin olarak tescil ettirip ettirmediği hususu ile ilgili herhangi bir bilgi mevcut değildir.

Yukarıda belirtilen üç olaydan da anlaşılacağı üzere, yurt dışında gerçekleştirilen cebrî satış sonrasında satışın geminin sicile kayıtlı olduğu devlet tarafından tanınmaması, alıcının gemiyi sicilden terkin ettirmesini veya geminin terkinine yönelik bir belge elde etmesini neredeyse imkânsız hale getirmektedir. Bu sebepten dolayı alıcı, çoğu zaman bir cebrî satış sonrası satın aldığı gemiyi istediği yerdeki gemi siciline tescil ettirememektedir. Bazı durumlarda ise gemi, kayıtlı olduğu gemi sicilinden terkin edilmemesine rağmen bir başka devletteki gemi siciline tescil edilebilmektedir. Böylece, bir geminin yalnızca bir devletin gemi siciline kayıtlı olması yönündeki milletlerarası örf ve âdet hukuku kuralına aykırı olarak aynı geminin aynı anda birden çok devletin gemi siciline kayıtlı olması gibi durumlar da meydana gelmektedir³⁶⁸. Bunun yanı sıra, cebrî satış sonrasında her ne kadar önceki malikin mülkiyet hakkı ile gemi üzerinde satıştan önce mevcut olan diğer hak ve menfaatler, ipotekler, rehinler, gemi alacaklısı hakları ve benzer nitelikteki diğer sınırlandırmalar sona erse de gemi üzerinde bu sicile kayıtlı olan bu hak ve alacaklar, yurt dışında

³⁶⁸ Bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 352; Zournatzi, **a.g.m.**, s. 465-466; Demir, **a.g.m.**, s. 70-71.

gerçekleşen bu satışın ilgili devlet tarafından tanınmamasının bir sonucu olarak sicilden silinememektedir. Bu durum, cebrî satıştan memnun olmayan önceki malik veya diğer hak sahiplerinin cebrî satıştan önce gemi üzerinde doğmuş olan haklarını hâlâ gemiye karşı ileri sürmelerinin önünü açmaktadır. Böylece cebrî satış sonrasında alıcı, önceki malikin mülkiyet hakkı veya cebrî satış öncesi doğan alacaklar ile ilgili olarak geminin ihtiyati haczi talepleri ile karşı karşıya kalabilmektedir.

Gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınmamasının yol açtığı bu olumsuz sonuçlar, sadece alıcıların menfaatlerini değil, fakat gemi malikleri, gemilere finansman sağlayan banka ve kurumlar da dâhil bütün ilgililerin menfaatlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Şöyle ki cebrî satışa konu olan bir geminin yüksek bir bedelle satılması hem alacaklıların yeterli ölçüde alacaklarına kavuşmaları hem de borçlu olan gemi malikinin aynı ölçüde borçlarından kurtulması anlamına gelmektedir³⁶⁹. Ancak alıcının usulüne uygun olarak gerçekleştirilen cebrî satış sonrasında gemiyi istediği yer siciline tescil ettirememesi veya cebrî satıştan önce doğan alacaklardan dolayı ihtiyati hacizle gemisine el konulması cebrî satışa olan güveni zedeler ve bu durum geminin piyasa değerinin çok altında bir bedelle satılmasına yol açar. Zira önceki malikin mülkiyet hakkı veya cebrî satış öncesi doğan alacaklar ile ilgili olarak geminin ihtiyati haczi talepleri ile karşı karşıya kalabilmesi ve dolayısıyla da geminin özgürce ve güvenle ticari faaliyetlerde kullanılamaması riskinin mevcut olması sebebiyle ne cebrî satışlarda gemiyi satın almak için yeterli istekli ortaya çıkar ne de muhtemel hiçbir alıcı bu riske rağmen gemiyi piyasa değerinden satın almaya razı olur³⁷⁰.

Görüldüğü üzere yabancı ülkelerde gerçekleştirilen cebrî satışların ilgili devletlerce tanınmaması, cebrî satıştan elde edilen satış bedeli üzerinde geminin önceki malikinin ve sicile kayıtlı olan ve olmayan bütün alacaklıların menfaatine aykırı sonuçlar doğurmaktadır. Bu durum, gemi malikine kredi veren banka ve finans kuruluşları nezdinde bazı ön yargıların oluşmasına da sebep olmaktadır³⁷¹. Gemilere finansman sağlayan banka ve finans kuruluşlarının alacakları, çoğunlukla gemi üzerinde ipotek

³⁶⁹ Frank Smeele, "Towards Universal Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships?", **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 182-183; Demir, **a.g.m.**, s. 84.

³⁷⁰ James Zhengliang Hu, "Comments and Amendment Proposal on the Second Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 196; Demir, **a.g.m.**, s. 67.

³⁷¹ Bkz. The Acrux, (1961) 1 Lloyd's Report, s. 409.

hakkı kurulması ile teminat altına alınır. Ancak “*Cerro Collorado*³⁷²” olayında Mr. Justice Sheen tarafından yapılan açıklamada da belirtildiği üzere, cebrî satışa konu olan bir geminin mülkiyetinin bütün sınırlandırma ve yükümlülüklerden arı bir şekilde alıcıya intikal edeceğinin şüpheli olacağı hallerde teminatın değeri sert bir biçimde düşer³⁷³. Diğer bir ifadeyle, yabancı bir ülkede gerçekleştirilen cebrî satışın milletlerarası seviyede tanınıp tanınmayacağı hususunda belirsizliklerin yaşanması, gemi ipoteğinin yeterli bir güvence sağlamasının önüne geçmektedir. Bu sebepten ötürü banka ve diğer finans kuruluşları gemi maliklerine yüksek miktarda kredi vermekten kaçınabilirler. Bu durum ise yoğun sermaye gerektirmesi sebebiyle çoğu donatanın krediye başvurmak zorunda olduğu deniz ticareti sektörünü sıkıntıya sokabilir.

Görülmektedir ki devletlerin iç hukuk sistemindeki farklılıklar, gemilerin yabancı devletlerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınıp tanınmayacağı hususunda belirsizliklerin yaşanmasına yol açmaktadır. Milletlerarası deniz ticaretinin serbestçe gelişimini engelleyen birçok sorunun esas kaynağı olan bu belirsizlik ortamını aşmanın en etkili yolu, gemilerin yurt dışında gerçekleştirilen cebrî satışları ile ilgili meselelere dair yeknesak kurallar kabul etmek, diğer bir ifadeyle bu alanda milletlerarası deniz ticareti hukukunu birleştirmektir.

Çalışmamızın birinci bölümünde de belirtildiği üzere ne milletlerarası deniz ticareti hukukunda ne de Avrupa Birliği hukukunda gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarını doğrudan ele alan bir düzenleme mevcut değildir. Bununla birlikte, 1967 Brüksel Sözleşmesi³⁷⁴ ve 1993 Cenevre Sözleşmesi³⁷⁵’nde cebrî satışların geçerliliği ve tanınmasına ilişkin önemli hükümlere yer verilmiş ve böylece bu alanda ortaya çıkan ihtilaflar bakımından milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesak bir uygulamanın oluşturulması hedeflenmiştir. Ancak her iki Sözleşmenin de esas amacının gemi üzerinde kurulmuş olan rehin, ipotek ve yükümlüklerin milletlerarası alanda tanınması ve icra edilmesini sağlamaya yönelik olması, Sözleşmelerin cebrî satışa ilişkin bu hükümlerinin uygulama alanını yalnızca

³⁷² The “*Cerro Collorado*” (1993) 1 Lloyd’s Reports 58.

³⁷³ Bkz. Li, *CMI Yearbook 2009*, s. 346; Demir, *a.g.m.*, s. 66-67.

³⁷⁴ 1967 Brüksel Sözleşmesi hakkında açıklayıcı bilgi için bkz. yuk. s. 11 vd.

³⁷⁵ 1993 Cenevre Sözleşmesi hakkında açıklayıcı bilgi için bkz. yuk. s. 16 vd.

Sözleşme kapsamında tanımlanmış olan hak ve yükümlülüklerle sınırlandırmaktır³⁷⁶. Oysa bu Sözleşmelerin kapsamına girmeyen, ancak gemilerin ihtiyaten haczedilmesine ve akabinde cebrî icra yoluyla satılmasına yol açan birçok deniz alacağı mevcuttur. Ancak ne 1967 Brüksel Sözleşmesi'nde, ne de 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde bu alacaklar sebebiyle başlatılan cebrî satışların yürütülmesine ve tanınmasına dair hükümler bulunmamaktadır. Bu sebepten ötürü, her iki Sözleşme de milletlerarası denizcilik camiasının bu alandaki ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamamaktadır. Bunun yanı sıra, 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin milletlerarası alanda yürürlük kazanmaması, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin ise milletlerarası alanda yaygın kabul görmemesi ve özellikle de milletlerarası deniz ticaretine hâkim konumdaki devletlerden hiçbirinin bu Sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle her iki Sözleşme de milletlerarası deniz ticareti hukukunu birleştirmede başarılı olamamıştır.

Avrupa Birliği hukuku kapsamında meseleyi ele aldığımızda, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün meseleye doğrudan temas etmese dahi üye bir devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının diğer üye devletlerde tanınması bakımından Avrupa Birliği sınırları dâhilinde büyük bir yeknesaklık sağladığını söyleyebiliriz³⁷⁷. Ancak gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışlarından kaynaklanan ihtilafların büyük bir çoğunluğunun Avrupa Birliği sınırlarını aştığı dikkate alındığında, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün cebrî satışın ilgili devletlerce tanınması meselesi bakımından etkisinin sınırlı olduğu ve bu mesele bakımından çoğunlukla yine devletlerin millî hukuk kurallarının uygulama alanı bulduğu söylenebilir³⁷⁸.

Milletlerarası denizcilik endüstrisinin gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınması ile ilgili karşılaştığı sorunlar, *Comité Maritime International* (CMI)'ın dikkatini çekmiştir³⁷⁹. CMI Yönetim Kurulu'nun 2007 yılının Mayıs ayında Dubrovnik'de yapılan toplantısında CMI'nın 2008 Atina Konferansı'nın programında yer alacak konuların tartışıldığı sırada, gemilerin cebrî satışlarına ilişkin meselelere dair bir ön çalışma başlatmanın uygun olacağı önerilmiştir. CMI'ya göre, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11 ve 12'nci maddelerinde yer alan düzenlemeler yeni bir milletlerarası sözleşmeye aktarılmalı ve

³⁷⁶ Bleyen, **a.g.e.**, s. 14; Sharpe, **a.g.m.**, s. 170; Zournatzi, **a.g.m.**, s. 474; Demir, **a.g.m.**, 45.

³⁷⁷ Brüksel I Recast Tüzüğü hakkında açıklayıcı bilgi için bkz. yuk. s. 28 vd.

³⁷⁸ Bleyen, **a.g.e.**, s. 28.

³⁷⁹ Bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 347 vd.

gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınmamasından kaynaklanan sorunları asgariye indirecek ve meseleye doğrudan temas edecek müstakil bir milletlerarası sözleşme hazırlamalıdır. Bu sebepten ötürü CMI Yönetim Kurulu, konunun Atina Konferansı'nın programına dâhil edilmesine karar vermiş ve böylece cebrî satış meselesi hakkında milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesaklığı sağlayacak yeni bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesinin gerekliliği ve olabirliğine dair tartışmaları başlatmıştır³⁸⁰.

CMI'nın 2008 Atina Konferansı'ndan bu yana bu mesele ile ilgili CMI bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucunda "Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı"³⁸¹ (Nihai Taslak veya Sözleşme) oluşturulmuştur. CMI'nın 2014 yılında gerçekleştirilen Hamburg Konferansı'nda oylamaya sunulan Nihai Taslak, CMI Genel Kurulu'nun 17 Haziran 2014 tarihli kararıyla kabul edilmiştir³⁸².

CMI, hükümetler dışı nitelikte bir milletlerarası örgüt olduğundan dolayı, tek başına bir milletlerarası sözleşme kabul etme yetkisini haiz değildir. Başka bir deyişle, CMI tarafından hazırlanan bir taslağın milletlerarası sözleşmeye dönüştürülmesi için, CMI taslağının *International Maritime Organization* (IMO), *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), *United Nations Commission on International Trade Law* (UNCITRAL) veya *Institut International pour L'Unification Du Droit Prive* (UNIDROIT) gibi hükümetlerarası nitelikte olan bir milletlerarası örgüt nezdinde veya bir devletin organize edeceği bir diplomatik konferansta müzakere edilip kabul edilmesi gereklidir³⁸³. Bu sebeple, CMI Genel Kurulu söz konusu kararında CMI Yönetim Kurulundan Nihai Taslağın bir milletlerarası sözleşmeye dönüştürülmesi için gerekli çalışmaları başlatmasını da talep etmiştir. Bu karar üzerine başlatılan

³⁸⁰ Bleyen, **a.g.e.**, s. 158.

³⁸¹ *Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition (Known as the Beijing Draft), Done at Beijing on 19 October 2012, amended at Dublin in 2013 and at Hamburg in 2014.* Taslağın İngilizce resmî metni için bkz. (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 19.04.2019; Türkçe Tercüme EK-I'de, İngilizce orijinal metin EK-II'de yer almaktadır.

³⁸² CMI Genel Kurulu'nun 17 Haziran 2014 tarihli kararı için bkz. (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 19.04.2019.

³⁸³ Henry Hai Li, **A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft**, s. 1-2, (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 19.04.2019.

alışmalar sonucunda, Birleşmiş Milletler bünyesinde bulunan UNCITRAL, 25 Haziran-13 Temmuz 2018 tarihlerinde New York'ta yapılan 51. Oturumunda bu konunun UNCITRAL'ın çalışma programına eklenmesi gerektiğine karar vermiştir³⁸⁴. Böylece gemilerin cebri icra yoluyla satışları konusuna doğrudan ve müstakil bir şekilde temas edecek yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanmasına ilişkin alışmalar, UNCITRAL bünyesi kapsamında resmî olarak başlatılmıştır.

II. Çalışmaların Tarihsel Gelişimi

A. Hazırlık alışmaları ve CMI Üyesi Ulusal Deniz Hukuku Derneklerine Gönderilen Soru Listesi

CMI Yönetim Kurulu'nun 2007 yılının Mayıs ayında Dubrovnik'de yapılan toplantısında, gemilerin cebri satışlarına ilişkin meselelere dair bir ön çalışma başlatmanın uygun olacağı önerilmiş, bilahare CMI'in 2008 Atina Konferansı'nın gündemine konunun dâhil edilmesine karar verilmiştir³⁸⁵.

CMI 2008 Atina Konferansı'nın gemilerin cebri icra yoluyla satışları meselesine ilişkin bir saatlik oturumunda, Çinli Henry Hai Li tarafından hazırlanan ve gemilerin yabancı ülkelerde cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınması meselesine dikkat çeken "A Brief Discussion on Judicial Sales of Ships"³⁸⁶ başlıklı bir bildiri sunulmuş ve ardından Belçikalı Benoit Goemans tarafından bu meseleler hakkında kısa bir sunum yapılmıştır. Konferansa katılan birçok delege konuya yoğun ilgi göstermiş ve CMI'in bu konu hakkında daha çok çalışma yapması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca bu delegelerden birkaçı, CMI'in gelecekte bu konuya dair yürüteceği çalışmalara katılmak istediklerini de ifade etmişlerdir. 2008 Atina Konferansı'nı müteakip CMI Yönetim Kurulu tarafından gemilerin cebri satışları meselesi üzerinde çalışmak üzere Henry Hai Li başkanlığında bir milletlerarası

³⁸⁴ Bkz. *Official Records of the General Assembly, Seventy-third Session, Supplement No. 17 (A/73/17)*, para. 252.

³⁸⁵ Henry Hai Li, "A Brief Introduction to the Topic on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", *CMI Yearbook 2010*, Antwerp, 2011, s. 200; Bleyen, *a.g.e.*, s. 159; Demir, *a.g.m.*, s. 53.

³⁸⁶ Bildiri metni için bkz. Li, *CMI Yearbook 2009*, s. 342 vd.

Çalışma grubu [CMI alışma Grubu³⁸⁷] kurulmasına karar verilmiştir. CMI alışma Grubu'ndan özellikle gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası seviyede tanınması ve konuya ilişkin bir milletlerarası sözleşme hazırlamanın gerekliliği ve bunun olabilişliği üzerinde çalışma yapması talep edilmiřtir³⁸⁸.

CMI alışma Grubu, konu ile ilgili çalışmalara ulusal deniz hukuku derneklerine gönderilecek bir soru listesi hazırlayarak başlamıştır. 2009 yılının Mayıs ayında çalışmalara başlayan CMI alışma Grubu, hazırlayacağı soru listesinde yer alacak meseleleri belirlemek amacıyla, çeşitli hukuk sistemlerindeki mevzuatları ve uygulamaları ayrıntılı bir şekilde inceleyip analiz etmiş ve bu çalışmalar sonucunda gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışları meselesine ilişkin bir soru listesi taslağı hazırlamıştır. Söz konusu taslak, 5 Mayıs 2010 tarihinde CMI Yönetim Kurulu'nun yorum ve onayına sunmuştur. CMI Yönetim Kurulu, taslak üzerinde önemli bazı değişikliklerin yapılması önerisinde bulunmuştur. Bu neriler doğrultusunda taslak üzerinde yapılan değişiklikler sonucunda meydana gelen soru listesi³⁸⁹, 17 Mayıs 2010 tarihinde CMI yesi bütün ulusal deniz hukuku derneklerine gnderilmiřtir³⁹⁰.

CMI'nın soru listesi, beş konu başlığı altında kategorize edilmiş toplam otuz sorudan oluşmaktadır. İlk kategoride cebrî satış kavramına ilişkin sorular yer almaktadır. Buradaki esas amaç, cebrî satış kavramı ve cebrî satışın gerçekleştirilebileceği haller ile ilgili devletlerin millî hukuklarını mukayese etmek ve böylece bütün hukuk sistemlerine uygun bir cebrî satış tanımı yapabilmektir. İkinci ve üçüncü kategori, gemilerin cebrî satışlarının milletlerarası seviyede tanınması için gereken anahtar

³⁸⁷ CMI alışma Grubu'nda yer alan üyeler şunlardır: Henry Hai Li (Çin), Jonathan Lux (Birleşik Krallık), Andrew Robinson (Güney Afrika), Frank Smeele (Hollanda), Luis Mbanefo (Nijerya), Benoit Goemans (Belçika), Klaus Rammig (Almanya), Aurelio Fernandez (Venezuela), Francis Nolan (ABD), William Sharpe (Kanada) and Lawrence Teh (Singapur).

³⁸⁸ Bu paragrafta yer alan bilgiler için bkz, **Report of the International Working Group on the Preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships**, s. 2, (evrimii) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 22.04.2019. İfade kolaylığı olması açısından çalışmanın bundan sonraki kısmında bu rapor kısaca "CMI alışma Grubu Raporu" olarak anılacaktır. Ayrıca bkz. Li, **CMI Yearbook 2010**, s. 200; Demir, **a.g.m.**, s. 53-54.

³⁸⁹ CMI tarafından ulusal deniz hukuku derneklerine gönderilen soru listesine ulaşmak için bkz. Li, **CMI Yearbook 2010**, s. 202 vd.

³⁹⁰ Bkz. **CMI alışma Grubu Raporu**, s. 2 vd.; Li, **CMI Yearbook 2010**, s. 201; Bleyen, **a.g.e.**, s. 159; Demir, **a.g.m.**, s. 54.

nitelikteki usule ilişkin unsurları belirlemeye yönelik sorular ve cebrî satışın hüküm ve sonuçlarına ilişkin sorulardan oluşmaktadır. Dördüncü kategoride gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tanınması ve devletlerin bu konudaki uygulamalarına ilişkin sorular yer almaktadır. Gemilerin yabancı ülkelerde cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tanınması meselesine ilişkin müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesinin gerekliliği ve olabilirliğine ilişkin sorular ise son kategoride yer almaktadır.

CMI'nın 17 Mayıs 2010 tarihinde gönderdiği soru listesinde yer alan sorulara yirmi iki ulusal deniz hukuku derneği³⁹¹ ve İspanya'dan José Maria Alcantara tarafından cevap verilmiştir³⁹². İlk kategoride yer alan sorulara verilen cevaplar, ankete katılan çoğu devletin millî hukuklarında cebrî satış prosedürü bakımından benzer bir anlayışın hâkim olduğunu göstermektedir. Çoğu devletin deniz ticareti veya icra kanununda, cebrî satış prosedürünü düzenleyen bir dizi kurallar mevcuttur; ancak, cebrî satış kavramına ilişkin herhangi bir tanım söz konusu değildir. Bunun yanı sıra ankete katılan çoğu devlette gemilerin cebrî icra yoluyla satışı, bir mahkeme veya hakem kararının icra edilmesi veya benzer nitelikte bir başka belgeye dayalı olarak veyahut nihai ve icra edilebilir bir hüküm veya karar olmaksızın bir alacağın elde edilebilmesi amacıyla bir mahkeme tarafından ya da mahkemenin gözetimi altında gerçekleştirilmektedir³⁹³.

İkinci kategorideki sorulara verilen cevaplar ise, cebrî satışın yürütülmesi ve ilgililerin hak ve menfaatleri arasındaki dengenin sağlanması meseleleri bakımından çoğu devletin millî mevzuatları arasında ciddi farklılıkların mevcut olduğunu göstermektedir³⁹⁴.

³⁹¹ Soru listesinde yer alan sorulara; Arjantin, Belçika, Brezilya, Kanada, Çin, Danimarka, Dominika, Fransa, Almanya, İtalya, Malta, Nijerya, Norveç, Singapur, Güney Afrika, İsveç, ABD, Venezuela, Japonya, Slovenya, Hırvatistan, Avustralya ve Yeni Zelanda'da yer alan ulusal deniz hukuku dernekleri cevap vermiştir. Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 7.

³⁹² CMI üyesi ulusal deniz hukuku derneklerinden gelen cevapların özeti için bkz. Francesco Berlingieri, "Synopsis of the Replies from the Maritime Law Associations", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 247 vd.

³⁹³ Ulusal deniz hukuku derneklerinin ilk kategoride yer alan sorulara vermiş oldukları cevapların değerlendirilmesi hakkında bkz. Aurelio Fernández-Concheso, "Presentation on the First Set of Questions", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 207 vd.

³⁹⁴ Bleyen, **a.g.e.**, s. 160. Ulusal deniz hukuku derneklerinin ikinci kategoride yer alan sorulara vermiş oldukları cevapların özeti için bkz. Benoit Goemans, "Report on the Key Procedural Elements of Judicial Sales of Ships", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 212 vd.

Cebrî satışın hüküm ve sonuçlarına ilişkin üçüncü kategoride yer alan sorulara verilen cevaplar, ankete katılan bütün devletlerde cebrî satış sonrasında önceki malikin mülkiyet hakkının sona erdiğini ve mülkiyetin alıcıya geçtiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra, çoğu devletin hukuk sisteminde gemi üzerindeki bütün ipoteklerin, rehinlerin, gemi alacaklısı haklarının ve diğer tüm yükümlülüklerin de cebrî satışla birlikte sona ereceği öngörülmüştür. Görüldüğü üzere hemen hemen bütün hukuk sistemlerinde, alıcı bütün yükümlülük ve sınırlandırmalardan temiz bir şekilde geminin mülkiyetini iktisap etmektedir. Ancak, geminin cebrî satış öncesi kayıtlı olduğu sicildeki kayıt, cebrî satışla birlikte kendiliğinden hükümsüz hale gelmemektedir. Bununla birlikte bu hukuk sistemlerinin neredeyse tamamında, yetkili bir makam tarafından düzenlenen ve cebrî satış ispatlamaya yönelik olan bir belgenin ilgili gemi siciline sunulması üzerine geminin sicildeki kaydı silinebilmektedir. Bu hukuk sistemlerinin yarısında, böyle bir belgenin sunulması üzerine geminin doğrudan yeni malik adına da tescili mümkündür³⁹⁵.

Dördüncü kategorideki sorulara yönelik gelen cevaplar, yabancı bir ülkede yürütülen cebrî satışların tanınmasına ilişkin hüküm ve koşullar bakımından devletlerin millî mevzuatları arasında ciddi farklılıkların mevcut olduğunu göstermektedir³⁹⁶. Devletlerin millî mevzuatları arasındaki bu muhtelif uyumsuzluklar, gemilerin cebrî icra yoluyla satışları hususunda milletlerarası deniz ticareti hukukunu birleştirecek bir milletlerarası enstrümanın geliştirilmesi gerektiğini kanıtlamaktadır. Yine de bu durum, cebrî satış prosedürü bakımından ülkelerin hukuklarının birbirine uyumlaştırılması çalışmalarını zorlaştırabilir³⁹⁷.

Son kategorideki sorulara yönelik gelen cevaplarda ise, cebrî satış meselesine ilişkin müstakil bir milletlerarası sözleşmenin kabul edilmesi hâlinde, bu sözleşmenin uygulama alanının 1993 Cenevre Sözleşmesi hükümleriyle çakışacağı dile getirilmiştir. Yine de cebrî satışların tanınmasına dair sorunları çözmek bakımından

³⁹⁵ Ulusal deniz hukuku derneklerinin üçüncü kategoride yer alan sorulara vermiş oldukları cevapların değerlendirilmesi hakkında bkz. Louis N. Mbanefo (San), "Commentary on Answers to the Third Group of Questions", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 220 vd.

³⁹⁶ Ulusal deniz hukuku derneklerinin dördüncü kategoride yer alan sorulara vermiş oldukları cevapların değerlendirilmesi hakkında bkz. Smeele, **CMI Yearbook 2010**, s. 225 vd.

³⁹⁷ Bleyen, **a.g.e.**, s. 160.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin yetersiz kaldığı konusunda, ilgili deniz hukuku dernekleri arasında bir fikir birliğinin mevcut olduğu söylenebilir³⁹⁸.

Ekim 2010'da Buenos Aires'te gerçekleştirilen CMI toplantısında, soru listesinde yer alan sorular ve ulusal deniz hukuku derneklerinin bu sorulara ilişkin vermiş oldukları cevaplar detaylı biçimde tartışılmıştır. Buenos Aires toplantısından sonra CMI Yönetim Kurulu, CMI Çalışma Grubuna 10 Haziran 1958 tarihinde kabul edilen "Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında New York Sözleşmesi"³⁹⁹'nin (1958 New York Sözleşmesi) yapısını ve mantığını esas almak üzere gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tanınmasına yönelik standartları veya temel gereklilikleri ortaya koyan bir sözleşme taslağı hazırlama talimatını vermiştir⁴⁰⁰.

B. İlk Sözleşme Taslağı

CMI Yönetim Kurulu'nun talimatı üzerine CMI Çalışma Grubu, yaklaşık yedi ay süren çalışmalar sonucunda "Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışlarının Tanınmasına Dair Sözleşme Taslağı"⁴⁰¹ (İlk Sözleşme Taslağı) başlığını taşıyan bir taslak metin ve bir şerh hazırlamıştır. CMI Çalışma Grubu'nun ankete katılan ulusal deniz hukuku derneklerinin cevaplarını esas alarak hazırlamış olduğu İlk Sözleşme Taslağı, 8 Ağustos 2011 tarihinde ulusal deniz hukuku derneklerine gönderilerek taslak metin hakkındaki yorumları ve önerileri alınmıştır⁴⁰².

³⁹⁸ Ulusal deniz hukuku derneklerinin beşinci kategoride yer alan sorulara vermiş oldukları cevapların değerlendirilmesi hakkında bkz. Andrew Robinson, "The CMI Questionnaire in Respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships – Commentary on Answers to the 5th Group of Questions", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 235 vd.

³⁹⁹ *Convention on Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, New York, 10 June 1958. 1958 New York Sözleşmesi'nin orijinal metni ve sözleşmeye taraf olan devletler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Çevrimiçi) https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXII-1&chapter=22&clang=en, 24.04.2019. Türkiye, 08.05.1991 tarihli ve 3731 sayılı Kanun'la 1958 New York Sözleşmesini onaylayarak 30 Eylül 1992 tarihinden itibaren Sözleşmeye taraf olmuştur. Bkz. 21.05.1991 tarihli ve 20877 sayılı Resmî Gazete.

⁴⁰⁰ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 3 ve 10.

⁴⁰¹ *Draft Instrument of the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*.

⁴⁰² Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 3. İlk Sözleşme Taslağı Şerhi ve ulusal deniz hukuku derneklerinin İlk Sözleşme Taslağı hükümlerine yönelik yazılı görüşleri için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 02.05.2019.

Dokuz maddeden oluşan İlk Sözleşme Taslağı, bazı temel kavramları tanımlayan (m. 1) ve Sözleşmenin uygulama alanını belirlemeye yarayan (m. 2) hükümlerle başlamaktadır. Taslağın devamında cebrî satışa başlanmadan evvel yerine getirilmesi gereken bildirim koşullarına ilişkin ayrıntılı hükümlere yer verilmiştir (m. 3). Cebrî satışın sonuçlarını (m. 4) düzenleyen hükümler sevk edildikten sonra, geminin sicilden silinmesi ve yeniden tescil edilmesini (m. 6) kolaylaştırmak amacıyla cebrî satışın yürütüldüğü devletin yetkili makamları tarafından düzenlenecek olan terkin belgesine (m. 6) ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Taslağın devamında ise cebrî satışın tanınması (m. 7) ve cebrî satışa itiraz (m. 8) meselelerine ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Son olarak da Sözleşmeye taraf olmayan devletlerce yürütülen cebrî satışların tanınması hususuna ilişkin taraf devletlerin Sözleşmeye çekince koyabilecekleri düzenlenmiştir (m. 9).

27 Eylül 2011'de Oslo'da gerçekleştirilen milletlerarası alt komite toplantısında, İlk Sözleşme Taslağının temel prensipleri, yapısı ve maddeleri detaylı bir şekilde tartışılmıştır. Milletlerarası alt komite toplantısı sonucunda CMI Çalışma Grubundan bu toplantıda alınan kararlar⁴⁰³ doğrultusunda İlk Sözleşme Taslağını yeniden gözden geçirmesi ve iyileştirmesi istenmiştir⁴⁰⁴.

⁴⁰³ Oslo'da gerçekleştirilen milletlerarası alt komite toplantısında alınan kararlar şöyledir:

1. Gemilerin yurt dışında gerçekleştirilen cebrî satışların ilgili devletlerce tanınmasını kolaylaştırmak için gerekli asgari koşullar belirlenmelidir.

2. Taraf Devletler tarafından tanınacak olan cebrî satışların belirli temel etkileri Sözleşmede belirtilmelidir.

3. Gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarının, deniz alacaklarının elde edilmesi veya mahkeme veya hakem kararlarının veyahut benzer nitelikteki diğer icra edilebilir belgelerin icrasında etkili bir yöntem olarak kalmaya devam etmesini sağlamak için, cebrî satışlarda alıcılara gerekli ve yeterli koruma sağlanmalıdır.

4. Cebrî satışın etkileri, Sözleşmede öngörüldüğü şekilde tüm Taraf Devletlerce tanınmalıdır; meğerki, Sözleşmede düzenlenen tanıma talebinin reddedilebileceği hallerden birinin mevcut olduğu ilgili kişi tarafından Sözleşmede öngörüldüğü şekilde ispat edilmiş olsun.

5. Cebrî icra yoluyla satılan bir geminin cebrî satış öncesinde doğan herhangi bir istem sebebiyle ihtiyati hacze tutulmayacağı, genel bir ilke olarak kabul edilmelidir.

6. Cebrî satışa yönelik davaların yalnızca Sözleşmede öngörülen yetkili bir mahkeme nezdinde ve ilgili kişiler tarafından açılmasına izin verilmelidir.

7. Cebrî satışın hukuka uygun olup olmadığını veya geçerli olup olmadığını değerlendirmek bakımından en uygun mahkeme cebrî satışın yürütüldüğü yerdeki mahkeme olduğundan, cebrî satışa karşı açılacak davalarda cebrî satışı yürüten devletin mahkemelerinin yetkili olduğu kabul edilmelidir.

8. Diğer milletlerarası sözleşmelerle, özellikle 1926 Brüksel Sözleşmesi, 1967 Brüksel Sözleşmesi, 1993 Cenevre Sözleşmesi ve gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1952 Brüksel Sözleşmesi ile 1999 Cenevre Sözleşmesi hükümleriyle çatışmaktan kaçınılmalıdır: Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 10-11; Demir, **a.g.m.**, s. 56, dp. 30.

⁴⁰⁴ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 3.

C. İkinci Sözleşme Taslağı

CMI Çalışma Grubu, Oslo'da gerçekleştirilen milletlerarası alt komite toplantısında alınan kararlar doğrultusunda İlk Sözleşme Taslağı üzerinde yaptığı değişiklikler sonucunda, İkinci Sözleşme Taslağını⁴⁰⁵ ve İkinci Sözleşme Taslağı Şerhini⁴⁰⁶ hazırlamıştır.

İkinci Sözleşme Taslağının metni, İlk Sözleşme Taslağı üzerinde kapsamlı olmayan bazı değişikliklerin yapılması sonucunda elde edilmiştir. Temel kavramların tanımlandığı ilk maddede dilsel yönden bazı düzeltmeler yapılmış ve yanlış yorumlamaların önüne geçmek amacıyla Sözleşmenin uygulama alanını belirleyen ikinci maddenin lafzında bazı sadeleştirmeler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra, tanıma talebinin reddedilebileceği haller gözden geçirilmiş ve tanıma talebinin yalnızca istisnai hallerde reddedilebileceğine ilişkin ilkeyi güvence altına almak amacıyla ilgili maddede bazı küçük değişiklikler yapılmıştır⁴⁰⁷.

İkinci Sözleşme Taslağı ile Şerhi, CMI Başkanının 2 Mayıs 2012 tarihli mektubu ile birlikte ulusal deniz hukuku derneklerine gönderilmiştir. CMI Başkanı mektubunda İkinci Sözleşme Taslağı'na ilişkin görüş ve önerilerin en geç 31 Temmuz 2012 tarihine kadar sunulmasını da talep etmiştir. Böylece CMI Çalışma Grubu, Pekin Konferansı öncesinde deniz hukuku derneklerinin görüş ve önerilerini analiz edebilmek ve üçüncü bir taslak metin hazırlayabilmek için yeterli zamana sahip olacaktı. Ancak bu görüş ve öneriler⁴⁰⁸ çok geç tarihlerde sunulduğu için, CMI Çalışma Grubu Ekim 2012'de

⁴⁰⁵ *Second Working Draft Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ship*. Taslağın İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 03.05.2019.

⁴⁰⁶ *Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*. İkinci Sözleşme Taslağı Şerhi için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 03.05.2019.

⁴⁰⁷ Bleyen, **a.g.e.**, s. 161-162.

⁴⁰⁸ Ulusal deniz hukuku derneklerinin İkinci Sözleşme Taslağı hükümlerine yönelik yazılı görüşleri için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 03.05.2019. Bu görüşlerin özeti için bkz. Andrew Robinson, "Concise Summary of Various Commentaries Received relating to the 2nd Draft Instrument", **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 132.

gerçekleşen Pekin Konferansına kadar üçüncü bir sözleşme taslağı hazırlama imkânına sahip olamamıştır⁴⁰⁹.

D. Pekin Taslağı

İkinci Sözleşme Taslağının hükümleri, CMI'nın 2012 Pekin Konferansında ulusal deniz hukuku derneklerinin temsilcileri tarafından tek tek görüşülmüştür. CMI Çalışma Grubu, bu görüşmeler sonucunda alınan kararlar doğrultusunda Pekin Taslağını⁴¹⁰ hazırlamıştır⁴¹¹.

CMI 2012 Pekin Konferansında, Sözleşme hükümlerinin ileride mahkemeler ve uygulamacılar tarafından yeknesak bir şekilde yorumlanabilmesi için Pekin Taslağına taslak metinleri hazırlayanların esas aldığı belirli ilke ve kararların açıklandığı bir giriş kısmının eklenmesine karar verilmiştir⁴¹². Yine, herhangi bir anlam karmaşası yaşanmaması için tanım maddesinde bazı değişiklikler yapılmış ve devletler arasında Taslağa yönelik ortak bir anlayışın geliştirilmesi ihtimalini artırmak amacıyla maddeye yeni tanımlar eklenmiştir. Sözleşmenin uygulama alanını düzenleyen ikinci maddede de bazı değişiklikler yapılmış; Sözleşmeye taraf olacak devletlerin Sözleşmeye çekince koymalarına ilişkin hükümler getiren dokuzuncu madde Taslak metninden tamamen kaldırılmıştır. Diğer milletlerarası sözleşmelerin hükümleriyle bir çakışma yaşanmaması için, Taslağa yeni bir dokuzuncu madde eklenmiş ve cibrî satışın bildirilmesine ilişkin üçüncü maddede bazı değişiklikler meydana getirilmiştir. Son olarak cibrî satışın tanınması talebinin reddedileceği hallerin yanı sıra, tanıma talebinin askıya alınacağı hallere ilişkin hükümler getirilmiştir⁴¹³.

2012 Pekin Konferansının sonlarında hazırlanan Pekin Taslağı, kabul edilmek üzere milletlerarası alt komiteye sunulmuş olsa da, ulusal deniz hukuku dernekleri tarafından yetkilendirilmiş temsilcilerin büyük bir çoğunluğunun Pekin Taslağına ilişkin

⁴⁰⁹ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 12.

⁴¹⁰ *A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, (known as the "Beijing Draft"), Done at Beijing on 19 October 2012*. Pekin Taslağının İngilizce metni için bkz. CMI Yearbook 2013, Antwerp, 2013, s. 213 vd.

⁴¹¹ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 3.

⁴¹² Bkz. "Commentary on the Beijing Draft a proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 220.

⁴¹³ Bleyen, **a.g.e.**, s. 162.

görüşlerini sunmak üzere bir şans talep etmesi ve bu temsilcilerin büyük bir çoğunluğunun yeni hazırlanan taslak metni oylama yetkisine sahip olmamaları sebebiyle, Pekin Taslağı bu Konferansta oylamaya sunulmamıştır⁴¹⁴. Pekin Konferansını müteakip CMI Çalışma Grubu tarafından Pekin Taslağına ilişkin bir Şerh⁴¹⁵ hazırlanmış ve Pekin Taslağı ile Şerhi 25 Mart 2013 tarihinde ulusal deniz hukuku derneklerine dağıtılmıştır⁴¹⁶. Bilahare, milletlerarası alt komitenin Eylül 2013'te Dublin'de gerçekleştirilen toplantısında ulusal deniz hukuku derneklerinin görüşleri⁴¹⁷ değerlendirilmiştir. Bu toplantı sonucunda CMI Çalışma Grubundan bir nihai taslak ve onun uygun bir şerhini ihtiva eden bir nihai rapor hazırlaması talep edilmiştir⁴¹⁸.

E. Nihai Taslak

Milletlerarası alt komitenin Dublin'deki toplantısı sonrasında CMI Çalışma Grubu, Pekin Taslağı ve onun Şerhi üzerinde bazı değişiklikler yapmıştır. Bu değişiklikler sonucunda oluşturulan Taslak ulusal deniz hukuku derneklerine gönderilerek ilgili metin hakkındaki görüşleri alınmıştır⁴¹⁹. Taslak, Haziran 2014'te CMI'nin Hamburg'da gerçekleştirilen toplantısı sırasında bir kez daha görüşülmüş ve bu görüşmeler sonunda metin üzerinde tekrar bazı değişikliklerin yapılmasına karar verilmiştir. Bu değişiklikler sonucunda oluşturulan "Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı⁴²⁰" (Nihai Taslak veya Sözleşme), CMI Genel Kurulu'nun 17 Haziran 2014 tarihli kararıyla kabul edilmiştir.

⁴¹⁴ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 14.

⁴¹⁵ Bkz. yuk. s. 109 dp. 412.

⁴¹⁶ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 15.

⁴¹⁷ Ulusal deniz hukuku derneklerinin Pekin Taslağına ilişkin yazılı görüşleri için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 05.05.2019.

⁴¹⁸ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 15-16.

⁴¹⁹ Bkz. **CMI Çalışma Grubu Raporu**, s. 16.

⁴²⁰ *Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition (Known as the Beijing Draft), Done at Beijing on 19 October 2012, amended at Dublin in 2013 and at Hamburg in 2014.* Nihai Taslağın İngilizce resmî metni ve Nihai Taslak Şerhi için bkz. (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 06.05.2019; Nihai Taslağın Türkçe Tercümesi EK-I'de, İngilizce orijinal metni EK-II'de yer almaktadır.

F. Konunun UNCITRAL'in Çalışma Programına Dâhil Edilmesi

Yukarıda⁴²¹ da açıklandığı üzere, CMI, hükümetler dışı nitelikte bir milletlerarası örgüt olması sebebiyle, tek başına bir milletlerarası sözleşme kabul etme yetkisini haiz değildir. Bu sebeple, CMI Genel Kurulu, 17 Haziran 2014 tarihli kararında CMI Yönetim Kurulu'ndan Nihai Taslağın bir milletlerarası sözleşmeye dönüştürülmesi amacıyla uygun bir milletlerarası örgüte sunulmasını talep etmiştir.

International Maritime Organization (IMO) Hukuk Komitesi, birçok milletlerarası sözleşmenin hazırlanmasında ve özellikle CMI'in başlattığı çalışmalar sonucunda kabul edilen 1993 Cenevre Sözleşmesi ve 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında CMI ile birlikte çalışmıştır. Bu sebeplerden ötürü CMI Yönetim Kurulu, gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tanınması meselesini gündemine alabilecek en uygun milletlerarası örgütün Birleşmiş Milletler bünyesinde bulunan IMO olduğuna kanaat getirerek, 2 Mayıs 2015 tarihinde IMO Hukuk Komitesi'ne Nihai Taslak metnini ve onun şerhini ihtiva eden bir rapor sunmuştur⁴²². IMO Hukuk Komitesi'nin 102. Dönem toplantısında yapılan müzakereler sonucunda, bu konuda yeni bir milletlerarası sözleşme geliştirmek için zorlayıcı bir ihtiyacın bulunup bulunmadığının tespiti ve IMO Hukuk Komitesi'nin bu çalışmaların ilerletilmesi bakımından uygun bir yer olup olmadığının belirlenebilmesi için daha fazla bilgiye ihtiyaç duyulduğuna karar verilmiştir. Bu sebeplerden ötürü IMO Hukuk Komitesi, CMI'dan bir sonraki toplantıya daha ayrıntılı bir rapor sunmasını istemiştir⁴²³. Bunun üzerine Çin ve Kore Cumhuriyeti'nin desteğiyle CMI, bu konuya ilişkin yeni bir milletlerarası sözleşme düzenlemek için zorlayıcı bir ihtiyacın mevcut olduğunu ve bu konunun müzakere edilmesi bakımından IMO'nun en uygun milletlerarası örgüt olduğunu açıklayan bir belge hazırlamış ve belgeyi IMO Hukuk Komitesi'nin 103. Dönem toplantısına sunmuştur⁴²⁴. Ancak bu toplantıda yürütülen müzakereler sonucunda, yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanması hususunda

⁴²¹ Bkz. yuk. s. 101.

⁴²² CMI'in IMO Hukuk Komitesine sunduğu raporun orjinal İngilizce metni için bkz. LEG 102/11/2, 2 March 2015.

⁴²³ Bkz. LEG 102/12, 20 April 2015, s. 14.

⁴²⁴ Çin, Kore Cumhuriyeti ve CMI tarafından IMO Hukuk Komitesi'ne sunulan belgenin orjinal İngilizce metni için bkz. LEG/103/11/3, 5 April 2016.

zorlayıcı bir ihtiyacın mevcut olmadığına karar verilmiş ve meselenin IMO Hukuk Komitesi'nin gündemine alınması önerisi bu sebepten dolayı reddedilmiştir⁴²⁵.

IMO Hukuk Komitesi'nin bu kararı üzerine CMI, Yabancı Mahkeme Kararların Tanınması ve Tenfizi projesi üzerinde çalışan La Haye Devletler Özel Hukuk Konferansı'na (La Haye Konferansı) başvurmuştur. CMI temsilcileri, La Haye Konferansı'nın 16 – 24 Şubat 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilen Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin Özel Komisyon'un son toplantısına katılarak, Nihai Taslağın bu çalışmaların kapsamına dâhil edilebileceği önerisinde bulunmuştur. Ancak Komisyon mevcut çalışmaların hızını kesmemek adına bu öneriyi reddetmiştir⁴²⁶.

CMI son olarak IMO gibi Birleşmiş Milletler bünyesinde yer alan UNCITRAL'e gemilerin cebri icra yoluyla satışlarının sınır aşan meseleleri üzerinde gelecekte yapılması muhtemel olan çalışmalar ile ilgili bir öneri sunmuştur⁴²⁷. CMI Önerisinde, bir geminin yabancı bir ülkede cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışının başka bir ülkede tanınmaması sebebiyle yaşanan sorunların altı çizilmiş ve bu sorunların basit ve büyük ölçüde usule dayalı bir milletlerarası sözleşmeyle çözülebileceği belirtilerek Nihai Taslağa atıfta bulunulmuştur.

UNCITRAL, 3-21 Temmuz 2017 tarihleri arasında Viyana'da gerçekleştirilen 50. Oturumunda CMI Önerisinin önemine dikkat çekmiştir⁴²⁸. Bu oturumda temsilcilerden bazıları CMI Önerisini desteklemiş ve bu önerinin Çalışma Grubunun imkânları ve diğer örgütlerle yapılacak müzakereler doğrultusunda kabul edilmesi konusundaki ilgilerini de dile getirmişlerdir⁴²⁹. Ancak UNCITRAL, sorunun kapsamına ilişkin daha fazla bilgi sunulmasının yararlı olacağına kanaat getirmiş ve önerinin ileri tarihli bir oturumda tekrar görüşülmesine karar vermiştir. Bu sebeple, CMI'ya, bu konu hakkında UNCITRAL'a ek bilgi sunmak ve UNCITRAL'ın gereken süre içinde bilinçli

⁴²⁵ Bkz. LEG 103/14, 15 June 2016, s. 17-18.

⁴²⁶ Bkz. A/CN.9/923, Annex.

⁴²⁷ *Proposal of the Comité Maritime International for possible future work on cross-border issues related to the Judicial sale of ships*. CMI tarafından UNCITRAL'a sunulan önerinin orjinal İngilizce metni için bkz. A/CN.9/923, Annex. Çalışmanın geri kalan kısmında bu öneriyi ifade etmek için "CMI Önerisi" ifadesi kullanılacaktır.

⁴²⁸ Bkz. *Official Records of the General Assembly, Seventy-second Session, Supplement No. 17 (A/72/17)*, para. 456-467.

⁴²⁹ **A.e.**, para. 464.

bir karar vermesini sağlamak amacıyla bir konferans düzenleyip, öneriyi geliştirebileceği tavsiyesinde bulunulmuştur⁴³⁰. Bunun yanı sıra, UNCITRAL, CMI Önerisinin tartışılıp geliştirilmesi amacıyla CMI tarafından başlatılacak bir konferansa Sekreteryası aracılığıyla destek vereceğini ve katılacağını da belirtmiştir⁴³¹.

Bu amaçla, 27 Şubat 2018 tarihinde, Malta'nın Valetta şehrinde bir Konferans düzenlenmiştir. Malta Hükümeti'nin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı aracılığıyla ve CMI ve Malta Deniz Hukuku Derneği ile birlikte ev sahipliği yapmış olduğu bu Konferans'a, 60 devletin temsilcilerinin de bulunduğu 174 katılımcı iştirak etmiştir⁴³². Valetta Konferansı sürecinde, gemilerin yurt dışındaki cebri satışlarının tanınması meselesi bakımından milletlerarası alanda yeknesaklık sağlanmamış olması sebebiyle sektörlerin ve devletlerin karşılaştığı sorunlar görüşülmüş ve bu sorunların kapsamı belirlenmeye çalışılmıştır. Konferans boyunca süren görüşmeler sonucunda, gemi mülkiyetinin bütün yükümlülüklerden ve sınırlandırmalardan temiz bir şekilde alıcıya intikal edip etmeyeceği hususunda ortaya çıkan hukuki belirsizliklerin, geminin sicilden silinmesi aşamasında birçok soruna yol açtığı kabul edilmiştir. Ayrıca, bu hukuki belirsizlik ortamının, cebri satış sonrasında gemi üzerindeki ipotekler, rehinler ve diğer yükümlülüklerin sona ermesine de engel olduğu ve bu sebeple uzun ve masraflı davalarla karşı karşıya kalınabileceği, bu durumun ise ticaret hayatını ve denizcilik sektörünü sekteye uğratacağı kabul edilmiştir. Bu Konferans sonunda, gemilerin cebri satışları meselesine temas eden yeni bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi gerektiği ve UNCITRAL'ın bu konuyu müzakere edecek en uygun forum olduğu hususunda temsilciler ve panelistler arasında bir fikir birliği oluşmuştur⁴³³.

⁴³⁰ A.e.

⁴³¹ A.e., para. 465.

⁴³² Valetta Konferansı'na hükümet temsilcileri, hâkimler ve hukukçuların yanı sıra, gemilere finansman sağlayan banka ve kredi kuruluşları, gemi brokerleri, gemi yapımcıları, gemi onarımcıları, yakıt tedarikçileri, liman başkanlıkları, gemi kiracıları, gemi acenteleri gibi denizcilik sektörünün farklı alanlarında aktif rol oynayan kişiler ve Institute of Chartered Shipbrokers (ICS), Baltic and International Maritime Council (BIMCO) ve International Transport Workers Federation (ITF) gibi bir dizi örgütler de katılmıştır. Bunun yanı sıra, Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu [Federation on National Associations of Ships Brokers and Agents (FONASBA)] Konferans'a yazılı bir bildiri sunmuştur: Bkz. A/CN.9/944/Rev.1, Annex.

⁴³³ Bu paragrafta yer alan bilgiler ve özellikle Valetta Konferansı hakkında daha ayrıntılı için bkz. A/CN.9/944/Rev.1, Annex; Ann Fenech, "Report of Malta Colloquium on Judicial Sales and UNCITRAL Meeting", (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/report-on-malta-colloquium/>, 10.05.2016.

Valetta Konferansı'ndan sonra İsviçre Hükümeti tarafından UNCITRAL'a, bu Konferansta alınan kararları da içeren bir öneri sunulmuştur⁴³⁴. Öneride, CMI tarafından hazırlanan Nihai Taslağın UNCITRAL nezdinde yapılması muhtemel çalışmalar bakımından yararlı bir kaynak olacağı hususunda panelistler ve temsilciler arasında bir fikir birliği olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, CMI tarafından bu konudaki sorunların ve olası çözümlerin belirlenmesi amacıyla yürütülen çalışmaların birçok sektör ve devlet tarafından onaylandığı da öneride belirtilmiştir. Bu sebeplerden ötürü CMI'nın bu konudaki çalışmalarının, UNCITRAL için yararlı bir başlangıç noktası oluşturacağı ifade edilmiştir⁴³⁵.

UNCITRAL'ın 51. Oturumu, 25 Haziran – 13 Temmuz 2018 tarihlerinde New York'ta yapılmıştır. Burada tartışılan konulardan biri de gemilerin cebrî icra yoluyla satışları meselesi olmuştur. Bu oturumda, İsviçre Önerisini desteklemek amacıyla, gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarının milletlerarası seviyede tanınmaması sebebiyle yaşanan sorunların sadece denizcilik endüstrisini değil, uluslararası ticaretin başka birçok alanını da olumsuz yönde etkilediği belirtilmiştir. Ayrıca, çalışmanın UNCITRAL tarafından üstlenilmesini desteklemek amacıyla, V. Çalışma Grubu tarafından yürütülen iflâsa ilişkin mahkeme kararların tanınması çalışmaları ile gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarına ilişkin olası bir düzenleme arasındaki paralelliklere de değinilmiştir⁴³⁶. Gelecekteki çalışma konularını belirlemeye yönelik sunulan diğer öneriler ile birlikte İsviçre Önerisinin de görüşüldüğü bu oturumun sonunda, gemilerin cebrî icra yoluyla satışları meselesinin UNCITRAL'ın çalışma programına dâhil edilmesi gerektiğine karar verilmiştir⁴³⁷.

Gemilerin cebrî satışları ile ilgili olarak milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesaklığı sağlayacak yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanması görevi, Birleşmiş Milletler bünyesinde yer alan UNCITRAL'ın VI. Çalışma Grubu'na verilmiştir. VI. Çalışma Grubu'nun 13 – 17 Mayıs 2019 tarihleri arasında New York'ta gerçekleştirilecek olan 35. oturumunun ayrıntılı gündeminde, meseleye dair bir

⁴³⁴ *Proposal of the Government of Switzerland for possible future work on cross-border issues related to the judicial sale of ships*. İsviçre hükümeti tarafından UNCITRAL'a sunulan önerinin orjinal İngilizce metni için bkz. A/CN.9/944/Rev.1, Annex. Çalışmanın geri kalan kısmında bu öneriyi ifade etmek için "İsviçre Önerisi" ifadesi kullanılacaktır.

⁴³⁵ Bkz. A/CN.9/944/Rev.1, Annex.

⁴³⁶ A/73/17, para. 243.

⁴³⁷ Bkz. A/73/17, para. 252.

milletlerarası sözleşme taslağı geliştirme çalışmalarına başlanacağı ve bu çalışmaların CMI Önerisi ve Valetta Konferansı'nda alınan kararlar doğrultusunda gerçekleştirileceği belirtilmiştir⁴³⁸.

III. Nihai Taslak Hükümleri

A. Sözleşmenin Uygulama Alanı

Sözleşmenin uygulama alanı Nihai Taslağın ikinci maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, *“bu Sözleşme, bir devlette gerçekleştirilen bir cebrî satışın bir başka devlette tanınması için yeterli olacak koşullara uygulanır.”* Bu hükümden de anlaşılacağı üzere, Sözleşmenin uygulama alanı oldukça geniş tutulmuştur. Sözleşmenin uygulanabilmesi için bir geminin⁴³⁹ Sözleşmeye taraf olan bir devlette cebrî icra yoluyla satılmasına gerek yoktur. Diğer bir ifadeyle, Sözleşme sadece bir taraf devlette gerçekleştirilen cebrî satışların tanınması bakımından değil, Sözleşmeye taraf olmayan diğer devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışların tanınması bakımından da uygulanacaktır. Ayrıca, bu Sözleşme yalnızca taraf bir devletin siciline kayıtlı bir geminin cebrî satışı bakımından değil, herhangi bir devletin siciline kayıtlı gemiler bakımından da uygulama alanı bulacaktır.

Nihai Taslağın dokuzuncu maddesi ise, Sözleşmenin uygulama alanını sınırlandırmaya yönelik bir hükümdür. Bu hükme göre, uygulama alanının bu denli geniş tutulmasını istemeyen devletler, Sözleşmeye taraf olma işlemleri sırasında koyacakları bir çekince sayesinde, Sözleşmenin uygulama alanını Sözleşmeye taraf olan devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışlarla sınırlandırabileceklerdir. Buna göre, Sözleşmenin bir tarafı olmayan bir devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışların tanınması talebini inceleyen bir taraf devlet, Sözleşmeye bu yönde bir çekince koymuşsa, Sözleşme hükümleri bu cebrî satış bakımından uygulama alanı bulmayacaktır.

⁴³⁸ Bkz. A/CN.9/WG.VI/WP.80, para. 11.

⁴³⁹ “Gemi” (*ship*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (17).

Taslağın hazırlık çalışmaları sırasında birçok devlet, Sözleşmenin uygulama alanının bu denli geniş tutulması sebebiyle duydukları endişeleri dile getirmişlerdir⁴⁴⁰. Hazırlık çalışmalarına katılan devletlerin birçoğu, Sözleşmenin uygulama alanının sadece taraf devletlerle sınırlandırılması gerektiği, fakat uygulama alanının genişletilmesi bakımından Sözleşmenin taraf devletlere izin vermesinin uygun olacağı görüşünü paylaşmıştır⁴⁴¹. İspanya'dan José Maria Alcantara ise, Sözleşmenin uygulama alanının 1993 Cenevre Sözleşmesi ile uyumlu olması gerektiğini ileri sürmüştür⁴⁴².

Bu endişelerin yersiz olduğunu söylemek mümkün değildir. Sözleşme cebrî satışı yürüten devlet tarafından yerine getirilmesi gerekli bazı katı şartlar ortaya koymaktadır. Sözleşmeye taraf olmayan devletler ise bu şartların varlığından habersiz olacağından, bu devletlerde gerçekleştirilecek cebrî satışların büyük bir çoğunluğunun Sözleşme hükümlerine aykırılık teşkil etmesi olasıdır⁴⁴³. Böyle bir cebrî satışın tanınması talebini inceleyen bir taraf devlet, Nihai Taslağın dokuzuncu maddesinde yer alan çekinceyi koymamışsa, Sözleşme bu tür cebrî satışlar bakımından da uygulama alanı bulacağından, söz konusu tanıma talebi bu Sözleşme hükümleri çerçevesinde değerlendirilecektir. Fakat Sözleşmede öngörülen şartlar karşılanmamış olacağından, cebrî satışın tanınmaması tehlikesiyle karşı karşıya kalınacaktır. Bu durum ise Sözleşmenin esas amacı ile kesinlikle örtüşmemektedir⁴⁴⁴.

Cebrî satış⁴⁴⁵ kavramının tanımlandığı Nihai Taslak m. 1 b. (8) hükmü, Sözleşmenin uygulama alanının tayin edilmesi bakımından önem arz eden bir diğer

⁴⁴⁰ Robinson, **CMI Yearbook 2013**, s 135.

⁴⁴¹ Robinson, **CMI Yearbook 2013**, s 135; Fan Xiaobo/ Li Qian, "Comments from the International Community on the Second Working Draft on the Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", **China Oceans Law Review**, Vol. 2014, No. 1, s. 225; Demir, **a.g.m.**, s. 59.

⁴⁴² Robinson, **CMI Yearbook 2013**, s 135. Aynı yönde bkz. Demir, **a.g.m.**, s. 59-60.

⁴⁴³ Bleyen, **a.g.e.**, s. 169.

⁴⁴⁴ **A.e.**

⁴⁴⁵ "Cebrî satış" şeklinde Türkçe'ye tercüme edilen bu ibare için Nihai Taslağın İngilizce metninde "adli satış" anlamına gelen "*judicial sale*" terimi kullanılmıştır. Cebrî satışın bildirilmesi ve cebrî satışın sonuçlarına dair hükümler getiren 1967 Brüksel Sözleşmesi ve 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde ise cebrî satışın İngilizce karşılığı olan "*forced sale*" terimi kullanılmıştır. Bu Sözleşmelerde cebrî satış kavramı açıkça tanımlanmış olmasa dahi, bu kavram herhangi bir gemi alacaklısı hakkı, gemi rehni, gemi ipoteği veya benzeri nitelikteki diğer yükümlülükler sebebiyle ihtiyaten veya icraen haczedilmiş olan bir geminin mahkeme tarafından gerçekleştirilen satışlarını ifade etmektedir. Bu bakımdan Nihai Taslakta kullanılan "*judicial sale*" terimi ile bu Sözleşmelerde kullanılan "*forced sale*" terimi esasen aynı anlama

hükümdür. Bu hükümde cebrî satış, “*alıcı tarafından gemi üzerinde temiz bir mülkiyetin kazanılması sonucunu doğuran ve satıştan elde edilen gelirin alacaklılara sunulduğu açık artırma veya özel anlaşma yoluyla ya da Cebrî Satış Devletinin hukukunda gösterilen diğer herhangi bir yöntemle, bir yetkili makam tarafından bir geminin herhangi bir şekilde satılması*” olarak tanımlanmıştır. Buna göre Sözleşme, sadece yetkili makamlarca⁴⁴⁶ alacaklıların alacaklarını elde etmeleri amacına yönelik olarak gerçekleştirilen ve cebrî satış sonucunda alıcının gemi üzerinde hiçbir sınırlandırma olmaksızın temiz bir gemi edinmesini sağlayan satışlar bakımından uygulama alanı bulacaktır.

B. Cebrî Satışın Bildirilmesi

24 Haziran 2005 tarihinde Paris’te bulunan bir Fransız Bankası, UNION⁴⁴⁷ isimli gemiyi Çin’de Tianjin Deniz Mahkemesi’nin kararıyla ihtiyaten haczettirmiştir. İhtiyati haczin gerekçesi, 4 Kasım 1999 tarihinde o zamanki ismi PHOENIX olan geminin üzerinde usulüne uygun şekilde tescil edilen ipoteğin paraya çevrilmesi talebidir. Geminin ihtiyaten haczedilmesi üzerine geminin mevcut maliki, Fransız Bankası tarafından geminin hukuka aykırı olarak ihtiyaten haczedilmesi sebebiyle uğradığı zararların tazmini için bir karşı dava açmıştır. Geminin mevcut maliki, ödenmeyen işçi ücretleri, liman masrafları gibi alacaklar sebebiyle geminin 2003 Mayıs ayında ihtiyaten haczedildiğini ve Kuzey Kore Rason Mahkemesi’nin kararı üzerine 2004 Kasım ayında satıldığını belirtmiştir. Geminin alıcısı, 2005 Haziran ayında UNION ismiyle gemiyi 7 Temmuz 2005 tarihinde Belize’de tescil ettirmiş olan mevcut gemi malikine satmıştır. Fransız Bankası, Kuzey Kore Rason Mahkemesi’nin kararıyla

gelmektedir. Yine de “*forced sale*” terimi “*judicial sale*” terimine nazaran biraz daha geniş bir anlama sahiptir. Zira, “*judicial sale*” terimi, daha ziyade bir mahkeme veya hakem kararına dayalı olarak gerçekleştirilen satışları ifade ederken, “*forced sale*” terimi adli makamların yanı sıra yalnızca yetkili idari makamlar tarafından yürütülen satışları ifade etmek için de kullanılmaktadır. Örneğin Çin gibi bazı ülkelerde, gümrük vb. resmî kurumlar tarafından yürütülen ve adli makamların hiçbir şekilde dâhil olmadığı bazı açık artırmalar da “*forced sale*” terimi ile ifade edilmektedir. Bu sebeplerden ötürü deniz yetki alanını kullanan mahkemeler tarafından gerçekleştirilen cebrî satışları ifade etmek için Nihai Taslakta “*forced sale*” terimi yerine “*judicial sale*” terimi tercih edilmiştir: Bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 343-344. Nihai Taslakta her ne kadar “adli satış” olarak Türkçeye tercüme edilen “*judicial sale*” terimi kullanılmış ise de Türk hukukunda bu tür satışları ifade etmek için yaygın olarak cebrî satış terimi kullanıldığından, çalışmamızda “cebrî satış” terimi tercih edilmiştir.

⁴⁴⁶ “Yetkili makam” (*competent authority*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (4)

⁴⁴⁷ LEG 103/11/3, April 5, 2016; The Union (2005) Jin Hai Fa Shang Zhu Zi No. 401. Ayrıca bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 350-351; Demir, **a.g.m.**, s. 50-51.

gerçekleştirilen satışla ilgili önceden kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmadığını ve bu sebepten dolayı geminin satış bedelinden alacağını elde etmek için gerekli hukuki imkânları kullanma fırsatı elde edemediğini dile getirmiştir. Çin Mahkemesi ise ilgili kişilere uygun bir bildirim yapıp yapılmadığının denetimi de dâhil, geminin Kore Mahkemesi tarafından Kore hukukuna uygun olarak satılıp satılmadığını denetleme yetkisine sahip olmadığını belirtmiştir.

Cebrî satışın amacına uygun olarak gerçekleştirilmesi için gemi üzerinde hak sahibi olan bütün ilgililerin hak ve menfaatlerinin korunması gereklidir⁴⁴⁸. UNION olayından da anlaşılacağı üzere, ilgili kişilerin⁴⁴⁹ gemi üzerinde sahip oldukları hak ve menfaatlerin korunması ancak bu kişilere geminin satış bedelinden alacaklarını elde etme fırsatı sunulması ile mümkün olacaktır. Dolayısıyla, sicile kayıtlı geminin maliki⁴⁵⁰, sicile kayıtlı donatılmış geminin chartereri (*demise charterer*), gemi ipoteği veya gemi rehni⁴⁵¹ sahipleri, gemi üzerinde bilinen gemi alacaklısı hakkı⁴⁵² sahipleri ve diğer imtiyazlı alacak sahipleri, gemi sicili gibi ilgili kişilere, cebrî satış tarihinden makul bir süre önce satışın tarihi, yeri ve satış için gerekli diğer tüm ayrıntılar hakkında bildirimde bulunulması gereklidir⁴⁵³. Bu sebeplerden ötürü Nihai Taslak m. 3'te, cebrî satışa ilişkin yapılması gerekli kılınan bildirim ile ilgili ayrıntılı hükümlere yer verilmiştir. Belirtmek gerekir ki, bildirimle ilişkin bu hükümler 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 hükmü esas alınarak düzenlenmiştir.

Nihai Taslak m.3/1'de cebrî satışa ilişkin bildirimin kimler tarafından ve kimlere yapılması gerektiği ile ilgili hükümlere yer verilmiştir. Bu kapsamda bildirim, cebrî satış devletin yetkili makamı tarafından yapılabileceği gibi, cebrî satışla sonuçlanan usulî işlemlere taraf olan herhangi bir kimse tarafından da yapılabilecektir. Yetkili makamın veya usulî işlemlere taraf olan kişilerin bildirimin yapılmasını sağlayacağı kişiler ve makamlar birinci fıkrada dört bent hâlinde sayılmıştır. Bu fıkra göre aşağıda belirtilen kişilere bildirimde bulunulması zorunludur:

⁴⁴⁸ Demir, **a.g.m.**, 61.

⁴⁴⁹ "İlgili kişi" (*interested person*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (7).

⁴⁵⁰ "Malik" (*owner*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (11).

⁴⁵¹ "Gemi rehni/ipoteği" (*mortgage/hypothèque*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (10).

⁴⁵² "Gemi alacaklısı hakkı" (*maritime lien*) kavramının tanımı için bkz. Nihai taslak m. 1 b. (9).

⁴⁵³ Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 352-353; Demir, **a.g.m.**, s. 61-62; Xiaobo / Qian, **a.g.m.**, s. 221; Hu, **CMI Yearbook 2013**, s. 199.

- a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletindeki⁴⁵⁴ gemi sicil memuru⁴⁵⁵,
- b) Bir sicil devletinde kamuya açık olan bir gemi sicilinde kayıtlı olması ve sicil özetleri ile sair belgelerin örneklerinin sicilden elde edilmelerinin mümkün olması kaydıyla sicile kayıtlı her türlü rehin, ipotek veya kayıtlı bulunan herhangi bir yükümlülüğün⁴⁵⁶ sahipleri,
- c) Cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, bütün gemi alacaklısı hakkı sahipleri,
- d)Geminin maliki.

Buna göre, yukarıda sayılan kişilere yetkili makam veya cebrî satışla sonuçlanan dava veya takibe taraf olan bir veya birden çok kişi tarafından bildirimde bulunulması yeterlidir. Ancak, cebrî satışa konu olan gemi bir gemi kira sicili devletinin⁴⁵⁷ bayrağını taşıyorsa bu devletin gemi sicil memuruna da bildirimde bulunulması gereklidir⁴⁵⁸.

İlk Sözleşme Taslağı m. 3 uyarınca kendisine bildirimde bulunulacak olan kişiler arasında geminin bayrak devletinin elçilik veya konsolosluğu da yer almaktaydı. İlgili düzenlemede cebrî satışın yürütüldüğü devlette geminin bayrak devletinin elçilik veya konsolosluğu bulunması durumunda ilgili elçilik veya konsolosluğa da bildirimde bulunulması gerektiği öngörülmüştü. Ancak Eylül 2011’de Oslo’da gerçekleştirilen milletlerarası alt komite toplantısında, kendisine bildirimde bulunulacak olan kişilerin sayısı arttıkça, bildirimin eksik gönderilmesi ihtimalinin de artacağı belirtilmiştir ve cebrî satışların tanınmasını kolaylaştırmak ve daha etkili kılmak amacıyla bu hükmün silinmesine karar verilmiştir⁴⁵⁹.

Nihai Taslak’ta elçilik veya konsolosluk aracılığıyla bildirim yapılmasına ilişkin bir hüküm mevcut olmasa da bu durum ilgili elçilik veya konsolosluğa bildirimde

⁴⁵⁴ “Sicil devleti” (*state of registration*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (18).

⁴⁵⁵ “Sicil memuru” (*registrar*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (16).

⁴⁵⁶ “Yükümlülük” (*charge*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (2).

⁴⁵⁷ “Gemi kira sicili devleti” (*state of bareboat charter registration*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (20).

⁴⁵⁸ Nihai Taslak m. 3 f. 2.

⁴⁵⁹ Bkz. İkinci Sözleşme Taslağı Şerhi. Nihai Taslağın hazırlık çalışmaları sırasında hem Çin hem de Hırvatistan, geminin bayrak devletine elçiliği veya konsolosluğu aracılığıyla bildirimde bulunulmasının daha kolay olması sebebiyle cebrî satışın gerçekleştirileceği devlette geminin bayrak devletinin bir elçiliği veya konsolosluğunun bulunması durumunda bildirimin bu elçilik veya konsolosluğa da gönderilmesi gerektiğini vurgulamışlardır: Bkz. Xiaobo / Qian, **a.g.m.**, s. 227.

bulunulması bakımından herhangi bir engel oluşturmamaktadır⁴⁶⁰. İlgili elçilik veya konsolosluk, gerekli iletişim bilgilerine daha kolay ve daha güvenli bir şekilde ulaşabileceğinden elçilik veya konsolosluk aracılığıyla yapılacak bildirimler beraberinde birçok kolaylığı da getirebilir⁴⁶¹. Cebrî satış devlerinde sabit bir yerleşim yeri bulunmayan kişilere satışla ilgili bildirimde bulunulması pek kolay olmamaktadır. İlgili elçilik veya konsolosluğa yapılacak bir bildirim, özellikle bu kişilerin satıştan haberdar edilmelerine ve menfaatlerinin korunmasına da hizmet etmektedir⁴⁶².

Nihai Taslak m. 3 f. 3'te bildirimin, cebrî satış tarihinden en az otuz gün önce yapılması gerektiği öngörülmüştür⁴⁶³. Aynı fıkrada bildirimin içeriğine ilişkin hükümlere de yer verilmiştir⁴⁶⁴. Bu hükme göre, cebrî satış tarihi ve yeri kesin olarak bilindiği takdirde cebrî satış tarihi ve yeri ile ilgili bilgiler, geminin ismi ve IMO numarası, gemi malikinin ve varsa gemi işletme müteahhidinin⁴⁶⁵ (*bareboat charterer*) ismi ve cebrî

⁴⁶⁰ Demir, **a.g.m.**, s. 65.

⁴⁶¹ **A.e.**

⁴⁶² Xiaobo / Qian, **a.g.m.**, s. 227.

⁴⁶³ Bildirimin cebrî satış tarihinden en az otuz gün önce yapılması gerektiğine ilişkin koşulun karşılanmaması, yeni malikin cebrî satış sonucunda üzerinde hiçbir sınırlandırma bulunmayan temiz bir gemi iktisap etmesi (Nihai Taslak m. 4) ve yetkili makamın cebrî satış sonrasında, geminin, alıcı tarafından bütün yükümlülüklerden arınmış olarak satıldığına dair bir belge düzenlenmesi (Nihai Taslak m. 5) bakımından engel oluşturabilir. Dolayısıyla, otuz günlük süre koşulu geminin ve gemi üzerinde kayıtlı olan yükümlülüklerinin sicilden silinmesini zorlaştırabilir. Ayrıca, otuz günlük süre koşulu, vaktinden evvel satış (*sale pendente lite*), mahkeme onaylı özel satış (*court-approved private sale*) gibi tamamen geminin cebrî icra yoluyla satış prosedürünü hızlandırmak amacıyla başvuru yapılan satış yöntemleri bakımından da süreci yavaşlatabilir. Bir geminin uzun bir süre haciz altında tutulmasından dolayı hem gemi malikinin hem de alacaklıların menfaatlerini olumsuz yönde etkileyecek bazı sakıncaların ortaya çıkması sebebiyle başvuru yapılan bu yöntemlerin sırf alacaklıların menfaatlerinin korunması amacıyla yavaşlatılması, bütün ilgililerin aleyhinde bazı sonuçların ortaya çıkmasına da sebep olabilir. Bkz. Bleyen, **a.g.e.**, s. 169.

⁴⁶⁴ Nihai Taslak m.3 f.3 uyarınca bildirimin içinde bulunması gerekli bilgiler şunlardır:

a) Geminin ismi, tahsis edilmişse IMO numarası, Sicil Devletindeki sicil kayıtlarında ve varsa Gemi Kira Sicil Devletindeki sicil kayıtlarında görüldüğü şekilde malikin ve varsa gemi işletme müteahhidinin ismi;

b) Cebrî satışın tarihi ve yeri veya cebrî satışın tarihi ile yerinin kesin olarak belirlenememesi durumunda, cebrî satışın kesin tarihi ve yeri belirlenir belirlenmez ve her ihtimalde cebrî satış tarihinden en geç yedi gün önce yapılacak ek bir bildirimle cebrî satışın kesin tarihi ve yerinin bildirilmesi şartıyla cebrî satışın tahmini tarihi ile muhtemel yeri;

c) Kendilerinde bildirimde bulunulması gerekli kişilerin menfaatlerini korumak amacıyla usulî işlemleri yürüten yetkili makamın uygun gördüğü cebrî satış veya bu satışa ilişkin usulî işlemler hakkındaki bilgiler.

⁴⁶⁵ Türkçe'de geminin çıplak olarak kiralanması anlamına gelen "*bareboat charter*" gemi malikinin yaptığı kira sözleşmesi uyarınca gemisini münhasıran personelsiz olarak kiralaması demektir. Çıplak gemi kirası sözleşmesi kapsamında başkasına ait olan bir gemiyi kendi adına çalıştıran kişiye "gemi işletme müteahhidi" (*bareboat charterer*) denir. Bkz. Didem Algantürk Light, "CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (*bareboat charterer*) Tesciline İlişkin

satış yürüten yetkili makamın uygun gördüğü cibrî satış ve bu satışa ilişkin dava veya takip işlemleri hakkındaki bilgiler bildirimde yer alacaktır. Bununla birlikte, cibrî satışın tarihi ve yeri önceden kesin olarak belirlenemiyorsa bu durumda diğer bilgilerin yanı sıra, cibrî satışın tahmini tarihi ve muhtemel yeri hakkındaki bilgiler de bildirimde yer alacaktır. Ancak cibrî satışın kesin tarihi ve yeri belirlenir belirlenmez ilgililere ikinci bir bildirim daha yapılması gereklidir. Bu ek bildirim cibrî satış tarihinden en geç yedi gün önce yapılmalıdır.

Nihai Taslak m. 3 f. 4'te bildirimin şekline ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Nihai Taslak m. 3 f. 4 c. 1'de bildirimin yazılı şekilde yapılacağı ve bildirimin yapılmasında cibrî satış işlemlerini engellemeyecek veya önemli ölçüde geciktirmeyecek yöntemlerin tercih edilmesi gerektiği belirtilmiştir. İlgili fıkranın (a) bendinde ise yazılı şekilde yapılacak olan bildirimin, iadeli taahhütlü mektupla veya kuryeyle ya da elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yolla yapılması kararlaştırılmıştır. Kendisine bildirimde bulunulacak olan kişiler tarafından kabul edildiği takdirde bildirimin başka bir yöntemle yapılması da m mk nd r⁴⁶⁶.

Nihai Taslağın bu h k m , 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 3 c. 1'deki "*bildirim, birinci fıkrada yazılı ve belirlenebilmiş olan kişilere iadeli taahhütlü mektupla veya bildirimin muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yolla yazılı şekilde yapılır*" şeklindeki h k m  ile hemen hemen aynıdır. Bununla birlikte, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde bildirimin muhataba ulaştı ının doğrulanması gerektiği öngörülmüşken, bu yönde bir doğrulama sağlanamaması sebebiyle cibrî satışın geçersiz olması riskinin önlenmesi amacıyla Nihai Taslakta bu yönde bir h k me yer verilmemiřtir⁴⁶⁷. Bu bakımından Nihai Taslağın bu hükümünün 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin hükümleriyle  atıştı ını söylemek mümkündür. Bu  atışma durumunu bertaraf etmek amacıyla Nihai Taslak m. 3 f. 5'te, bu maddede yer alan hükümlerin, taraf devletlerin bu Sözleşmenin yürürlük tarihinden önce taraf oldukları milletlerarası sözleşmelere uymaları bakımından herhangi bir engel oluşturmayacağı belirtilmiştir. Yine de hem 1993 Cenevre Sözleşmesine hem de Nihai Taslağın bir milletlerarası sözleşmeye dönüştürülmesinden sonra bu Sözleşmeye

Yapılan  alışmalar ve Değerlendirme", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 4, S. 8, 2005, s. 153.

⁴⁶⁶ Nihai Taslak m. 3 f. 7

⁴⁶⁷ Bleyen, **a.g.e.**, s. 165.

taraf olan devletler tarafından 1993 Cenevre Sözleşmesinin feshedilmesi, hem 1993 Cenevre Sözleşmesi hükümlerinin ihlal edilmemesi hem de alıcıya yeterli koruma sağlanması bakımından yararlı olacaktır⁴⁶⁸.

Nihai Taslak m. 3 f. 4 b. (b)'de bildirimin, ayrıca, cebrî satışın yürütüldüğü devlette basın yoluyla ilân edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Hükmün devamında cebrî satışın yürüten devletin hukuku uyarınca gerekli görülmesi hâlinde, bildirimin başka yayın yollarıyla da ilân edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna göre, bildirim her hâlükârda cebrî satışın gerçekleştiği devlette basın yoluyla ilân edilecektir. Bununla birlikte, cebrî satış devletin hukuku uyarınca bildirimin başka yayın yollarıyla ilân edilmesi gerekiyorsa, bildirim bu yayın yollarıyla da ilân edilecektir.

Cebrî satışa ilişkin bildirimin, ayrıca, cebrî satışın yürütüldüğü devlette basın yoluyla ilân edilmesi, cebrî satışın başarıyla tamamlanabilmesi bakımından büyük bir öneme sahiptir. Daha önce de belirtildiği üzere, geminin yüksek bir bedelle satılması hem alacaklıların yeterli ölçüde alacaklarına kavuşmaları hem de borçlu olan gemi malikinin aynı ölçüde borçlarından kurtulması anlamına gelmektedir⁴⁶⁹. Cebrî satışa konu olan geminin detayları hakkında kamuya yapılacak ilân, ihaleye katılmak isteyenlerin sayısını ve dolayısıyla da muhtemel alıcılar arasındaki rekabeti arttıracaktır. Katılımın yoğun olduğu ihalelerde ise geminin satış bedelinin piyasa değerine yakın bir miktara ulaşması ihtimali daha yüksektir. Bunun yanı sıra, basın yoluyla ilân, bir yandan geminin maliki de dâhil gemi alacaklıları, ipotekli alacaklılar ve diğer imtiyazlı alacaklıların gecikmeksizin alacaklarını ileri sürmelerine, diğer yandan da imtiyazlı olmayan alacaklıları alacaklarını ileri sürmeye davet ederek onların da satış bedelinden makul ölçüde alacaklarını elde etmelerine ve böylece haklarının korunmasına hizmet eder⁴⁷⁰. Sonuç olarak, cebrî satışın basın yoluyla ilân edilmesi, bir yandan hem gemi malikinin hem de alacaklıların menfaatlerinin korunmasına, diğer yandan da muhtemel alıcılara cebrî satış sonucunda üzerinde hiçbir sınırlandırma bulunmayan temiz bir gemi edineceklerine ilişkin bir garanti verilmesine hizmet eden bir uygulamadır.

⁴⁶⁸ A.e.

⁴⁶⁹ Smeele, **CMI Yearbook 2013**, s. 182-183; Demir, **a.g.m.**, s. 84.

⁴⁷⁰ Xiaobo / Qian, **a.g.m.**, s. 228.

C. Cebrî Satışın Sonucu

Yabancı bir devlette gerçekleştirilen cebrî satışların başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi için cebrî satışın, geminin alıcısı, cebrî satıştan önceki geminin maliki ve cebrî satıştan önce doğmuş olan teminatlı alacaklar üzerinde ne gibi etkiler doğuracağı bakımından milletlerarası hukukta yeknesaklığın sağlanması gereklidir⁴⁷¹. Bu sebeple, Nihai Taslakta bu yönde bir hükmün sevk edilmesi gerektiğine karar verilmiştir.

Nihai Taslak m. 4 f. 1 uyarınca bir geminin cebrî icra yoluyla satılması hâlinde, alıcı tarafından yüklenenler dışında, gemi üzerinde cebrî satıştan önce doğmuş olan tüm hak ve menfaatler, rehinler, ipotekler veya yükümlülükler sona erecek ve alıcı gemi üzerinde hiçbir sınırlandırma olmaksızın temiz bir gemi iktisap edecektir. Ancak, bu maddede öngörülen sonucun gerçekleşmesi için Nihai Taslağın dördüncü maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen koşulların birlikte karşılanması gereklidir.

Nihai Taslak m. 4 f. 1'de öngörülen cebrî satışın sonucunun gerçekleşmesi için aranan ilk koşul, cebrî satış sırasında, geminin, fiziksel olarak cebrî satış devletinin yargı yetkisi içinde olmasıdır. İlgili madde hükmünde aranan bir diğer koşul, satışın, cebrî satış devletinin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olmasıdır. Aranan

⁴⁷¹ Yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla satışa konu olan bir gemiye alıcı bulunmasında sıkıntı yaşanmaması ve bu satışın başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi için, alıcıya cebrî satış sonucunda üzerinde hiçbir sınırlandırma bulunmayan temiz bir gemi edineceği hususunda önceden bir güvence verilmesi gereklidir. Bu sebeplerden ötürü gemilerin cebrî icra yoluyla satışa konu olmaları sebebiyle ortaya çıkan bir dizi hukuki etki, dünyadaki bütün hukuk sistemleri tarafından onaylanmalı ve tanınmalıdır. Cebrî satışın hukuken onaylanması ve tanınması gereken asgari hukuki etkileri şöyle olmalıdır: (1) Cebrî satıştan önceki geminin malikinin mülkiyet hakkı sona ermelidir. Başka bir deyişle, bir gemi cebrî icra yoluyla satıldıktan sonra, önceki malik ne gemiye karşı ne de alıcıya karşı ileri sürebileceği bir hakka sahip olmamalıdır; (2) İlgili hak sahiplerinin rızasıyla alıcı tarafından yüklenenler dışında, gemi üzerinde cebrî satıştan önce doğmuş olan rehinler, ipotekler, gemi alacaklısı hakları veya diğer imtiyazlar ile her türlü teminat hakları sona ermelidir; (3) Cebrî satış sonrasında alıcı tarafından üstlenilmediği sürece, gemi kira sözleşmesi veya charter sözleşmesi gibi geminin kullanılmasına veya kiralanmasına yönelik sınırlandırmalar ve yükümlülükler veya geminin kullanımına yönelik her türlü hak ve menfaatler sona ermelidir; (4) Alıcının talebi üzerine, cebrî satıştan önceki malikin mülkiyet hakkı, geminin tabiiyeti, gemi üzerindeki rehinler, ipotekler veya benzer nitelikteki sınırlandırmalar ilgili gemi sicilinden silinmeli ve yine alıcının talebi üzerine ve alıcı adına geminin mülkiyetine ve tabiiyetine ilişkin belgeler ilgili gemi sicili tarafından düzenlenmelidir: Bkz. Li, **CMI Yearbook 2009**, s. 346-347. Aynı yönde bkz. Demir, **a.g.m.**, s. 68.

son koşul ise, satışın, bu Sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olmasıdır. Dolayısıyla cebri satışın bu Sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştiğinden söz edebilmek için, cebri satış öncesinde Nihai Taslak m. 3'te öngörülen bildirim ve ilâna ilişkin koşulların yerine getirilmiş olması gereklidir.

Nihai Taslak m. 4 f. 2'de ise geminin cebri icra yoluyla satışından elde edilen hasılatla karşılanmayan şahsi borçların sona ermeyeceği düzenlenmiştir.

D. Geminin Sicilden Silinmesi ve Sicile Yeniden Tescili

Cebri satışa konu olan bir geminin mümkün olduğunca yüksek bir bedelle satılması, cebri satışın başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi bakımından önem arz eden bir diğer husustur. Daha önce de açıklandığı üzere bir geminin yüksek bir bedelle satılması, cebri satıştan önceki geminin maliki de dâhil olmak üzere bütün ilgililerin hak ve menfaatine olan bir durumdur. Bu sebeple, satış bedelinin geminin piyasa değerine yakın bir miktara ulaşmasını sağlamak çok önemlidir. Geminin satış bedelinin piyasa değerine yaklaşması, satışa konu olan geminin sicilden silineceği ve sicil devleti tarafından terkin belgesi düzenleneceği hususunda muhtemel alıcılara önceden bir güvence verilmesi ile mümkün olacaktır⁴⁷².

Nihai Taslak m. 5 f. 1'de cebri satışın gerçekleştirildiği devletteki yetkili makamın, cebri satış sonrasında, geminin, alıcı tarafından yüklenenler dışında tüm rehinlerden, ipoteklerden veya yükümlülüklerden arınmış olarak Sözleşme hükümlerine ve cebri satış devletinin hukukuna uygun bir şekilde satıldığı ve cebri satıştan önce gemi üzerinde mevcut olan bütün hak ve menfaatlerle mülkiyetin sona erdiği kaydının yer aldığı bir sertifika düzenleyeceği öngörülmüştür⁴⁷³.

Söz konusu fıkranın ilk cümlesinde, sertifikanın alıcının talebi üzerine düzenleneceği öngörülmüştür. Ayrıca, Nihai Taslakta öngörülen koşulların karşılanmış olması ve satışın cebri satış devletinin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olması da gereklidir. Bu sebeplerden ötürü alıcının bu yöndeki talebi

⁴⁷² Bkz. Zournatzi, **a.g.m.**, s. 473; Hu, **CMI Yearbook 2013**, s. 196; Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 362; Demir, **a.g.m.**, s. 67.

⁴⁷³ Bu hüküm, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 5 hükmü esas alınarak düzenlenmiştir. 1967 Brüksel Sözleşmesi m. 11 f. 3'te de benzer hükümler yer almaktadır.

sonrasında, yetkili makam, satışın cebrî satış devletinin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğini ve Nihai Taslak m. 4 f. 1 b. (a) ve (b)'de öngörülen koşulların yerine getirilip getirilmediğini denetleyecektir. Buna göre, söz konusu sertifikanın yetkili makam tarafından düzenlenebilmesi için şu hususların karşılanmış olması gereklidir: (1) cebrî satış sırasında gemi, fiziksel olarak cebrî satış devletinin yargı yetkisi içinde bulunmalı⁴⁷⁴, (2) satış, cebrî satış devletinin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olmalı, (3) cebrî satış öncesinde Nihai Taslak m. 3'te öngörülen bildirim ve ilân hususları yerine getirilmiş olmalıdır. Tüm bu hususların karşılanıp karşılanmadığı konusunda olumlu bir sonuca varıldığı takdirde sertifika yetkili makam tarafından düzenlenip alıcıya verilecektir⁴⁷⁵.

Nihai Taslak m. 5 f. 2 uyarınca sertifika, Nihai Taslağın ekinde yer alan örnek forma⁴⁷⁶ uygun olarak düzenlenir ve cebrî satış devleti, gemi ve alıcıya ilişkin belirli bazı asgari unsurları içerir⁴⁷⁷.

⁴⁷⁴ Cebrî satış sırasında geminin fiziksel olarak cebrî satış devletinin yargı yetkisi içinde bulunması, geminin seferden men edilmiş olup cebrî satış devletinde muhafaza altında bulunması gerektiği anlamına gelmektedir. Bkz. Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 337, dp. 1014.

⁴⁷⁵ Gemi silindeki kaydın silinmesi bakımından büyük bir öneme sahip olan sertifika, aynı zamanda Nihai Taslağın zayıf bir noktasını da oluşturmaktadır. Anglo-Sakson hukukunu benimseyen devletlerde mahkemeler, geminin mülkiyetinin alıcıya intikal ettiğini gösteren bir satış belgesi (*bill of sale*) düzenlemektedir. Bu satış belgesi, geminin tüm yükümlülüklerden arınmış olarak alıcıya satıldığını da göstermektedir. Söz konusu satış belgesinin içeriği, Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikanın içeriğiyle uyumlayabilir. Ayrıca, yıllardan beri satış belgesi uygulamasını benimseyen bu mahkemelerin Nihai Taslakta öngörülen sertifikayı kullanmaya istekli olup olmayacakları da belirsizdir. Bunun yanı sıra, Nihai Taslağın uygulama alanı göz önünde bulundurulduğunda, sertifikanın, Sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle böyle bir sertifikanın düzenlenmesi gerektiğinden haberdar olmayan devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışların Sözleşmeye taraf olan devletlerce tanınması olasılığını da azaltılabileceği söylenebilir. Bkz. Bleyen, **a.g.e.**, s. 170.

⁴⁷⁶ Nihai Taslağın ekine bir sertifika örneği ekleme fikri, Alman Deniz Hukuku Derneğine aittir. Nihai Taslağın hazırlık çalışmaları sırasında Alman Deniz Hukuku Derneği, Avrupa Birliği Tüzüklerinin eklerinde yer alan sertifika örneklerine atıfta bulunarak uygulanabilirliğin sağlanması amacıyla Nihai Taslağın ekine sertifikanın bir örneğinin eklenmesi gerektiğini belirtmiştir. Alman Deniz Hukuku Derneğinin Pekin Taslağına yönelik yazılı görüşü için bkz. (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 04.06.2019.

⁴⁷⁷ Nihai Taslak m. 5 f. 1 uyarınca düzenlenecek olan sertifikada yer alması gereken asgari unsurlar şunlardır:

- i. Cebrî satış devleti;
- ii. Sertifikayı düzenleyen yetkili makamın adı, adresi ve varsa irtibat bilgileri;
- iii. Alıcının temiz mülkiyeti iktisap ettiği yer ve tarih;
- iv. Geminin adı, IMO numarası ya da ayırıcı numarası veya harfleri ve bağlama limanı;
- v. Malikin adı, adresi veya ikametgâhı ya da esas iş yeri ve varsa irtibat bilgileri;
- vi. Alıcının adı, adresi veya ikametgâhı ya da esas iş yeri ve irtibat bilgileri;
- vii. Alıcı tarafından yüklenilen rehin/ipotek veya yükümlülükler;
- viii. Sertifikanın düzenlenme yeri ve tarihi;

Nihai Taslak m. 6 f. 1'e göre, cebrî satış devletin yetkili makamı tarafından düzenlenen bir sertifikanın alıcı⁴⁷⁸ veya sonraki alıcı⁴⁷⁹ tarafından geminin kayıtlı olduğu sicile sunulması üzerine, sicil memuru, sicilde kayıtlı bulunan tüm rehinleri, ipotekleri veya yükümlülükleri siler⁴⁸⁰. Alıcı veya sonraki alıcı, geminin aynı sicilde kayıtlı kalmasını istiyorsa sicil memuru, gemiyi yeni malik adına kaydeder. Buna karşılık alıcı veya sonraki alıcı, gemiyi başka bir devletin siciline kaydettirmek istiyorsa bu durumda sicil memuru, gemiyi sicilden siler ve geminin yeni bir sicile kaydedilmesinin sağlanabilmesi amacıyla bir terkin belgesi düzenler.

Bir devlet siciline kayıtlı bir geminin, başka bir devletin tabiiyetinde bulunan bir gerçek veya tüzel kişiye çıplak gemi kirası (*bareboat charter*) sözleşmesi gereğince bırakılması hâlinde, gemiyi kiralayan kişi gemiyi geçici bir süre için kendi ülke siciline kaydettirmiş olabilir⁴⁸¹. Nihai Taslak m. 6 f. 2'ye göre, cebrî satış sırasında, gemi, gemi kira sicili devletin bayrağını taşıyorsa, Nihai Taslak m. 5 uyarınca düzenlenmiş bir sertifikanın alıcı veya sonraki alıcı tarafından sunulması üzerine, bu devletteki sicil memuru, gemiyi sicilden siler ve geminin tesciline ve o devletin bayrağını geçici olarak çekmesine ilişkin izin kaldırıldığına dair bir belge düzenler.

E. Cebrî Satışın Tanınması

Nihai Taslağın düzenlenmesinin esas amacı, bir geminin yabancı bir devletteki cebrî satışının ve bu satışın hukuki etkilerinin diğer devletlerce tanınmasını sağlamaktır. Nihai Taslağa göre tanıma, bir geminin cebrî satışının etkilerinin aynen

ix. İmza, mühür veya belgenin sahipliğini ispatlamaya yarayan başka unsurlar.

⁴⁷⁸ "Alıcı" (*purchaser*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (13).

⁴⁷⁹ "Sonraki alıcı" (*subsequent purchaser*) kavramının tanımı için bkz. Nihai Taslak m. 1 b. (21).

⁴⁸⁰ Yurt dışında usulüne uygun şekilde gerçekleştirilen cebrî satış sonucunda cebrî satış devletin yetkili makamı tarafından düzenlenen belge mahkeme ilâmı niteliğinde olmadığından, MÖHUK uyarınca tanıma ve tenfize konu olmayacaktır. Yurt dışında gerçekleştirilen cebrî satış sonucunda düzenlenen bu belgelere resmiyet sıfatını kazandıran yabancı resmî makam veya şahıslardır. Yabancı bir makam tarafından veya yabancı bir devletin kamu güvencesiyle donatılmış bir şahsı tarafından düzenlenmiş belgenin, Türkiye'de de resmî senet olarak işlem görmesi için, yetkili makamlarca *apostille* şerhi verilmesi ya da ilgili ülkedeki Türk konsolosluğu veya yetkili makam tarafından tasdik edilmesi gerekmektedir: Bkz. Nomer, *a.g.e.*, s. 407; Şanlı/ Esen/ Ataman Figanmeşe, *a.g.e.*, s. 258-259; Ekşi, **Cebrî Satış**, s. 27-28.

⁴⁸¹ Algantürk Light, **Bareboat Charterer**, s. 158.

cebrî satış devletinde olduğu gibi bir taraf devlet tarafından kabul edilmesi anlamına gelmektedir⁴⁸². Başka bir anlatımla, bir devlette gerçekleştirilen cebrî satışların hukuki etkileri, tanımanın talep edildiği bir taraf devlette aynen geçerli olacaktır. Söz konusu cebrî satışın, tanımanın talep edildiği devlette yürütülen cebrî satışlarla aynı hukuki etkilere sahip olup olmadığı bu bağlamda herhangi bir önem arz etmeyecektir.

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarının Taraf Devletlerce tanınması meselesi Nihai Taslak m. 7'de düzenlenmiştir. Nihai Taslak m. 7 f. 1 hükmüne göre, alıcının veya sonraki alıcının müracaatı üzerine bir taraf devletin mahkemesi, kural olarak, Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikanın düzenlenmiş olduğu herhangi bir devlette gerçekleştirilen cebrî satış;

(a) Temiz mülkiyetin alıcı tarafından kazanıldığı ve cebrî satıştan önce gemi üzerinde mevcut olan bütün hak ve menfaatlerle mülkiyetin sona erdiği; ve

(b) Geminin, alıcı tarafından yüklenilenler dışında herhangi bir rehin veya ipotek ya da yükümlülüğten ari olarak satılmış olduğu;

yönündeki hukuki etkileriyle birlikte tanır.

Görüldüğü üzere, Nihai Taslak m. 4'te düzenlenen ve Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikada da yer alması gereken cebrî satışın hukuki etkileri, Nihai Taslak m. 7 f. 1 hükmünde tekrar anılmış ve böylece bu hukuki etkilerin bütün taraf devletlerce tanınması sağlanmak istenmiştir. Ancak, cebrî satışın hukuki etkilerinin diğer tüm taraf devletlerde tanınması için, cebrî satış devletinin yetkili makamı tarafından Nihai Taslak m. 5'e uygun bir sertifikanın düzenlenmesi şarttır. Buna göre, alıcının veya sonraki alıcının, cebrî satış devletinin Nihai Taslak m. 5'e uygun olarak düzenlemiş olduğu sertifika ile müracaatı üzerine bir taraf devletteki mahkeme, kural olarak, söz konusu cebrî satış Nihai Taslakta düzenlenen hukuki etkileriyle birlikte tanımak durumundadır. Başka bir anlatımla, alıcının veya sonraki alıcının bir taraf devlet mahkemesinden tanıma kararı alması gerektiği durumlarda, misal olarak alıcının geminin kayıtlı olduğu sicile terkin için müracaat ettiği durumlarda sicil memuru tarafından mahkemeden cebrî satışın tanınması dair bir karar getirilmesi istendiği durumlarda⁴⁸³, Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikanın alıcı veya sonraki alıcı tarafından mahkemeye sunulması üzerine mahkeme, Nihai Taslak m. 8

⁴⁸² Nihai Taslak m. 1 b. (14).

⁴⁸³ Demir, **a.g.m.**, s. 74.

hükümleri saklı kalmak kaydıyla, cebrî satışın tanınmasına karar vermek durumundadır.

Tanıma, ayrıca, cebrî satıştan önce doğan alacaklar için geminin ihtiyati haczine ilişkin taleplerin reddedilmesi gerektiği anlamına da gelmektedir. Nihai Taslak m. 7 f. 2 uyarınca, cebrî satışa konu olan bir geminin cebrî satıştan önce doğan bir alacak için ihtiyati haczinin istendiği veya bir taraf devlet mahkemesinin kararıyla ihtiyaten haczedildiği durumlarda, Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikanın alıcı veya sonraki alıcı tarafından mahkemeye sunulması üzerine mahkeme, ihtiyati hacze ilişkin talebi reddetmeli veya gemi üzerindeki ihtiyati haczi kaldırarak gemiyi serbest bırakmalıdır. Bununla birlikte, ihtiyati haciz talebinde bulunan veya ihtiyati haciz kararını aldıran taraf, Nihai Taslak m. 1'in (b) bendinde tanımlanmış olan ilgili kişilerden biri olup, sekizinci maddede öngörülen hallerden birinin mevcut olduğunu ispatlarsa, bu durumda mahkeme ihtiyati haciz talebini inceledikten sonra kararını verir.

Nihai Taslak m. 7 f. 5 uyarınca sertifika, Nihai Taslak m. 8'de öngörülen hallerden birinin mevcut olduğu ispatlanmadığı sürece, cebrî satışın gerçekleştiği ve dördüncü maddede öngörülen hukuki etkilere sahip olduğu hususunda kesin delil teşkil eder. Ancak, diğer davalar bakımından sertifika, bir kişinin haklarının tesisi hususunda kesin delil teşkil etmeyecektir.

F. Cebrî Satışa İtiraz

Cebrî satışa karşı itiraz etme hakkı, Nihai Taslakta önemli ölçüde sınırlandırılmıştır. Nihai Taslak m. 7 f. 3'e göre, bir gemi bir devlette cebrî icra yoluyla satıldığında, bu cebrî satışa karşı sadece cebrî satış devletinin yetkili mahkemelerinde dava açılabilir. Cebrî satış devletinin yetkili mahkemelerinden başka hiçbir mahkeme, cebrî satışa karşı açılacak davalara bakmaya yetkili değildir. Görüldüğü üzere, cebrî satışlara karşı açılacak davalarda cebrî satış devletinin mahkemeleri münhasıran yetkili kılınmıştır. Cebrî satış devletinin hangi yerdeki mahkemelerin yetkili olacağı ise cebrî satış devletinin iç hukukunda belirlenecektir⁴⁸⁴.

⁴⁸⁴ Demir, **a.g.m.**, s. 78.

Cebrî satışa karşı itiraz etme hakkı, yalnızca ilgili kişilere tanınmıştır. Nihai Taslak m. 7 f. 4'e göre, ilgili kişi dışında başka hiç kimse, cebrî satış devletinin yetkili bir mahkemesi nezdinde cebrî satışa karşı dava açamaz. Bunun yanı sıra, yetkili mahkeme de ilgili kişi tarafından ileri sürülmediği takdirde cebrî satışa itiraz etmek amacıyla yöneltilen talepler hakkında yetkisini kullanamaz. Ne cebrî satışa konu olan gemiye karşı ne de bu geminin iyi niyetli alıcısı veya sonraki alıcısına karşı satışa itiraz etmek amacıyla hiçbir dava açılmaz.

Sonuç olarak, cebrî satışa karşı itiraz etmek amacıyla açılacak davalar, yalnızca cebrî satış devletinin yetkili mahkemeleri nezdinde ve yine yalnızca satıştan hemen önce geminin maliki veya cebrî satıştan hemen önce gemi üzerinde kayıtlı olan bir rehnin, ipoteğin veya kayıtlı bir yükümlülüğün sahibi tarafından açılabilecektir.

G. Tanıma Talebinin Askıya Alınacağı veya Reddedileceği Haller

Nihai Taslak m. 8, bir geminin yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışının taraf bir devlette tanınması talebinin hangi hallerde askıya alınacağı veya reddedileceğine ilişkin hükümler getirmektedir.

Tanıma talebinin askıya alınması Nihai Taslak m. 8 f. 2'nin (a) bendinde düzenlenmiştir. Bu hükme göre, ilgili kişi, yedinci maddenin üçüncü fıkrasına uygun olarak cebrî satışa karşı açılan davanın alıcı veya sonraki alıcıya bildirildiğini ve cebrî satış devletinin yetkili mahkemesi tarafından bu satışın etkilerinin askıya alınmış olduğunu bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlarsa, mahkeme, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışının tanınması talebini askıya alabilir. Başka bir anlatımla, Nihai Taslak kapsamında ilgili kişi olarak nitelendirilen bir kimse, cebrî satışı yürüten devletin yetkili mahkemesi nezdinde cebrî satışa itiraz etmek amacıyla bir dava başlatmışsa ve bu davaya bakan mahkeme cebrî satışın hukuki etkilerinin askıya alınmasına karar vermişse, cebrî satışın tanınması talebi bir taraf devletin mahkemesi tarafından askıya alınabilir.

Aynı fıkranın (b) bendinde ise, cebrî satışın hukuki etkileri askıya alınmış olsun veya olmasın, temyizi kabil olmayan bir hüküm veya benzer nitelikte bir adli belgeyle,

cebrî satış devletinin yetkili mahkemesi tarafından cebrî satışın ve bu satışın hukuki etkilerinin iptal edildiği bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlandığı durumlarda, mahkemenin, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışın tanınması talebini reddedebileceği öngörülmüştür.

Yabancı bir devlette gerçekleştirilen cebrî satışların tanınması talebinin, bir taraf devletin mahkemesi tarafından ilgili kişilerin talepleri üzerine reddedilebileceği bir diğer hal ise, Nihai Taslak m. 8 f. 1'de düzenlenmiştir. Bu fıkra hükmüne göre, ilgili kişi, cebrî satış sırasında geminin fiziksel olarak cebrî satış devletinin yargı yetkisi içinde bulunmadığını bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlarsa, mahkeme, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışın tanınması talebini reddedebilir.

Görüldüğü üzere, yabancı bir devlette gerçekleştirilen cebrî satışın tanınması talebini alan bir taraf devletteki mahkeme, yalnızca ilgili kişilerin müracaatı üzerine ve Nihai Taslak m. 8 f. 1 ile Nihai Taslak m. 8 f. 2 b. (a) ve (b)'de öngörülen hallerden birinin bulunduğu ilgili kişi tarafından ispatlanması durumunda, cebrî satışın tanınması talebini askıya alabilir veya reddedebilir. Nitekim, Nihai Taslak m. 7 f. 5'te de beşinci maddeye uygun olarak düzenlenmiş bir sertifikanın, Nihai Taslak m. 8'de öngörülen hallerden birinin mevcut olduğu ispatlanmadığı sürece, cebrî satışın gerçekleştiği ve dördüncü maddede öngörülen hukuki etkilere sahip olduğu hususunda kesin delil teşkil edeceği belirtilmiştir. Buna göre, tanıma talebinin askıya alınabileceği veya reddedilebileceği hallerden birinin bulunup bulunmadığının incelenmesi, ancak Nihai Taslak kapsamında ilgili kişi olarak tanımlanan herhangi bir kimsenin tanımanın askıya alınması veya reddedilmesi için talepte bulunması hâlinde söz konusu olur.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 5 düzenlemesi, cebrî satışın tanınması ile ilgili herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiş olması sebebiyle eleştiri konusu olmuştur. Eleştiriler, özellikle bu hükme kamu düzeni istisnasının tanınmaması hususuna dairdir⁴⁸⁵. Bir gemi, bayrağını taşımadığı bir devlette cebrî icra yoluyla satıldığında, bu cebrî satış sebebiyle geminin kayıtlı olduğu sicildeki kayıtları değişecektir. 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 5'te belirtilen sertifikanın düzenlenme şartlarından biri, satışın, cebrî satışı yürüten devletin hukukuna uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş

⁴⁸⁵ Sözel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 364.

olmasıdır. Buna göre, cebrî satışın gerçekleştirildiği devletin millî hukukunun, geminin siciline kayıtlı olduğu devletin kamu düzenine aykırılık teşkil ettiği durumlarda, gemi siciline kayıtlı olan hak ve menfaatlerin sicilden silinmemesi gerekir. Ancak, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde bu yönde bir hükme yer verilmemiştir⁴⁸⁶. Bu bakımdan eleştirilerin yerinde olduğu söylemek mümkündür.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 5 düzenlemesine yöneltilen bu eleştiriler, Nihai Taslağın hazırlık çalışmaları sırasında dikkate alınmıştır. Nihai Taslak m. 8 f. 3 hükmüne göre, tanınmanın talep edildiği bir taraf devletteki mahkeme, bu cebrî satışın tanınmasının bu devletin kamu düzenine açıkça aykırı olduğunu tespit ederse, cebrî satışın tanınması talebini reddedebilir. Buna göre, Nihai Taslak m. 5'te öngörülen sertifikanın düzenlenmiş olduğu herhangi bir devlette gerçekleştirilen cebrî satış, tanınmanın talep edildiği taraf devletteki kamu düzeni anlayışına aykırı ise cebrî satışın tanınması talebi reddedilebilecektir. Ancak, cebrî satışın tanınması talebinin reddedilebilmesi için kamu düzenine aykırılığın açıkça olması şarttır⁴⁸⁷.

IV. TTK'nın Gemilerin Cebrî Satışına İlişkin Hükümlerinin Nihai Taslak Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Yukarıda değinildiği üzere TTK Komisyonu'nun deniz ticareti hukuku alanındaki amacı, TTK hükümleri ile bu hükümlere kaynak olarak belirlenen milletlerarası sözleşmeler arasında tam bir uyum sağlamaktır. Bu amaçla, Milletlerarası Sözleşmelerin hükümleri herhangi bir değişikliğe uğramadan TTK'ya aynen

⁴⁸⁶ A.e.

⁴⁸⁷ Kamu düzeni kavramı hem iç hukuk hem de milletlerarası özel hukuk alanında sıkça başvurulan bir kavramdır. Özellikle, milletlerarası özel hukuka ilişkin meseleleri düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin çoğunda kamu düzeni istisnasına yer verilmektedir. Ancak bu milletlerarası sözleşmelerde kamu düzeninin müdahalesinin zorlaştırılmasına gayret edilmektedir. Zira, kamu düzeni müdahalesi sonucunda milletlerarası sözleşmelerin uygulanmasının bir kenara itilmesi mümkündür. Bu sebeplerden ötürü, yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin milletlerarası sözleşmelerde, kamu düzeninin müdahalesi, asgariye indirilmek istenmiştir. Bu amaçla, sözleşmelerde çoğunlukla kamu düzenine aykırılığın açıkça olması şartına yer verilmiştir: Bkz. Demir Gökyayla, **a.g.e.**, s. 89. Bütün bu hususlar dikkate alındığında, Nihai Taslak m. 8 f. 3'te yer alan kamu istisnası düzenlemesinin hem uygulama hem de Nihai Taslağın amacı bakımından yerinde bir düzenleme olduğunu söylemek mümkündür.

işlenmiştir⁴⁸⁸. Dolayısıyla TTK hükümleri ile milletlerarası sözleşmeler arasında uyumun sağlandığını söylemek mümkündür.

TTK Komisyonu tarafından hükümlerinin TTK'ya aynen alınması kararlaştırılan milletlerarası sözleşmelerden biri de 1993 Cenevre Sözleşmesi'dir. Yukarıda yer geldikçe anıldığı üzere 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 ve m. 12'de gemilerin cebrî satışlarına dair önemli temel ilkelere yer verilmiştir. Gemilerin yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası alanda tanınması bakımından büyük bir öneme sahip olan bu ilkeler, başarılı bir şekilde TTK'ya yansıtılmıştır. "Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı" (Nihai Taslak) hükümlerinin de bu temel ilkeler çerçevesinde hazırlanmış olduğu dikkate alındığında, Nihai Taslak ile TTK hükümlerinin büyük oranda aynı doğrultuda olduğunu söylemek mümkündür.

Daha önce de açıklandığı üzere⁴⁸⁹, Türk hukukunda Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî satışa konu olması hâlinde cebrî satışın tanınması, TTK m. 1350'de düzenlenmiştir. TTK'nın bu hükmü, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 2 ve m. 11'den alınmıştır. Bu hükme göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışa konu olması hâlinde, bu satışın ve bu satışın sonuçlarının Türkiye'de tanınabilmesi için artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın (a) geminin kayıtlı olduğu Türk gemi siciline, (b) geminin sicile kayıtlı malikine, (c) gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine bildirilmesi "veya" gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi gereklidir.

Görüldüğü üzere, TTK'nın bu hükmü, bildiri yapmaya yetkili kılınan kişiler ve kendilerine bildirimde bulunulması gerekli kişiler bakımından Nihai Taslak m. 3 ile uyumludur. Nihai Taslak m. 3 f. 1'de cebrî satışın gerçekleştiği devletteki yetkili makamın veya ilgililerin bu fıkranın (a) ilâ (d) bentleri arasında düzenlenen kişilere cebrî satışı bildirilmesi gerektiği öngörülmüştür. Türk bayraklı geminin cebrî satışını yürütecek olan devletin yetkili makamı veya ilgili kişiler tarafından kendilerine

⁴⁸⁸ Bkz. yuk. s. 54-55.

⁴⁸⁹ Bkz. yuk. s. 85 vd.

bildirimde bulunulması gerekli kişiler sırasıyla Nihai Taslak m. 3 f. 1 b. (a), (d) ve (b)'ye karşılık gelmektedir. Bununla birlikte, Nihai Taslak m. 3 f. 1 b. (c)'de cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, gemi alacaklılarına da bildirimde bulunması gerektiği öngörülmüştür. Ancak, TTK m. 1350 hükmünde Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılması düzenlendiği dikkate alındığında, TTK m. 1350 ve Nihai Taslak m. 3 hükümleri arasındaki farklılığın bir önem taşımayacağı söylenebilir⁴⁹⁰.

TTK m. 1350 f. 1 c. 3'te bu bildirim veya ilân yapılmaksızın Türk bayraklı geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydının silinemeyeceği ve gemi üzerinde Türk gemi siciline kayıtlı haklar ve alacakların sona ermeyeceği belirtilmektedir. Başka bir anlatımla, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışı sonucunda geminin Türk gemi sicilindeki kaydının ve gemi üzerinde bu sicile kayıtlı hakların ve alacakların sicilden silinebilmesi için bu maddede öngörülen bildirim veya ilân koşullarından birinin yerine getirilmesi yeterli olacaktır. TTK'nın bu hükmü cebrî satışın hukuki etkileri bakımından Nihai Taslak m. 4 ile uyumlu olsa da özellikle bildirim ve ilân koşulu bakımından TTK m. 1350 ile Nihai Taslak m. 3 arasında ciddi bir farklılık oluşturmaktadır. Zira, Nihai Taslak m. 3 f. 4'te bildirim ile birlikte ilânın da yapılması zorunlu kılınmıştır. Ayrıca, Nihai Taslakta bu ilânın geminin siciline kayıtlı olduğu devlette değil, fakat cebrî satışın gerçekleştiği yerde yapılması gerektiği öngörülmüştür. Bu ikisinden birinin yerine getirilmemesi alıcının geminin mülkiyetini iktisap etmemesi ve gemi üzerinde cebrî satıştan önce doğmuş olan hakların, menfaatlerin, rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sona ermemesi sonucunu doğuracaktır.

TTK m. 1350, cebrî satışa ilişkin bildirimin yanı sıra cebrî satışın ilân edilmesi gerektiğini öngören 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 3 c. 2 hükmü ile de uyumlu değildir. 1993 Cenevre Sözleşmesi, Türkiye bakımından yürürlüğe girdiğinde, Sözleşmeye taraf olan devletlerde gerçekleşen cebrî satışlar bakımından 1993

⁴⁹⁰ TTK m. 1350 f. 1 c. 2'nin mehzazı olan 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 1'in (c) bendinde cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, hamiline tescil edilmiş rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sahipleri ile Sözleşmenin 4. Maddesinde yazılı gemi alacaklılarına da bildirimde bulunması gerektiği öngörülmüştür. TTK m. 1350'de Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî satışı düzenlendiği dikkate alındığında, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 1 b. (c) hükmünün TTK m. 1350'ye alınmamış olması yerindedir ve mehzazla uyumsuzluk teşkil etmemektedir: Bkz. Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 346-347.

Cenevre Sözleşmesi hükümleri doğrudan uygulanacağından TTK m. 1350 f. 1 c. 2 hükmü uygulanma alanı bulmamalıdır⁴⁹¹. Bu yorum, Nihai Taslağın Türkiye bakımından yürürlüğe girmesi durumunda da gündeme gelmelidir.

Süzel, TTK m. 1350 hükmü hazırlanırken 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 hükmü ile tam uyumun sağlanması amaçlandığından, bu hükümde ilâna yönelik herhangi bir düzenleme yapılmaması veya bu yönde bir düzenleme yapıldığı takdirde hükmün “bildirilmesi” kelimesinden sonra gelen “veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi” ibaresinin çıkarılıp yerine “ve cebrî icranın gerçekleştirildiği ülke uyarınca öngörülen şekilde ilân edilmesi zorunludur” ibaresinin eklenmesi gerektiğini belirtmiştir⁴⁹². Bu durumda TTK m. 1350 f. 1 c. 3’te yer alan “veya” bağlacının “ve” bağlacı ile değiştirilmesi yerinde olacaktır. Bu yönde yapılacak bir değişiklik, TTK m. 1350 hükmünün Nihai Taslakla da tam uyumlu olmasına hizmet edecektir.

1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11’in TTK’daki bir diğer yansıması, yabancı sicile kayıtlı gemilerin Türkiye’deki cebrî satışlarına ilişkin düzenlemeler getiren TTK m. 1384 f. 2 ve 3 hükümleri ile TTK m. 1385 hükmüdür⁴⁹³. TTK m. 1350 ile benzer bir şekilde TTK m. 1384 f. 2’de yabancı bir sicile kayıtlı bir geminin Türkiye’de cebrî icra yoluyla satılması hâlinde, cebrî satışın icra müdürü veya ilgililer tarafından (a) geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama, (b) tescil edilmiş akdi rehin alacaklılarına, (c) icra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklılarına, (d) geminin sicile kayıtlı malikine bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve satışa konu olan geminin sicile kayıtlı olduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan bir gazeteyle ilân edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere, yabancı bir geminin Türkiye’de gerçekleşecek cebrî satış öncesinde cebrî satışa ilişkin yapılması gerekli kılınan bildirim TTK m. 1384 f. 2 ve f. 3’te düzenlenmiştir. TTK m. 1382 f. 2’de düzenlenen bildirimin kimlere yapılacağına ilişkin bu hükümler Nihai Taslak m. 3 f. 1 düzenlemesi ile paraleldir. Bunun yanında, Nihai Taslak m. 3 f. 2’de cebrî satışa konu olan geminin Gemi Kira Sicili Devletinin

⁴⁹¹ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 353.

⁴⁹² Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 372-373.

⁴⁹³ Bkz. yuk. s. 79 vd.

bayrağını geçici olarak çekmesi hâlinde geminin geçici olarak bayrağını çektiği bu devletin gemi sicil memuruna da bildirimde bulunulması gerektiği öngörülmüştür. TTK m. 1384'te ise bu yönde bir hüküm mevcut değildir. 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 16 b. (e)'de de bu yönde bir hüküm olmasına rağmen bu hüküm TTK m. 1384 f. 2'ye alınmamıştır. Süzel, mehzaz Sözleşme ile uyumun sağlanması amacıyla TTK m. 1384 f. 2'ye (e) bendi olarak "geminin geçici olarak bayrağını çektiği devletteki sicilden sorumlu makama" ibaresinin eklenmesinin yerinde olacağını belirtmiştir⁴⁹⁴. Bu öneri doğrultusunda yapılacak bir değişiklik, Nihai Taslak bakımından da uygun olacaktır.

TTK m. 1384 f. 3'te bildirimin yazılı bir şekilde yapılması öngörülmüş ve bildirimin iadeli taahhütlü mektupla veya bildirimin muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yol ve araçla yapılması gerektiği belirtilmiştir. TTK'nın bu hükmü, Nihai Taslak m. 3 f. 4 b. (a) ile hemen hemen aynı olmakla birlikte Nihai Taslakta bildirimin muhataba ulaştığının doğrulanması gerektiğine ilişkin herhangi bir hüküm öngörülmemiştir⁴⁹⁵.

TTK m. 1385 f. 1'de Türk veya yabancı gemilerin Türkiye'de cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazeteyle ilân edilmesi zorunlu tutulmuştur. Bu hüküm, Nihai Taslak m. 3 f. 4 b. (b) hükmü ile uyumludur. Nitekim, Nihai Taslakta cebrî satışın, satışın gerçekleştiği devlette basın yoluyla ilân edilmesi zorunlu tutulmuş ve ayrıca bu devletin hukukunca gerekli görülüyorsa basılan ve başka şekilde dağıtılan başka yayın yollarıyla da ilânın yapılması gerektiği öngörülmüştür.

Cebrî satışın bildirilmesi zorunluluğu açısından meseleye yaklaşıldığında, TTK m. 1384 f. 2 hükmünün Nihai Taslak m. 3 ile uyumlu olmadığı görülmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere Nihai Taslak, geminin temiz mülkiyetinin alıcı tarafından iktisap edilebilmesi ve gemi üzerinde cebrî satıştan önce doğmuş olan hakların, menfaatlerin, rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sone ermesi için Nihai Taslak m. 3'te düzenlenen bildirim ve ilân koşullarının birlikte karşılanması gerektiğini öngörmüştür. TTK m. 1384 f. 2'de ise bildirim, zorunlu bir koşuldaki ziyade bir seçenek olarak

⁴⁹⁴ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 373.

⁴⁹⁵ Bkz. yuk. s. 121.

düzenlenmiştir. Nitekim, TTK m. 1384 f. 2’de cebri satışın, bu fıkranın (a) ilâ (d) bentleri arasında sayılan kişilere bildirilmesi veya satışa konu olan geminin sicile kayıtlı olduğu devlette tirajı ellibin üzerinde olan ve ülke düzeyinde dağıtımı yapılan bir gazeteyle ilân edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla cebri satışın sonucunun gerçekleşmesi bakımından TTK m. 1384 f. 2’de öngörülen bildirim veya ilân koşullarından birinin yerine getirilmesi yeterlidir.

Süzel, TTK m. 1384 f. 2 hükmünün, 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11 f. 1 ve m. 11 f. 3 c. 2 hükümleri ile uyumlu hale gelmesi için hükümdeki “bildirilmesi” kelimesinden sonra gelen “veya” bağlacının “ve” bağlacı ile değiştirilmesi veya hükümde “bildirilmesi” kelimesinden sonra geçen “veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi” cümlesinin bu hükümden çıkartılarak TTK m. 1385 f. 1’deki “yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle” cümlesinin sonrasına eklenmesi gerektiği önerisinde bulunmuştur⁴⁹⁶. Bu öneri doğrultusunda yapılacak bir değişiklik, Nihai Taslak bakımından da uygun olacaktır. Bunun yanı sıra, cebri satışa ilişkin bildirim basını yoluyla ilân edilmesinin zorunlu hale getirilmesi, cebri satışın başarıyla tamamlanabilmesine de hizmet edecektir. Daha önce de belirtildiği üzere, geminin yüksek bir bedelle satılması hem alacaklıların yeterli ölçüde alacaklarına kavuşmaları hem de borçlu olan gemi malikinin aynı ölçüde borçlarından kurtulması anlamına gelmektedir⁴⁹⁷. Cebri satışa konu olan geminin detayları hakkında kamuya yapılacak ilân, ihaleye katılmak isteyenlerin sayısını ve dolayısıyla da muhtemel alıcılar arasındaki rekabeti arttıracaktır. Katılımın yoğun olduğu ihalelerde ise geminin satış bedelinin piyasa değerine yakın bir miktara ulaşması ihtimali daha yüksektir. Bunun yanı sıra, basını yoluyla ilân, bir yandan gemi alacaklıları, ipotekli alacaklılar ve diğer imtiyazlı alacaklıların gecikmeksizin alacaklarını ileri sürmelerine, diğer yandan da imtiyazlı olmayan alacaklıları alacaklarını ileri sürmeye davet ederek onların da satış bedelinden makul ölçüde alacaklarını elde etmelerine ve böylece haklarının korunmasına hizmet eder⁴⁹⁸.

⁴⁹⁶ Süzel, **1993 Cenevre Sözleşmesi**, s. 373.

⁴⁹⁷ Smeele, **CMI Yearbook 2013**, s. 182-183; Demir, **a.g.m.**, s. 84.

⁴⁹⁸ Xiaobo / Qian, **a.g.m.**, s. 228.

SONUÇ

Gemilerin cebrî icra yoluyla satışları hem gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi hem de deniz alacakları da dâhil birçok alacağın teminat altına alınması ve tahsil edilebilmesi bakımından alacaklıların başvurabileceği en etkili ve en son hukuki çaredir. Buna rağmen, gemilerin ihtiyati haczi ve gemi alacaklısı hakkı ile gemi ipoteğine ilişkin meselelerin aksine gemilerin cebrî icra yoluyla satışlarına ilişkin meseleleri doğrudan ele alan bir milletlerarası sözleşme mevcut değildir. Bununla birlikte, milletlerarası hukuk ve Avrupa hukukunda gemilerin cebrî icra yoluyla satışları ve bu satışların milletlerarası alanda tanınması meselesine sınırlı da olsa temas eden bazı düzenlemeler mevcuttur.

1967 Brüksel Sözleşmesi ve 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin "cebrî satış bildirimi" ve "cebrî satışın etkileri" başlıklarını taşıyan hükümlerinde, cebrî satışın geçerliliği ve milletlerarası alanda tanınmasına dair önemli temel ilkelere yer verilmiştir. Ancak her iki Sözleşmenin de esas amacının gemi üzerinde kurulmuş olan rehinlerin, ipoteklerin ve yükümlülüklerin taraf devletlerce tanınmasını ve icra edilmesini sağlamak olduğundan, cebrî satışa ilişkin hükümlerin uygulanması yalnızca Sözleşme kapsamında tanımlanmış olan hak ve yükümlülüklerle sınırlı kalmaktadır. Bunun yanı sıra, 1967 Brüksel Sözleşmesi'nin milletlerarası alanda yürürlük kazanmaması, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin ise milletlerarası hukukta yaygın kabul görmemesi ve özellikle de milletlerarası deniz ticaretine hâkim konumdaki devletlerden hiçbirinin bu Sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle her iki Sözleşme de milletlerarası hukuku birleştirmede başarılı olamamıştır.

Brüksel I Recast Tüzüğü, gemilerin cebrî satışlarına ilişkin açıkça herhangi bir hüküm ihtiva etmese dahi AB'ye üye bir devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının diğer AB üyesi devletlerde tanınması bakımından büyük bir öneme sahiptir. Ancak gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarından kaynaklanan ihtilafların büyük bir çoğunluğunun AB sınırlarını aştığı dikkate alındığında, Brüksel I Recast Tüzüğü'nün cebrî satışın ilgili devletlerce tanınması meselesi bakımından etkisinin sınırlı olduğu ve bu meseleler bakımından çoğunlukla yine devletlerin millî hukuk kurallarının uygulama alanı bulduğu söylenebilir.

Milletlerarası deniz hukukunda cebrî satış prosedürüne dair yeknesak kurallar ihtiva eden bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olmaması, konunun her devletin iç hukuk sisteminde farklı şekillerde düzenlenmiş olmasına yol açmaktadır. Birçok hukuk sisteminde cebrî satış prosedürünün hangi hallerde ve kimler tarafından başlatılacağı, cebrî satışın önceden bildirilmesi, cebrî satışın hukuki etkileri gibi meselelere dair hükümler yer almaktadır. Bu hukuk sistemlerinin birçoğunda, geminin cebrî icra yoluyla satılması hâlinde üzerindeki tüm hak ve yükümlülüklerin sona ereceği ve geminin alıcıya temiz bir şekilde intikal edeceği de kabul edilmektedir. Ancak, devletlerin iç hukuk sistemlerindeki farklılıklar bir yabancı devlette cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışların milletlerarası alanda tanınması bakımından ciddi sorunların yaşanmasına sebep olmaktadır.

Bir yabancı devlette gerçekleştirilen cebrî satış sonrasında satışın milletlerarası alanda tanınmaması, gemi malikinin, gemilere finansman sağlayan banka ve diğer kredi kuruluşlarının, diğer alacaklıların ve özellikle de alıcının menfaatlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Bir yabancı ülkede gerçekleştirilen cebrî satışın sicil devleti tarafından tanınmaması, alıcının gemiyi sicilden terkin ettirmesini veya geminin terkinine yönelik bir belge elde etmesini neredeyse imkânsız hale getirmektedir. Bu sebepten dolayı alıcı, çoğu zaman bir cebrî satış sonrası satın aldığı gemiyi istediği yerdeki gemi siciline kendi adına tescil ettirememektedir. Bu durum, cebrî satıştan memnun olmayan önceki malik veya diğer hak sahiplerinin cebrî satıştan önce gemi üzerinde doğmuş olan haklarını hâlâ gemiye karşı ileri sürmelerinin önünü açmaktadır. Bu sebeple, gemiler cebrî satış öncesi doğmuş olan hak ve yükümlülükler için gereksiz yere haczedilebilmektedir. Cebrî satışların tanınması hususunda yaşanan bu belirsizlik ortamı hem gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi hem de deniz alacakları da dâhil birçok alacağın teminat altına alınması ve tahsil edilebilmesi bakımından alacaklıların başvurabileceği en son yol olan bu icra yönteminin güvenilirliğinin ve etkililiğinin sorgulanmasına yol açmaktadır.

Milletlerarası deniz topluluğunu sıkça meşgul eden bu sorunların önüne geçilmesinin en etkili yolu, gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarına ilişkin yeknesak kurallar ihdas edecek yeni bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesidir. CMI bünyesi dâhilinde ve bu konuda uzman olan hukukçular tarafından yürütülen kapsamlı çalışmalar sonucunda oluşturulan “Gemilerin Yurt

Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı” (Nihai Taslak), milletlerarası deniz topluluğunun ihtiyaçlarını önemli ölçüde karşılayabilecek nitelikte bir düzenlemedir. Gemilerin cebrî satışlarından kaynaklanan sorunları asgariye indirecek ve milletlerarası hukukta yeknesaklığı sağlayacak kurallar ihdas etmek amacıyla oluşturulan Nihai Taslak, geminin cebrî icra yoluyla satılması hâlinde üzerindeki tüm hak ve yükümlülüklerin sona ereceği ve geminin alıcıya temiz bir şekilde intikal edeceği ilkesini destekleyen hükümler ihtiva etmektedir. Bunun yanında Nihai Taslak, 1993 Cenevre Sözleşmesi ile 1999 Cenevre Sözleşmesi’ni tamamlayacak nitelikte bir düzenlemedir. Bu sebeplerden ötürü Nihai Taslağın bir milletlerarası sözleşmeye dönüştürülüp kabul edilmesi hâlinde, hem milletlerarası deniz hukukunda mevcut olan boşluk doldurulacak hem de gemilerin cebrî satışları milletlerarası deniz endüstrisi için bir sorun olmaktan çıkacaktır.

CMI, hükümetlerarası nitelikte bir milletlerarası örgüt olmadığı için tek başına bir milletlerarası sözleşme kabul etme yetkisine sahip değildir. Bu sebeple, CMI Genel Kurulu 17 Haziran 2014 tarihinde Nihai Taslağın bir milletlerarası sözleşmeye dönüştürülmesi amacıyla uygun bir milletlerarası örgüte sunulmasına karar vermiştir. Bu amaçla yürütülen çalışmalar sonucunda UNCITRAL, 25 Haziran-13 Temmuz 2018 tarihlerinde New York’ta yapılan 51. Oturumunda bu konunun UNCITRAL’ın çalışma programına eklenmesine karar vermiştir. Yeni bir milletlerarası sözleşmeye ulaşmak amacıyla yürütülecek olan bu çalışmalar henüz başlangıç safhasındadır. Bu sebeple, daha gidilecek çok yolun olduğu ve bu süreçte Nihai Taslak hükümlerinde değişiklikler meydana geleceği kesindir. Yine de bu durum, yaklaşık 6 yıl süren çalışmalar sonucunda oluşturulan Nihai Taslağın milletlerarası deniz hukukunun ihtiyaç ve isteklerini başarılı bir şekilde yansıtabildiği gerçeğini değiştirmemektedir.

Milletlerarası Sözleşmeler, TTK’nın Deniz Ticaretine ilişkin hükümlerinin çağdaş ve ihtiyaçları karşılayan düzenlemelere kavuşmasını sağlamak amacıyla, bu hükümlerin hazırlanmasında temel kaynak olarak esas alınmıştır. TTK alanında yapılan reformun ilk hedeflerinden biri, deniz ticaretine ilişkin hükümlerin milletlerarası hukuki düzen ile tam bir uyum içinde olmasını sağlamaktır. Bu sebeple, TTK’nın deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin hazırlanmasında kaynak olarak esas alınan milletlerarası sözleşmelerinin hükümleri, herhangi bir değişikliğe uğramadan TTK’ya

aynen yansıtılmıştır. TTK'nın Deniz İcra Hukukuna ilişkin hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan milletlerarası sözleşmelerden biri 1993 Cenevre Sözleşmesi'dir. 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 11. ve 12. maddelerinde gemilerin cebrî icra yoluyla satışları meselesine ilişkin önemli temel ilkelere yer verilmiştir. Gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının milletlerarası alanda tanınması bakımından büyük bir öneme sahip olan bu ilkeler, TTK'ya başarılı bir şekilde yansıtılmıştır. Nitekim, bu tez çalışmasının esas konusunu oluşturan “Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı” (Nihai Taslak) hükümleri de 1993 Cenevre Sözleşmesi'nde yer alan bu temel ilkeler çerçevesinde hazırlanmıştır. Dolayısıyla TTK'nın gemilerin Türkiye'de cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarına ilişkin hükümleri ile Türk bayraklı gemilerin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının Türkiye'de tanınmasına ilişkin hükümlerinin Nihai Taslak hükümleriyle büyük ölçüde aynı doğrultuda olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte, Nihai Taslak ile TTK hükümlerinin birbirleriyle tam örtüşmediği bazı noktalar da mevcuttur. Bu sebepten ötürü Nihai Taslağın Türkiye açısından yürürlük kazanması durumunda, TTK m. 1350 ve TTK m. 1384 f. 2 hükümlerinde bazı değişikliklerin yapılması yerinde olacaktır. Aşağıda bahsedilecek olan bu değişiklikler, TTK hükümlerinin mehzaz 1993 Cenevre Sözleşmesiyle tam bir uyum içinde olmasını da sağlayacaktır.

TTK m. 1350, Türk siciline kayıtlı bir geminin yurt dışında cebrî satışa konu olması hâlinde bu satışın Türk hukukunda tanınmasına ilişkin hükümler getirmektedir. TTK m. 1350 f. 1 c. 2'ye göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla gerçekleştirilen satışının “... bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi zorunludur.” Aynı fıkranın 3. cümlesinde ise “Bu bildirim veya ilân yapılmaksızın geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır” denilmiştir. Görüldüğü üzere, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satılması halinde bu satışın Türkiye'de tanınması için, TTK m. 1350'de öngörülen bildirim veya ilân koşullarından birinin yerine getirilmesi yeterlidir. Nihai Taslak m. 3 f. 4'te ise cebrî satışa ilişkin bildirimin, ayrıca, cebrî satışın yürütüldüğü devlette basın yoluyla ilân edilmesi gerektiği öngörülmüştür. Dolayısıyla, Nihai Taslakta bildirim ile birlikte ilânın da yapılması zorunlu kılınmıştır. Bunun yanı sıra, TTK m. 1350'de ilânın Türkiye

düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle yapılması öngörülmüşken, Nihai Taslak m. 3 f. 4'te ilânın geminin sicile kayıtlı olduğu devlette değil, fakat cebri satışın gerçekleştiği yerde basın yoluyla yapılması gerektiği öngörülmüştür. Nihai Taslak m. 3 ile uyumun sağlanması için, TTK m. 1350 hükmünde ilâna yönelik herhangi bir düzenlemeye yer verilmemesi veya bu yönde bir düzenlemeye yer verilecek ise TTK m. 1350 f. 1 c. 2 hükmünde *“bildirilmesi”* kelimesinden sonra gelen *“veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edilmesi”* cümlesinin çıkarılıp *“ve cebri icranın gerçekleştirildiği ülke uyarınca öngörülen şekilde ilân edilmesi zorunludur”* cümlesinin eklenmesi gerekmektedir. Bu durumda TTK m. 1350 f. 1 c. 3'te yer alan *“veya”* bağlacının *“ve”* bağlacı ile değiştirilmesi yerinde olacaktır.

TTK m. 1384, yabancı sicile kayıtlı gemilerin Türkiye’de cebri icra yoluyla satışlarına ilişkin hükümler getirmektedir. Yabancı sicile kayıtlı bir geminin Türkiye’de cebri icra yoluyla gerçekleştirilecek satışına ilişkin yapılması gerekli kılınan bildirim, TTK m. 1384 f. 2 ve f. 3'te düzenlenmiştir. Bildirimin kimlere yapılacağına ilişkin hükümler getiren TTK m. 1384 f. 2'deki düzenleme, bu bağlamda Nihai Taslak m. 3 f. 1 hükmü ile paraleldir. Ancak, Nihai Taslak m. 3 f. 2'de, cebri satışa konu olan geminin Gemi Kira Sicil Devletinin bayrağını geçici olarak çekmesi hâlinde geminin geçici olarak bayrağını taşıdığı bu devletin gemi sicil memuruna da bildirimde bulunacağı öngörülmüştür. TTK m. 1384'te ise bu yönde bir hüküm mevcut değildir. Nihai Taslak m. 3 f. 2 hükmü ile uyumun sağlanması amacıyla TTK m. 1384 f. 2'ye (e) bendi olarak *“geminin geçici olarak bayrağını çektiği devletteki sicilden sorumlu makama”* cümlesinin eklenmesi yerinde olacaktır.

TTK m. 1385 f. 1'de Türk veya yabancı gemilerin Türkiye’de cebri icra yoluyla gerçekleştirilen satışlarının tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye genelinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazeteyle ilân edilmesi zorunlu tutulmuştur. Bu hüküm, Nihai Taslak m. 3 f. 4 b. (b) hükmü ile uyumludur. Nitekim, Nihai Taslakta cebri satışın, satışın gerçekleştiği devlette basın yoluyla ilân edilmesi zorunlu tutulmuş ve ayrıca bu devletin hukukunca gerekli görülüyorsa basılan ve başka şekilde dağıtılan başka yayın yollarıyla da ilânın yapılması gerektiği öngörülmüştür. Cebri satışın bildirilmesi zorunluluğu açısından ise meseleyi ele aldığımızda, TTK m. 1384 f. 2 hükmünün Nihai

Taslak m. 3 ile uyumlu olmadığı görölmektedir. Zira, bildirim koşulu TTK m. 1384 f. 2’de zorunlu bir koşuldan ziyade bir seçenek olarak düzenlenmiştir. Hükümün, Nihai Taslak m. 3 ile uyumlu hale gelmesini sağlamak için, TTK m. 1384 f. 2’de yer alan *“bildirilmesi”* kelimesinden sonra gelen *“veya”* bağlacının *“ve”* bağlacı ile değiştirilmesi veya veya *“bildirilmesi”* kelimesinden sonra gelen *“veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi”* cümlesinin hükümden çıkartılarak TTK m. 1385 f. 1’deki *“yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle”* cümlesinden sonra eklenmesi gerekecektir.



KAYNAKÇA

I. KİTAPLAR VE MAKALELER

- Alcantara, José Maria : “A Shorter Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol: 27, No: 2, 1996, s. 219. (1993 Convention)
- Alcantara, José Maria : “Some Reflections over the Brussels Convention of 1952 Relating to Arrest of Sea-Going Vessles and Its Amending Process”, **Georgia Journal of International and Comparative Law**, Vol: 26, No:3, 1997. (1952 Convention)
- Algantürk Light, Didem : “1999 Tarihli Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin Cenevre Sözleşmesi Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 9, S. 1-4, 2008, s. 35. (1999 Cenevre Sözleşmesi)
- Algantürk Light, Didem : “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (bareboat charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 4, S. 8, 2005, s. 149. (Bareboat Charterer)
- Alp, Ömer Faruk : **1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyati Haczi** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2007.

Arslan, Ramazan /

Yılmaz, Ejder /

Taşpınar Ayvaz, Sema /

Hanağası, Emel

: **İcra ve İflas Hukuku**, 4. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018.

Atamer, Kerim

: **Deniz Ticareti Hukuku**, C. 1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017. (Deniz Ticareti Hukuku I)

Atamer, Kerim

: **Deniz Ticareti Hukuku, Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş – Temel Kavramlar – Zilyetlik – Kanuni Rehin Hakları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018. (Deniz Ticareti Hukuku II)

Atamer, Kerim

: **Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV: Deniz İcra Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019. (Deniz Ticareti Hukuku IV)

Atamer, Kerim

: **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, İstanbul, Arıkan Basım Yayım, 2006. (Cebrî İcra)

Atamer, Kerim

: “Gemilerde Ayni Haklara ve Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7, S. 1-4, 2001-2002, s. 75- (Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk)

Atamer, Kerim

: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (2)”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, S. 4, Ağustos 2015, s. 40. (Açıklamalar)

Atamer, Kerim

: “New Turkish Law of Ships Mortgages and Enforcement”, **Recent Developments in Maritime Law - Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Association- Held in Hamburg on 25 August 2012 and in Istanbul on 6 October 2011**, İstanbul, 2012, s. 75.

Atamer, Kerim

: “Gemilerin İhtiyatî Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23 f. 4 ve m. 92’nin Tarihsel Kökenleriyle Deniz Takip Hukukundaki Anlamları Üstüne)”, **İÜHFM**, C. 55, S.3, 1997, s. 279. (Seferden Men)

Atamer, Kerim /
Süzel, Cüneyt

: **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, C.1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013. (Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları)

Atamer, Kerim /
Damar, Duygu /
Erçin, Feyza /
Özbek, Dolunay /
Çelikçapa Bilgin, Burcu /
Bektaşoğlu Sanlı, Dilek/
Günay, M. Barış /
Yeşilova Aras, Ecehan /
Süzel, Cüneyt /
Yetiş Şamlı, Kübra

: **Transport Law in Turkey**, Second Edition, Alphen aan den Rijn, The Netherlands, Kluwer Law International B.V., 2016. (Transport Law)

- Bektaşoğlu Sanlı, Dilek : “Arrest of Ships: New Principles under Turkish Law”, **Turkish Commercial Law Review**, Vol: 1, No: 3, 2015, s. 245.
- Berlingieri, Francesco : “The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires”, **CMI Year Book 1996**, Antwerp, 2000, s. 225. (Travaux Préparatoires)
- Berlingieri, Francesco : **Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention**, Fifth Edition, London, Informa, 2011. (Arrest)
- Berlingieri, Francesco : “Synopsis of the Replies from the Maritime Law Associations”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 247.
- Bleyen, Lief : **Judicial Sales of Ships: A Comparative Study**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol: 36, Cham / Heidelberg / New York / Dordrecht / London, Springer, 2016.
- Bozkurt, Enver/
Köktaş, Arif : **Avrupa Birliği Hukuku**, 7. Baskı, Ankara, Legem Yayınları, 2018.
- Can, Hacı/
Toker, Ali Gümrah : **Milletlerarası Özel Hukuk**, Genişletilmiş ve Güncelleştirilmiş 3. Bası, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018.

CMI : CMI, **CMI 1964 New York**, Documents, Maritime Liens and Mortgages, HYPO 1/1-64.

Çağa, Tahir /
Kender, Rayegan : **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2009. (Deniz Ticareti Hukuku I)

Çağa, Tahir /
Kender, Rayegan : **Deniz Ticareti Hukuku III: Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı, Zamanaşımı, Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, 4. Baskı, İstanbul, Arıkan, 2005

Çelikel, Aysel /
Erdem, B. Bahadır : **Milletlerarası Özel Hukuk**, 15. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2017.

Çelikel, Aysel/
Şanlı, Cemal/
Öztekin, Günseli/
Erdem, B. Bahadır/
Ataman, İnci/
Giray, F. Kerem : **Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmeleri**, C. I,II, İstanbul, Beta Yayınları, 2005.

Çetingil, Ergon : **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, İstanbul, 1972.

Çetingil, Ergon /
Kender, Rayegân /
Ünan, Samim /

Yazıcıoğlu, Emine

: “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, 2006, s. 1.

Çiçekli, Bülent

: “*Avrupa Birliğinde Özel Hukukta Adli İşbirliği Ve Mahkeme Kararlarının Serbest Dolaşımı*”, **MHB**, C.23, S.1-2., 2003, s. 179.

Dashwood, Alan /
Hacon, Richard /
White, Robin

: **A Guide to the Civil Jurisdiction and Judgments Convention**, Devanter, Kluwer, 1987.

Demir, İsmail

: “Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 33, S. 3, 2017, s. 41.

Demir Gökyayla, Cemile

: **Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2001.

Deynekli, Adnan /
Saldırım, Mustafa

: **Öğretide ve Uygulamada İhtiyati Haciz**, 6098 sayılı TBK ve 6100 sayılı HMK işlenmiş 3. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2011.

Dickinson, Andrew /
Lein, Eva

: **The Brussels I Regulation Recast**, Oxford, 2015.

- Doğan, Vahit : **Milletlerarası Özel Hukuk**, 5. Baskı, Ankara, Savaş Yayınevi, 2019
- Ekşi, Nuray : **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, 3. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2019.
- Ekşi, Nuray : **Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, İstanbul, Beta Yayınları, 2013.
- Ekşi, Nuray : **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, 2. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2004. (İhtiyati Haciz)
- Ekşi, Nuray : “Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurt Dışında İcra Yoluyla Satışı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 8, S. 1-4, 2003, s. 25. (Cebrî Satış)
- Ekşi, Nuray : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebrî İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin Yedinci Kısımının Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, **Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, İstanbul, 2006, s. 115. (TTK Tasarısı)
- Erdem, B. Bahadır : “1968 Tarihli Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Brüksel Antlaşmasının Hükümlerinin Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetki Kuralları İle Karşılaştırılması ve Uyumlaştırma Problemi”, **MHB**, Y.17-18, S.1-2, 1997-1998, Prof. Dr. Yılmaz Altuğ’a Armağan, s. 183. (1968 Brüksel Antlaşması)

- Erdem, B. Bahadır : “Aile Hukukuna İlişkin Davalarda Mahkemelerin Yetkisi ile Tanıma ve Tenfiz Kurallarını Düzenleyen Avrupa Konseyi Tüzüğündeki Milletlerarası Yetki Kuralları”, **MHB**, Y. 21, S. 1-2, 2001, s. 33. (Yetki Kuralları)
- Erdem, B. Bahadır : “Medeni ve Ticari Hukuk Davalarında Mahkemelerin Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin Avrupa Konseyi Tüzüğü”, **Ünal Tekinalp’e Armağan**, C. 2, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 1009. (Tüzük)
- Ertaş, Şeref : “*Yabancı İlamların Tanınması ve Tenfizi*”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 1-4, Ankara, 1988, s. 365.
- Fenech, Ann : “Report of Malta Colloquium on Judicial Sales and UNCITRAL Meeting”, (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/report-on-malta-colloquium/>, 10.05.2016.
- Fernández-Concheso, Aurelio : “Presentation on the First Set of Questions”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 207.
- Francq, Stéphanie : **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016.
- Franzina, Pietro : **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015.

- Goemans, Benoit : “Report on the Key Procedural Elements of Judicial Sales of Ships”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 212.
- Göğer, Erdoğan : **Deniz Ticareti Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: 245, Şenyuva Matbaası, 1969.
- Griggs, Patrick J. S. : **Uniformity of Maritime Law - An International Perspective**, 73 Tul. L. Rev., 1999.
- Gülgeç, Yahya Berkol : **Normlar Hiyerarşisi**, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018.
- Hetherington, Stuart : “Summary Paper by President of CMI Stuart Hetherington, Dated February 2017 for the Council Meeting of HCCH”, (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/events/past-events/colloquium-valletta-malta/>, 10.04.2019.
- Hu, James Zhengliang : “Comments and Amendment Proposal on the Second Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 194. (CMI Yearbook 2013)
- İstanbul Barosu
Deniz Hukuku Komisyonu : **Deniz İcra Hukuku’nun Güncel Sorunları (6-13 Mayıs 2017)**, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, 2018.

- Jackson, D.C. : **Enforcement of Maritime Claims**, Fourth Edition, London, 2005.
- Kalaycı, İrfan : “Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu’nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler”, **Avrasya Etüdleri**, C.45, 2014, s. 87-122.
- Kalpsüz, Turgut : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1)”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, S. 4, Ağustos 2015, s. 32.
- Kalpsüz, Turgut : “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, **Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006, s 63. (Gemi ve Deniz Alacağı)
- Kalpsüz, Turgut : **Gemi Rehni**, 5. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2004. (Gemi Rehni)
- Kamacı, Mahmut : **Türkiye’nin Taraf Olduğu Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmeleri ve Özel Hukuk Alanına Giren Çok Taraflı Diğer Uluslararası Sözleşmeler**, C. 1,2, Ankara, Adalet Yayın Evi, 2006.
- Kaner, İnci Deniz : **Deniz Ticareti Hukuku I-II: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Kaptan, Navlun Sözleşmesi**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018.
- Kender, Rayegan : **Denizde Kurtarma- Yardım: 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna**

Göre, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Fakülteler Matbaası, 1962.

Kender, Rayegan/
Çetingil, Ergon/
Yazıcıoğlu, Emine

: **Deniz Ticareti Hukuku – Temel Bilgiler**, C.1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017. (Deniz Ticareti Hukuku)

Kuru, Baki

: **İcra ve İflâs Hukuku El Kitabı**, Tamamen Yeniden Yazılmış ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2013. (El Kitabı)

Kramer, Xandra

: **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015

Kriz, John M.

: “Ship Mortgages, Maritime Liens, and Their Enforcement: The Brussels Conventions of 1926 and 1952 - Part One”, **Duke L.J.**, Vol: 1963, No: 671, 1963, s. 671. (1926 Brussels Convention)

Lazić, Vesna /

Stuij, Steven

: “*Brussels Ibis in Relation to Other Instruments on the Global Level*”, **Brussels Ibis Regulation: Short Studies in Private International Law**, ed. Vesna Lazić/ Steven Stuij, The Hague, T.M.C. Asser Press, 2017.

Li, Henry Hai

: “A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships”, **CMI Yearbook 2009**, Antwerp, 2009, s. 342. (CMI Yearbook 2009)

- Li, Henry Hai : **A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft**, s. 1-2, (Çevrimiçi), <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 19.04.2019.
- Li, Henry Hai : "A Brief Introduction to the Topic on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 200. (CMI Yearbook 2010)
- Linke, Hartmut : *"Selected Problems Relating to Lis Alibi Pendens and the Recognition of the Judgments"*, **Civil jurisdiction and judgments in Europe: proceedings of the colloquium on the interpretation of the Brussels Convention by the Court of Justice considered in the context of the European judicial area**, Luxembourg, 11 and 12 March 1991-London: Butterworths, 1992.
- Magnus, Ulrich : **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016.
- Magnus, Ulrich / Mankowski, Peter : **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016.

- Mankowski, Peter : **Brussels I Bis Regulation: Commentary, European Commentaries on Private International Law**, ed. Ulrich Magnus/ Peter Mankowski, Vol: I, Köln/ Munich, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, 2016.
- Mathers, L. K. : *“The Brussels Convention of 1968: Its Implementation in the United Kingdom”*, **Yearbook of European Law**, 1983.
- Mbanefo (San), Louis N. : “Commentary on Answers to the Third Group of Questions”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 220.
- Nomer, Ergin : **Devletler Hususî Hukuku**, 22. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2017.
- Nuyts, Arnaud : **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015.
- Oğuz, Arzu : **Karşılaştırmalı Hukuk**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003.
- Özbudun, Ergun : **Türk Anayasa Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2016.
- Özkan, Işıl : **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, ed. Işıl Özkan/ Ceyda Süral/ Uğur Tütüncübaşı, Adalet Yayınevi, 2016.
- Özkan, Işıl /
Süral, Ceyda /
Tütüncübaşı, Uğur : **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, Adalet Yayınevi, 2016.

- Özsunay, Ergun : **Karşılaştırmalı Hukuka Giriş**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2130, Sulhi Garan Matbaası,1976.
- Pazarcı, Hüseyin : **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 11. Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi, 2012.
- Pekcanitez, Hakan /
Atalay, Oğuz /
Sungurtekin Özkan, Meral /
Özekes, Muhammet : **İcra ve İflâs Hukuku**, 11. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013. (İcra ve İflâs Hukuku)
- Pekcanitez, Hakan /
Atalay, Oğuz /
Sungurtekin Özkan, Meral /
Özekes, Muhammet : **İcra ve İflâs Hukuku – Ders Kitabı**, 5. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (Ders Kitabı)
- Pürselim Doğan, Hatice Selin : **Avrupa Birliği Tüzükleri Çerçevesinde Avrupa İcra Hukuku** (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, 2009.
- Ripert, Georges : “Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları”, Çev. Bihterin Hotinli, **İÜHF**, C. 19, S. 1-2, 1953, s. 442.
- Robinson, Andrew : “The CMI Questionnaire in Respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships – Commentary on Answers to the 5th Group of Questions”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 235.

- Robinson, Andrew : “Concise Summary of Various Commentaries Received relating to the 2nd Draft Instrument”, **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 132. (CMI Yearbook 2013)
- Rogerson, Pippa : **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015.
- Ruhi, Ahmet Cemal/
Toker, Ali Gümrah : **Türkiye Cumhuriyeti’nin Taraf Olduğu Milletlerarası Özel Hukuku İle İlgili Bazı Çok Taraflı Uluslararası Sözleşmeler**, Güncellenmiş ve Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017.
- Russel, Kathryn A. : “Exorbitant Jurisdiction and Enforcement of Judgments: The Brussels System as an Impetus for United States Action”, **Syracuse J. Int’l L. & Com.**, Vol: 19, Spring, 1993, s. 57.
- Sağbili, Murat : **27 Eylül 1968 Tarihli “Hukuki ve Ticari Konularda Yargı Yetkisi ve Yargı Kararlarının Tenfizine Dair Brüksel Andlaşması” Kapsamında Tanıma ve Tenfiz** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, 1991.
- Sakmar, Ata : “Avrupa Ekonomik Topluluğuna Üye Devletlerden Birinde Verilen Mahkeme Kararlarının Diğer Üye Devletlerde Tanınması ve Tenfizi”, **Birinci Avrupa Hukuku Haftası**, İstanbul, 1979.

Sakmar, Ata /

Ekşi, Nuray

: “Hukuki ve Ticari Konularda Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi ve Mahkeme Kararlarının Tanınması Tenfizi Hakkında AB Konsey Tüzüğü”, **MHB**, Y.11, S.2, 2002, s. 721.

Sharpe, William M.

: “Towards an International Instrument for Recognition of Judicial Sales of Ships – Policy Aspects”, **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 166.

Smeele, Frank

: “Recognition of The Legal Effects of Foreign Judicial Sales”, **CMI Yearbook 2010**, Antwerp, 2011, s. 225. (CMI Yearbook 2010)

Smeele, Frank

: “Towards Universal Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships?”, **CMI Yearbook 2013**, Antwerp, 2013, s. 182. (CMI Yearbook 2013)

Sözer, Bülent

: **Deniz Ticareti Hukuku -I- (Ders Kitabı): Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2019.

Sözer, Bülent

: **Deniz Ticareti Hukuku -II- (Ders Kitabı): Müşterek Avaryalar – Çatmalar – Kurtarma – Gemi Alacaklısı Hakkı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016.

Stone, Peter

: **Stone on Private International Law in the European Union**, Fourth Edition, Elgar European Law and Practice Series, Cheltenham/ Northampton, Edward Elgar Publishing, 2018. (Private International Law)

- Süral, Ceyda : **Avrupa Birliği'nde Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi**, İzmir, Güncel Hukuk Yayınları, 2007. (Avrupa Birliği)
- Süral, Ceyda : **Avrupa Birliği Devletler Özel Hukuku**, ed. Işıl Özkan/ Ceyda Süral/ Uğur Tütüncübaşı, Adalet Yayınevi, 2016. (Tanıma ve Tenfiz)
- Süzel, Cüneyt : Cüneyt Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012. (1993 Cenevre Sözleşmesi)
- Süzel, Cüneyt : “1993 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansıması”, **Uğur Alacakaptan’a Armağan**, C.2, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 208, 2008, s. 587.
- Şanlı, Cemal /
Esen, Emre /
Ataman Figanmeşe, İnci : **Milletlerarası Özel Hukuk**, 7. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2019.
- Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul, Alkım Yayımevi, 2001. (Deniz Hukuku)
- Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)**, C.2, İstanbul, 1987. (Uluslararası Konvansiyonlar)

- Tekinalp, Gülören : “Avrupa Milletlerarası Medeni Usul Hukuku Ve Heidelberg Sempozyumu”, **MHB**, C. 10, S. 1-2, 1990, s. 179.
- Tekinalp, Gülören /
Tekinalp, Ünal : **Avrupa Biirliği Hukuku**, 2. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2000.
- Tekinalp, Gülören/
Uyanık Çavuşoğlu, Ayfer : **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 27.11.2007 tarihli MÖHUK uyarınca Güncelleştirilmiş 11. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011
- Tetley, William : **Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention**, 24 Tul. Mar. L.J., 2000.
- Tetley, William : **Maritime Liens and Claims**, Montreal, 1989.
- Türkel, Doğuş Taylan : **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, İzmir, Güncel Yayınevi, 2008.
- Ulaş, Işıl : “Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Bakış”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 23, S. 2, 2005, s. 187.
- Ülgener, Fehmi : “*Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış (International Convention on Arrest of Ships 1999)*”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 3, S. 3-4, 1998, s. 7. (1999 Cenevre Sözleşmesi)

Ülgener, Fehmi

: “Türkiye Dışındaki Cebrî İcra Sonucunda Gemi Sicilinde Kayıtlı Olan Hakların Akıbeti Ve Gemilerin Terkin Edilebilmesi Konularında Yapılan Kanun Değişikliği”, (Çevrimiçi) http://www.ulgener.com/files/upload/files/article_s/turkish/26.Tk.Md.1245.pdf, 10.04.2019.

Xiaobo, Fan /
Qian, Li

: “Comments from the International Community on the Second Working Draft on the Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, **China Oceans Law Review**, Vol. 2014, No. 1, s. 217.

van Lith, Hélène

: **The Brussels I Regulation Recast**, ed. Andrew Dickinson/ Eva Lein, Oxford, 2015.

Yiannopoulos, A.N.

: “The Unification of Private Maritime Law by International Conventions”, **Law and Contemporary Problems**, Vol. 30, No. 2, 1965,

Zournatzi, Christina

: “The International Unification of Maritime Law. Recognition and Enforcement of Judicial Sales of Ships”, **New Trends In Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships, Mortgages and Forced Sale**, ed. Olga Fotinopoulou Basurko/ Josè Manuel Martín Osante, Aranzadi, 2017, s. 459.

II. RAPORLAR

A/CN.9/923.

A/CN.9/944/Rev.1.

A/CN.9/WG.VI/ WP.80.

LEG 102/11/2, 2 March 2015.

LEG 102/12, 20 April 2015.

LEG 103/11/3, 5 April 2016.

LEG 103/14, 15 June 2016.

Official Records of the General Assembly, Seventy-second Session, Supplement No. 17 (A/72/17).

Official Records of the General Assembly, Seventy-third Session, Supplement No. 17 (A/73/17).

Report of the International Working Group on the Preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 2, (Çevrimiçi) <https://comitemaritime.org/work/judicial-sale-of-ships/>, 22.04.2019 (CMI Çalışma Grubu Raporu).

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324). TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96.

EKLER

EK-I

**Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına
Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı***
(“Pekin Taslağı” olarak bilinir)

(19 Ekim 2012 tarihinde Pekin’de kabul edilmiş, 2013 yılında Dublin’de ve 2014 yılında Hamburg’da değiştirilmiştir)

İşbu Milletlerarası Sözleşmeye Taraf Devletler,

Denizcilik endüstrisi ve gemi finansmanı alanında ortaya çıkan ihtiyaçların, gemilerin cebrî satışının, deniz alacaklarının teminat altına alınması ve icrasında ve mahkeme veya hakem kararlarının veyahut gemi maliklerine karşı icra edilebilir diğer belgelerin uygulanmasında etkili bir yol olarak sürdürülmesini gerektirdiğini KABUL EDEREK,

Bir geminin cebrî satışının milletlerarası alanda tanınması ve sicil kaydının silinmesi veya nakledilmesi ile ilgili muhtemel alıcı bakımından mevcut olan herhangi bir belirsizliğin, geminin satışından elde edilen bedel üzerinde ilgili tarafların aleyhinde olumsuz bir etkiye sahip olabileceğinden ENDİŞELENEREK;

Cebrî satışın geçerliliğine ve daha sonra gerçekleşen gemi üzerindeki mülkiyet devirlerine karşı itiraz etmek için ilgili taraflara sunulan hukuki imkânların sınırlandırılmasıyla cebrî satışlardaki alıcılara gerekli ve yeterli korumanın sağlanması gerektiğine İKNA OLARAK;

Cebrî icra yoluyla satılan bir geminin, kural olarak, cebrî satıştan önce doğan herhangi bir istem için ihtiyati haciz altına alınmaması gerektiğini DİKKATE ALARAK;

* Bu Milletlerarası Sözleşme Taslağı'nın serbest çevirisi Natzie Sefer tarafından yapılmıştır.

Gemilerin cebrî satışlarının tanınmasına ilişkin amacın, cebrî satışta yapılacak bildirim, bu satışın hukuki etkileri ve geminin sicilden silinmesi veya tescili ile ilgili mümkün olduğunca yeknesak kuralların kabul edilmesini gerektirdiğini ayrıca DİKKATE ALARAK;

aşağıdaki hususları kararlaştırmışlardır.

Madde 1

Tanımlar

İşbu Sözleşme bakımından:

1. “Sertifika” beşinci maddeye uygun olarak düzenlenmiş olan belgenin aslı veya tasdikli bir nüshası anlamına gelir.
2. “Yükümlülük” herhangi bir yükümlülüğü, gemi alacaklısı hakkını, rehni, sınırlandırmayı, istemi, ihtiyati haczi, haczi, hapis hakkını veya hangi şekilde ve nasıl doğarsa doğsun gemiye karşı ileri sürülebilen her türlü diğer hakları içerir.
3. “Temiz Mülkiyet” alıcı tarafından üstlenilmediği sürece herhangi bir rehin, ipotek ve yükümlülükten ari ve bağımsız bir mülkiyet anlamına gelir.
4. “Yetkili makam”, cebrî satışı yürüten Devletin hukukuna göre temiz mülkiyetiyle birlikte bir gemiyi cebrî icra yoluyla satmak veya devretmek veyahut geminin satılması veya devredilmesine karar vermek için yetkilendirilen herhangi bir kişi, mahkeme veya makam anlamına gelir.
5. “Mahkeme” bulunduğu devletin hukuku gereğince kurulmuş olan ve bu Sözleşmenin kapsamına giren konular hakkında karar vermeye yetkili olan herhangi bir yargı organı anlamına gelir.
6. “Gün” takvim günü anlamına gelir.

7. “İlgili kişi” cebrî satıştan hemen önce geminin maliki veya cebrî satıştan hemen önce gemi üzerinde kayıtlı olan bir rehnin/ipoteğin veya kayıtlı bir yükümlölüğün sahibi anlamına gelir.
8. “Cebrî satış” alıcı tarafından gemi üzerinde temiz bir mülkiyetin kazanılması sonucunu doğuran ve satıştan elde edilen gelirin alacaklılara sunulduğu açık artırma veya özel anlaşma yoluyla ya da Cebrî Satış Devletinin hukukunda gösterilen diğeri herhangi bir yöntemle, bir yetkili makam tarafından bir geminin herhangi bir şekilde satılması anlamına gelir.
9. “Gemi alacaklısı hakkı” Cebrî Satış Devletinin milletlerarası özel hukuk kurallarına göre uygulanacak olan hukuk tarafından bir gemi üzerindeki bir gemi alacağı veya imtiyazlı deniz alacağı olarak kabul edilen herhangi bir istem anlamına gelir.
10. “Gemi Rehni/İpoteği” Sicil Devletindeki bir gemi üzerinde kurulmuş olan ve Cebrî Satış Devletinin milletlerarası özel hukuk kurallarına göre uygulanacak olan hukuk tarafından benzer şekilde tanınan herhangi bir rehin veya ipotek anlamına gelir.
11. “Malik” Sicil Devletinin gemi sicilinde geminin maliki olarak kayıtlı olan herhangi bir kişi anlamına gelir.
12. “Kişi” devlet veya onu oluşturan organlar dâhil olmak üzere, herhangi bir gerçek kişi, ortaklık, tüzel kişiliği olup olmadığına bakılmaksızın her türlü kamu veya özel kuruluş anlamına gelir.
13. “Alıcı” cebrî satış gereğince bir geminin mülkiyetini kazanan veya kazanması amaçlanan herhangi bir kişi anlamına gelir.
14. “Tanıma” bir geminin cebrî satışının etkilerinin aynen Cebrî Satış Devletinde olduğu gibi bir Taraf Devlet tarafından kabul edileceği anlamına gelir.
15. “Kayıtlı Yükümlölük” cebrî satışa konu olan bir geminin sicilinde kayıtlı olan herhangi bir yükümlölük anlamına gelir.

16. “Sicil Memuru” Sicil Devletindeki veya şartlar gerektirdiğinde Gemi Kira Sicili Devletindeki sicil memuru veya onunla denk olan memur anlamına gelir.
17. “Gemi” Cebrî Satış Devletinin hukukuna göre cebrî satışa konu olabilen herhangi bir gemi veya diğer herhangi bir deniz aracı anlamına gelir.
18. “Sicil Devleti” bir geminin mülkiyetinin, cebrî icra yoluyla satışı esnasında kayıtlı olduğu gemi sicilinin bulunduğu devlet anlamına gelir.
19. “Cebrî Satış Devleti” geminin cebrî icra yoluyla satıldığı devlet anlamına gelir.
20. “Gemi Kira Sicili Devleti” ilgili gemi kira sözleşmesi süresi için belirtilen devlette bir gemi işletme müteahhidi tarafından çıplak olarak kiralanan bir gemiye geçici olarak kayıt ve bayrağını çekme hakkı verilen devlet anlamına gelmektedir.
21. “Sonraki Alıcı” bir geminin mülkiyetinin bir alıcı aracılığıyla kendisine devredildiği herhangi bir kişi anlamına gelir.
22. “Ödenmemiş Şahsi Borç” bir alacaklının, borçtan şahsen sorumlu olan bir kişiye karşı sahip olduğu alacağının cebrî icra yoluyla satışı takiben ve bu satışın bir sonucu olarak elde edilen satış gelirinden karşılanmayan kısmı anlamına gelir.

Madde 2

Uygulama Alanı

Bu sözleşme, bir devlette gerçekleştirilen bir cebrî satışın bir başka devlette tanınması için yeterli olacak koşullara uygulanır.

Madde 3
Cebrî Satış Bildirimi

1. Cebrî satıştan önce Cebrî Satış Devletin hukukuna göre, uygun olduğu takdirde, Cebrî Satış Devletin yetkili makamı tarafından veya cebrî satışla sonuçlanan usulî işlemlere taraf olan bir veya birden fazla kişilerce, durumun gereklerine göre:

- (a) Geminin kayıtlı olduğu Sicil Devletindeki gemi sicil memuruna;
- (b) Bir Sicil Devletinde kamuya açık olan bir gemi sicilinde kayıtlı olması ve sicil özetleri ile sair belgelerin örneklerinin sicilden elde edilmelerinin mümkün olması kaydıyla sicile kayıtlı her türlü rehin, ipotek veya kayıtlı bulunan herhangi bir yükümlülüğün sahiplerine;
- (c) Cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, bütün gemi alacaklısı hakkı sahipleri; ve
- (d) Geminin malikine;

bildirim yapılır.

2. Cebrî satışa konu olan gemi, Gemi Kira Sicili Devletin bayrağını taşıyorsa bu devletin gemi sicil memuruna da bu maddenin birinci fıkrası uyarınca bildirim yapılır.
3. Bu maddenin birinci ve ikinci fıkrasında öngörülen bildirim, cebrî satış tarihinden en az 30 gün önce yapılır ve asgari olarak şu unsurları içerir:

(a) Geminin ismi, tahsis edilmişse IMO numarası, Sicil Devletindeki sicil kayıtlarında ve varsa Gemi Kira Sicil Devletindeki sicil kayıtlarında görüldüğü şekilde malikin ve varsa gemi işletme müteahhidinin ismi;

(b) Cebrî satışın tarihi ve yeri; veya cebrî satışın tarihi ile yerinin kesin olarak belirlenememesi durumunda, cebrî satışın kesin tarihi ve yeri belirlenir belirlenmez ve her ihtimalde cebrî satış tarihinden en geç yedi gün önce yapılacak

ek bir bildirimle cebrî satışın kesin tarihi ve yerinin bildirilmesi şartıyla cebrî satışın tahmini tarihi ile muhtemel yeri;

(c) Kendilerinde bildirimde bulunulması gerekli kişilerin menfaatlerini korumak amacıyla usulî işlemleri yürüten yetkili makamın uygun gördüğü cebrî satış veya bu satışa ilişkin usulî işlemler hakkındaki bilgiler.

4. Bu maddenin üçüncü fıkrasında öngörülen bildirim, cebrî satış işlemlerini engellemeyecek veya önemli ölçüde geciktirmeyecek şekilde ve yazılı olarak,

(a) Birinci ve ikinci fıkralarda belirlenmiş olan kişilere, iadeli taahhütlü mektupla veya kurye ile ya da elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yolla; ve

(b) Cebrî Satış Devletinde basın yoluyla ilân edilerek ve bu devletin hukukunca gerekli görülüyorsa basılan ve başka şekilde dağıtılan başka yayın yollarıyla ilân edilerek,

yapılır.

5. Bu maddenin hükümleri, bir Taraf Devletin, işbu Sözleşmenin yürürlük tarihinden önce taraf olduğu ve bağlı olmayı kabul ettiği herhangi bir milletlerarası sözleşmeye veya enstrümana uymasını engellemez.

6. Bildirim yapılacak bir kişinin kimliği ve adresi belirlenirken, diğer taraflar ve Yetkili Makam, sadece Sicil Devletinin ve varsa Gemi Kira Sicili Devletinin sicil kayıtlarında yer alan bilgilere veya üçüncü maddenin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca elde edilen bilgilere dayanabilir.

7. Bu maddede öngörülen bildirim, kendisine bildirimde bulunulacak kişinin kabul ettiği herhangi bir yöntemle de yapılabilir.

Madde 4
Cebrî Satışın Etkileri

1. (a) Cebrî satış sırasında, gemi, fiziksel olarak Cebrî Satış Devletinin yargı yetkisi içinde bulunuyorsa; ve
(b) Cebrî satış hem Cebrî Satış Devletin hukukuna hem de bu Sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmişse,

alıcı tarafından yüklenilenler dışında, gemi üzerinde cebrî satıştan önce doğmuş olan herhangi bir hak, menfaat, rehin/ipotek veya yükümlülük sone erer ve alıcı geminin temiz mülkiyetini kazanır.

2. Yukarıdaki fıkranın hükümlerine bakılmaksızın, cebrî satış veya altıncı maddenin birinci fıkrası uyarınca geminin sicilden silinmesi, geminin satış geliriyle karşılanmayan şahsi borçları sona erdirmez.

Madde 5
Cebrî Satış Sertifikasının Düzenlenmesi

1. Bir geminin cebrî icra yoluyla satılması ve cebrî satış devletin hukuku ile bu Sözleşmenin öngördüğü şartların yerine getirilmesi durumunda, alıcının talebi üzerine yetkili makam:

(a) Geminin, alıcı tarafından yüklenilenler dışında, herhangi bir rehin/ipotek veya yükümlülüğten arınmış olarak cebrî satış devletin hukukuna ve Sözleşme hükümlerine uygun olarak alıcıya satıldığı; ve

(b) Cebrî satıştan önce gemi üzerinde mevcut olan bütün hak ve menfaatlerle mülkiyetin sona erdiği;

kaydının yer aldığı bir sertifika düzenler.

2. Sertifika, Sözleşmenin ekinde yer alan örneğe uygun şekilde düzenlenir ve asgari olarak aşağıdaki bilgileri içerir;
 - i. Cebrî satış Devleti;
 - ii. Sertifikayı düzenleyen yetkili makamın adı, adresi ve varsa irtibat bilgileri;
 - iii. Alıcının temiz mülkiyeti iktisap ettiği yer ve tarih;
 - iv. Geminin adı, IMO numarası ya da ayırıcı numarası veya harfleri ve bağlama limanı;
 - v. Malikin adı, adresi veya ikametgâhı ya da esas iş yeri ve varsa irtibat bilgileri;
 - vi. Alıcının adı, adresi veya ikametgâhı ya da esas iş yeri ve irtibat bilgileri;
 - vii. Alıcı tarafından yüklenilen rehin/ipotek veya yükümlülükler;
 - viii. Sertifikanın düzenlenme yeri ve tarihi; ve
 - ix. İmza, mühür veya belgenin sahihliğini ispatlamaya yarayan başka unsurlar.

Madde 6

Geminin Sicilden Silinmesi ve Tescili

1. Beşinci maddeye uygun olarak düzenlenmiş bir belgenin alıcı veya sonraki alıcı tarafından sunulması üzerine, cebrî satıştan önce geminin kayıtlı sicil memuru, alıcı tarafından yüklenilenler dışında tescil edilmiş herhangi bir rehini/ipoteği veya yükümlülüğü siler ve alıcının talebine göre, ya gemiyi alıcının veya sonraki alıcının adına tescil eder ya da geminin kaydını siler ve geminin yeniden tescili için terkin belgesi düzenler.
2. Cebrî satış sırasında, gemi, gemi kira sicili devletin bayrağını taşıyorsa, beşinci maddeye uygun olarak düzenlenmiş bir sertifikanın alıcı veya sonraki alıcı tarafından sunulması üzerine, bu devletteki sicil memuru, gemiyi sicilden siler ve geminin tesciline ve o devletin bayrağını geçici olarak çekmesine ilişkin iznin kaldırıldığına dair bir belge düzenler.
3. Beşinci maddede belirtilen sertifika, yukarıda bahsi geçen sicilin bulunduğu devletin resmî dilinde düzenlenmezse, sicil memuru, alıcıdan veya sonraki alıcıdan bu belgenin tasdikli bir tercümesini sunmasını isteyebilir.

4. Sicil memuru, kayıtları için alıcıdan veya sonraki alıcıdan sertifikanın tasdikli bir nüshasını da isteyebilir.

Madde 7

Cebrî Satışın Tanınması

1. Sekizinci madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, alıcının veya sonraki alıcının müracaatı üzerine bir taraf devlet mahkemesi, beşinci maddede belirtilen sertifikanın düzenlenmiş olduğu herhangi bir devlette yürütülen bir cebrî satışı;
 - (a) Temiz mülkiyetin alıcı tarafından kazanıldığı ve cebrî satıştan önce gemi üzerinde mevcut olan bütün hak ve menfaatlerle mülkiyetin sona erdiği; ve
 - (b) Geminin, alıcı tarafından yüklenilenler dışında herhangi bir rehin veya ipotek ya da yükümlülükten ari olarak satılmış olduğu;yönündeki hukuki etkileriyle birlikte tanır.
2. Cebrî satışa konu olan bir geminin, cebrî satıştan önce doğan bir istem için ihtiyati haczinin istendiği veya bir taraf devlet mahkemesinin kararıyla ihtiyaten haczedildiği hallerde, beşinci maddede belirtilen sertifikanın alıcı veya sonraki alıcı tarafından mahkemeye sunulması üzerine mahkeme, ihtiyati hacze ilişkin talebi reddeder veya gemiyi serbest bırakır; meğerki, ihtiyati haciz talebinde bulunan taraf bir ilgili kişi olsun ve sekizinci maddede öngörülen hallerden herhangi birinin mevcudiyetine ilişkin bir delil sunsun.
3. Bir gemi bir devlette cebrî icra yoluyla satıldığında, bu cebrî satışa karşı sadece cebrî satış devletinin yetkili mahkemesi nezdinde dava açılabilir ve cebrî satış devletinin yetkili mahkemesinden başka hiçbir mahkeme, cebrî satışa karşı açılacak davalara bakmaya yetkili değildir.

4. İlgili Kişi dışında başka hiç kimse, cebrî satış devletinin yetkili bir mahkemesi nezdinde cebrî satışa karşı dava açamaz ve söz konusu yetkili mahkeme, ilgili kişi tarafından ileri sürülmediği takdirde cebrî satışa karşı yöneltilen bir talep hakkında yetkisini kullanamaz. Ne cebrî satışa konu olan gemiye karşı ne de bu geminin iyi niyetli alıcısı veya sonraki alıcısına karşı dava yoluna müracaat edilemez.
5. Sekizinci maddede öngörülen hallerden birinin mevcut olduğu ispatlanmadığı durumlarda, beşinci maddeye uygun olarak düzenlenmiş bir Sertifika, cebrî satışın gerçekleştiği ve dördüncü maddede öngörülen etkiye sahip olduğu hususunda kesin delil teşkil eder, ancak bir kişinin haklarının tesisine yönelik başka herhangi bir dava bakımından kesin delil teşkil etmez.

Madde 8

Tanıma Talebinin Askıya Alınabileceği veya Reddedilebileceği Haller

Bir cebrî satışın tanınması talebi, ancak aşağıda gösterilen durumlarda askıya alınabilir veya reddedilebilir:

1. İlgili kişi, cebrî satış sırasında geminin fiziksel olarak cebrî satış devletinin yargı yetkisi içinde bulunmadığını bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlarsa, mahkeme, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışın tanınması talebini reddedebilir.
2. a) İlgili Kişi, yedinci maddenin üçüncü fıkrasına uygun olarak cebrî satışa karşı açılan davanın alıcı veya sonraki alıcıya bildirildiğini ve cebrî satış devletinin yetkili mahkemesi tarafından bu satışın etkilerinin askıya alınmış olduğunu bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlarsa, mahkeme, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışının tanınması talebini askıya alabilir.

b) İlgili Kişi, cebrî satışın hukuki etkileri askıya alınmış olsun veya olmasın, temyizi kabil olmayan bir hüküm veya benzer nitelikte bir adli belgeyle, cebrî satış devletinin yetkili mahkemesi tarafından cebrî satışın ve cebrî satışın etkilerinin

iptal edildiğini bir taraf devletin mahkemesi nezdinde ispatlarsa, mahkeme, ilgili kişinin talebi üzerine cebrî satışın tanınması talebini reddedebilir.

3. Tanımanın talep edildiği bir taraf devletteki mahkeme, bu cebrî satışın tanınmasının bu devletin kamu düzenine açıkça aykırı olduğunu tespit ettiğinde de cebrî satışın tanınması talebini reddedebilir.

Madde 9

Çekince

Taraf Devletler çekince koyarak, bu Sözleşmenin uygulanma alanını Taraf Devletlerde gerçekleştirilen cebrî satışların tanınması ile sınırlandırabilirler.

Madde 10

Diğer Milletlerarası Düzenlemelerle İlişkiler

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü diğer herhangi iki veya çok taraflı bir milletlerarası sözleşme, enstrüman veya anlaşmada veya bir milletlerarası nezaket kuralında düzenlenen cebrî satışların tanınmasına dair esasları ihlal etmez.

[İmza, onaylama, kabul, tasdik, katılma, fesih, yürürlüğe girme, dil, değişiklik ve benzeri şeyler ile ilgili son hükümler daha sonra ve ayrı ayrı düzenlenir]

**Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their
Recognition**

(Known as the “Beijing Draft”)

(Done at Beijing on 19 October 2012, amended at Dublin in 2013 and at Hamburg in
2014)

The States Parties to the present Convention,

RECOGNIZING that the needs of the maritime industry and ship finance require that the Judicial Sale of Ships is maintained as an effective way of securing and enforcing maritime claims and the enforcement of judgments or arbitral awards or other enforceable documents against the Owners of Ships;

CONCERNED that any uncertainty for the prospective Purchaser regarding the international Recognition of a Judicial Sale of a Ship and the deletion or transfer of registry may have an adverse effect upon the price realised by a Ship sold at a Judicial Sale to the detriment of interested parties;

CONVINCED that necessary and sufficient protection should be provided to Purchasers of Ships at Judicial Sales by limiting the remedies available to interested parties to challenge the validity of the Judicial Sale and the subsequent transfers of the ownership in the Ship;

CONSIDERING that once a Ship is sold by way of a Judicial Sale, the Ship should in principle no longer be subject to arrest for any claim arising prior to its Judicial Sale;

CONSIDERING further that the objective of Recognition of the Judicial Sale of Ships requires that, to the extent possible, uniform rules are adopted with regard to the notice to be given of the Judicial Sale, the legal effects of that sale and the de-registration or registration of the Ship.

HAVE AGREED as follows:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Certificate" means the original duly issued document, or a certified copy thereof, as provided for in Article 5.
2. "Charge" includes any charge, Maritime Lien, lien, encumbrance, claim, arrest, attachment, right of retention or any other rights whatsoever and howsoever arising which may be asserted against the Ship.
3. "Clean Title" means a title free and clear of any Mortgage/Hypothèque or Charge unless assumed by any Purchaser.
4. "Competent Authority" means any Person, Court or authority empowered under the law of the State of Judicial Sale to sell or transfer or order to be sold or transferred, by a Judicial Sale, a Ship with Clean Title.
5. "Court" means any judicial body established under the law of the state in which it is located and empowered to determine the matters covered by this Convention.
6. "Day" means calendar day.
7. "Interested Person" means the Owner of a Ship immediately prior to its Judicial Sale or the holder of a registered Mortgage/Hypothèque or Registered Charge attached to the Ship immediately prior to its Judicial Sale.
8. "Judicial Sale" means any sale of a Ship by a Competent Authority by way of public auction or private treaty or any other appropriate ways provided for by the law of the State of Judicial Sale by which Clean Title to the Ship is acquired by the Purchaser and the proceeds of sale are made available to the creditors.

9. "Maritime Lien" means any claim recognized as a maritime lien or privilège maritime on a Ship by the law applicable in accordance with the private international law rules of the State of Judicial Sale.

10. "Mortgage/Hypothèque" means any mortgage or hypothèque effected on a Ship in the State of Registration and recognized as such by the law applicable in accordance with the private international law rules of the State of Judicial Sale.

11. "Owner" means any Person registered in the register of ships of the State of Registration as the owner of the Ship.

12. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a state or any of its constituent subdivisions.

13. "Purchaser" means any Person who acquires ownership in a Ship or who is intended to acquire ownership in a Ship pursuant to a Judicial Sale.

14. "Recognition" means that the effect of the Judicial Sale of a Ship shall be accepted by a State party to be the same as it is in the State of Judicial Sale.

15. "Registered Charge" means any Charge entered in the registry of the Ship that is the subject of the Judicial Sale.

16. "Registrar" means the registrar or equivalent official in the State of Registration or the State of Bareboat Charter Registration, as the context requires.

17. "Ship" means any ship or other vessel capable of being an object of a Judicial Sale under the law of the State of Judicial Sale.

18. "State of Registration" means the state in whose register of ships ownership of a Ship is registered at the time of its Judicial Sale.

19. "State of Judicial Sale" means the state in which the Ship is sold by way of Judicial Sale.

20. "State of Bareboat Charter Registration" means the state which granted registration and the right to fly temporarily its flag to a Ship bareboat chartered-in by a charterer in the said state for the period of the relevant charter.

21. “Subsequent Purchaser” means any Person to whom ownership of a Ship has been transferred through a Purchaser.

22. “Unsatisfied Personal Obligation” means the amount of a creditor’s claim against any Person personally liable on an obligation, which remains unpaid after application of such creditor’s share of proceeds actually received following and as a result of a Judicial Sale.

Article 2 Scope of Application

This Convention shall apply to the conditions in which a Judicial Sale taking place in one state shall be sufficient for recognition in another state.

Article 3 Notice of Judicial Sale

1. Prior to a Judicial Sale, the following notices, where applicable, shall be given, in accordance with the law of the State of Judicial Sale, either by the Competent Authority in the State of Judicial Sale or by one or more parties to the proceedings resulting in such Judicial Sale, as the case may be, to:

(a) The Registrar of the Ship’s register in the State of Registration;

(b) All holders of any registered Mortgage/Hypothèque or Registered Charge provided that these are recorded in a ship registry in a State of Registration which is open to public inspection, and that extracts from the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar;

(c) All holders of any Maritime Lien, provided that the Competent Authority conducting the Judicial Sale has received notice of their respective claims; and

(d) The Owner of the Ship.

2. If the Ship subject to Judicial Sale is flying the flag of a State of Bareboat Charter Registration, the notice required by paragraph 1 of this Article shall also be given to the Registrar of the Ship’s register in such State.

3. The notice required by paragraphs 1 and 2 of this Article shall be given at least 30 Days prior to the Judicial Sale and shall contain, as a minimum, the following information:

(a) The name of the Ship, the IMO number (if assigned) and the name of the Owner and the bareboat charterer (if any), as appearing in the registry records (if any) in the State of Registration (if any) and the State of Bareboat Charter Registration (if any);

(b) The time and place of the Judicial Sale; or if the time and place of the Judicial Sale cannot be determined with certainty, the approximate time and anticipated place of the Judicial Sale which shall be followed by additional notice of the actual time and place of the Judicial Sale when known but, in any event, not less than 7 Days prior to the Judicial Sale; and

(c) Such particulars concerning the Judicial Sale or the proceedings leading to the Judicial Sale as the Competent Authority conducting the proceedings shall determine are sufficient to protect the interests of Persons entitled to notice.

4. The notice specified in paragraph 3 of this Article shall be in writing, and given in such a way not to frustrate or significantly delay the proceedings concerning the Judicial Sale:

(a) either by sending it by registered mail or by courier or by any electronic or other appropriate means to the Persons as specified in paragraphs 1 and 2; and

(b) by press announcement published in the State of Judicial Sale and in other publications published or circulated elsewhere if required by the law of the State of Judicial Sale.

5. Nothing in this Article shall prevent a State Party from complying with any other international convention or instrument to which it is a party and to which it consented to be bound before the date of entry into force of the present Convention.

6. In determining the identity or address of any Person to whom notice is required to be given other parties and the Competent Authority may rely exclusively on information set forth in the register in the State of Registration and if applicable in the State of Bareboat Registration or as may be available pursuant to Article 3(1)(c).

7. Notice may be given under this Article by any method agreed to by a Person to whom notice is required to be given.

Article 4 Effect of Judicial Sale

a) Subject to:

(a) the Ship being physically within the jurisdiction of the State of Judicial Sale, at the time of the Judicial Sale; and

(b) the Judicial Sale having been conducted in accordance with the law of the State of Judicial Sale and the provisions of this Convention,

any title to and all rights and interests in the Ship existing prior to its Judicial Sale shall be extinguished and any Mortgage/Hypothèque or Charge, except as assumed by the Purchaser, shall cease to attach to the Ship and Clean Title to the Ship shall be acquired by the Purchaser .

2. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, no Judicial Sale or deletion pursuant to paragraph 1 of Article 6 shall extinguish any rights including, without limitation, any claim for Unsatisfied Personal Obligation, except to the extent satisfied by the proceeds of the Judicial Sale.

Article 5 Issuance of a Certificate of Judicial Sale

1. When a Ship is sold by way of Judicial Sale and the conditions required by the law of the State of Judicial Sale and by this Convention have been met, the Competent Authority shall, at the request of the Purchaser, issue a Certificate to the Purchaser recording that

(a) the Ship has been sold to the Purchaser in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention free of any Mortgage/Hypothèque or Charge, except as assumed by the Purchaser; and

(b) any title to and all rights and interests existing in the Ship prior to its Judicial Sale are extinguished.

2. The Certificate shall be issued substantially in the form of the annexed model and shall contain the following minimum particulars:

-) The State of Judicial Sale;
- a) The name, address and, unless not available, the contact details of the Competent Authority issuing the Certificate;
- b) The place and date when Clean Title was acquired by the Purchaser;
- c) The name, IMO number, or distinctive number or letters, and port of registry of the Ship;
- d) The name, address or residence or principal place of business and contact details, if available, of the Owner(s);
- e) The name, address or residence or principal place of business and contact details of the Purchaser;
- f) Any Mortgage/Hypothèque or Charge assumed by the Purchaser;
- g) The place and date of issuance of the Certificate; and
- h) The signature, stamp or other confirmation of authenticity of the Certificate

Article 6 Deregistration and Registration of the Ship

1. Upon production by a Purchaser or Subsequent Purchaser of a Certificate issued in accordance with Article 5, the Registrar of the Ship's registry where the Ship was registered prior to its Judicial Sale shall delete any registered Mortgage/Hypothèque or Registered Charge, except as assumed by the Purchaser, and either register the Ship in the name of the Purchaser or Subsequent Purchaser, or delete the Ship from the register and issue a certificate of deregistration for the purpose of new registration, as the Purchaser may direct.

2. If the Ship was flying the flag of a State of Bareboat Charter Registration at the time of the Judicial Sale, upon production by a Purchaser or Subsequent Purchaser of a Certificate issued in accordance with Article 5, the Registrar of the Ship's registry in

such State shall delete the Ship from the register and issue a certificate to the effect that the permission for the Ship to register in and fly temporarily the flag of the State has been withdrawn.

3. If the Certificate referred to in Article 5 is not issued in an official language of the State in which the abovementioned register is located, the Registrar may request the Purchaser or Subsequent Purchaser to submit a duly certified translation of the Certificate into such language.

4. The Registrar may also request the Purchaser or Subsequent Purchaser to submit a duly certified copy of the said Certificate for its records.

Article 7 Recognition of Judicial Sale

1. Subject to the provisions of Article 8, the Court of a State Party shall, on the application of a Purchaser or Subsequent Purchaser, recognize a Judicial Sale conducted in any other state for which a Certificate has been issued in accordance with Article 5, as having the effect:

(a) that Clean Title has been acquired by the Purchaser and any title to and all the rights and interests in the Ship existing prior to its Judicial Sale have been extinguished; and

(b) that the Ship has been sold free of any Mortgage/Hypothèque or Charge, except as assumed by the Purchaser.

2. Where a Ship which was sold by way of a Judicial Sale is sought to be arrested or is arrested by order of a Court in a State Party for a claim that had arisen prior to the Judicial Sale, the Court shall dismiss, set aside or reject the application for arrest or release the Ship from arrest upon production by the Purchaser or Subsequent Purchaser of a Certificate issued in accordance with Article 5, unless the arresting party is an Interested Person and furnishes proof evidencing existence of any of the circumstances provided for in Article 8.

3. Where a Ship is sold by way of Judicial Sale in a state, any legal proceeding challenging the Judicial Sale shall be brought only before a competent Court of the

State of Judicial Sale and no Court other than a competent Court of the State of Judicial Sale shall have jurisdiction to entertain any action challenging the Judicial Sale.

4. No Person other than an Interested Person shall be entitled to take any action challenging a Judicial Sale before a competent Court of the State of Judicial Sale, and no such competent Court shall exercise its jurisdiction over any claim challenging a Judicial Sale unless it is made by an Interested Person. No remedies shall be exercised either against the Ship the subject of the Judicial Sale or against any *bona fide* Purchaser or Subsequent Purchaser of that Ship.

5. In the absence of proof that a circumstance referred to in Article 8 exists, a Certificate issued in accordance with Article 5 shall constitute conclusive evidence that the Judicial Sale has taken place and has the effect provided for in Article 4, but shall not be conclusive evidence in any proceeding to establish the rights of any Person in any other respect.

Article 8 Circumstances in which Recognition may be Suspended or Refused

Recognition of a Judicial Sale may be suspended or refused only in the circumstances provided for in the following paragraphs:

1. Recognition of a Judicial Sale may be refused by a Court of a State Party, at the request of an Interested Person if that Interested Person furnishes to the Court proof that at the time of the Judicial Sale, the Ship was not physically within the jurisdiction of the State of Judicial Sale.

2. Recognition of a Judicial Sale may be

a) suspended by a Court of a State Party, at the request of an Interested Person, if that Interested Person furnishes to the Court proof that a legal proceeding pursuant to paragraph 3 of Article 7 has been commenced on notice to the Purchaser or Subsequent Purchaser and that the competent Court of the State of Judicial Sale has suspended the effect of the Judicial Sale; or

b) refused by a Court of a State Party, at the request of an Interested Person, if that Interested Person furnishes to the Court proof that the competent Court of the State of Judicial Sale in a judgment or similar judicial document no longer subject to appeal has subsequently nullified the Judicial Sale and its effects, either after suspension or without suspension of the legal effect of the Judicial Sale.

3. Recognition of a Judicial Sale may also be refused if the Court in a State Party in which Recognition is sought finds that Recognition of the Judicial Sale would be manifestly contrary to the public policy of that State Party.

Article 9 Reservation

State parties may by reservation restrict application of this Convention to recognition of Judicial Sales conducted in State Parties.

Article 10 Relations with other International Instruments

Nothing in this Convention shall derogate from any other basis for the Recognition of Judicial Sales under any other bilateral or multilateral Convention, Instrument or agreement or principle of comity.

[Final clauses in respect of signature, ratification, acceptance, approval, accession, denunciation, coming into force, language, amendment etc. shall be drafted later and separately]

ANNEX

Certificate

Issued in accordance with the provisions of Article 5 of the International Convention
on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition

This is to certify that the Ship described below has been sold by way of Judicial Sale and all conditions required by the law of the State of Judicial Sale and by the International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition (the "Convention") have been met, and that Clean Title as defined by the Convention has been transferred to the named Purchaser and any title to and all rights and interests in the Ship existing prior to the Judicial Sale are extinguished and any Mortgage or Charge, except as assumed by the Purchaser, shall cease to attach to the Ship.

1. **State of Judicial Sale.**

.....

2. **Competent Authority issuing this Certificate**

1. 2.1.Name.

.....

2. 2.2.Address.

.....

3. 2.3.Telephone/fax/email, if available.

.....

4. 2.4.Place and date Clean Title acquired by Purchaser

.....

3. **Ship**

1. 3.1.Name.

.....

2. 3.2.IMO number or Distinctive number or letters .

.....

3. 3.3.Place of issuance of the distinctive number or letters.

.....

4. 3.4.Port of registry

.....

4. Owner(s)

1. 4.1.Name.
.....
2. 4.2.Address or residence or principal place of business.
.....
3. 4.3.Telephone/fax/email.
.....

5. Purchaser

- 5.1 Name.
.....
- 5.2 Address or residence or principal place of business.
.....
- 5.3 Telephone/fax/email.
.....

6. Holder of the Assumed Mortgage/Hypothèque or Charge

- 6.1 Name.
.....
- 6.2 Address or residence or principal place of business.
.....
- 6.3Telephone/fax/email.
.....
- 6.4 Maximum amount of each Mortgage/Hypothèque or Charge assumed by
the Purchaser (if available)

At. **On.**
.....

(place)

(date)

.....

...

Signature and/or

stamp

