

## SÖZLEŞMEYE DAYANAN HAVA ARACI İPOTEĞİ

### *Contractual Aircraft Mortgage*

**M. Emir GÖKA\***

#### **ÖZ**

Bu çalışmada, öncelikle, hava araçlarının, taşınırlara ilişkin genel hukukî rejimden farklı olarak, neden sicile kaydedilerek rehnedilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Ardından hava araçları üzerinde tesis edilebilen bazı teminatları uluslararası düzeyde koruyan Cape Town Sözleşmesi'nin ve buna ilişkin Protokol'ün etkileri ele alınmıştır. Sonrasında, Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre hangi hava araçları üzerinde ipotek kurulabileceği incelenmiş ve hava aracı ipoteğine hâkim olan ilkeler irdelenmiştir. Devam eden bölümlerde, sözleşmeye dayanan hava aracı ipoteğinin tesisinden sona ermesine kadar olan tüm süreç ortaya koyularak tartışmalar ve sorunlara ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Hava aracı ipoteği, Uçak ipoteği, Hava aracı rehni, Taşınır ipoteği, Cape Town Sözleşmesi, Uluslararası teminat, Uluslararası menfaat

#### **ABSTRACT**

First, this study covers why aircrafts are required to be pledged through registration with a registry, as distinct from the general legal regime of movables. Then, it explains the effects of the Cape Town Convention and the Protocol to the Convention, which protect certain securities over aircrafts at an international level. Following this, the study examines the principles underlying aircraft mortgages and seeks to answer over what aircrafts a

---

**Makalenin Geliş Tarihi:** 14.01.2020, **Makalenin Kabul Tarihi:** 02.07.2020

\* Özel Hukuk Doktora Öğrencisi, İ. D. Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi  
E-posta: emirgoka@gmail.com. ORCID: 0000-0002-0129-1685.

mortgage can be established under the Turkish Civil Aviation Code. The following sections deal with the whole process of mortgaging an aircraft, starting from its establishment to its termination, and evaluate the discussions as well as problems regarding this.

**Keywords:** Aircraft mortgage, Airplane mortgage, Aircraft pledge, Movable mortgage, Cape Town Convention, International security, International interest

### Giriş

Hava araçları, ulaşım, taşımacılık ve ticaretin vazgeçilmez bir parçasıdır. İnsanın en eski hayallerinden birini gerçek kılan bu araçlar uçuşa elverişli olmak zorundadır. Bunu sağlamak için hava araçlarının, mevzuatta neveleri ve özellikleri belirlenen zorunlu asgarî teçhizatı içermesi gerekmektedir<sup>1</sup>. Yerine getirdikleri faaliyet itibarıyla bu teçhizatın bir kısmı yüksek teknoloji içermektedir ve bu sebeple ekonomik anlamda değerli olan hava araçları önemli bir finansman aracıdır<sup>2</sup>. Bununla birlikte, hava araçları sürekli olarak işletilme amacıyla üretildiği ve bu işletim havada dolaşımı gerektirdiği için, hava araçlarının etkili bir finansman aracı olarak kullanılabilmesi, taşınırlara ilişkin genel hukukî rejimden daha farklı kurallara tâbi tutulmalarına bağlıdır.

Esasen hava araçlarının içkin özellikleri sebebiyle taşıdığı sermaye değerinin yanında işletilmeleri sonucunda elde edilecek gelir de finansman sağlamakta kullanılabilecek ölçüde değerlidir. Hava aracını rehnederek kredi almayı seçen malikin, taşınırların tâbi olduğu genel hukukî rejime göre, bunun zilyetliğini karşı tarafa devretmesi gerektiği kabul edilirse (TMK m. 939), malik, hava aracını işleterek elde edeceği gelirden mahrum kalacaktır ve bunu krediyi geri ödemekte kullanamayacaktır. Ayrıca, hava aracının zilyetliğini devralan rehin hakkı sahibi de ciddi bir bakım külfeti altına girecektir (TMK m. 945). Bu sakıncalar sebebiyle, taşınır niteliğinde olmalarına rağmen (TSHK m. 65), hava araçlarının zilyetliğin devri gereksizdir hakkın bir sicile tescili yoluyla rehni mümkün kılınmıştır (TSHK m. 69).

Bu çalışmada TSHK kapsamında sözleşmeye dayanan hava aracı ipoteği

<sup>1</sup> Sivil hava araçlarında geçerli olan şartlar için bkz. Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (28503 sayılı ve 20.12.2012 tarihli RG).

<sup>2</sup> **Kurt, Ekrem**, “Hava Aracı Üzerindeki Aynı Hakların TSHK’da Düzenleniş Biçiminin Değerlendirilmesi”, Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu, MEF Üniversitesi, 22 Şubat 2018, Ed. Havva Karagöz, Kazım Sedat Sirmen, Bilge Erson Asar, İstanbul, 2019, s. 216 vd.

ele alınacaktır. Ancak şimdiden belirtmek gerekir ki, Türkiye'nin de taraf olduğu<sup>3</sup>, Cape Town'da imzalanmış Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme ile Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol de eldeki konu bakımından oldukça önemlidir. Bunlarla hava aracı gövdelerinin, motorlarının ve helikopterler üzerindeki *uluslararası teminatların*<sup>4</sup> tescil edilebileceği uluslararası bir sicil kurulmuştur. Öğretide uluslararası sicile tescilin, ulusal sicile tescile tercih edileceğinden ötürü TSHK'nın hava aracı ipoteğiyle ilgili kurallarının zamanla pratik önemini yitireceği belirtilmiştir<sup>5</sup>. Diğer taraftan, 6353 sayılı kanunla<sup>6</sup> TSHK'ya eklenen 68/A maddesine göre, anılan Sözleşme ve Protokol'ün düzenlemeleri ile kanunların çatışması sebebiyle çıkabilecek uyumsuzluklarda, Sözleşme ve Protokol'ün hükümleri esas alınacaktır. Ayrıca, 6518 sayılı kanunla<sup>7</sup> İİK'ya eklenen Ek Madde 2'de, anılan Sözleşme'de ve Protokol'de düzenlenen hakların icrasıyla ilgili özel bir düzen öngörülmüştür<sup>8</sup>. Tüm bunlar dikkate alınarak, Cape Town Sözleşmesi ile Protokol'ün düzenlemeleri ve bunların Türk hukukuna etkisi aşağıda II. başlık altında ayrıca incelenmiştir. Fakat bağımsız bir çalışmaya konu edilebilecek kadar geniş olan bu incelemenin kapsamı sınırlı tutulmuştur. İlerleyen bölümlerde ise TSHK'ya göre tesis edilecek sözleşmeye dayanan hava aracı ipoteğiyle ilgili açıklamalar yapılmıştır.

<sup>3</sup> Onaylanmasını uygun bulan 6192 sayılı kanun: 27889 sayılı ve 29.3.2011 tarihli Resmî Gazete. 2011/1926 sayılı onay kararı: 27984 (2. Mükerrer) sayılı ve 4.7.2011 tarihli Resmî Gazete.

<sup>4</sup> Cape Town Sözleşmesi'nin resmî dilleri, çatışma hâlinde hiçbiri bir diğerine üstün olmayacak şekilde, Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, İspanyolca ve Rusça'dır. İngilizce metinde uluslararası teminatlar (*international securities/guarantees*) kavramı değil, bundan daha geniş olan '*international interests*' kavramı kullanılmıştır. Fransızca, Almanca ve Türkçe metinlerin başlığında aynı ibare, sırasıyla, "*garanties internationales*" (uluslararası garantiler), "*internationale Sicherungsrechte*" (uluslararası teminat hakları) ve "*uluslararası teminatlar*" şeklindedir. Bu çalışmada da Cape Town Sözleşmesi'nin Resmî Gazete'de yayımlanan metnine sadık kalınarak uluslararası teminat, teminat ve/veya Sözleşme metninin içinde geçen şekliyle güvence kavramı kullanılacaktır. Cape Town Sözleşmesi'nin kapsamındaki teminatlar 2(2). maddede düzenlenmiştir.

<sup>5</sup> **Atamer, Kerim**, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, İstanbul, 2012, s. 87.

<sup>6</sup> 28351 sayılı ve 12.7.2012 tarihli Resmî Gazete.

<sup>7</sup> 28918 sayılı ve 19.2.2014 tarihli Resmî Gazete.

<sup>8</sup> Bu çalışmanın kapsamı dışında tutulacak İİK Ek Madde 2'nin değerlendirmesi için bkz. **Yazıcı, Çiğdem**, "Cape Town Konvansiyonu ve Protokolü Çerçevesinde İcra ve İflâs Kanunu'na Eklenen Ek Madde 2 Hükümünün Değerlendirilmesi", Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu, MEF Üniversitesi, 22 Şubat 2018, Ed. Havva Karagöz, Kazım Sedat Sirmen, Bilge Erson Asar, İstanbul, 2019, s. 245 vd.

## I. Teminat Hukukunda Taşınır İpoteğinin İşlevi

Rehin hakkı, sahibine, bu hakla temin edilen alacağın hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi hâlinde, rehin konusu şeyi veya hakkı, rehin verenin aracılığına ihtiyaç duymaksızın paraya çevirerek getirisinden alacağını öncelikle alma yetkisi veren bir sınırlı aynî haktır<sup>9</sup>. TMK, rehin hakkını, “taşınmaz rehni” (m. 850-938) ve “taşınır rehni” (m. 939-972) şeklinde iki ayrı bölümde düzenlemiştir. Bunlar arasındaki en belirgin fark, aynî haklara hâkim olan ilkelerden aleniyetin taşınmaz rehninde tapu siciline tescille, taşınır rehninde ise zilyetlikle sağlanmasıdır<sup>10</sup>.

TMK m. 939/I'e göre, kanunda öngörülen istisnalar dışında, taşınırlar üzerinde rehin hakkı ancak zilyetliğin devriyle kurulabilir<sup>11</sup>. Yine TMK m. 939/III uyarınca taşınır, fiilen rehin verenin hâkimiyetinde kaldığı sürece rehin hakkı doğmaz. Bu sebeple, hükmen teslim, teslim yerine geçen sözleşme yollarıyla ve müşterek zilyetlik sağlanarak teslim bağli rehin kurulamaz<sup>12</sup>. Zilyetliğin havalesiyle taşınır rehni kurulabilmesi için ise havalenin mutlaka dolaysız zilyede ihbarı gerekir<sup>13</sup>. Elbirliğiyle zilyetlik tesis edilerek de taşınır rehni kurulabilir. Rehnin kurulması için taşınırın bir üçüncü kişiye (yediemine) teslim edilmesi de yeterlidir<sup>14</sup>. Önemli olan taşınırın rehin alana teslimi değil, rehin verenin münhasır fiilî hâkimiyetinden çıkartılmasıdır<sup>15</sup>. Bu, yalnızca rehin hakkının kurulması için değil, geçerli olarak sürdürülmesi için de şarttır (TMK m. 943).

<sup>9</sup> **Sirmen, A. Lâle**, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara, 2019, s. 586; **Oğuzman, M. Kemal/Seliçi, Özer/Oktay-Özdemir, Saibe**, Eşya Hukuku, 21. Baskı, Ankara, 2018, N. 3176. Taşınır rehninin benzer bir tanımı için bkz. **Zobl, Dieter/Thurnherr, Christoph**, Berner Kommentar, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Band IV: Das Sachenrecht, 2. Abteilung: Die beschränkten Dinglichen Rechte, 5. Teilband: Das Fahrnispfand, 1. Unterteilband: Systematischer Teil und Art. 884-887 ZGB, 3. Auflage, Bern, 2010, Systematischer Teil, N. 149.

<sup>10</sup> **Serozan, Rona**, Eşya Hukuku I, 3. Bası, İstanbul, 2014, N. 1435; **Sirmen**, s. 589.

<sup>11</sup> Bu konuda Yargıtay'ın açıklamaları için bkz. Yargıtay HGK, E. 1999/11-43, K. 1999/67, T. 10.2.1999 (Kazancı, E. T. 8.11.2019).

<sup>12</sup> **Sirmen**, s. 682-683; **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3669 vd.; **Nomer, Halûk Nami/Ergüne, M. Serkan**, Eşya Hukuku, 6. Bası, İstanbul, 2019, N. 1248, 1249, 1256. TMK m. 766 uyarınca taşınır mülkiyetini hükmen teslimle devir hakkı, taşınır rehni kurallarını dolanmak için kullanılmışsa, yalnızca rehin hakkı kurulmamakla kalmaz (TMK m. 939/III), mülkiyetin devri de sonuç doğurmaz.

<sup>13</sup> **Serozan**, N. 1459; **Nomer/Ergüne**, N. 1251; **Ergüne, M. Serkan**, Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağli Taşınır Rehninin Kuruluşu, İstanbul, 2002, s. 146-147.

<sup>14</sup> Rehin konusunun üçüncü kişiye tesliminin her zaman rehin verenin bunun üzerinde münhasır fiilî hâkimiyetini engellemeyeceği yönünde: **Nomer/Ergüne**, N. 1242, dn. 94.

<sup>15</sup> **Serozan**, N. 1462; **Nomer/Ergüne**, N. 1242.

Taşınır rehnini ilke olarak zilyetliğin devrine bağlı kılan kanun koyucu, rehin hakkı sahibi alacaklının ve üçüncü kişilerin menfaatlerini korumayı amaçlamıştır. Rehin hakkına sahip alacaklı yönünden, taşınırın fiilen onun veya bir yedieminin hâkimiyetinde olması güvenli bir teminat sağlar ve bunun paraya çevrilmesini kolaylaştırır<sup>16</sup>. Ayrıca, taşınırın malikinin bunun üzerinde fiilî ve hukukî tasarruflarda bulunarak rehin hakkı sahibine zarar vermesinin de önüne geçilir<sup>17</sup>. Üçüncü kişiler yönünden getirilen koruma ise özellikle zilyetliğin aleniyet işlevi ile ilgilidir. TMK m. 989 ve 990’da ifadesini bulan *zilyetliğin olumlu aleniyet işlevine* göre, bir taşınırın zilyedi onun üzerinde iddia ettiği aynî hakka karineten sahip sayılır<sup>18</sup>. Bunun zıt anlamından, birinin zilyetliğindeki taşınır üzerinde başkalarının aynî haklara sahip olmadığı sonucu çıkar ve buna da *zilyetliğin olumsuz aleniyet işlevi* denir<sup>19</sup>. İşte taşınır rehni zilyetliğin devrine bağlanarak üçüncü kişilerin gerçekte rehnedilmiş bir taşınırın rehin verenin zilyetliğinde olması sebebiyle onun malvarlığını ya da itibarını yanlış değerlendirmesi ve ondan alacaklılarsa yapacakları icra takiplerinin rehin hakkı sebebiyle semeresiz kalması engellenmektedir<sup>20</sup>. Son olarak, bir görüşe göre, taşınırın rehnedilmesi için kural olarak zilyetliğin devrinin aranması rehin veren borçluyu kendisine karşı korumaktadır: Zilyetliğin devri sebebiyle rehnedeceği taşınırdan yoksun kalacak olan borçlu, müzayakada olsa bile, çok değerli olan taşınırını rehnetmekten kaçınarak sömürülmekten korunacaktır<sup>21</sup>. Oysa TBK m. 28’deki gabine ilişkin emredici hüküm varken, burada da borçluya böyle bir koruma getirilmesi gereksiz olurdu.

TMK’nın taşınır rehninde benimsediği bu sistem, özellikle aleniyet ilkesini gerçekleştirmek uğruna, bir aynî hakkın tesisi için yapılacak

<sup>16</sup> Serozan, N. 1463; Hadžimanovic, Nataša, “Die allgemeine Mobiliarhypothek – unentbehrlich für das Schweizer Recht?”, Aktuelle Juristische Praxis, 2009, s. 1440. Reisoğlu, Seza, Menkul İpoteği, “Teslimsiz Menkul Rehni”, Ankara, 1965, s. 3.

<sup>17</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Thomas Bauer/Christoph Bauer, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB und Art. 1-61 SchIT ZGB, Hrsg. Thomas Geiser, Stephan Wolf, 6. Auflage, Basel, 2019, Art. 884, N. 9; Ergüne, s. 128-129.

<sup>18</sup> BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Art. 884, N. 7. Zilyetlik karineleri hakkında bkz. Sirmen, s. 41, 80 vd.; Nomer/Ergüne, N. 64.

<sup>19</sup> BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Art. 884, N. 7. Bu ilke karşılığını, taşınır mülkiyetinin devrinde ve rehninin kurulmasında kural olarak zilyetliğin devrinin aranmasında bulur. Bkz. BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Art. 884, N. 8; Serozan, N. 232, 1463.

<sup>20</sup> BGE 99 II 34 (37); BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Art. 884, N. 8; Hadžimanovic, s. 1440; Serozan, N. 232, 1463; Ergüne, s. 127-128; Reisoğlu, s. 3; Davran, Bülent, Rehin Hukuku Dersleri, İstanbul, 1972, s. 81.

<sup>21</sup> Hadžimanovic, s. 1441-1442; Hromadka, Wolfgang, “Geschichtliche Beiträge zu Fragen des Faustpfandprinzips im Schweizerischen Zivilgesetzbuch”, Zeitschrift für Schweizerisches Recht, 1970, s. 153-154.

sözleşmeye ek olarak üzerinde aynî hak kurulacak taşınırın da alacaklıya devredilmesini gerekli kılan *teslim ilkesine* (*Übergabegrundsatz, Traditionsprinzip* (*traditio=teslim*)) dayanır<sup>22</sup>. Taşınırılar üzerindeki herkes tarafından ihlâlî mümkün olan aynî hakların alenileşmesini sağlayan *teslim ilkesi*, İsviçre ve Türk medenî hukuklarınca, Roma hukukundaki aynî hakkın salt tarafların anlaşmasıyla devir veya tesis edilmiş olacağı yönündeki *sözleşme ilkesine* (*Vertragsprinzip*)<sup>23</sup> tercih edilmiş ve böylece Roma hukukunun aleniyet ilkesine ilişkin zayıflığı giderilmiştir<sup>24</sup>. Yukarıda açıklanan düzenlemelerle TMK, Roma hukukunda esas olan teslimsiz taşınır rehni sisteminin<sup>25</sup> tam aksini kabul etmiştir. Ancak *teslim ilkesi* bir tür *teslim zorunluluğu* olarak anlaşılmalıdır. Hukuk sisteminde bu ilkedeki sapılmasını gerektiren pek çok istisnâî durum mevcuttur<sup>26</sup>. Taşınır rehni bakımından bu ilkenin istisnaları ancak kanunla öngörülebilir (TMK m. 939/I). Bazı taşınırılar bir sicile tescil yoluyla rehnini mümkün kılan hükümler böyledir<sup>27</sup>. Taşınır ipoteği, taşınırılar üzerinde bu şekilde kurulabilen rehin hakkını ifade eder. Taşınır ipoteğinde rehin hakkının aleniyeti, zilyetliğin devriyle kurulan taşınır rehnindeki gibi zilyetlikle değil, taşınmaz rehni gibi sicile yapılan tescil ile sağlanır<sup>28</sup>.

İsviçre Medenî Kanunu'nun (İMK) hazırlanış aşamasında bazı hukukçular taşınır ipoteği ile ilgili hükümler getirilmesini önermiştir; ama hayvan rehni haricinde (İMK m. 885, TMK m. 940/I) bu öneriler kabul görmemiştir<sup>29</sup>. Bunun gerekçesi olarak taşınır ipoteğinin, mülkiyeti saklı

<sup>22</sup> **Meier-Hayoz, Arthur**, Berner Kommentar, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Band IV: Das Sachenrecht, 1. Abteilung: Das Eigentum, 1. Teilband: Systematischer Teil und Allgemeine Bestimmungen, Art. 641-654 ZGB, 5. Auflage, Bern, 1981, ZGB Systematischer Teil, N. 69-70; **Oftringer, Karl/Bär, Rolf**, Zürcher Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch, IV. Band: Das Sachenrecht, 2. Abteilung: Die beschränkten dinglichen Rechte, 23. Titel: Das Fahrnispfand, Art. 884-918, 3. Auflage, Zürich, 1981, Art. 884, N. 179.

<sup>23</sup> **BK-Meier-Hayoz**, ZGB, Systematischer Teil, N. 71; **Kaser, Max**, Roman Private Law, Trans. Rolf Dannenbring, 4. Edition, Pretoria, 1984, s. 154 vd.

<sup>24</sup> **Schwarz, Andreas B.**, Türkiye-İsviçre Medenî Hukuku ve Roma Hukuku, Profesör Cemil Birsel'e Armağan'dan Ayrı Bası, İstanbul, 1939, s. 51.

<sup>25</sup> **BK-Meier-Hayoz**, ZGB, Systematischer Teil, N. 71; **Schwarz**, s. 51; **Kaser**, s. 154 vd.

<sup>26</sup> **BK-Meier-Hayoz**, ZGB, Systematischer Teil, N. 69.

<sup>27</sup> **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 884, N. 21; **Ergüne**, s. 58-59.

<sup>28</sup> **ZK-Oftringer/Bär**, ZGB, Systematischer Teil, N. 66; **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 273.

<sup>29</sup> **Davran, Bülent**, "Teslim Şartlı Menkul Rehni – Sicilli Menkul Rehni", Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (27 Nisan – 3 Mayıs 1959), Tebliğler-Müzakereler-Yabancı Dilde Hülâsalar, Ankara, 1960, s. 163-164; **Akçura-Karaman, Tuba**, Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıtlı Rehni (Taşınır İpoteği), 2. Baskı, İstanbul, 2019, s. 20-21.

tutma kaydıyla satış kurumunun (İMK m. 715, TMK m. 764) muadili olması gösterilmiştir<sup>30</sup>. Oysa mülkiyeti saklı tutma kaydıyla satışın amacı satıcının korunması iken<sup>31</sup> taşınır ipoteğinin amacı, öncelikle, taşınmaz rehniyle kredi elde etmekte zorlanan küçük ve orta büyüklükte işletmelerin faaliyetlerinde kullandıkları taşınırları bir yandan işleterek kazanç sağlamaya devam ederken, diğer yandan bunlar üzerinden kredi alabilmeleridir<sup>32</sup>. Başka bir ifadeyle, taşınır ipoteği, rehnedilen taşınır niteliğindeki üretim araçlarının zilyetliğinin kaybedilmemesini ve böylece rehinle temin edilen borcun doğrudan rehnedilen üretim araçlarının işletilmesiyle ödenmesini sağlamaktadır<sup>33</sup>. Esasen İMK’da hayvan rehninin sicilli olarak düzenlenmesinin altında da çiftçinin, en önemli gelir kaynağı olan hayvandan yoksun bırakılmadan, yine o hayvan üzerinden kredi elde edebilmesini sağlama amacı yatmaktadır<sup>34</sup>. Aynısı, büyük ekonomik değer taşıyan gemi ve sivil hava aracı gibi taşınırlar için de geçerlidir; ama bunların sicilli rehni daha

---

Belirtelim ki, TMK m. 940’ın ikinci fıkrası, Türk Kanunu Medenisi’nde düzenlenmemiştir.

<sup>30</sup> **Davran**, Menkul Rehni, s. 163-164; **Akçura-Karaman**, s. 20. Mülkiyeti saklı tutma kaydının kısmen taşınır ipoteği niteliği gösterdiği hakkında bkz. **Kuntalp, Erden**, “Teminat Kavramı, Teminat Türleri ve Bunlardan Doğan Sorumluluk”, Prof. Dr. Reha Poroy’a Armağan, İstanbul, 1995, s. 282. Bu kaydın, son tahlilde, taşınır ipoteği anlamına geleceği yönünde bkz. **Serozan, Rona**, “Mülkiyeti Saklı Tutma Anlaşması ve Teminatın Temlik”, Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu’na 65. Yaş Günü Armağanı, 2. Tıpkı Bası, İstanbul, 2011, s. 989, 993.

<sup>31</sup> Karş. **Serozan**, Mülkiyeti Saklı Tutma, s. 989.

<sup>32</sup> **Reisoğlu**, s. 1-2; **Akçura-Karaman**, s. 20-21. Hava aracı ipoteği özelinde bkz. **Kurt**, Sempozyum, s. 233. TMK m. 940/II’nin eklenmesi sonucunda motorlu taşıt rehninin sicilli rehne dönüştürülmesindeki amaç ise daha farklıdır. Bunda, bir taraftan motorlu taşıtı krediyle satın alan ve kredinin teminatı olarak taşıtı bankaya rehneden kişinin taşıtı kullanabilmesi, diğer taraftan bankanın bu taşıtın muhafazasının getirdiği külfetlerden kurtulması amaçlanmıştır. **Uyumaz, Alper**, Motorlu Taşıtlar Rehni, İstanbul, 2012, s. 74 vd.; **Makaracı-Başak, Aslı**, Taşınır Rehni Sözleşmesi, İstanbul, 2014, s. 350 vd.

<sup>33</sup> **Oktay-Özdemir, Saibe**, “Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanununa Göre Üzerinde Rehin Hakkı Kurulabilecek Ticari İşletmeler Dışındaki Taşınır Varlıklar”, Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Sempozyumu, 16 Şubat 2018, Ed. A. Lâle Sirmen, A. Barış Özbilen, Ankara, 2018, s. 53; **Ergüne**, s. 129; **Demir, Ant**, Hava Aracı İpoteği, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2009, s. 20; **Sözer, Bülent**, “Türk Sivil Havacılık Kanunu’na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler”, BATIDER, Cilt 12, Sayı 2-3, 1984, s. 82; **Hızır, Serdar/Turaev, Alisher**, “Türk Hukuku’nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi”, AÜHF, Cilt 57, Sayı 3, 2008, s. 373; **Kurtuluş, Funda**, “Hava Aracı İpoteği”, Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, 2017, s. 156; **Tahir Çağa/Rayegân Kender**, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 14. Bası, İstanbul, 2005, s. 112.

<sup>34</sup> **Huber, Eugen**, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Erläuterungen zum Vorentwurf des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartments, Zweiter Band: Sachenrecht und Text des Vorentwurfes vom 15. November 1900, 2. Auflage, Bern, 1914, N. 1957, s. 334-335 (Swisslex, E. T. 2.11.2019); **Bauer/Bauer**, Basler Kommentar, ZGB II, Art. 855, N. 1.

sonra mümkün kılınmıştır. Türk kanun koyucusu, hava aracı ipoteğini düzenlemekte bu durumu dikkate aldığını TSHK gerekçesinde açıkça belirtmiştir<sup>35</sup>. Yine değerli taşınırın zilyetliğin devri yoluyla rehnedilmesi hâlinde TMK m. 945 uyarınca alacaklı, taşınırın kaybolmasından, yok olmasından ya da değerinin azalmasından sorumlu olacağı için, alacaklıyı böyle bir külfet altında bırakmak ve alacaklının bunu önlemek için ciddi masraf yapmasına göz yummak da sakıncalı görülmüştür<sup>36</sup>.

Bu sakıncalar daha sonra dikkate alınmış ve taşınır ipoteği kurumu mülga 6762 sayılı TTK'da gemi ipoteğiyle (6102 sayılı TTK m. 1012 vd.)<sup>37</sup>, sonrasında mülga 1447 sayılı Ticari İşletme Rehni Kanunu'nda ("TİRK") ticari işletme rehniinde işletme faaliyetine tahsis edilmiş taşınırın işletmeyle birlikte rehni imkânıyla (burada tam anlamıyla taşınır ipoteği söz konusu olmasa da işletmeyle birlikte taşınırın zilyetliğin devri olmadan kül hâlinde rehni mümkün kılınmıştır), daha sonra 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ("TSHK") hava aracı ipoteğiyle ve nihayet en geniş hâliyle, TİRK'i yürürlükten kaldıran, 6750 sayılı Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu ("TİTRK") ile düzenlenmiştir. Bunlara ek olarak, 713 sayılı Türk Kanunu Medenisi'nde yer almayan TMK m. 940/II hükmüyle bir sicile tescili zorunlu olan taşınırın üzerinde zilyetlik devredilmeden rehin kurulabileceği öngörülmüş ve Karayolları Trafik Kanunu m. 19 uyarınca motorlu araçların trafik siciline tescili zorunlu olduğu için bunların da taşınır ipoteği yoluyla rehniinin önü açılmıştır<sup>38</sup>. Esasen TİTRK'e kadar olan düzenlemelerle yalnızca gemi, hava aracı ve motorlu taşıtlar gibi mahiyeti itibariyle taşınır olmakla birlikte hem pahalarının yüksek olmasından ötürü önemli finansman araçları

<sup>35</sup> "Uçağın ekonomik önemi dikkate alınarak, bu değer hareketlendirilmesini, kredi kaynağı oluşturmasını, sermaye unsuru olarak sabitlikten kurtarıp, yatırım olanakları yaratmasını sağlayacak hükümlere yer verilmiştir." Türk Sivil Havacılık Kanun Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekçe, s. 5 ([http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk\\_sivil\\_hav.kanun-tasari\\_mayis1981.pdf](http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk_sivil_hav.kanun-tasari_mayis1981.pdf) (E. T. 27.9.2019)).

<sup>36</sup> **Göknil, Mazhar Nedim**, Hava Hukuku, İstanbul, 1951, s. 170; **Kurt**, Sempozyum, s. 233; **Nomer/Ergüne**, N. 1222; **Ergüne**, s. 131. Örneğin, alacaklının zilyetliğin devri yoluyla rehnaldığı gemiyi muhafaza etmesi oldukça zor ve masraflı olacaktır: **Çağa/Kender**, s. 112.

<sup>37</sup> Aslında 13.5.1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanunu'nda (2. Kitap – Deniz Ticareti) gemi rehniine ilişkin Alman BGB'si temelinde hazırlanmış düzenlemeler vardı. Fakat bunların ipotekten ziyade hayvan rehniine daha yakın olması gerekçesiyle 6762 sayılı kanunda, BGB yerine, Almanya'daki daha güncel olan 1940 tarihli Müsessel Gemiler ile Yapı Hâlinde Bulunan Gemiler Üzerindeki Haklara İlişkin Kanun esas alınmıştır ve sicile kayıtlı gemilerin hususiyetini dikkate alan bir düzen getirilmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, s. 70 vd.

<sup>38</sup> Bu fıkranın eklenmesinin temel sebebi, motorlu araç rehniinde zilyetliğin devri zorunluluğunu ortadan kaldırmaktır. **Nomer/Ergüne**, N. 1306.



teşkil eden hem de rehin verenin kullanmaya devam etmekte menfaati bulunan taşınırın bir sicile kaydedilmek suretiyle rehnedilebilmesi sağlanmıştır. Buna karşın, TİTRK m. 5/I-p’de *her türlü taşınırın*, TİTRK m. 3’te sayılan taraflar arasında olmak kaydıyla, rehinli taşınır siciline kaydedilerek rehnedilebileceği düzenlenmiştir. Bunun sonucunda, ticarî uygulamada teslimine bağlı rehmin istisna, taşınır ipoteğinin kural hâline gelmesi mümkündür<sup>39</sup>.

## II. Hava Aracı İpoteğine İlişkin Başlıca Düzenlemeler

### A. Uluslararası Sözleşmeler

#### 1. Genel Olarak

Sivil hava araçlarını ve bunlar üzerindeki aynî hakları ilgilendiren birden fazla uluslararası sözleşme mevcuttur. Bunlar arasında başta 19.6.1948 tarihinde Cenevre’de imzalanan *Hava Araçları Üzerindeki Hakların Uluslararası Alanda Tanınması Konusundaki Uluslararası Sözleşme*<sup>40</sup> ve Türkiye’nin de taraf olduğu, 7.12.1944 tarihinde Chicago’da imzalanan *Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi*<sup>41</sup> (“Chicago Sözleşmesi”) sayılabilir. Ancak yukarıda “Giriş” bölümünde değinildiği üzere, Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme (bundan böyle “Cape Town Sözleşmesi” veya “CTS” olarak anılacaktır) ile Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol (bundan böyle “Protokol” olarak anılacaktır) eldeki konu bakımından özel bir öneme sahiptir. Bunlar doğrudan doğruya yüksek ekonomik değeri olan ve ülkeler arasında dolaşım kabiliyetine sahip hava araçları üzerindeki teminatların uluslararası olarak tanınmasını ve korunmasını, bunların etkili birer finansman aracı olarak kullanılmasının sağlanmasını ve bunun için yapılacak işlemlerin açık kurallara bağlanıp kolaylaştırılmasını ve

<sup>39</sup> “Gereksinimler ve çıkarlar sıkıştırdıkça, ‘menkul ipoteği’ ya da ‘teslimsiz rehin’ listesi de genişlemektedir.” **Serozan**, N. 1468.

<sup>40</sup> *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün internet sitesinde yer alan dokümana göre, Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir ([https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Geneva\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Geneva_EN.pdf)). Resmî Gazete’de ve SHGM’nin internet sitesinde de Türkiye’nin bu sözleşmeye taraf olduğuna dair bir bilgi tespit edilememiştir. Karş. **Atamer**, s. 25; **Kurtuluş**, s. 158.

<sup>41</sup> *Convention on International Civil Aviation*. 12.06.1945 tarihli ve 6029 sayılı Resmî Gazete ile onaylanmıştır.

yeknesaklaştırılmasını amaçlamaktadır<sup>42</sup>. Aşağıda yalnızca bunlarla ilgili açıklamalara yer verilecektir.

## 2. Cape Town Sözleşmesi ve buna ilişkin Protokol

### a. Düzenlemelerin Kapsamı

CTS ve buna ilişkin Protokol, UNIDROIT'in taşınır teminatlî finansmana ilişkin hukuk kurallarını yeknesaklaştırma çalışmaları sonucunda ortaya çıkmıştır<sup>43</sup>. Bunlarda yer alan düzenlemeler, hava araçlarının yanında “demiryolu üzerinde hareket eden nesnelere”i (*railway rolling stock*) ve “uzay malvarlıkları”nı (*space assets*) da kapsamaktadır (CTS m. 2(3))<sup>44</sup>. Sayılanların tamamı yüksek ekonomik değere sahip olan ve işletilmesinin olağan seyrinde bir ülkeden başka ülkeye geçen ya da ülke sınırları dışına çıkan taşınırlardır<sup>45</sup>. Bu özelliklere sahip olmamakla birlikte, gelişmekte olan ülkelerde duyulan ihtiyaca yönelik olarak madencilik, tarım ve inşaat ekipmanına ilişkin ayrı bir protokol de 2014'ten beri hazırlanmaktadır<sup>46</sup>. Bu gelişmeler, bunların finansman elde etmekte borçluya sağladığı kolaylıklar ve alacaklıya getirdikleri uluslararası koruma, taşınır teminatıyla ilgili ulusal düzenlemelerin pratik öneminin giderek azalacağına işaret etmektedir.

CTS ve buna ilişkin Protokol, taraf devletlerin belirli konularda çaba göstermeyi ya da hukukî düzenleme yapmayı taahhüt ettiği uluslararası anlaşmalar değildir. Bunlarda, uluslararası teminat hakkına (*international interest*, *international Sicherungsrecht*) dayanak oluşturabilecek temel

<sup>42</sup> **Ülgen, Hüseyin/Aydoğan, Fatih**, “Genel Hatlarıyla Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü”, Prof. Dr. Hamdi Yasaman'a Armağan, İstanbul, 2017, s. 715 vd.

<sup>43</sup> **Kozuka, Souichirou**, “Why National Implementation of the Cape Town Convention Matters”, *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 2; **Goode, Roy**, *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment*, Official Commentary, Revised Edition, Rome, 2008, N. 1.1 vd.; **Ülgen/Aydoğan**, s. 718 vd.

<sup>44</sup> Bu iki tür taşınır ile ilgili ayrı protokoller düzenlenmiştir. Demiryolu üzerinde hareket eden nesnelere ilişkin 2007 tarihli protokol: Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock (<https://www.unidroit.org/97-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/604-luxembourg-protocol-to-the-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment-on-matters-specific-to-railway-rolling-stock-luxembourg-2007>). Uzay malvarlıklarına ilişkin 2012 tarihli protokol: Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets (<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/space-protocol>).

<sup>45</sup> **Goode, Roy**, “The Protection of Interests in Movables in Transnational Commercial Law”, *Uniform Law Review*, Vol. 3, No. 2-3, 1998, s. 460.

<sup>46</sup> Bkz. <https://www.unidroit.org/work-in-progress/mac-protocol>

ilişkiler (CTS m. 2), bunların şekli (CTS m. 7), uluslararası teminatın konusu (CTS m. 2(3)), tescili (CTS m. 18 vd.), paraya çevrilmesi (CTS m. 8 vd.), önceliği (CTS m. 29, 8(6), 9(5)), devri (CTS m. 31 vd.) ve gerektiğinde ihtiyati tedbirle korunması (CTS m. 13) gibi konular doğrudan doğruya düzenlenmektedir. Hatta borçlunun iflası hâlinde uluslararası teminatın geçerliliği bile kurala bağlanmıştır (CTS m. 30). Ayrıca, CTS ile Protokol hükümleri arasında çatışma olması hâlinde Protokol hükümlerinin esas alınacağı öngörülmüştür (CTS m. 6(2)).

Bazı düzenlemelerin taraf iradesiyle değiştirilmesi mümkün kılınmıştır. Örneğin, CTS m. 11(2)'de taraflar arasındaki sözleşmeye aykırı davranışın ("temerrüt" kavramıyla ifade edilmiştir) ölçütü düzenlenmiştir; ama CTS m. 11(1) ile taraflara temerrüt oluşturacak veya başka bir şekilde CTS m. 8-10 ile 13'teki hakların kullanılmasına yol açacak olaylar üzerinde anlaşma hakkı tanınmıştır. Yalnızca böyle bir anlaşmanın yokluğunda veya kapsamı dışındaki olaylarda CTS m. 11(2)'deki ölçüt uygulanabilecektir.

Tarafların aksini veya uygulanmayacağını kararlaştıramayacağı emredici nitelikte hükümler de vardır. Hangi hükümlerin emredici nitelikte olduğu CTS m. 15'te sayılmıştır. Taraflar, CTS m. 15'te sayılanlar dışında olup "*Bölüm III – Temerrüt hâlinde başvurulabilecek yasal yollar*" altında yer alan kuralların "*etkisini kısıtlayabilir*" veya bunları değiştirebilir<sup>47</sup>.

Özetle CTS ve buna ilişkin Protokol'deki düzenlemeler uluslararası teminatın kuruluşundan, paraya çevrilmesine kadar olan bütün süreci kapsamaktadır. Bu süreçte karşılaşılabilecek sözleşmeye aykırılık, borçlunun iflası, teminat konusunun değerinin korunması vb. sebeplerle ortaya çıkabilecek ihtiyati tedbir ihtiyacı ve teminatın devri (karş. Türk hukukunda fer'ilik ilkesi) gibi sorunlar da ayrıca hükme bağlanarak çözümlenmiştir.

Son olarak, CTS ile buna ilişkin Protokol, uygulamalarını temin etmek üzere kurulacak kurumları da düzenlemiştir. CTS m. 17 ve Protokol m. XVII'da uluslararası teminatların tescil edileceği sicilin teşkili, işleyişinin düzenlenmesi ve denetlenmesi, sicille ilgili şikayetlerin dinlenebileceği idarî usullerin öngörülmesi ve taraf devletlere CTS ile Protokol'deki yükümlülüklerinin ifasıyla ilgili periyodik olarak rapor verilmesi gibi faaliyetleri yerine getirmek için bir "Nezaret Otoritesi" (*Supervisory Authority*) kurulmuştur. CTS m. 27'ye göre, Nezaret Otoritesi hukuken kişiliğe sahip olmadığı yerlerde uluslararası tüzel kişiliğe sahip sayılacaktır.

<sup>47</sup> CTS'de açıkça belirtilmemesine rağmen, özellikle CTS'nin getirdiği tescil sistemiyle ilgili bazı hükümlerin aksinin kararlaştırılması mümkün olmaz. Bkz. **Goode**, N. 2.38.

## b. Uluslararası Teminat Hakkı ve Cape Town Sözleşmesi'nin Uygulanma Şartları

Türkiye'nin de taraf olduğu 1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'den<sup>48</sup> farklı olarak, CTS'de, teminatın ancak ulusal hukuka göre geçerli olarak kurulabileceği ve yalnızca bundan sonra uluslararası olarak korunabileceği bir sistem öngörülmemiştir<sup>49</sup>. Aksine, hava aracı üzerinde uluslararası teminat hakkının doğması için CTS ve Protokol altında öngörülen şartların gerçekleşmesi yeterlidir. Uygulanacak ulusal hukukta bu teminat hakkının karşılığının bulunmaması, doğması için bazı ek şartların aranması veya bu hukukun zilyetliğin devri olmadan taşınır rehnini kabul etmemesi durumu değiştirmez<sup>50</sup>. Ancak aşağıda değinileceği üzere, uygulanacak ulusal hukuk, özellikle uluslararası teminata dayanak olan temel ilişkiyi vasıflandırmada, CTS'nin uygulanabilirliği bakımından önem taşır (CTS m. 2(4)).

CTS m. 2(2) uyarınca “*taşınır donanım üzerindeki uluslararası teminat, ... üçüncü fıkrada sayılan kategorilerdeki nesnelere arasında bireysel olarak tanımlanabilen ve Protokol ile tayin edilmiş*” bir nesne üzerinde kurulabilir<sup>51</sup>. Protokol'e göre tayin edilme şartının sağlanması için hava aracı nesnesinin imalatçı seri numarası, imalatçı ismi ve modelinin belirli olması gerekir (m. VII).

CTS'nin getirdiği uluslararası teminat hakkı, yeni ve *hibrit* bir maddî hukuk kurumudur<sup>52</sup>. CTS m. 2(2)'nin alt bentlerinde uluslararası teminata dayanak oluşturabilecek temel ilişkiler/işlemler (*Basisgeschäfte*)

<sup>48</sup> *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*. Onaylanmasını uygun bulan 6902 sayılı kanun, 30018 sayılı ve 25.3.2017 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

<sup>49</sup> **von Bodungen, Benjamin**, *Mobiliarsicherungsrechte an Luftfahrzeugen und Eisenbahnrollmaterial im nationalen und internationalen Rechtsverkehr*, Münster, 2009, s. 268; **Goode, Roy**, “The International Interests as an Autonomous Property Interest”, *European Review of Private Law*, Vol. 12, Issue 1, s. 24.

<sup>50</sup> **Goode**, *International Interests*, s. 24. Bununla birlikte, Cape Town Sözleşmesi m. 2(4) uyarınca somut olaydaki teminatın, aynı maddenin 2. fıkrasında sayılan uluslararası teminatlardan birine girip girmediğini uygulanacak hukuk (m. 5) belirler. Bu sebeple, taraflar arasında ilgili uluslararası teminatı doğurmaya elverişli bir sözleşme bulunup bulunmadığı, tarafların bu sözleşmeyi yapmak için gerekli ehliyeti haiz olup olmadığı ve iradelerin uyuşup uyuşmadığı gibi sorunlar ulusal hukuktan bağımsız değildir.

<sup>51</sup> Hükmün alıntılanan kısmının İngilizcesi şöyledir: “*an international interest in mobile equipment is an interest, ..., in a uniquely identifiable object of a category of such objects listed in paragraph 3...*” Buradaki kalınlaştırılarak vurgulanmış “in” kelimesi, resmî Türkçe tercümede tam karşılığını bulmamıştır.

<sup>52</sup> **von Bodungen**, s. 268 vd.; **Ülgen/Aydoğan**, s. 722.

düzenlenmiştir<sup>53</sup>. Buna göre, uluslararası teminat, bir güvence anlaşması gereği güvence borçlusu tarafından verilen (m. 2(2)(a)) ya da bir mülkiyeti muhafaza anlaşmasındaki şartlı satıcıda (*conditional seller*) (m. 2(2)(b)) veya bir finansal kiralama anlaşması<sup>54</sup> gereği kiraya verende *bulunan* (m. 2(2)(c)) teminattır<sup>55</sup>. Bu anlaşmaların tanımları sırasıyla CTS m. 1(ii), 1(II), 1(q)'da verilmiştir. “Anlaşma” kavramı da yalnızca bu üç tür anlaşmayı içerecek şekilde tanımlanmıştır (CTS m. 1(a)). Anlaşmanın taraflarına ilişkin bir sınırlandırma yapılmamıştır<sup>56</sup>.

Bu hükümlerden, uluslararası teminata dayanak oluşturabilecek temel ilişkilerin oldukça sınırlandırıldığı sonucu çıkartılmamalıdır. Zira CTS m. 2(2)(a)'daki “güvence borçlusu” (*chargor*) ve burada zikredilmemekle beraber diğer birçok hükümde kullanılan “güvence alacaklısı” (*chargee*) kavramları bazı ulusal hukuklardaki teknik anlamlarıyla kullanılmamıştır<sup>57</sup>. Bunlar, teminat amacıyla mülkiyetin devri (*security transfer of ownership, Sicherungsübereignung*) de dâhil olmak üzere, zilyetlik devredilerek veya devredilmeden verilen her türlü güvencenin taraflarını ifade etmektedir<sup>58</sup>. Kapsamı bu şekilde geniş olan CTS m. 2(2)(a) hükmüyle yetinilmeyerek mülkiyeti muhafaza ile finansal kiralama anlaşmalarının ayrıca sayılmasının sebebi ise ulusal hukuk sistemlerinde bunların CTS m. 2(2)(a) anlamında güvence teşkil edip etmeyeceğiyle ilgili ayrılıklar olmasıdır<sup>59</sup>.

<sup>53</sup> CTS m. 41'de saklı tutulduğu üzere, Protokol m. III uyarınca CTS'nin bazı hükümlerinin hava aracı nesnelere satışına da uygulanacaktır. Esasen satış sözleşmeleri CTS anlamında bir uluslararası teminat teşkil etmemektedir. Protokol m. III'teki düzenleme, satış sözleşmelerindeki alıcının korunması için uluslararası sicilden yararlanılabileceği düşüncesiyle yapılmıştır. Bu konuda bkz. **Goode**, N. 2.26, 4.39.

<sup>54</sup> “*Leasing agreement*” kavramı, CTS'nin Resmî Gazete'de yayımlanan metninde “*kira sözleşmesi*” şeklinde tercüme edilmiştir. Oysa finansal kiralama sözleşmesi şeklinde tercüme edilmesi gerekirdi.

<sup>55</sup> Uluslararası teminata temel olabilecek işlemlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Goode**, s. 23 vd.; **von Bodungen**, s. 270 ff.

<sup>56</sup> **Goode**, N. 2.39.

<sup>57</sup> **Goode**, N. 2.27.

<sup>58</sup> **Goode**, N. 2.27.

<sup>59</sup> **Kozuka, Souichirou**, “The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: Between Tradition and Innovation” *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 30 vd.; **Goode**, Protection of Interests, s. 460; **von Bodungen**, s. 269. Alman hukukuyla CTS'nin karşılaştırması için bkz. **von Bodungen, Benjamin**, “Security Interests in Mobile Equipment Under German Law – Some Notes on the Similarities and Differences in Relation to the Cape Town Regime”, *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka,

CTS m. 2(4) uyarınca bir anlaşmanın, CTS m. 2(2)'nin (a), (b) ve (c) bentlerindeki anlaşmalardan birisi olarak vasıflandırılıp vasıflandırılmayacağı ve vasıflandırılabilirse hangisine dâhil olacağına uygulanacak ulusal hukuk belirleyicidir. Bu hüküm özellikle iki açıdan ulusal hukuka önemli bir işlev yüklemektedir. İlk olarak, sözleşmeye aykırılık hâlinde güvence anlaşmasının alacaklısına tanınan haklar ile mülkiyeti muhafaza ve finansal kiralama anlaşmalarının alacaklılarına tanınan haklar arasında fark vardır<sup>60</sup>. Güvence anlaşması alacaklısının hakları CTS m. 8 ve 9'da geniş olarak düzenlenirken, diğer iki anlaşmadaki alacaklılarının hakları CTS m. 10'da daha dar kapsamlı kurallara bağlanmıştır<sup>61</sup>. Her ne kadar CTS m. 15 uyarınca bu hükümlerin çoğunun tarafların anlaşmasıyla değiştirilmesi mümkün olsa da, uygulanacak ulusal hukukun vasıflandırmasına göre CTS'nin alacaklıya sağladığı hakların kapsamında farklılık olabilecektir. İkinci olarak, uluslararası teminata dayanak oluşturabilecek temel ilişkiler de ülkeden ülkeye farklılık gösterebilecektir: CTS m. 2(2)'e göre uluslararası teminatın CTS m. 2(3)'te sayılanlar arasından ferden belirli bir taşının üzerinde kurulması gerekmektedir. Yine CTS m. 1(ii) uyarınca güvence anlaşması "*bir nesne üzerinde veya bir nesneye ilişkin olarak bir hak*" sağlayan bir anlaşmadır. Örneğin, Kıta Avrupası hukuk sisteminde böyle bir anlaşma tipik olarak aynı hak tesis etmeye yönelik olacaktır<sup>62</sup>. Eğer uygulanacak ulusal hukuka göre, taraflar arasındaki anlaşma CTS m. 2(2)'nin alt bentlerinden birine dâhil olacak şekilde vasıflandırılmazsa, CTS'nin uygulanması mümkün olmayacaktır.

Taraflar arasındaki temel ilişkinin yukarıda açıklanan nitelikte olması CTS'nin uygulanması ve bir uluslararası teminatın kurulması için yeterli değildir. Bu anlaşmanın<sup>63</sup> CTS m. 7'deki şekli şartlara uygun olması ve teminatın konusunun da aşağıda açıklanacak "hava aracı nesnelere"nden biri olması lazımdır. Ayrıca, taraflar arasındaki anlaşmanın (CTS m. 2(2)) kurulduğu anda borçlunun bir taraf devlette bulunması gerekmektedir (CTS m. 3, ayrıca bkz. Protokol m. IV(1)). Borçlunun bulunduğu yerin tespiti CTS

---

Cham, 2017, s. 238-239.

<sup>60</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Ülgen/Aydoğan**, s. 727 vd.

<sup>61</sup> **Goode**, International Interests, s. 23.

<sup>62</sup> **von Bodungen**, s. 273 ff.; **Sagaert, Vincent**, "The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective", European Review of Private Law, Vol. 12, Issue 1, 2004, s. 81-82. Özellikle teminat amacıyla mülkiyetin devri ve rehin veya ipotek hakkı buraya dâhildir.

<sup>63</sup> CTS m. 7'de "*hakkı ihdas eden veya sağlayan anlaşma*" şekli şartlara tâbi tutulmuştur. Bundan anlaşılması gereken CTS m. 2(2)'nin alt bentlerinde sayılan anlaşmalardır. Bkz. **von Bodungen**, s. 284 ff.

m. 4'e göre yapılır. Bu koşullar sağlanmışsa<sup>64</sup> CTS m. 18 vd. hükümlerine göre ilgili teminat hakkı İrlanda Cumhuriyeti'nde kurulmuş uluslararası sicile (*International Registry of Mobile Assets*) tescil edilebilir<sup>65</sup>. Bu sicilin malvarlığı, evrakı, veri tabanları ve arşivi dokunulmazlığa sahiptir (CTS m. 27(4)). Bunlar elkoyma ve benzeri hukukî ya da idarî takiplerden muaftır ama Nezaret Otoritesi bu dokunulmazlık veya muafiyetten feragat edebilir (CTS m. 27(6)).

Son olarak, CTS, CTS'nin yürürlük tarihinden önce kurulmuş olan hak ya da teminatlara, aksi ilgili taraf devletçe herhangi bir anda beyan edilmedikçe, uygulanmaz (CTS m. 60). Bunların CTS yürürlüğe girdikten sonra bir başkasına devredilmiş olması hâlinde de durum değişmez<sup>66</sup>.

### c. Uluslararası Teminat Hakkına Konu Olabilen Hava Aracı Nesnelere

Protokol m. I(2)(a)'ya göre hava aracı, Chicago Sözleşmesi'nde tanımlanmış olan<sup>67</sup> ve üzerinde hava aracı motorları takılı olan hava aracı gövdeleri veya helikopterlerdir. Protokolde askerî hizmetlerde, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları kapsam dışında tutulmuştur (Protokol m. I(2)'nin (b), (e) ve (l) fıkraları). Zira bu hizmetlerde kullanılanlar Chicago Sözleşmesi m. 3(b)'de "devlet hava aracı" sayılmıştır.

Protokol m. I(2)(c)'de üzerinde uluslararası teminat kurulabilecek "*hava aracı nesnelere*" şöyle sayılmıştır: (i) hava aracı gövdesi, (ii) hava aracı motorları ve (iii) helikopterler. Bunlar sırasıyla Protokol m. I(2)(e), I(2)(b) ve I(2)(l)'de ayrı ayrı tanımlanmıştır. Bu tanımlardan, hava aracı nesnelere üzerindeki uluslararası teminat hakkının bunlara takılı parçaları da kapsadığı anlaşılmaktadır<sup>68</sup> (CTS m. 29(7) saklıdır). Bununla birlikte, helikopterlere takılı olanlar dışında, hava aracı motorları, yüksek ekonomik değerleri sebebiyle CTS ve Protokol altında bağımsız eşya olarak kabul edilmiştir<sup>69</sup>.

<sup>64</sup> Uygulanma koşullarıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **von Bodungen**, s. 277 ff.; **Goode**, N. 2.18 vd.; **Goode**, *International Interests*, s. 21.

<sup>65</sup> CTS'nin en önemli yeniliklerinden biri de bu uluslararası sicilin, yegâne küresel elektronik sicil olmasıdır. **Ülgen/Aydoğan**, s. 725. Sicilin internet sitesi: <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/>. Protokol m. XVII(5)'e göre: "*İlk Tescil Mercii, Uluslararası Sicili bu Protokolün yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıllık bir süre için tutacaktır. Daha sonra, Tescil Mercii düzenli olarak beşer yıllık dönemler için tayin veya yeniden tayin edilecektir.*"

<sup>66</sup> **Goode**, N. 2.126.

<sup>67</sup> Bkz. aşağıda III/A ve III/B/1.

<sup>68</sup> **Goode**, N. 2.22, 3.9.

<sup>69</sup> **Goode**, N. 2.21, 3.8 vd.; **von Bodungen**, s. 279. Türk hukukunda hava aracının motorununun

Bunun sonucunda bir hava aracı motoru üzerindeki mülkiyet hakkı, başka bir hak ya da teminat, o motorun bir hava aracına takılmasından veya takılı bulunduğu hava aracından sökülmesinden etkilenmez (Protokol m. XIV(3))<sup>70</sup>. Yalnızca Protokol m. I(2)(1) anlamında helikopterlere takılı olan hava aracı motorlarının bağımsız eşya niteliği taşımadığı ve helikopterle birlikte uluslararası teminata konu olacağı belirtilmektedir<sup>71</sup>.

CTS m. 2(5) uyarınca bir nesne üzerindeki uluslararası teminat onun hâsılasını da kapsar. Hâsıla kavramı ise nesnenin tam veya kısmî hasar, ziya veya fizikî tahribatından ya da tümüyle veyahut kısmen müsadere edilmesi, alıkonulması veya o nesneye el konulmasından kaynaklanacak para veya para dışındaki hâsıllar şeklinde tanımlanmıştır (CTS m. 1(w)). Bu tanımla sınırlı olarak CTS'de aynı ikame ilkesi geçerlidir<sup>72</sup>. Buna göre, örneğin, uluslararası teminata konu hava aracı gövdesinin yok olması sebebiyle ortaya bir sigorta alacağı çıkarsa, teminat bu alacağın üzerine geçecek ve önceliğini koruyacaktır<sup>73</sup>.

#### d. Uluslararası Teminat Hakkının Tescilinin Etkileri

Uluslararası teminat hakkının doğması için yukarıda açıklanan şartların gerçekleşmesi yeterlidir. Uluslararası sicile tescil kurucu değildir; yani tescilin *olumsuz etkisi* yoktur<sup>74</sup>. Bu sebeple, mesela, borçlunun temerrüdü hâlinde alacaklının haklarını düzenleyen CTS'nin III. Bölüm'ündeki düzenlemeler tescil edilmiş ve edilmemiş tüm uluslararası teminat hakları bakımından uygulanır<sup>75</sup>.

CTS m. 22 uyarınca *herhangi bir kişi*<sup>76</sup> tescil edilmiş veya muhtemel uluslararası teminatlara ilişkin olarak Uluslararası Sicil'de elektronik araçlarla araştırma yapma ya da yapılmasını talep etme hakkına sahiptir (ayrıca bkz. CTS m. 18(4), 19(2), 19(6)). Buna göre, Uluslararası Sicil alenîdir. CTS m. 28(1) uyarınca Uluslararası Sicil, *doğrudan* sicilin, memurlarının ve çalışanlarının hatası ve eksikliğinden veya tescil sisteminin hatalı işleyişinden

---

niteliğiyle ilgili olarak karış. Kurt, Sempozyum, s. 214; Akçura-Karaman, s. 300; Demir, s. 116.

<sup>70</sup> Bu konuda bkz. Goode, N. 2.21, 3.10.

<sup>71</sup> Goode, N. 3.10.

<sup>72</sup> Bkz. Sagaert, s. 86, 88-89.

<sup>73</sup> Goode, N. 2.117.

<sup>74</sup> Goode, N. 2.43; von Bodungen, s. 289, 323; Kozuka, s. 16-17; Ülgen/Aydoğan, s. 723.

<sup>75</sup> Goode, N. 2.43, 2.132.

<sup>76</sup> Aslında burada "kullanıcı" demek daha doğrudur. Zira, tespit edilebildiği kadarıyla, pratikte Uluslararası Sicil'in internet sitesine kaydolmuş olan kişi ve kurumlar arama yapabilmektedir.



kaynaklanan sebeplerle doğan zararları tazmin etmekle sorumludur. Bununla beraber, CTS ve Protokol'de, tescil edilmiş hakların geçerli olarak varlık kazandığının kabul edildiği (*tescilin olumlu etkisi*, TMK m. 1022/1) ve sicile güvenin korunduğu (TMK m. 1023) bir sistem öngörülmemiştir. CTS m. 28(2)'ye göre, Uluslararası Sicil, kullanıcılar tarafından kendisine aktarılan tescil bilgilerinin gerçeğe aykırı olmasından sorumlu değildir. Tescil edilmiş hakların geçerli olarak doğduğu veya varlığını sürdürdüğü şeklinde bir kabul yoktur<sup>77</sup>. Bu sebeple, Uluslararası Sicil'in *olumlu aleniyet (positive Publizität)* işlevi bulunmaz<sup>78</sup>. Üçüncü kişiler, Uluslararası Sicil'deki kayıtların doğru olduğuna güvenemez ve bunlara dayanamaz. Ancak bu durum, tescil edilmemiş uluslararası teminat hakları bakımından geçerli değildir. Aşağıda açıklanacağı üzere, uluslararası teminat haklarının sıra bakımından önceliği tamamen tescil edilmelerine bağlıdır. Dolayısıyla lehine tescil yapılacak olan alacaklılar, kendi haklarının, varsa sicilde görünmeyen diğer uluslararası teminat haklarından sıra itibarıyla önce geleceğine kural olarak güvenebilir<sup>79</sup>. Bu bağlamda Uluslararası Sicil'in *olumsuz aleniyet (negative Publizität)* işlevi vardır<sup>80</sup>. Fakat CTS m. 39'a göre tescil edilmemiş olsa dahi sıra bakımından önceliğe sahip olacak haklar ve bunlara ilişkin olarak taraf devletlerin çekinceleri saklıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin de CTS m. 39(1)'in (a) ve (b) bentleri kapsamında koyduğu çekinceler mevcuttur.

Tescilin en önemli ve tarafları tescile teşvik edecek etkisi, uluslararası teminat haklarının sırasına ilişkindir. Yalnızca tescil edilmiş uluslararası teminat hakları CTS kapsamında sıra bakımından öncelikten yararlanacaktır. Tescil edilmemiş teminat haklarının sırası ise uygulanacak hukuka göre belirlenecektir<sup>81</sup>. CTS m. 29(1) uyarınca tescil edilmiş bir uluslararası teminat, sıra itibarıyla, kendisinden sonra tescil edilmiş teminatlardan (*prior in tempore, potior in iure*) ve tescil edilmemiş tüm teminatlardan önce gelir. Ancak CTS m. 19(2) gereği, sıra belirlenirken dikkate alınacak olan an verinin Uluslararası Sicil'e ulaştığı değil, veri tabanında aranabilir hâle geldiği (bkz. CTS m. 19(3)) veya sistem düzgün çalışsaydı erişilebilir olacağı andır<sup>82</sup>. CTS m. 29(1)'de tanınan öncelik, alacaklının, uluslararası teminatın kurulması veya tescili sırasında daha önce kurulmuş ama tescil edilmemiş olan diğer teminatların varlığını bilip bilmemesinden bağımsızdır (CTS m. 29(2)).

<sup>77</sup> **von Bodungen**, s. 329 vd. Uluslararası Sicil'in memurları ve çalışanları, sicile ulaşan tescil bilgilerinin içeriğinin doğru olup olmadığını incelemeyebilir veya denetlenemez.

<sup>78</sup> **von Bodungen**, s. 330.

<sup>79</sup> **von Bodungen**, s. 330.

<sup>80</sup> **von Bodungen**, s. 330.

<sup>81</sup> **Goode**, N. 2.103; **von Bodungen**, s. 339.

<sup>82</sup> **Goode**, N. 2.75.

Alacaklı, tescil edilmemiş olan diğer uluslararası teminatların var olduğunu bilse dahi lehine tescil edilen uluslararası teminat hakkı sıra itibariyle bunlardan önce gelecektir. Protokol m. XIV'nin ilk iki fıkrasında da benzer nitelikte düzenlemeler vardır.

Tescilin diğer bir etkisi de teminat konusunun devrinde kendini gösterir. CTS m. 29(3) uyarınca teminat konusunun yeni maliki, bunu yalnızca tescil edilmiş uluslararası teminatlarla yüklü olarak iktisap eder. Yeni malikin tescil edilmemiş uluslararası teminatların varlığını bilip bilmemesi sonucu değiştirmez. Yeni malik bunların varlığını bilse dahi teminat konusunun mülkiyetini bunlardan ari olarak kazanır.

CTS m. 30 uyarınca uluslararası teminatın tescili borçlunun iflasında da önem taşır. Alacaklının uluslararası teminat hakkı borçlu hakkında yapılan iflas takibinden önce tescil edilmişse, iflas masasına karşı ileri sürülebilir. Bu alacaklının teminat konusu hava aracı nesnesi/nesnelere üzerindeki hakkı korunur ve alacaklı ancak bunların paraya çevrilmesi yoluyla tatmin olmazsa garameten paylaşımına katılır<sup>83</sup>.

#### **e. Türk Hukukunda İç İşlemler Bakımından Cape Town Sözleşmesi'nin ve Protokol'ün Uygulanabilirliği**

Türkiye Cumhuriyeti'nin, CTS'nin uygun bulunduğu dair belgeyi depo ederken koyduğu çekinceler vardır. Burada sadece CTS'nin ve Protokol'ün Türkiye'deki uygulama alanını daraltan CTS m. 50 kapsamındaki çekinceye değinilecektir. Bu madde, iç işlemlere ilişkindir. CTS m. 1(n)'ye göre, iç işlem "*Madde 2(2)(a)'dan (c)'ye kadar sınırlanan tipte olan, o hukuki işlemin taraflarının tümünün ana teminatlarının merkezinin ve ilgili nesnenin bulunduğu yerin (Protokol'de belirtildiği şekilde) sözleşmenin bağatlandığı anda aynı Ákit Devlet'te yer alması ve işlemle ihdas edilen teminatın Madde 50(1)'e uygun bir deklarasyon yapmış olan ve bu Ákit Devlet'teki sicile kaydedilmiş olması hâlinde yapılan işlem*"dir. Bu tanımdaki "*ilgili nesnenin bulunduğu yer*" Protokol m. IV(2)'e göre tespit edilecektir. Protokol m. IV(2)'de, teminatı ihdas eden sözleşme kurulduğu anda hava aracı gövdelerinin, ait olduğu hava aracının tescil edilmiş olduğu devlette bulunduğu; hava aracı motorlarının üzerine takılı olduğu hava aracının tescil edilmiş olduğu devlette veya bir hava aracına takılı değilse fiziki olarak neredeyse orada bulunduğu; helikopterlerin ise tescil edilmiş olduğu devlette bulunduğu kabul edilmiştir.

CTS m. 50 uyarınca taraf devletler, CTS'nin o devlet açısından iç işlem

<sup>83</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Goode**, N. 2.102 vd.

sayılan işlemlere uygulanmayacağını beyan edebilir. Türkiye Cumhuriyeti'nin bununla ilgili çekincesi şöyledir: “*Türkiye Cumhuriyeti, 50(2) Maddesinin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, Sözleşmenin veya Protokolün uygulama alanına giren her türlü nesneye ilişkin olarak, Sözleşmenin ve Protokolün Türkiye Cumhuriyeti açısından iç işlem sayılan herhangi bir işleme uygulanmayacağını deklare eder.*” Burada saklı tutulan CTS m. 50(2) hükmünde, çekince koyularak iç işlemler bakımından dahi uygulanması önlenemeyecek veya sınırlandırılmayacak CTS hükümleri sayılmıştır. Bunlar CTS m. 8(4), 9(1), 16, 18-26 (Bölüm V), 29 ve tescil edilmiş teminatlara ilişkin herhangi bir CTS hükmüdür. Türkiye Cumhuriyeti'nin çekincesine rağmen, CTS'nin uygulanma şartları sağlandığı takdirde, bu hükümler iç işlemler bakımından da uygulanacaktır<sup>84</sup>.

CTS m. 50(2)'de sayılanlar arasında uluslararası sicil ve uluslararası teminat haklarının tesciline ilişkin düzenlemeler (CTS m. 16, 18-26) ile hakların sıra bakımından önceliğine dair hüküm (CTS m. 29) de mevcuttur. Esasen tescil edilmiş teminatlara ilişkin tüm hükümler saklı tutulduğu için, örneğin, uluslararası teminatın borçlunun iflası hâlinde geçerli olacağına dair CTS m. 30 da çekinceye rağmen uygulanabilecektir<sup>85</sup>. Ayrıca, CTS m. 1(n) gereğince iç işlemin varlığı, hakkın ilgili taraf devletin ulusal sicilinde tescil edilmesine bağlı olduğu için taraf devletlerin çekincelerinin etkisi sınırlanmaktadır. Çekincenin pratikte etkili olabilmesi için ilgili taraf devlette mutlaka hava aracı nesnelere üzerindeki hakların kaydedilebileceği bir sicilin bulunması gerekmektedir. Böyle bir ulusal sicil bulunsa bile, yalnızca CTS m. 2(2)'de sayılan uluslararası teminatlardan bu sicile tescil edilebilenler, şartları sağlanmışsa, iç işlem sayılabilecektir<sup>86</sup>. Diğerleri için yine CTS ve Protokol hükümleri uygulanmaya devam edecektir.

Bu sebeplerle, Türkiye Cumhuriyeti'nin çekincesi, iç işlemlerde CTS ve Protokol'ün hiçbir şekilde uygulanmayacağını göstermemektedir. CTS m. 50(2)'de saklı tutulan tescile ilişkin hükümler sebebiyle iç işlem niteliğinde olan işlemlerin dahi uluslararası teminat olarak tescil edilmesi mümkündür. Eğer tescil edilirse sıra itibarıyla öncelikten yararlanacak (CTS m. 29) ve borçlunun iflası hâlinde geçerliliğini koruyacaktır (CTS m. 30). Fakat, çekince sonucunda, uluslararası teminat olarak tescili mümkün olmakla birlikte, sicile tescil edilmemiş teminatlara CTS altında sağlanan koruma, iç işlemler bakımından önemli ölçüde dışarıda bırakılmaktadır. Zira Bölüm III'teki borçlu temerrüdünü ve alacaklıların haklarını düzenleyen hükümlerin büyük

<sup>84</sup> Bkz. **Goode**, N. 2.169, 4.313 vd.

<sup>85</sup> **Goode**, N. 4.314.

<sup>86</sup> **Goode**, N. 4.314.

kısmı iç işlemlere uygulanmayacaktır. Bunlar uygulanabilir hukuka tâbi olacaktır. Sonuçta, Türkiye Cumhuriyeti'nin çekincesine rağmen iç işlemler bakımından CTS ve Protokol'ün önemli düzenlemeleri uygulanmaya devam edecektir. Çekince sonucunda uçak sicili ve hava aracı ipoteğine ilişkin ulusal düzenlemeler, CTS ve Protokol karşısında uygulanabilirliğini yitirmemiştir; ama CTS ve Protokol'ün uygulanma şartlarının sağlandığı durumlarda bunların pratik önemi azalmıştır.

#### f. TSHK m. 68/A'nın Değerlendirilmesi

6353 sayılı kanunla TSHK'ya eklenen 68/A maddesine göre, CTS ve Protokol'ün düzenlemeleri ile kanunların çatışması sebebiyle çıkabilecek uyumsuzluklarda, CTS'nin ve Protokol'ün hükümleri esas alınacaktır. Bu maddeye neden ihtiyaç duyulduğuna ilişkin olarak kanun gerekçesinde yalnızca Protokol ve Sözleşme hükümlerinin, iç hukukumuzdaki diğer kanunlara göre öncelikle uygulanmasının amaçlandığı belirtilmiştir<sup>87</sup>. Aşağıdaki açıklamalarda CTS ve Protokol'ün yukarıda değinilen uygulanma şartlarının sağlandığı varsayılmıştır.

Anayasa m. 90/V uyarınca, temel hak ve özgürlüklere ilişkin olanlar hariç, usulüne göre yürürlüğe konmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir. Anayasa Mahkemesi denetimine kapalı olmaları, bunlara kanun üstü bir nitelik kazandırmaz<sup>88</sup>. Ancak, aynı maddeye göre, usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalar ile kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyumsuzluklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınacaktır<sup>89</sup>.

Öncelikle çözülmesi gereken sorun, CTS ve Protokol'deki düzenlemelerin temel hak ve özgürlüklere ilişkin olup olmadığıdır. Çok güç ve kapsamlı olması sebebiyle<sup>90</sup> bu değerlendirme eldeki çalışmanın kapsamını aşacaktır. Burada sadece konumuz bakımından önemli olan mülkiyet hakkı ve hak arama özgürlüğü bakımından kısa bir değerlendirmeye yer verilecektir.

<sup>87</sup> 6353 sayılı Kanun'un gerekçesi için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d24/2/2-0679.pdf>, s. 19, m. 11 (kanunlaştığında m. 15'te yer almıştır).

<sup>88</sup> **Aybay, Rona**, "Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri", TBB Dergisi, Sayı 70, 2007, s. 198.

<sup>89</sup> AY m. 90/V'teki "esas alınır" ifadesinin anlamının muğlaklığı ve bu ifadenin mutlaka "öncelik verilir" şeklinde yorumlanmayacağı yönünde bkz. **Aybay**, s. 204-205. TSHK m. 68/A da AY m. 90/V ile aynı şekilde kurgulanmış ve orada da "esas alınır" ifadesi kullanılmıştır.

<sup>90</sup> Bkz. **Aybay**, s. 203 vd.

Mülkiyet hakkı, AY m. 35 ve Türkiye'nin de taraf olduğu AİHS'ye Ek Protokol m. 1 uyarınca temel haklardandır. Temel hak olarak mülkiyet hakkı ile eşya hukuku anlamındaki mülkiyet hakkının kapsamı farklıdır. İlkinin kapsamı çok daha geniştir: “[...] *anayasal mülkiyet hakkı [...] gayrimaddi malvarlığı değerleri ve haklar üzerinde de kurulabilir. Bu yönüyle Türk hukukundan aşına olunan malvarlığı/mamelek kavramıyla örtüşmektedir. Dolayısıyla, sadece taşınmaz/gayrimenkul ve taşınırlar/menkul mallar üzerindeki mülkiyet veya intifa gibi diğer aynı haklar, fikri ürünler üzerinde kurulan fikri mülkiyet gibi mutlak haklar değil, ama ayrıca alacak hakları, sosyal güvenlik pozisyonlarından kaynaklanan talep hakları gibi şahsi/nisbi haklar da AY md. 35 ile P1-1'in sağladığı garantilerden faydalanabilmektedir. Hatta bir kiralama sözleşmesine dayanan kullanım hakkı dahi anayasal mülkiyet hakkının koruma şemsiyesini işlevsel kılmaya yeterlidir.*”<sup>91</sup> Buradan, CTS ve Protokol altında tanınan uluslararası teminat haklarının ve bunun korunmasına ilişkin hükümlerin de mülkiyet hakkı kapsamına gireceği anlaşılmaktadır. Esasen, borçlu temerrüdü hâlinde başvurulabilecek yollara ilişkin düzenlemeler ve ihtiyati tedbire ilişkin CTS m. 13 ile 43 gibi hükümler de hak arama özgürlüğü kapsamında değerlendirilebilir. Öyleyse CTS ve Protokol'deki düzenlemeler, AY m. 90/V altında temel hak ve özgürlüklere dair olabilir. Böyle hükümler bakımından TSHK m. 68/A'nın yalnızca açıklayıcı ve mahkemeleri bunları dikkate almaları konusunda uyarıcı bir işlevi vardır.

Olağan olarak CTS ve Protokol'ün temel hak ve özgürlüklere ilişkin olmadığı tespit edilen düzenlemeleri ile kanunlar arasında çatışma olması hâlinde ise bu çatışma, bunlar normlar hiyerarşisinde aynı düzeyde olduğu için, öncelik-sonralık, genellik-özellik ilkelerine göre çözülecektir. Ancak TSHK m. 68/A'nın düzenlenmesi ile bu ilkelerin uygulanması ek bir inceleme gerektirir hâle gelmiştir. TSHK m. 68/A'ya eklenen hüküm, bunun yürürlük tarihinden (4.7.2012) önce ulusal mevzuatta mevcut olan özel nitelikli ve dolayısıyla daha yeni tarihli olmasına rağmen CTS ve Protokol hükümlerine kıyasla *öncelikle uygulanma ihtimali olan* düzenlemelerin uygulanmasını engellemiştir. Çünkü, bu hüküm, kanun koyucunun, ulusal mevzuatta mevcut olan önceki tarihli özel veya genel nitelikli hükümler karşısında CTS ve Protokol hükümlerinin öncelikle uygulanması yönündeki iradesini

<sup>91</sup> **Gemalmaz, Burak**, Mülkiyet Hakkı, Anayasa Mahkemesine Bireysel Başvuru El Kitapları Serisi – 6, 2. Baskı, Ankara, 2019, s. 34. Anayasa Mahkemesi de mülkiyet hakkını böyle yorumlamaktadır: Mahmut Duran ve Diğerleri Başvurusu, Başvuru Numarası: 2014/11441, Karar Tarihi: 1.2.2017, N. 60. AİHS altında nelerin mülk olduğu konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Harris, D. J. et alia**, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Hukuku, Çev. Mehveş Bingöllü Kılıcı, Ulaş Karan, Ankara, 2013, 676-682.

göstermektedir. Bununla beraber, TSHK m. 68/A'nın yürürlüğe girdiği 4.7.2012'den sonra kanunlarda, CTS veya Protokol hükümleriyle çatışan nitelikte düzenlemeler yapılırsa, TSHK m. 68/A'ya rağmen, hangi düzenlemenin uygulanacağına, yukarıda değinilen ilkelere göre, ayrıca değerlendirilmesi gerekecektir.

## B. Ulusal Düzenlemeler

### 1. TSHK, SHGM'nin Düzenleyici İşlemleri ve TİTRK

TSHK'nın 14.10.1983'te yürürlüğe girmesinden (m. 149) önceki dönemde, hava araçları üzerinde rehin hakkı mülga 743 sayılı Türk Kanunu Medenîsi hükümlerine göre ve kural olarak zilyetliğin devriyle kurulabiliyordu<sup>92</sup>. Hava aracı üzerinde rehin hakkının doğabilmesi için bunun rehin verenin münhasır fiilî hâkimiyetinden çıkartılması gerekiyordu. TSHK'nın yürürlüğe girmesiyle hava araçlarının sicilli rehni mümkün kılınmıştır. Hava aracı ipoteği, TSHK'nın "*Hava Seyrüseferinin Genel Hükümleri*" başlıklı ikinci kısmının "*Hava Araçları ve Sicillerin Tutulması*" başlıklı beşinci bölümünde 69 ilâ 84. maddelerde düzenlenmiştir<sup>93</sup>. Bunlara ek olarak, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yönetmelik, genelge ve tebliğlerinde de hava aracı ipoteğini ilgilendiren hükümler mevcuttur<sup>94</sup>.

Esasen TİTRK her türlü taşınırı kapsayan düzenlemeler içermektedir (m. 5/I-p) ama buradaki düzenlemeler kural olarak hava aracı rehnine uygulanmaz. Zira hava araçlarının TİTRK'e göre tek başına rehnedilmesi mümkün değildir<sup>95</sup>. Ancak TİTRK m. 5/II ve VIII uyarınca bir hava aracı, tamamı rehnedilecek bir ticari işletmenin faaliyetine tahsis edilmişse, bu hava aracı, ticari işletmeyle birlikte TİTRK'e göre rehnedilebilir ve bu durumda, rehinli taşınır sicili rehni, uçak siciline bildirir<sup>96</sup>.

<sup>92</sup> **Demir**, s. 10-11; **Uyumaz, Alper**, "Medenî Kanun Dışındaki Kanunlarda Düzenlenmiş Taşınır Rehni Çeşitleri", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XXI, Sayı 4, 2017, s. 73. Türk hava hukuku düzenlemelerinin tarihçesi için bkz. **Demir**, s. 10, dn. 18; **Akçura-Karaman**, s. 35.

<sup>93</sup> TSHK m. 6'da Türk hava sahasında uçuş yapabilecek hava araçlarının "uçak siciline" kayıtlı olması gerektiği öngörülmüş olsa da, bu sicille ilgili hükümlerin hava trafiğinin genel hükümleri altında değil, ayrı bir kısımda düzenlenmesi daha isabetli olurdu. **Sözer**, TSHK, s. 66.

<sup>94</sup> Yürürlükteki ve mülga yönetmeliklerin listesine SHGM'nin internet sitesinden ulaşılabilir. Eldeki konu bakımından özellikle Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği önem taşımaktadır.

<sup>95</sup> Bu konudaki açıklamalar için bkz. aşağıda dn. 162.

<sup>96</sup> **Sirmen**, s. 674; **Göle, Celal/Aydoğan, Gökhan**, "Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'nun Ticaret Hukuku Açısından Değerlendirilmesi", BATİDER, Cilt 33, Sayı 1,

## 2. TSHK’da Hava Aracı İpoteğiyle İlgili Düzenleme Olmayan Durumlarda Hangi Hükümlerin Uygulanacağı Sorunu

TSHK’nın genel gerekçesi incelendiğinde tek bir kaynağa bağlı kalınmadığı görülmektedir. İsviçre, Almanya, İtalya, Fransa, Avustralya ve hatta Salvador Kanunu da dâhil pek çok ülkenin sivil havacılık mevzuatı değerlendirilmiştir<sup>97</sup>. Madde gerekçelerine bakıldığında kimi zaman aynı konudaki hükümlerde bile farklı farklı ülkelerin kanunlarından yararlanıldığı açıkça ifade edilmektedir. Bununla birlikte, özellikle hava aracı ipoteğine dair hükümlerin gerekçesinde yabancı kanunlara değil, ağırlıklı olarak mülga 6762 sayılı TTK’nın (“mülga TTK”) gemi ipoteğine ilişkin hükümlerine ve bazen mülga 743 sayılı Türk Kanunu Medenisi’nin taşınmaz rehni hükümlerine atıf yapılmıştır<sup>98</sup>. *Atamer* ise hava aracı ipoteğinin tamamen mülga TTK’nın gemi ipoteğine ilişkin hükümlerinden yararlanılarak ama bunlardan daha az ayrıntılı şekilde düzenlendiğini belirtmektedir<sup>99</sup>. Diğer yandan, TSHK m. 65 uyarınca hava araçları taşınır mal niteliğindedir. Öyleyse TSHK’da hava aracı ipoteğiyle ilgili düzenleme bulunmayan konularda hangi hükümlere başvurulacağı bakımından temelde üç farklı ihtimal ortaya çıkmaktadır: (i) TTK’nın gemi ipoteğine ilişkin hükümleri; (ii) TMK’nın taşınmaz rehnine ilişkin hükümleri ve (iii) TMK’nın taşınır rehnine ilişkin hükümleri<sup>100</sup>. Cape Town Sözleşmesi ve Protokol’ün Türk hukukuna etkisi yukarıda ele alındığı için burada sadece ulusal mevzuat üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır.

Bir görüşe göre, TSHK’da uçak sicili ve hava aracı ipoteğiyle ilgili hüküm bulunmayan bazı konularda TSHK m. 106 vasıtasıyla TTK’nın gemi sicili ve ipoteğine ilişkin hükümleri uygulanacaktır<sup>101</sup>. TSHK m. 106’da *havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda* TSHK’da hüküm bulunmayan durumlarda Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümlerinin ve bunlarda da hüküm yoksa TTK hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu atıf yalnızca havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalar hakkında TSHK’da kural yoksa hangi hükümlerin uygulanacağını gösteren basamaklı bir düzenleme getirmektedir. Son basamağın TTK olarak öngörülmüş olması, uçak sicili ve hava aracı ipoteğiyle ilgili TSHK’da düzenleme olmayan

2017, s. 32-33; **Oktay-Özdemir**, s. 58, dn. 12.

<sup>97</sup> TSHK Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekçe, s. 1-4, 12.

<sup>98</sup> TSHK Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekçe, s. 13-14.

<sup>99</sup> **Atamer**, s. 88-89.

<sup>100</sup> Bkz. **Demir**, s. 29.

<sup>101</sup> **Kaner, İnci**, Hava Hukuku Dersleri (Hususî Kısım), 2. Bası, İstanbul, 2004, s. 28, 36, dn. 13. Yazar, bunu doğrudan ifade etmemekle beraber, birden fazla durumda TSHK’da hüküm bulunmaması hâlinde TSHK m. 106 vasıtasıyla gemi siciline veya ipoteğine ilişkin hükümlerin uygulanacağını belirtmektedir.

durumlarda TTK'nın gemi sicili ve ipoteği hükümlerinin uygulanmasını gerektirmez<sup>102</sup>.

Aynı sonuca farklı bir gerekçeyle ulaşan *Hızır/Turaev* ise hava aracı ipoteği ile gemi ipoteğinin nitelikleri ve öngörülüş amaçları benzer olduğu için TSHK'da hüküm bulunmayan hâllerde öncelikle TTK'nın gemi ipoteği hükümlerinin uygulanması gerektiğini ve ancak burada da düzenleme yoksa TMK'ya başvurulabileceğini belirtmektedir<sup>103</sup>. Bu görüş, gemi ipoteğinin deniz hukukunun, hava aracı ipoteğinin ise hava hukukunun özelliklerine göre kanunlaştırıldığını göz ardı ederek peşinen birine ilişkin düzenlemelerin diğerinde hüküm bulunmayan hâllerde öncelikle uygulanacağını savunduğu için eleştirilmiştir<sup>104</sup>. Ayrıca TSHK'nın gerekçesinde ipoteğin hava aracı ve alacak bakımından kapsamı ile kanunî ipotek gibi bazı konularda doğrudan TMK'nın taşınmaz rehni düzenlemelerine gönderme yapılması karşısında, ortaya çıkan her düzenleme eksikliğinde öncelikle TTK'nın gemi ipoteğine ilişkin hükümlerinin uygulanması gerektiği söylenemez<sup>105</sup>.

Bir başka görüşe göre, TSHK'da hava aracı ipoteğiyle ilgili hüküm bulunmayan hâllerde öncelikle TMK'nın taşınmaz rehni düzenlemelerine başvurulmalıdır, çünkü TSHK'nın gerekçesinde çoğunlukla mülga TTK'nın gemi ipoteğine dair hükümlerine gönderme bulunulsa dahi bunlar da TMK'daki taşınmaz rehni hükümleri esas alınarak düzenlenmiştir<sup>106</sup>. Bu tespit, mülga TTK bakımından ancak bir ölçüye kadar doğrudur. Mülga TTK'nın gemi ipoteğine ilişkin düzenlemelerinin temel kaynağı, Alman hukukundaki taşınmaz ipoteğini esas alarak hazırlanmış olan<sup>107</sup>, 1940 tarihli Müseccel Gemiler ile Yapı Hâlinde Bulunan Gemiler Üzerindeki Haklara İlişkin Kanun'dur (*Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken*)<sup>108</sup>. Fakat, *Hirsch'in* hazırladığı taslakta Adliye Encümeni tarafından yapılan değişiklikler sonucunda en çok yollama yapılan kaynak Türk Kanunu Medenîsi'nin ve İMK'nın taşınmaz rehnine ilişkin hükümleri olmuştur<sup>109</sup>. Bu değişikliklerle, Türk Kanunu Medenîsi'nin ve İMK'nın

<sup>102</sup> **Demir**, s. 30; **Hızır/Turaev**, s. 392, dn. 82.

<sup>103</sup> **Hızır/Turaev**, s. 382.

<sup>104</sup> **Demir**, s. 31.

<sup>105</sup> **Demir**, s. 31-32.

<sup>106</sup> **Demir**, s. 33 vd. Böyle bir gerekçe belirtmeksizin: **Esener, Turhan/Güven, Kudret**, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara, 2017, s. 570; **Tek, Gülen Sinem**, Ulaşım Araçlarının İpoteği, İstanbul, 2012, s. 23 vd.; **Makaracı-Başak**, s. 352.

<sup>107</sup> **Atamer**, s. 82.

<sup>108</sup> **Kalpsüz, Turgut**, Gemi Rehni, 4. Baskı, Ankara, 2001, s. 2-3; **Atamer**, s. 83. Ayrıca bkz. 6102 sayılı TTK Gerekçesi, 1012 ilâ 1058 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

<sup>109</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Atamer**, s. 80 vd.



taşınmaz rehnine ilişkin hükümleri, gemi ipoteği düzenlemelerinin bir diğer aslı kaynağı hâline gelmiştir<sup>110</sup>.

Mülga TTK'nın aksine, 6102 sayılı TTK'nın gerekçesinde, gemiler üzerindeki aynî hakları düzenleyen m. 996 ilâ 1011'e ilişkin genel açıklamalarda, yalnızca “*gemiler üzerindeki aynî haklar bakımından farklı bir şekilde düzenlenmesi gereken hususlar*”ın ayrıca TTK'da düzenlendiği, düzenlenmemiş bütün konularda ise TTK'nın ayrılmaz bir cüzünü oluşturduğu TMK'nın hükümlerinin cari olacağı belirtilmiştir<sup>111</sup>. Gerekçenin açıklığı sebebiyle öğretide gemi ipoteğiyle ilgili özel düzenleme bulunmayan durumlarda TMK'nın taşınmaz ipoteğine ilişkin düzenlemelerine başvurulması gerektiği ifade edilmektedir<sup>112</sup>.

Aslında TTK'nın gemi ipoteğine ilişkin 1012 ilâ 1058. maddelerinin gerekçesinde, mülga TTK'daki düzenlemelerin “*dili güncellenerek*” yeni TTK'ya büyük ölçüde aynen alındığı görülmektedir<sup>113</sup>. Bu sebeple, gemi ipoteğinin yukarıda açıklanan kanunî kaynaklarında esaslı bir değişiklik olmamasına rağmen, TTK'nın gerekçesinde, gemi ipoteğine ilişkin düzenleme bulunmayan tüm hâllerde TMK hükümlerine başvurulacağının öngörülmüş olması eleştirilebilir. Gerçekten de 1012 ilâ 1058 arasında yer alan maddelerin gerekçeleri incelendiğinde sadece gemi sicil memuru huzurunda ipotek anlaşması yapma imkânı tanınmasında (TTK m. 1015) ve yabancı para üzerinden gemi ipoteğinde sicile tescil edilecek hususlarda (TTK m. 1016) TMK'nın taşınmaz rehini hükümleri ile paralellik kurulmaya çalışıldığı görülmektedir. Buna karşın, bazı hükümlerin gerekçesinde, örneğin TTK m. 1013'ünkinde, TMK'nın taşınmaz rehnine ilişkin çözümünün kabul edilmediği, Alman kanunundaki çözümün benimsendiği açıkça ifade edilmiştir. Ayrıca mülga TTK'dan aynen alınmayıp değişikliğe uğrayan çoğu hükmün gerekçesinde de TMK'ya değil, Alman kanununa gönderme yapılmıştır<sup>114</sup>.

TTK'nın 996 ilâ 1011. maddelerinin gerekçesinde özel hüküm bulunmayan hâllerde TMK'ya başvurulacağı şeklindeki yukarıda değinilen açıklık, TSHK'nın kanun malzemesinden çıkmamaktadır. Kaldı ki, TTK'nın gerekçesindeki açıklığa rağmen gemi ipoteğine ilişkin özel düzenleme bulunmayan bütün durumlarda başvuru kaynağının peşinen TMK olarak

<sup>110</sup> **Atamer**, s. 82.

<sup>111</sup> 6102 sayılı TTK Gerekçesi, 996 ilâ 1011'inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

<sup>112</sup> **Atamer**, s. 97; **Damar, Duygu**, “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, Prof. Dr. Belgin Erdoğan'a Armağan, İstanbul, 2011, s. 593.

<sup>113</sup> 6102 sayılı TTK Gerekçesinde “*1012 ilâ 1058 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar*”.

<sup>114</sup> Bkz. TTK m. 1039, 1042, 1043, 1048, 1054 gerekçeleri.

belirlenmesi somut olay adaletine uygun olmayan sonuçlar doğurabilir. Bu gerekçelerle, hava aracı ipoteğinin bir rehin hakkı türü olması sebebiyle de TSHK'da hüküm bulunmayan durumlarda öncelikle TMK hükümlerine başvurulacağına ilişkin görüş de yerinde değildir<sup>115</sup>. Kanımca, TSHK'da hava aracı ipoteğiyle ilgili düzenleme bulunmayan durumlarda da peşinen TMK'nın taşınır veya taşınmaz rehnine ya da TTK'nın gemi ipoteğine ilişkin düzenlemelerine başvurulacağı şeklinde bir neticeye ulaşılamaz.

Esasen hava aracı ipoteğiyle ilgili TSHK'da düzenleme olmayan durumlarda hangi hükümlere başvurulacağı incelenirken ilk olarak TMK m. 5'teki genel atıf kuralının irdelenmesi gerekir. Hükme göre “*Bu Kanun ve Borçlar Kanununun genel nitelikli hükümleri, uygun düştüğü ölçüde tüm özel hukuk ilişkilerine uygulanır.*” Maddedeki “*bu kanun*” ifadesinin nasıl yorumlanacağı öğretide tartışmalıdır<sup>116</sup>. TTK m. 1'de TTK'nın, TMK'nın ayrılmaz bir parçası olduğu öngörüldüğüne göre TMK m. 5'teki “*bu kanun*” ifadesinin kapsamına TTK'nın genel nitelikli hükümlerinin de dâhil edilmesi gerekir<sup>117</sup>. Öyleyse TSHK'da hava aracı ipoteğiyle ilgili kural bulunmayan durumlarda TMK'nın taşınmaz rehni ve TTK'nın gemi rehni konusundaki hükümlerinden genel nitelikli olanlarının hangisinin daha önce uygulanması gerektiği sorunu, salt TMK m. 5'te TTK'ya açıkça atıf yapılmamış olmasından hareketle, TMK'daki taşınmaz rehni hükümlerinin öncelikle uygulanacağını savunan görüş lehine çözülemez. Yine salt gemi ipoteğinin de hava aracı ipoteği gibi bir tür taşınır ipoteği olmasına dayanarak, TSHK'da hava aracı ipoteğiyle ilgili kural bulunmayan durumlarda, taşınmaz rehnine değil, gemi ipoteğine ilişkin hükümlerin öncelikle uygulanması gerektiği şeklinde bir genelleme yapılması da doğru olmaz.

TMK m. 5 hükmü, lafzında geçen “*uygun düştüğü ölçüde*” ibaresinin de gösterdiği üzere, *kıyasen uygulamayı* öngören bir atıf kuralıdır<sup>118</sup>. Zira TMK, TBK ve TTK'nın somut olaya doğrudan doğruya uygulanabilecek genel

<sup>115</sup> Kurtuluş, s. 162.

<sup>116</sup> Edis, Seyfullah, Medenî Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri, 4. Basıdan Tıpkı Basım, Ankara, 1993, s. 242-245; Gürzumar, Osman Berat, “Türk Medeni Kanunu'nun 5'inci Maddesi ve Özel Hukuk Uygulamasındaki Yeri”, Prof. Dr. Erden Kuntalp'e Armağan, Cilt I, Özel Hukuk, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1, 2004, s. 121-128.

<sup>117</sup> Edis, s. 245; Gürzumar, s. 128.

<sup>118</sup> İmre, Zahit, Medenî Hukuka Giriş, 3. Bası, İstanbul, 1980, s. 153-154; Tuor, Peter/Schnyder, Bernhard/Schmid, Jörg/Jungo, Alexandra: ZGB, 14. Auflage, Zürich-Basel-Genf, 2015, § 4, N. 5; Edis, s. 249-250 (Yazar, verdiği örneklerde uygulamanın esas itibarıyla kıyasen olduğunu belirtmektedir). Hükmün sadece kıyasen uygulamaya ilişkin olduğu görüşünde: Gürzumar, s. 141, 152-153; Oğuzman, M. Kemal/Barlas, Nami, Medenî Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar, 24. Bası, İstanbul, 2018, N. 219.

nitelikteki hükümleri zaten bu şekilde uygulanır. Bunun için kanun koyucu ayrıca TMK m. 5'i düzenleme ihtiyacı duymaz<sup>119</sup>. Öyleyse TMK m. 5, belirli bir özel hukuk ilişkisine dair kanunda doğrudan doğruya uygulanabilecek nitelikte hüküm bulunmayan durumlarda, hâkime, öncelikle anılan kanunların genel nitelikli hükümlerine bakmasını ve bunları *uygun düştüğü ölçüde* uygulayıp uygulayamayacağını araştırmasını emretmektedir<sup>120</sup>. Aksi takdirde, benzer menfaat çatışmalarının benzer şekilde çözülmesini gerektiren eşitlik ilkesi yerine gerine getirilmemiş olacaktır.

TSHK'da hava aracı ipoteğine ilişkin doğrudan uygulanabilecek bir düzenleme yoksa, hâkim, TMK m. 5 uyarınca anılan kanunların genel nitelikli hükümlerini inceleyecek ve somut olaya uygulanması uygun düşen bir hüküm varsa bunu uygulayacaktır. Genel nitelikli hükmün uygulanmasının uygun düşüp düşmediğini tespit edebilmek için ise menfaatler dengesini göz önünde bulunduracak, düzenlenmemiş konuda TSHK'nın diğer hükümlerine göre korunduğu anlaşılan veya somut olayın özelliklerine göre korunması gereken menfaati ya da taraflar arasında teşkili lazım olan menfaat dengesini irdeleyecektir. TMK'daki taşınır ve taşınmaz rehniyle ilgili kurallar ile TTK'daki gemi ipoteğiyle ilgili düzenlemeler dikkate alındığında hâkimin karşısına birden fazla genel nitelikli kural çıkabilecektir. Bu kuralları tespit eden hâkim, korunmaya değer olduğunu tespit ettiği menfaati temine ya da somut olayda teşkili gerekli menfaatler dengesini oluşturmaya hangi kuralın daha elverişli olduğunu değerlendirerek bir karar vermelidir. TMK m. 5'teki "uygun düştüğü ölçüde" uygulama ile TMK m. 1 uyarınca hukuk boşluğunu doldurmada başvuru "kıyas"ın<sup>121</sup> farklı olduğunu savunan görüş<sup>122</sup> kabul edilse dahi, yukarıda açıklananların aynısı, eşitlik ilkesi gereği hâkimin hukuk boşluğunu doldururken başvurabileceği kıyasta da geçerlidir. Öyleyse TMK m. 5 uyarınca uygulanabilecek genel nitelikli bir hüküm olmayan durumlarda, örf ve âdet hukuku da yoksa, hâkim yine öncelikle açıklanan şekilde ilgili hukuk boşluğunu doldurmalıdır. Örnek olarak, *Akçura-Karaman*, rehin konusunun değerinin azalması hâlinde tarafların hak ve yükümlülüklerine

<sup>119</sup> **Gürzumar**, s. 142, 155.

<sup>120</sup> **Gürzumar**, s. 155 vd. Yazara göre, bu aşamada henüz bir *kanun boşluğu* yoktur. Boşluk olsaydı, örneğin, TSHK'da düzenleme olmayan durumlarda hangi kuralların *TMK m. 5 anlamında kıyasen* uygulanacağına değil, TMK m. 1/II uyarınca öncelikle bu konuda bir örf ve âdet hukuku kuralı olup olmadığına bakılması ve sonra *hukuk boşluğunu* doldururken (hukuk yaratmada) yararlanılan kıyasa (bkz. aşağıda dn. 121) başvurulması gerekirdi. Dolayısıyla, bu aşamada *kanun boşluğu* olduğu kabul edilirse, TMK m. 5'in hukukun uygulanmasında bir işlevi olmayacaktır.

<sup>121</sup> TMK m. 1/II uyarınca hâkim, hukuk yaratırken kanun koyucu gibi hareket edeceği için, kural olarak, ilk önce başvurması gereken yöntem kıyastır. **Edis**, s. 143 vd.

<sup>122</sup> Bkz. **Gürzumar**, s. 160-161.

ilişkin olarak hava aracı ipoteği ve motorlu taşıt rehni düzenlemelerinde bir kural bulunmadığını belirttikten sonra böyle bir değerlendirme yapmıştır<sup>123</sup>.

### III. TSHK'ya Göre Hava Aracı Kavramı ve Üzerinde İpotek Tesis Edilebilecek Hava Araçları

#### A. Hava Aracı Kavramı

TSHK m. 3'te genel bir hava aracı tanımı yapılmıştır. Buna göre, hava aracı, “*havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı*” ifade etmektedir<sup>124</sup>. Öyleyse TSHK'ya göre bir hava aracından bahsedebilmek için bunun yalnızca havalanması yeterli olmayıp yer çekimine direnç göstererek havada kalabilmesi ve yol alabilmesi de gereklidir. Bu iki unsuru da sağlayan uçak, helikopter, planör, balon, insansız hava aracı (bkz.

<sup>123</sup> “Hava aracı ve motorlu taşıt rehni ise alacaklı, taşıtlara zilyet olmadığından, alacaklının taşıtın değer düşmesine karşı önlem alma yetkileriyle donatılması önemlidir. Bu nedenle hâkim bu konudaki kanun boşluğunu MK m. 1 uyarınca doldururken taşınmaz ipoteğindeki MK m. 855-868 ve gemi ipoteğindeki TK m. 1030 düzenlemelerine kıyasen başvurabilecektir. Peki, taşınmaz ipoteği mi yoksa gemi ipoteği hükümlerinin mi tercih edilmesi menfaat dengelerine daha uygun düşecektir? [...] **gemi ipoteği açısından getirilen TK m. 1030 ile ipotek alacaklısına sağlanan imkânların MK'daki imkânlara göre alacaklıyı daha fazla koruduğu açıktır.** [...] Önemli ekonomik değer teşkil edip; stabil olmamaları, hızlı yer değiştirebilmeleri, korsanlarca kaçırılma, yanma veya batma gibi ciddi risklerle karşı karşıya olmaları dolayısıyla **gemi alacaklısının taşınmaz alacaklısına göre korumaya daha fazla ihtiyacı bulunduğu açıktır. Aynı riskler, hava aracı ve motorlu taşıt ipotek alacaklısı için de söz konusudur. Dolayısıyla bu tür ipoteklerde de ipotek alacaklısının TK m. 1030'daki düzenlemeye benzer şekilde korunması, menfaat dengesine daha uygun olacaktır.**” Akçura-Karaman, s. 372-375 (Atıf metnine vurgu eklenmiştir). Bununla birlikte, yazar, TSHK'da hüküm bulunmayan hâllerde önce TTK, burada da hüküm yoksa TMK'ya başvurulması gerektiğini belirtmektedir. Akçura-Karaman, s. 35.

<sup>124</sup> TSHK'da böyle bir tanım yapılarak objektif sistem kabul edilmiştir. Bu sistemde, hava araçları sınırlı sayıya tâbi değildir. Kanunî tanımda belirtilen özellikleri havi tüm araçlar, hava aracı sayılmaktadır. Sübjektif sistemde ise nelerin hava aracı sayıldığı sınırlı sayı ilkesine tâbi şekilde sayılmaktadır. Örneğin, Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrs-gesetz*) § 1'de böyle bir sayım mevcuttur. Objektif ve sübjektif sistemler hakkında bkz. **Kırman, Ahmet**, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1990, s. 55, dn. 210 ve 211. Hava aracı kavramıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Akkurt, Sinan Sami**, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, 2. Baskı, Ankara, 2018, s. 60 vd.

TSHK m. 144)<sup>125</sup>, zeplin gibi araçlar birer hava aracı teşkil eder<sup>126</sup>. Buna karşın, örneğin, paraşüt havalanabilme özelliğine sahip olmadığı için TSHK'ya göre hava aracı sayılmaz<sup>127</sup>. Yine, aerodinamik özelliğinin sonucunda rüzgârın etkisiyle veya kendi motor gücüyle direnç göstererek havada kalamayan araçlar da hava aracı teşkil etmez<sup>128</sup>. Mesela, yeryüzünden fırlatılma yoluyla havalanan ve yalnızca fırlatmadaki itmenin etkisiyle belirli bir süre havada seyrettikten sonra yere inen roket, füze gibi araçlar, hava aracı niteliğinde değildir<sup>129</sup>. Havalanabilme ve havada seyredebilme unsurlarının geçici olarak kaybedilmesi (örneğin, arıza dolayısıyla bir uçağın tamir edilinceye dek havalanamaz hâle gelmesi) hava aracı niteliğini etkilemez<sup>130</sup>.

Kanundaki tanımda insan ve/veya eşya taşıyabilme koşulu aranmadığı için öğretide belirli büyüklükteki uçurtmaların dahi birer hava aracı sayılabileceği belirtilmektedir<sup>131</sup>. Oysa böyle basit şeylerin hava aracı kapsamına dâhil edilerek TSHK'nın uygulama alanına sokulması öngörülemez sonuçlar doğurabilir. Örneğin, bir an için böyle şeylerin kanun kapsamında kaldığı kabul edilirse, TSHK m. 60/I-c'de aranan ve Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu

<sup>125</sup> **Pazarıcı, Hüseyin**, Uluslararası Hukuk, 16. Bası, Ankara, 2017, s. 257. *Kurt'a* göre, "İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı"ndaki sınıflandırmalar dikkate alındığında yalnızca 25 kg üzerindeki insansız hava araçları, hava aracı sayılmaktadır. **Kurt, Ekrem**, "Sivil Hava Aracı Mülkiyetinin Kazanılması, Devri ve Sona Ermesi", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XXI, Sayı 2, 2017, s. 52. Oysa bu talimatta yer alan insansız hava aracının ağırlığına göre bunları kaydettirme zorunluluğu vb. ödevlerden yola çıkarak hangilerinin hava aracı tanımı içine girip girmeyeceğini belirlemek mümkün görünmemektedir. Bu sonuca "Hava Aracı Milliyeti ve Tescil İşaretleri Talimatı" m. 2/II'de 25 kg'ye kadar olan insansız hava araçlarının kapsam dışında tutulmasından ulaşılabılır. Ancak TSHK'daki hava aracı tanımını daraltacak nitelikteki bu düzenlemelerin talimatla değil, kanunla yapılması gerekirdi.

<sup>126</sup> **Kaner**, s. 14-15; **Ergüne**, s. 88, dn. 86; **Pazarıcı**, s. 157; **Kırman**, s. 56-57; **Kurt**, s. 51; **Tek**, s. 32; **Kurtuluş**, s. 161, 164; **Erdoğan**, **Hasan Fehmi**, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014, s. 112.

<sup>127</sup> **Akkurt**, s. 66; **Hızır/Turaev**, s. 375; **Demir**, s. 90; **Erdoğan**, s. 113. Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrsgesetz*) § 1(2)(8)'de ise acil durum paraşütleri hava aracı sayılmıştır.

<sup>128</sup> **Demir**, s. 89.

<sup>129</sup> **Akkurt**, s. 66; **Demir**, s. 89; **Tek**, s. 32. Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrsgesetz*) § 1(2)'ye göre ise uzay araçları, roketler ve benzer misiller, atmosferde kaldığı sürece hava aracı teşkil eder. Bunlar uzaya çıktığı takdirde hava aracı niteliğini kaybeder. Bunlardan yalnızca uzay araçları TSHK anlamında hava aracı teşkil edebilir.

<sup>130</sup> **Kaner**, s. 15; **Hızır/Turaev**, s. 376; **Demir**, s. 90; **Tek**, s. 32; **Kurtuluş**, s. 164.

<sup>131</sup> **Belbez, Hikmet**, "Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti", AÜHFD, Cilt 2, Sayı 4, 1945, 743-746, s. 743, dn. 2; **Kaner**, s. 15. Karş. **Kurt**, s. 51.

Yönetmeliği m. 5'te somutlaştırılan uçuşa elverişlilik koşulunun kapsamında kalmadıklarından bunlar tescile tâbi olmayacak ve TSHK m. 67 uyarınca uçurtma satışında uçurtmanın mülkiyetinin alıcıya teslimden önce intikalinin mümkün olacağı sonucuna ulaşılabilecektir. Dolayısıyla, havalanabilme ve havada seyredibilme ölçütleri TSHK'nın diğer hükümleriyle mantıklı bir bütün oluşturacak şekilde yorumlanmalı ve uçurtma (özellikle çocuk uçurtması), maket uçak, uçak modeli gibi eğlence ya da hobi maksatlı olup belirli bir düzeyde teknik donanıma sahip olmayan eşya, TSHK kapsamında hava aracı sayılmamalıdır<sup>132</sup>. Bu doğrultuda, Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrsgesetz*) § 1(2)(7)'de hava araçları arasında sayılan uçurtmalar (*Drachen*) ibaresi daha sonra ilga edilmiştir. Bu ibare kanunda mevcutken dahi, öğretilerde çocuk uçurtmalarının kanun kapsamında sayılmaması gerektiği belirtilmekteydi<sup>133</sup>.

Son olarak, Türkiye'nin de taraf olduğu, 7.12.1944 tarihinde Chicago'da imzalanan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi<sup>134</sup> ("Chicago Sözleşmesi") m. 54'e dayanılarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından yayınlanan ve "Hava Aracı Milliyeti ve Tescil İşaretleri" konusunda uluslararası standartları düzenleyen Ek-7 (*Annex-7 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft Nationality and Registration Marks*; bundan böyle "Ek-7" olarak anılacaktır)<sup>135</sup> m. 1'de de hava aracı tanımlanmıştır. Buna göre, "**Hava aracı.** Havanın, yer yüzüne karşı reaksiyonları hariç, atmosferde havanın reaksiyonlarından destek sağlayabilen her türlü makine"yi ifade etmektedir<sup>136</sup>. Öğretilerde, Chicago Sözleşmesi'nin eklerinde yer alan tanımların, kural olarak, buna üye devletlerde de geçerli olduğu belirtilmektedir<sup>137</sup>. TSHK'daki hava aracı

<sup>132</sup> Kurt, s. 51.

<sup>133</sup> **Deutsches Rechts-Lexikon**, Band 2: G – P, Hrsg. Horst Tilch, Frank Arloth, 3. Auflage, München, 2001, s. 2776 ("*Luftfahrzeug*"). Sözlükteki açıklamaya göre, özellikle balonlar, uçurtmalar ve uçak modellerinin hangilerinin kanun kapsamında olduğuna ilişkin sınırlı çekmek zordur. Alman hukukunda bu sorun, *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* § 6'da 25 kilonun altındaki insansız balonların ve uçak modellerinin (maddenin mefhumu muhalifinden) uçuşa elverişlilik izni almasına gerek olmadığını düzenlenmesiyle çözülmüştür.

<sup>134</sup> 12.06.1945 tarihli ve 6029 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 4749 sayılı kanunla onaylanmıştır.

<sup>135</sup> Bu ek, üye ülkelerden gelen geri bildirimlere göre fasıllı olarak güncellenmektedir. Bugün itibarıyla, Ek-7'nin 2012 tarihli altıncı baskısı yürürlüktedir.

<sup>136</sup> "**Aircraft.** Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface."

<sup>137</sup> **Sözer**, TSHK, s. 72; **Sözer, Bülent**, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul, 2009, s. 18.

tanımı, Ek-7'dekine kıyasla geniş kalmaktadır<sup>138</sup>. Fakat Ek-7 m. 1'e göre bu tanım, sadece Ek-7'nin düzenleme alanında hava aracının ne anlamda kullanıldığını göstermektedir<sup>139</sup>. Bu düzenlemeden hareketle, Ek-7'deki tanımın genel geçer bir uygulaması olmadığı anlaşılmaktadır.

## B. Üzerinde İpotek Tesis Edilebilecek Hava Araçları

### 1. Hava Araçlarının Bazı Açılardan Sınıflandırılması

Hangi hava araçlarının üzerinde ipotek tesis edilebileceği belirtilmeden önce TSHK'ya göre hava araçlarının tâbi olduğu bazı ayrımların açıklanması zorunludur.

#### a. Devlet Hava Araçları ve Sivil Hava Araçları

Chicago Sözleşmesi m. 3(b)'ye göre, askerî hizmetlerde, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları, devlet hava aracı sayılır<sup>140</sup>. Hükmün ifadesi açık olmadığı ve bu arada Türkiye'nin tarafı bulunmadığı, Chicago Sözleşmesi ile yürürlükten kaldırılan, 13.10.1919 tarihli Hava Seyrüseferinin Tanzimi Hakkında Sözleşme m. 30'da münhasıran devlet hizmetinde kullanılan tüm hava araçları, devlet hava aracı sayıldığı için, uluslararası hukukta, Chicago Sözleşmesi m. 3(b)'deki sayımın tahdidi olup olmadığı tartışmalıdır<sup>141</sup>. Açık olan ise Chicago Sözleşmesi'nin devlet hava aracı ve sivil hava aracı ayrımı bakımından aracın malikinin kim olduğunu esas alan mülkiyet teorisini değil, hangi amaçlarla kullanıldığını dikkate alan fonksiyonel teoriyi kabul ettiğidir. Fonksiyonel teoriye göre, bir hava aracı

<sup>138</sup> **Sözer**, s. 19. İsviçre'deki Hava Seyrüseferi Hakkında Federal Kanun (*Bundesgesetz über die Luftfahrt*) m. 1/III'teki hava aracı tanımı da Ek-7'deki gibidir.

<sup>139</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Chicago Sözleşmesi Ek-7 ile aynı ismi taşıyan Hava Aracı Milliyeti ve Tescil İşaretleri Talimatı m. 3/2'de, bu talimatın, Ek-7'deki gereklilikler esas alınarak çıkartıldığını ifade etmesine rağmen, m. 4/1-ç'de hava aracını, Ek-7'deki gibi değil, TSHK m. 3'teki şekilde tanımlamıştır.

<sup>140</sup> "Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft."

<sup>141</sup> Bir görüş, Chicago Sözleşmesi'ndeki tanımın sınırlayıcı değil, örnekleyici olduğunu ve sayılanlar dışında başka hizmetlerde (örneğin, orman yangınlarının söndürülmesi) kullanılan hava araçlarının da devlet hava aracı sayılabileceğini belirtmektedir. **Abeyratne, Ruwantissa**, Convention on International Civil Aviation, A Commentary, Switzerland, 2014, s. 51-52 (Yazarın bazı paragraflarda "state aircraft" yerine sehven "military aircraft" kavramını kullandığı kanaatindeyim). Diğer bir görüş ise posta hizmetleri gibi devletin egemenlik yetkisini ilgilendiren amaçlarla kullanılan hava araçlarının sivil hava aracı sayılacağını belirterek sayımın tahdidi olduğunu kabul etmektedir. **Sirmen, Kâzım Sedat**, Hava Araçlarının Tâbiyeti, Ankara, 2005, s. 6. Farklı gerekçeyle sayımın tahdidi olduğu görüşünde: **Akkurt**, s. 69. Bu tartışmalar hakkında bkz. **Akkurt**, s. 68 vd.; **Akkutay, Berat Lale**, "Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 31, 2017, s. 316 vd.

devletin egemenliğiyle ilgili amaçlarla kullanılıyorsa, yani aracın kontrolü devletteyse ve araç münhasıran kamu görevi ve hizmeti görüyorsa, devlet hava aracı olarak değerlendirilir<sup>142</sup>. Chicago Sözleşmesi'ndekine benzer olarak, TSHK m. 3/I-c'de de fonksiyonel teoriyi esas alan bir devlet hava aracı tanımı yapılmıştır<sup>143</sup>. Bu maddenin 6495 sayılı Kanun ile 12.7.2013'te değişikliğe uğramadan önceki hâlinde devlet hava aracı; askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullanılan hava araçları şeklinde tanımlanmıştı. Değişiklikle birlikte bu hizmetlere “*orman yangınları ile mücadele*” de eklenmiştir. TSHK m. 3/I-d'de ise Türk sivil hava aracı “*Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçlar*” şeklinde tanımlanmıştır<sup>144</sup>.

TSHK'nın, devlet hava araçlarının tanımında sadece bunların belli hizmetlerde kullanılmasını esas almasına karşın, sivil hava araçlarının tanımında malikinin kim olduğunu da dikkate alması öğretide tartışmaya yol açmıştır. Bir görüşe göre, devlet hava aracından bahsedebilmek için bunun yalnızca TSHK m. 3/I-c'de sayılan dört hizmete tahsis edilmesi yeterli değildir; ayrıca aracın devletin mülkiyetinde olması şarttır<sup>145</sup>. Yani bu görüş, fonksiyonel teori yanında mülkiyet teorisinin de dikkate alınması gerektiğini belirtmektedir. Tespit edebildiğim kadarıyla, bu görüşteki yazarlardan yalnızca *Hızır/Turaev* bir gerekçe sunmuş ve TSHK m. 3/I-c ile 3/I-d hükümleri birlikte okunduğunda bu sonuca ulaşıldığını belirtmiştir<sup>146</sup>. Oysa kanımca, devlet hava araçlarının aksi öngörülmedikçe TSHK'nın kapsamı dışında olduğunu düzenleyen TSHK m. 2/II karşısında böyle bir çıkarımın yorum yoluyla yapılması yerinde değildir. Hükümler arasında açık bir çatışma olmadıkça, TSHK'nın uygulama alanını belirleyecek önemde bir tanımın kendi içinde yeterli olduğunun varsayılması ve bu tanıma, kanunun diğer hükümlerinde sarıh olarak ifade edilmeyen başka unsurların eklenmemesi gerekir. Kaldı ki, TSHK m. 3/I-d'deki “*Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine ... ait araçlar*” ibaresinin mefhumu muhalifinden, TSHK m. 3/I-c'de sayılan hizmetlerde kullanılan araçların kamu tüzel kişilerinin mülkiyetinde olması gerektiği sonucu da çıkmamaktadır. Aksine, kanımca, hükümlerin birlikte okunmasından şu iki sonuca ulaşılmaktadır: (i) TSHK m. 3/I-c'de sayılan hizmetlerde kullanılan ama kamu tüzel kişilerinin maliki olmadığı hava

<sup>142</sup> Akkutay, s. 317.

<sup>143</sup> Akkurt, s. 67.

<sup>144</sup> Sivil hava aracı türleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, s. 70 vd.

<sup>145</sup> Kaner, s. 16; Hızır/Turaev, s. 376; Kurt, s. 54, dn. 17 (yazarın atf yapılan yerdeki yorumundan bu görüşte olduğu anlaşılmaktadır).

<sup>146</sup> Hızır/Turaev, s. 376, dn. 14.



araçları, bu kanuna göre, devlet hava aracıdır ve (ii) TSHK m. 3/I-d uyarınca, maliki kamu tüzel kişisi olsa bile, TSHK m. 3/I-c’de sayılan hizmetlerde kullanılan hava araçları, bu kanuna göre, sivil hava aracıdır.

Bu doğrultuda, öğretilerdeki diğer bir görüş, maliki kim olursa olsun, TSHK m. 3/I-c’de sayılan hizmetlere tahsis edilmiş araçların devlet hava aracı olduğunu savunmaktadır<sup>147</sup>. Akkutay, TSHK m. 3/I-c’nin, Chicago Sözleşmesi m. 3(b)’deki sayımı tahdidî olarak yorumlayan bir düzenleme olduğunu ve dolayısıyla sadece TSHK’da sayılan dört tür hizmette kullanılan hava araçlarının devlet hava aracı sayılacağını ifade etmektedir<sup>148</sup>. Açıklanan sebeplerle, devlet hava aracını yalnızca TSHK m. 3/I-c’deki hizmetlerde kullanılanlarla sınırlayan ve devletin araca malik olması gerektiğini savunan bu görüş üstün tutulmalıdır.

TSHK’ya göre durum böyle olmakla beraber, doğrudan devlet hava araçlarını tanımlamak amacıyla çıkartılan Devlet Hava Araçları Hakkında Yönetmelik<sup>149</sup> m. 5’te devlet hava araçlarını kullanan idare bakımından TSHK’da öngörülmemiş bir sınırlandırma getirilmiştir. Hükme göre, “Devlet tarafından askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullanılan ve; a) Askerlik hizmetlerinde; Milli Savunma Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvet Komutanlıkları ile bağlı, ilgili kurum ve kuruluşları tarafından kullanılan hava araçları, b) Güvenlik hizmetlerinde; Cumhurbaşkanlığı ile İçişleri Bakanlığı hizmetlerinde kullanılan hava araçları, c) Gümrük hizmetlerinde; Ticaret Bakanlığı tarafından gümrük hizmetlerinde kullanılan hava araçları, d) Orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde, Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullanılan hava araçları” devlet hava aracıdır. Devlet hava araçları TSHK m. 2/II uyarınca aksi açıkça düzenlenmedikçe TSHK’nın kapsamı dışında olduğu için, bu düzenlemeyle TSHK’nın uygulama alanı genişletilmektedir. Zira yalnızca yukarıda sayılan idarelerce ilgili hizmetlerde kullanılan hava araçları, devlet hava aracı sayılmaktadır. Bu arada, yönetmeliğin 6. maddesinde, sivil hava araçlarının, devlet hava aracı olarak kullanılmasına yönelik usullerin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ayrıca düzenleneceğinin öngörülmüş olması, yukarıda anılan tartışmada katıldığım görüşü destekler niteliktedir.

Yukarıdaki açıklamalar yalnızca TSHK ve Devlet Hava Araçları

<sup>147</sup> Akkurt, s. 67; Akkutay, s. 320, dn. 22; Demir, s. 94 ve s. 93’te dn. 196 ve 197’de anılan yazarlar.

<sup>148</sup> Akkutay, s. 320, dn. 22.

<sup>149</sup> 31001 sayılı ve 7.01.2020 tarihli Resmî Gazete.

Hakkında Yönetmelik kapsamında devlet ve sivil hava aracının neyi ifade ettiğine ilişkindir. Yoksa TSHK kapsamında devlet hava aracı sayılmayan bir hava aracının kamusal mal (dar anlamda kamu malı) olması ve bunlara ilişkin rejime göre korunması mümkündür. Bir malın, kamusal mal sayılması için organik ve maddî koşulların kümülatif olarak gerçekleşmesi gerekir. Organik koşul, malın bir kamu tüzel kişininin mülkiyetinde olmasıdır<sup>150</sup>. Maddî koşul ise malın kamunun ortak kullanımına ve yararlanmasına sunulmuş ya da özel bir düzenleme ile kamu hizmetine tahsis edilmiş bulunmasıdır<sup>151</sup>. Maddî koşulda, kamunun ortak kullanımına ve yararlanmasına sunulmuş mallarla kastedilen sahipsiz mallar ile orta mallarıdır<sup>152</sup>. Özel bir düzenleme ile kamu hizmetine tahsis edilenler ise hizmet mallarıdır<sup>153</sup>. Hava araçları ancak hizmet malı olabilir. Eğer bir hava aracı, bu nitelikleri haiz olması sebebiyle kamusal mal ise, kamusal malların tâbi olduğu koruma rejiminden yararlanacaktır<sup>154</sup>. Örneğin, bürokratların görevlerinde kullanılmak üzere kamu tüzel kişiliğince iktisap edilmiş ve bu amaca tahsis edilmiş hava araçları böyledir. Ancak salt bu durum, ilgili hava aracının, TSHK anlamında bir devlet hava aracı sayılmasını gerektirmez. Bunun için o hava aracının TSHK m. 3/I-c'deki hizmetlerde kullanılması şarttır.

#### **b. Türk Sivil Hava Araçları ve Yabancı Sivil Hava Araçları**

Sivil hava araçları, tâbiyetlerine göre, Türk sivil hava araçları ve yabancı sivil hava araçları olarak ayrılmaktadır. TSHK m. 3/I-d uyarınca Türk sivil hava aracı, devlet hava araçları dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devleti, kamu tüzel kişileri veya Türk vatandaşlarına ait araçlardır. Buna göre, bir sivil hava aracının Türk tâbiyetini taşımasında malikinin tâbiyeti esas alınmaktadır<sup>155</sup>. TSHK m. 3/I-d'ye ek olarak, “*Türk Sivil Hava Aracı*” başlıklı TSHK m. 49'da sayılan *durumlarda da* ilgili hava aracı, Türk sivil hava aracı teşkil eder. Hükme göre, Türk kanunları uyarınca kurulan: (i) kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlarının, derneklerin, siyasi partilerin, sendikaların veya

<sup>150</sup> Gözübüyük, Şeref/Tan, Turgut, İdare Hukuku, Cilt I, Genel Esaslar, 13. Bası, Ankara, 2019, N. 1079; Akyılmaz, Bahtiyar/Sezginer, Murat/Kaya, Cemil, Türk İdare Hukuku, 9. Baskı, Ankara, 2018, s. 624.

<sup>151</sup> Gözübüyük/Tan, N. 1079; Akyılmaz/Sezginer/Kaya, s. 624.

<sup>152</sup> Sirmen, s. 18-21.

<sup>153</sup> Sirmen, s. 18.

<sup>154</sup> Kamusal malların tâbi olduğu rejime ilişkin olarak bkz. Gözübüyük/Tan, N. 1089 vd.; Akyılmaz/Sezginer/Kaya, s. 629 vd. Mesela, devlet gemilerine ve devlet hava araçlarına, ihtiyatî tedbir veya haciz yoluyla el koyulamayacaktır. Nomer, Ergin, Milletlerarası Usul Hukuku, 2. Bası, İstanbul, 2018, N. 141.

<sup>155</sup> Güngör, Gülin, Tâbiyet Hukuku, Gerçek Kişiler – Tüzel Kişiler – Şeyler, 7. Bası, Ankara, 2019, s. 257.

vakıfların mülkiyetindeki hava araçları, bunların idarî organını oluşturanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması hâlinde; ve (ii) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketlerin, kooperatiflerin ve bunların birliklerinin mülkiyetindeki hava araçları, bunları idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket esas sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması hâlinde, Türk sivil hava aracı sayılır.

TSHK m. 3/I-d'de düzenlenen Türk vatandaşı gerçek kişiler ile kamu tüzel kişilerinin mülkiyetindeki sivil hava araçlarından farklı olarak, TSHK m. 49'da Türk kanunlarına göre kurulmuş özel hukuk tüzel kişilerinin mülkiyetindeki hava araçlarının Türk tâbiyetinde sayılması için yalnızca araca bunların malik olması yeterli görülmemiştir. Bu hava aracının maliki olan özel hukuk tüzel kişisinin kontrolünün de Türk vatandaşlarında olması aranmıştır<sup>156</sup>. Sonuç olarak, bir sivil hava aracının Türk tâbiyetinde olup olmadığını belirlerken öncelikle maliki tespit edilecek ve sonra TSHK m. 3/I-d veya 49'a göre değerlendirme yapılacaktır. Bu iki maddeden somut olaya uygulananın şartlarını sağlamayan ve devlet hava aracı niteliğinde de olmayan hava araçları, yabancı sivil hava aracı teşkil eder.

### c. Tescile Tâbi Hava Araçları ve Tescile Tâbi Olmayan Hava Araçları

Hava aracı ipoteği yalnızca uçak siciline kayıtlı hava araçları üzerinde kurulabileceği<sup>157</sup> için bu konuda önemli olan bir diğer ayrım tescile tâbi olan ve olmayan hava araçlarıdır. Bir hava aracının uçak siciline kaydedilebilmesinin şartları TSHK m. 60'ta üç bent hâlinde sayılmıştır. Buna göre, şu üç şartın tamamını sağlayan hava araçları uçak siciline kaydedilebilecektir: (i) TSHK m. 49'a göre, hava aracının Türk sivil hava aracı sayılması; (ii) hava aracının, başka bir memlekette tescil edilmemiş olması ve eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silindiğine dair belge getirilmiş olması ve (iii) hava aracının uçuşa elverişli bulunduğu dair Ulaştırma Bakanlığınca verilmiş belgeyi haiz olması.

İlk bentte yalnızca TSHK m. 49 uyarınca hava aracının Türk sivil hava aracı sayılmasının şart olduğu öngörülmekle birlikte, buraya TSHK m. 3/I-d'deki Türk sivil hava aracı tanımına giren hava araçlarının da dâhil edilmesi gerekir. Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği<sup>158</sup> m. 3/I-c bir ölçüye kadar

<sup>156</sup> **Güngör**, s. 257 (tâbiyetin belirlenmesinde kullanılan sistemlerden biri olan kontrol sistemi hakkında bkz. aynı eserde, s. 243-244); **Sirmen**, Tâbiyet, s. 101.

<sup>157</sup> **Kaner**, s. 24, 34; **Akçura-Karaman**, s. 289-290; **Ergüne**, s. 88; **Hızır/Turaev**, s. 379; **Demir**, s. 99.

<sup>158</sup> 12611 sayılı ve 2.6.1967 tarihli Resmî Gazete.

bu durumu dikkate almıştır. TSHK m. 64'te hava araçlarından “*tescile tâbi olmayanların*” bir yönetmelikte düzenleneceği belirtilmiştir. Maddede önceden bu konuda bir “tüzük” çıkartılacağı öngörülmüyordu ama Anayasa değişikliği<sup>159</sup> nedeniyle, 2.7.2018 tarihli ve 703 sayılı KHK m. 189/1-c ile TSHK m. 64'ün başlığındaki ve metnindeki “tüzük” ibareleri “yönetmelik” olarak değiştirilmiştir. Bu değişikliğin, kanun koyucunun hiçbir şekilde amaçlamadığını ve öngörmediğini düşündüğüm bir etkisi olmuştur: 2.6.1967 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği m. 1’de “*Türkiye Cumhuriyeti hava sahasında faaliyette bulunan bilumum sivil hava vasıtalarının bir Devlet sivil hava vasıtaları sicilinde tescil edilmiş olması şarttır.*” hükmü mevcuttur. Tüzük ibaresinin yönetmelik olarak değiştirilmesiyle birlikte bu maddenin, TSHK m. 64'te çıkartılacağı öngörülen yönetmeliği karşılayıp karşılamayacağı sorunu ortaya çıkmıştır. Kanımca, bütün sivil hava vasıtalarının bir Devlet sivil hava vasıtası siciline tescilini şart kılan eleştiriye açık bu hüküm, kanunda özel olarak “*tescile tâbi olmayanlar*” hakkında çıkartılacağı belirtilen yönetmeliği karşılamaz. Esasen Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği m. 1 hükmünün, tüm Türk sivil hava araçlarının uçak siciline tescilinin gerektiğini düzenlemeyi değil, yalnızca Türk hava sahasında faaliyet gösteren hava araçlarının tâbiyetini Chicago Sözleşmesi m. 17 uyarınca belirlenebilir kılmayı amaçladığı söylenebilir<sup>160</sup>.

Çıkması beklenen tüzüğün, şimdiki hâliyle yönetmeliğin, halen çıkmamış olması sebebiyle öğretilerde hava araçları, tescile tâbi olanlar ve olmayanlar yerine hâlihazırda uçak siciline kaydedilmiş olanlar ve olmayanlar şeklinde bir ayırım yapılarak incelenmektedir<sup>161</sup>. Uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları üzerinde zilyetliğin aynî hak kurma işlevi olmadığı için bunlar yalnızca hava aracı ipoteği kurallarına uygun olarak rehnedilebilir<sup>162</sup>.

<sup>159</sup> 11.2.2017 tarihli ve 29976 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 6771 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

<sup>160</sup> Chicago Sözleşmesi m. 17 uyarınca hava araçları kayıtlı oldukları devletin tâbiyetindedir ve uluslararası hukuka göre, bir hava aracı sadece tek bir tâbiyete sahip olabilir. **Pazarıcı**, s. 157.

<sup>161</sup> **Akçura-Karaman**, s. 289 vd.; **Ergüne**, s. 88 vd. Karş. **Kaner**, s. 30 vd.; **Demir**, s. 100 vd. *Tek’e* göre, hava aracı ipoteği yalnızca uçak siciline kaydı zorunlu (tescile tâbi) hava araçları üzerinde kurulabilir. **Tek**, s. 34. Hava aracı ipoteğinin yalnızca sicile kaydedilmiş hava araçları üzerinde tesis edilebileceği açık olmakla birlikte, TSHK’da *Tek’in* ifade ettiği gibi bir sınırlandırma yer almamaktadır. TSHK m. 64’teki yönetmeliğin de çıkartılmadığı mevcut durumda, bu görüş, yerinde değildir. **Akçura-Karaman**, s. 290, dn. 417.

<sup>162</sup> **Kaner**, s. 30-31. Yalnızca hava aracı ipoteğinde zilyetliğin böyle bir işlevi olmadığı yönünde: **Ergüne**, s. 93, dn. 93 (karş. s. 90, dn. 90). Ancak yazar, s. 90, dn. 90’daki görüşünü değiştirmiştir: **Ergüne**, **M. Serkan**, *Taşınır Mülkiyeti*, İstanbul, 2017, N. 395, dn. 398. **Akçura-Karaman’a** göre, tescile tâbi hava araçlarının belirlenmemesinden ötürü, henüz hiçbir hava aracının uçak siciline tescil zorunluluğu olduğu söylenemez. **Akçura-Karaman**, s. 290. Karş. **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3748. Bu husus kabul

Sicile kayıtlı olmayanlar ise TMK m. 939'a göre zilyetliğin devriyle (hava aracı, malikin münhasır zilyetliğinden çıkartılarak) rehnedilir<sup>163</sup>.

## 2. Üzerinde İpotek Tesis Edilebilecek Hava Araçları

TSHK m. 3/I-b'deki hava aracı kavramına dâhil olmakla beraber, TSHK'ya göre üzerinde ipotek tesis edilemeyecek hava araçları vardır. Öncelikle, TSHK m. 2/II uyarınca devlet hava araçları üzerinde TSHK m. 69 vd. hükümlerine göre ipotek kurulabileceğine ilişkin açık bir düzenleme olmadığı için bunlar üzerinde ipotek tesisi mümkün değildir. Bu sonuca, TSHK m. 60/I-a'nın ve m. 50'nin zıt anlamları gereği devlet hava araçlarının uçak siciline kaydedilmeyeceği üzerinden ulaşılmaları da mümkündür.

Yabancı sivil hava araçları üzerinde de kural olarak hava aracı ipoteği kurulamaz. TSHK m. 60/I-a ve b'nin düz ve m. 50'nin zıt anlamı uyarınca, devlet hava araçlarına benzer şekilde, yabancı sivil hava araçları da uçak siciline kaydedilmez. Esasen TSHK m. 50, hava araçlarının kaydedileceği sicilin adının "Uçak Sicili" olduğunu öngörmesine rağmen, bu sicil TSHK m. 6, 58, 59, 85'te "Türk uçak sicili" ve TSHK m. 54'te de "Türk sivil uçak sicili" olarak anılmaktadır. Uçak sicilinde yalnızca Türk sivil hava araçlarının kayıtlı olacağı hakkındaki kural öyle sıkı tutulmuştur ki, TSHK m. 59'da sicile kayıtlı bir Türk sivil hava aracı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca, Genelkurmay Başkanlığı ile Dışişleri Bakanlığının görüşü alınmak suretiyle yabancı gerçek veya tüzel kişilere ya da TSHK m. 49'a göre kontrolü yabancıların elinde bulunan özel hukuk tüzel kişilerine yalnız bunlarca işletilmek üzere bırakılırsa, bu hava aracının Türk uçak sicilindeki kaydının silineceği öngörülmüştür. Aynı maddeye göre, bunun tek istisnası, önceden bu hava aracı üzerinde sicile kayıtlı ipotek, haciz şerhi ve benzeri bir takyit bulunmasıdır. Yine TSHK m. 61/I-a uyarınca hâlihazırda sicile kayıtlı bir

---

edildiği takdirde, hava araçları, TİTRK m. 2/I-k'daki "*kendi özel siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki*" ibaresiyle getirilen sınırlama kapsamına girmez. Yine de TSHK m. 70'e göre hâlihazırda sicile kayıtlı olan hava araçları üzerinde ipotek kurulması için uçak siciline tescil zorunludur (Esener/Güven, s. 569; Akçura-Karaman, s. 164 vd., 215; Demir, s. 52-53; Ergüne, s. 90, dn. 90; Kaner, s. 33-34. Karş. Hızır/Turaev, s. 381). Bu sebeple, TİTRK m. 8/III uyarınca hava araçlarının tek başına TİTRK hükümlerine göre rehni mümkün değildir. Keza Ticari İşlemlerde Rehin Hakkının Kurulması ve Temerrüt Sonrası Hakların Kullanılması Hakkında Yönetmelik m. 2/II-d'ye göre de TSHK'ya göre kurulan hava aracı ipoteğine yönetmeliğin hükümleri uygulanmayacaktır. Bununla birlikte, yukarıda III/B/1'de değinildiği üzere, TİTRK m. 5/II ve VIII uyarınca bir hava aracı, tamamı rehnedilecek bir ticari işletmenin faaliyetine tahsis edilmişse bunun, ticari işletmeyle birlikte TİTRK'e göre rehnedilmesi mümkündür. Bu durumda, rehinli taşınır sicili rehni, uçak sicili'ne bildirecektir. Sirmen, s. 674; Göle/Aydoğan, s. 32-33; Oktay-Özdemir, s. 58, dn. 12.

<sup>163</sup> Ergüne, s. 88; Uyumaz, s. 137, 139, dn. 425.

Türk sivil hava aracı, sonradan Türk tâbiyetini kaybederse re'sen sicilden silinir. Sicilden silinme TSHK m. 63'teki usule göre yapılır.

Tespit edebildiğim kadarıyla, uçak siciline yalnızca TSHK m. 3/I-d ve 49'daki anlamda bir Türk sivil hava aracının kaydedilebileceği kuralının oldukça sınırlı tek bir istisnası mevcuttur. TSHK m. 55'e göre, TSHK m. 3/I-d ve 49'da sayılan kişilerin mülkiyetinde olmasa bile (ki maddelere göre bu, Türk sivil hava aracı sayılmanın koşuludur) ilgili mevzuata uygun olarak yurda sokulmuş olan sivil hava aracı, bu kişilere en az 6 ay süreyle ve yalnız bu kişiler adına işletilmek üzere bırakılırsa sicile geçici olarak kaydedilebilir. Böyle geçici olarak tescil edilmiş olan ve TSHK m. 3/I-d ile 49'a göre Türk sivil hava aracı sayılmayan hava araçlarının üzerinde hava aracı ipoteği tesisini açıkça yasaklayan bir hüküm yoktur. Ancak TSHK m. 61/III'e göre, bu araçlar da işletme süresi sona erdiğinde, yine TSHK m. 63'teki usul uygulanarak, sicilden re'sen silinecektir.

Son olarak, yukarıda değinildiği üzere, hava aracı ipoteği yalnızca uçak siciline kayıtlı hava araçları üzerinde kurulabilir<sup>164</sup>. Bunların payı üzerinde de ipotek kurulması mümkündür<sup>165</sup>. TSHK m. 65 uyarınca taşınır mal niteliğindeki sicile kayıtlı olmayan hava araçları ise TMK m. 939 vd.'na göre zilyetliğin devriyle (hava aracı, malikin münhasır zilyetliğinden çıkartılarak) rehnedilebilir. Sonuç itibariyle, TSHK'ya göre, hava aracı ipoteği sadece uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları veya bunların payları üzerinde kurulabilir.

#### IV. Hava Aracı İpoteğine Hâkim Olan İlkelere

##### A. Fer'ilik İlkesi

Fer'ilik (alacağa bağlılık) ilkesi, rehin hakkının varlığının, teminat sağlamak amacıyla kurulduğu alacağın hukukî kaderine bağlı olması anlamına gelir<sup>166</sup>. Bu ilke, zaman itibariyle, rehin hakkının varlığını, alacağın varlığıyla sınırlar<sup>167</sup>. Fer'ilik, teminat hukukunda yapısal bir ilkedir<sup>168</sup> ve hava aracı ipoteği bakımından TSHK m. 69/I'da ipoteğin bir alacağı temin etmek için

<sup>164</sup> Kaner, s. 24, 34; Akçura-Karaman, s. 289-290; Ergüne, s. 88; Hızır/Turaev, s. 379; Demir, s. 99.

<sup>165</sup> Akçura-Karaman, s. 291 vd.; Ergüne, s. 91, dn. 91.

<sup>166</sup> BK-Zobl/Thurnherr, ZGB, Systematischer Teil, N. 161; BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Vorbem. Art. 884-894, N. 24; Köprülü, Bülent/Kaneti, Selim, Sınırlı Aynî Haklar, 2. Bası, İstanbul, 1982-1983, s. 464; Sirmen, s. 676-677; Esener/Güven, s. 488.

<sup>167</sup> BK-Zobl/Thurnherr, ZGB, Systematischer Teil, N. 161.

<sup>168</sup> Serozan, N. 1443.

kurulduğu öngörülerek ifade edilmiştir<sup>169</sup>. Buna göre, hava aracı ipoteğinin doğabilmesi ve varlığını sürdürebilmesi için geçerli olarak kurulmuş ve mevcudiyetini koruyan bir alacak hakkının mevcut olması gerekir<sup>170</sup>. Alacak hakkı sona erdiğinde, hava aracı üzerindeki rehin hakkı da son bulur. Alacağın geçersizliği, rehin hakkının da geçersizliğine sebep olur.

TSHK m. 84'e göre, hava aracı üzerindeki rehin hakkının, alacaktan bağımsız olarak ve alacağın da bunu temin eden rehin hakkından ayrı tutularak devrinin mümkün olmaması da fer'ilik ilkesine dayanır (gemi ipoteğinde TTK m. 1038/II)<sup>171</sup>. Yine TSHK m. 80'e göre, alacak hakkına karşı borçlunun ileri sürebileceği tüm def'ilerden üçüncü kişi rehin verenin de yararlanabilmesi fer'ilik ilkesinin uzantısıdır (gemi ipoteğinde TTK m. 1032)<sup>172</sup>. Aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca borçlu, alacaklıya karşı olan bir savunmasından feragat etse bile üçüncü kişi rehin veren bunlara dayanabilir.

Rehin hakkının fer'iliğinin bir etkisi de borcun nakli hâlinde ortaya çıkar. Şayet rehinli hava aracının maliki, aynı zamanda bu rehinle temin edilen alacağın da borçlusuyorsa, bu borç üçüncü bir kişiye nakledilse bile, TBK m. 198/I uyarınca hava aracı ipoteği ayakta kalır<sup>173</sup>. Öte yandan, rehinli hava aracının maliki, borçtan şahsen sorumlu olmayan üçüncü kişiye, borcun nakli hâlinde rehin hakkının devam etmesi için TBK m. 198/II uyarınca *rehin veren üçüncü kişinin* borcun nakline yazılı onay vermesi gerekir. Onay verilmezse hava aracı ipoteği sona erer<sup>174</sup>.

Fer'ilik ilkesi gereği taşınır rehninin kurulması ve varlığını sürdürmesi, temin ettiği alacağın varlığına dayanmakla birlikte, özellikle ticarî hayatta kredi sağlamakta ortaya çıkan ihtiyaçlar sebebiyle, bu kuralın zayıfladığı durumlar vardır. Örneğin, banka ile müşteri, aralarındaki kredi sözleşmesinde kararlaştırılan kredi borcunun doğmasını, belirli taşınırların geçerli şekilde bankaya rehnedilmesine bağlayabilir. Esasen taşınır rehninin ileride doğacak (müstakbel) veya şarta bağlı alacakları güvence altına almak için kurulup

<sup>169</sup> Akçura-Karaman, s. 53. Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrsgesetz*) §§ 4, 51, 57'ye göre de hava aracı ipoteğinde fer'ilik ilkesi geçerlidir. Bu konuda bkz. Schladebach, Marcus/Kraft, Julia, "Das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen", *Zeitschrift für Bank- und Kapitalmarktrecht*, 2012, Heft 7, s. 273.

<sup>170</sup> BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Vorbem. Art. 884-894, N. 24; Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo, § 118, N. 9; Akçura-Karaman, s. 53; Ergüne, s. 188.

<sup>171</sup> BK-Zobl/Thurnherr, ZGB, Systematischer Teil, N. 246; Köprülü/Kaneti, s. 464-465; Akçura-Karaman, s. 474 vd.; Ergüne, s. 190.

<sup>172</sup> BSK-Bauer/Bauer, ZGB II, Art. 884, N. 26; Serozan, N. 1447; Akçura-Karaman, s. 54-55, 448 vd.

<sup>173</sup> Akçura-Karaman, s. 56; Ergüne, s. 190.

<sup>174</sup> Akçura-Karaman, s. 56; Ergüne, s. 191.

kurulamayacağı tartışmalıdır<sup>175</sup>. Zira TMK'nın taşınır rehni düzenlemelerinde, ipoteğe ilişkin TMK m. 881/I benzeri bir hükme yer verilmemiştir. Ancak TSHK m. 69'daki müstakbel veya şarta bağlı alacakların da hava aracı ipoteğiyle temin edilebileceğini öngören özel hüküm sebebiyle hava aracı ipoteği bakımından bu tartışmaların yapılmasına gerek yoktur (gemi ipoteğinde TTK m. 1014/I)<sup>176</sup>.

## B. Belirlilik İlkesi

Taşınır rehninde belirlilik ilkesi iki yönlüdür: (i) rehin konusunun belirli olması ve (ii) rehinle temin edilen alacağın belirli olması.

### 1. Rehin Konusu Hava Aracının Belirli Olması

Belirlilik ilkesi, taşınmaz rehnine ilişkin TMK m. 854/I'de düzenlenmiştir ve bu hükmün taşınır rehninde de *kıyasen* uygulanacağı kabul edilmektedir<sup>177</sup>. Tescil yapılırken üzerinde ipotek kurulacak hava aracının belirtilmesi gerektiği TSHK m. 74'te ifade edilmemiş olsa da, hava aracı ipoteğinde de rehin konusunun ferden belirlenmiş ya da belirlenebilir hava aracı ya da hava araçları olması şarttır<sup>178</sup>. Aksi yönde bir sonuca ulaşmak pratik olarak da mümkün değildir. Hava aracı ipoteğinin tescil edilebilmesi için ilgili hava aracının uçak siciline kayıtlı olması (bkz. yukarıda III, B, 2), yani bu hava aracı için sicilde ayrı bir sayfa açılmış olması gerektiği için rehin konusu belirli değilse, zaten sicil memuru tescili yapamaz<sup>179</sup>.

Rehin konusunun belirlenebilirliği, en geç ipoteğin sicile tescil edileceği ana kadar devam edebilir. Rehin konusu ferden ve somut olarak, benzerlerinden ayrılacak şekilde belirlenmeden tasarruf işleminin yapılması ve rehin hakkının doğması mümkün olmaz<sup>180</sup>. Kanunda aksi düzenlenmedikçe

<sup>175</sup> Bu tartışmalar hakkında bkz. **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3607. Kurulabileceği yönünde: BGE 51 II 273 ff. (277-278); **ZK-Oftinger/Bär**, ZGB, Art. 884, N. 73, 122-123; **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 251; **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 844, N. 55; **Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo**, § 118, N. 9; **Makaracı-Başak**, s. 86-92. Bunun fer'ilik ilkesini zedelediği yönünde: **Serozan**, N. 1456.

<sup>176</sup> Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrsgesetz*) § 2'de de müstakbel ve şarta bağlı alacakların hava aracı ipoteğiyle temin edilebileceği düzenlenmiştir. İsviçre'de de Hava Aracı Sicili Hakkında Federal Kanun'un (*Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch*) 26. maddesinin 1. fıkrasına göre mevcut, müstakbel veya yalnızca doğması ihtimali bulunan alacaklar hava aracı ipoteği ile güvence altına alınabilir.

<sup>177</sup> **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 884, N. 22; **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 258.

<sup>178</sup> **Akçura-Karaman**, s. 98-99.

<sup>179</sup> Bu takdirde, sicil memuru tescilden imtina edebilir. **Akçura-Karaman**, s. 99.

<sup>180</sup> **ZK-Oftinger/Bär**, ZGB, Art. 884, N. 18; **Sirmen**, s. 678; **Acar, Faruk**, Rehin Hukuku Dersleri, İstanbul, 2015, s. 168; **Akçura-Karaman**, s. 98-99; **Makaracı-Başak**, s. 73.



bir malvarlığındaki taşınırın tamamının veya bir kısmının tek bir rehin hakkına konu edilmesi mümkün değildir<sup>181</sup>.

## 2. Hava Aracı İpoteğiyle Temin Edilen Alacağın (Rehin Yükünün) Belirli Olması

TMK m. 939 uyarınca taşınır kural olarak zilyetliğin devriyle rehnedileceği için taşınır üzerindeki rehin yükünün miktar veya nitelik itibarıyla belirlenmiş olması gerekmez; belirlenebilir olması yeterlidir<sup>182</sup>. Böyle bir taşınır rehni sözleşmesi geçerlidir, ancak rehlin paraya çevrilmesi aşamasında rehin yükünün belirlenmiş olması gerekir<sup>183</sup>. Diğer taraftan, TMK m. 851/I uyarınca taşınmaz rehninde rehin yükünün belirli olması gerekir<sup>184</sup>. Bu nedenle, taşınmaz rehninde olduğu gibi teslimine bağlı taşınır rehninin bir üst sınır üzerinden kurulması gerekli değildir<sup>185</sup>.

TSHK m. 74/I-b uyarınca sicilli bir taşınır rehni olan hava aracı ipoteğinde de rehin yükünün belirli olması ve tescil edilmesi gerekmektedir<sup>186</sup>. Eğer hava aracı ipoteğiyle temin edilecek alacağın miktarı baştan belirli değilse, TSHK m. 74/I-c uyarınca rehin yükünü gösteren azamî miktar uçak siciline tescil edilmek suretiyle bir üst sınır ipoteği kurulacaktır<sup>187</sup>.

### a. Anapara İpoteği – Üst Sınır İpoteği

TMK m. 851/I'nin ilk cümlesinde anapara ipoteği, ikinci cümlesinde ise üst sınır ipoteği tarif edilmiştir. Buna göre, alacağın miktarı rehlin kuruluş anında belirliyse ve tapu siciline tescil edilmişse anapara ipoteği söz

---

Böylece tasarruf işlemi, rehin konusunun belirlenmesine hizmet eder. **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Art. 884, N. 373.

<sup>181</sup> **Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo**, § 118, N. 26; **Serozan**, N. 1479; **Sirmen**, s. 678; **Esener/Güven**, s. 497; **Akçura-Karaman**, s. 98.

<sup>182</sup> **ZK-Oftringer/Bär**, ZGB, Art. 884, N. 119; **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 266; **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 884, N. 48; **Köprülü/Kaneti**, s. 470; **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3638; **Sirmen**, s. 679; **Makaracı-Başak**, s. 94, 105. Bu sebeple, fer'ilik ve rehin yükünün belirliliği ilkelerinin havada kaldığı yönünde: **Serozan**, N. 1482.

<sup>183</sup> **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 884, N. 48; **Köprülü/Kaneti**, s. 470; **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3638; **Nomer/Ergüne**, N. 1197; **Ergüne**, s. 111. İleride doğacak alacakların rehin hakkıyla teminat altına alınmasının belirlilik ilkesine ne derecede uygun olduğu hakkında bkz. **Ergüne**, s. 192 vd.

<sup>184</sup> **ZK-Oftringer/Bär**, ZGB, Art. 884, N. 119; **Sirmen**, s. 592 vd.; **Makaracı-Başak**, s. 105, dn. 366.

<sup>185</sup> **BSK-Bauer/Bauer**, ZGB II, Art. 884, N. 48; **Sirmen**, s. 679; **Ergüne**, s. 111; **Makaracı-Başak**, s. 94-95, 105.

<sup>186</sup> **Akçura-Karaman**, s. 102.

<sup>187</sup> **Akçura-Karaman**, s. 102, 346 vd.

konusudur. Öte yandan, alacağın miktarı baştan belli değilse veya belli olmakla birlikte taraflar ipoteğin sağladığı güvenceye faizler ve takip giderlerinin eklenmesiyle aşılmasını istemedikleri bir sınır çizmek istiyorlarsa “*alacaklının bütün istemlerini karşılayacak*” bir azamî meblağ belirleyerek üst sınır ipoteği kurabilirler. TMK m. 875’te ipoteğin teminat altına aldığı alacağın kapsamı düzenlenmiştir. Buna karşın, üst sınır ipoteği kurulması hâlinde, alacaklının tüm talepleri bunun içinde olacağı için, söz edilen hükmün yalnızca anapara ipoteğinde uygulanabileceği kabul edilmektedir<sup>188</sup>.

TSHK m. 69’da, TMK m. 851/I’deki gibi anapara ve üst sınır ipoteği ayırımına ulaşılabilecek bir ifadeye yer verilmemiştir. Ancak söz konusu ayırımın, TSHK m. 75/I-b’deki “*alacağın tutarı ve faiz oranı*”nın ve m. 75/I-c’deki “*alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise faizler dahil, ipoteğin temin ettiği azami tutar*”ın tescil edilmesi gerektiği hükümlerinden hareketle hava aracı ipoteğinde de geçerli olduğu anlaşılmaktadır<sup>189</sup>. TSHK m. 75’te hava aracı ipoteğinin temin ettiği alacağın kapsamı bakımından TMK m. 875/I (Türk Kanunu Medenîsi m. 790/I) ve TMK m. 876 (Türk Kanunu Medenîsi m. 791)’in uygulanacağı düzenlenmiştir.

#### **b. Yabancı Para İpoteği**<sup>190</sup>

TMK m. 851/I’e göre, taşınmaz rehninde tescil edilecek rehin yükü kural olarak Türk lirası üzerinden gösterilmek zorundadır. Yabancı para üzerinden taşınmaz rehni kurulabilmesi ancak TMK m. 851/II’de belirtilen istisnai durumlarda mümkündür. TSHK m. 73’te “*Yabancı para ile ödenecek olan borçlar için, Maliye Bakanlığının izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis olunabilir. Bu iznin sicile kaydı lazımdır.*” düzenlemesi mevcuttur. Bunun zıt anlamından hava aracı ipoteğinde de rehin yükünün kural olarak Türk lirasıyla gösterilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. TSHK m. 73’e göre, hava aracı ipoteğinin yabancı para üzerinden kurulabilmesi için borcun yabancı para ile ödenecek olması, Maliye Bakanlığının (artık “T. C. Hazine ve Maliye Bakanlığı”) izni ve bu iznin uçak siciline tescil edilmesi gereklidir. Bu şartlar sağlanmazsa hava aracı ipoteğinin Türk lirası üzerinden kurulması zorunludur<sup>191</sup>.

<sup>188</sup> Köprülü/Kaneti, s. 289; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 3358; Sirmen, s. 629; Esener/Güven, s. 514.

<sup>189</sup> Esener/Güven, s. 569.

<sup>190</sup> Yabancı para üzerinden hava aracı ipoteği hakkında bkz. aşağıda VI/A.

<sup>191</sup> Demir, s. 150.

### C. Aleniyet İlkesi

Aynî hak, sahibine eşya üzerinde doğrudan hâkimiyet sağlayan, herkese karşı ileri sürülebilen ve dolayısıyla herkes tarafından ihlal edilebilen bir mutlak hak olduğu için sınırlı aynı haklardan olan rehin hakkında da aleniyet (açıklık) ilkesi geçerlidir<sup>192</sup>. Buna göre, aynî hakkın kuruluşu, mevcudiyeti, el değiştirmesi ve sona ermesi herkes tarafından görülebilmelidir<sup>193</sup>. Aleniyet, sicilli rehinlerde tescil, zilyetliğin devriyle kurulan taşınır rehninde ise zilyetlikle sağlanır<sup>194</sup>.

Sicile bağlı rehinlerin kurulmasının tescil, sona ermesinin terkinle gerçekleşmesi aleniyet ilkesinin bir gereğidir (ipotek dışındaki haklar bakımından karşı. TSHK m. 66/I). TSHK m. 70 uyarınca hava aracı ipoteği, hakkın uçak siciline tesciliyle doğar<sup>195</sup>. Aynıısı hava aracının payı üzerinde kurulacak ipotekler bakımından da geçerli sayılmalıdır<sup>196</sup>. Hava aracı ipoteğinin terkinle son bulunduğu ise TSHK m. 84/III'ten anlaşılabilir. Bunlara ek olarak, TSHK m. 51'de uçak sicilinin alenî olduğu ve ilgisini ispatlayabilenlerin (karş. TMK m. 1020: “*ilgisini inanılır kulan*”) sicili inceleyebileceği öngörülmüştür. Böylece aynî hak durumunun ilgililer tarafından görülebilmesi sağlanmıştır. Sicili görme imkânını kullanmayan kişiler TMK m 3/II uyarınca gerekli özeni göstermemiş olacağı için iyiniyet iddiasında bulunamayacaktır.

Uçak siciline kayıtlı hava araçları üzerinde ipotek kurulmasında aleniyet ilkesine ilişkin yukarıda açıklanan kurallar geçerlidir. Ancak TSHK m. 66'ya göre: “(1) *Hava aracının tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi, devri ve temlik için yazılı sözleşme yapılması lazım ve kafidir. Temlike ilişkin sözleşmeler yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir. (2) Sözleşmeler uçak siciline tescil edilmeden üçüncü şahıslar bakımından hüküm ifade etmez.*”<sup>197</sup> Buna göre, sicile kayıtlı bir hava aracının mülkiyetinin naklinde veya üzerinde “diğer aynî hakların” (=özel olarak

<sup>192</sup> **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 272; **Özçelik, Ş. Barış**, Tapu Siciline Güvenin Korunması, Ankara, 2016, s. 28; **Akçura-Karaman**, s. 59 vd.

<sup>193</sup> **Serozan**, N. 228 vd.; **Özçelik**, s. 28.

<sup>194</sup> **BK-Zobl/Thurnherr**, ZGB, Systematischer Teil, N. 273; **ZK-Oftinger/Bär**, ZGB, Systematischer Teil, N. 66; **Serozan**, N. 228; **Özçelik**, s. 28-29. Bkz. yukarıda “Giriş” bölümünde yapılan açıklamalar.

<sup>195</sup> **Esener/Güven**, s. 569; **Akçura-Karaman**, s. 164 vd., 215; **Demir**, s. 52-53; **Ergüne**, s. 90, dn. 90; **Kaner**, s. 33-34. Karş. **Hızır/Turaev**, s. 381.

<sup>196</sup> **Akçura-Karaman**, s. 293. Bu konuda bkz. aşağıda VII/A/1.

<sup>197</sup> Kanun metnine fıkra numaraları eklenmiştir. TSHK m. 66 ile ilgili ayrıntılı bilgi ve eleştiriler için bkz. **Kurt**, s. 57 vd; **Kurt**, Sempozyum, s. 224 vd., 235 vd.

düzenlenen ipotek hakkı dışarıda tutulursa sadece intifa hakkı<sup>198</sup>) tesisinde tescilin olumsuz (kurucu) etkisi bulunmamaktadır. Bunun yanında, sicile kayıtlı bir hava aracının mülkiyetinin nakli ya da üzerinde intifa hakkı tesisi için zilyetliğin devrine de gerek yoktur<sup>199</sup>. Bunlar doğrudan ve yalnızca yazılı şekle tâbi, tasarruf işlemi niteliğindeki anlaşmanın yapılmasıyla gerçekleşir<sup>200</sup>. Fakat hak durumundaki bu sicil dışı değişiklik tescil edilene kadar üçüncü kişilere karşı hüküm doğurmaz (TSHK m. 66/II). Dolayısıyla tescil yapılmadıkça, TSHK m. 52/I'deki iyiniyet koruması işler; meğer ki somut olayda sicile güvenerek hak iktisap eden kişinin kötüniyetli olduğu ispatlansın (TMK m. 3).

Benzer mahiyette bir kural mülga TTK m. 868'de sicile kayıtlı gemiler için mevcuttu: “*Gemi siciline kayıtlı bulunan bir geminin temlik için malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene intikal edeceğine dair anlaşmaları lâzım ve kâfidir.*” Gereğesinde belirtilmemiş olmakla beraber TSHK m. 66, bu kuraldan esinlenmiştir<sup>201</sup>. Gemi mülkiyetinin naklinin bu şekilde düzenlenmiş olmasının sebebi, bazı durumlarda tescile veya zilyetliğin devrine dahi zaman harcamaya tahammül edilemeyecek kadar süratli olmaya ihtiyaç duyulmasıdır<sup>202</sup>. Buna karşın, söz konusu maddenin TTK'daki

<sup>198</sup> Taşınır üzerinde kurulabilecek sınırlı aynî haklar, intifa ve rehin haklarıdır. **Akçura-Karaman**, s. 232; **Kurt**, s. 61, 65-66, dn. 43; **Kurt**, Sempozyum, s. 212-213, 235 vd. TSHK m. 70'te sözleşmeye dayanan ipotegün tescille kurulacağı özel olarak düzenlendiği için, TSHK m. 66'daki “*diğer aynî haklar*” ibaresinin kapsamına sadece intifa hakkı girecektir. Bkz. **Kurt**, s. 61. *Tek* ise TSHK m. 66'daki “*diğer aynî haklar*” ibaresine karşın, kanunun diğer hükümlerinde hava araçları üzerinde sadece mülkiyet ve ipotek hakkı kurulabileceği öngörüldüğü için intifa hakkı kurulamayacağını belirtmektedir. **Tek**, s. 152. Oysa sicile güvenin korunmasıyla ilgili TSHK m. 52/I'deki “*mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynî hakkı*” ifadesinden, kanun koyucunun hava araçları üzerinde yalnızca mülkiyet ve ipotek hakkı kurulabileceğini kabul etmek gibi bir iradesi olmadığı anlaşılmaktadır.

<sup>199</sup> Mülkiyetin devri için zilyetliğin nakline gerek olmadığına ilişkin olarak bkz: **Kaner**, s. 30-31; **Kurt**, Sempozyum, s. 224 vd.; **Ergüne**, Taşınır Mülkiyeti, N. 395. Daha önce de ifade edildiği üzere (bkz. yukarıda dn. 162), **Ergüne**, yüksek lisans tezinde savunduğu, hava aracının mülkiyetinin nakli için zilyetliğin devrinin de gerektiği görüşünü (bkz. **Ergüne**, s. 90, dn. 90) değiştirmiştir (**Ergüne**, Taşınır Mülkiyeti, N. 395, dn. 398). İntifa hakkının kurulması için zilyetliğin nakline gerek olmadığına ilişkin olarak bkz. **Kurt**, s. 76, 90; **Kurt**, Sempozyum, s. 229 vd. Karş. **Akçura-Karaman**, s. 235.

<sup>200</sup> **Ergüne**, Taşınır Mülkiyeti, N. 395; **Kurt**, s. 60 vd. Karş. **Sözer**, TSHK, s. 85.

<sup>201</sup> **Sözer**, TSHK, s. 85, dn. 38.

<sup>202</sup> Hükümün gerekçesi şöyledir: “*Bu suretle kayıtlı bulunan gemi üzerindeki mülkiyetin iktisabı gerek menkul gerek gayrimenkul iktisap tarzlarından bariz bir şekilde ayrılmaktadır... [t]eklif edilen hüküm denizciliğin icabatından ileri gelir. Temlikin muteberiyeti tescil şartına bağlanacak olursa, bağlama limanı dışında temlik muamelesinde bulunmak hemen hemen imkânsız olacaktır. Teslimi şart kılmak demek, yolculukta bulunan gemi üzerinde âni tasarrufları imkânsız kılmak demektir. Binaenaleyh sadece anlaşma ile intifa etmekten*

karşılığı olan 1001. maddede sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin nakli, zilyetliğin devrine bağlanmıştır. Hükmün gerekçesinde gemi mülkiyetinin devrinin, TMK'nın taşınır mülkiyetine ilişkin kurallarıyla uyumlaştırıldığı belirtilmiştir<sup>203</sup>. TSHK m. 66/I'deki hüküm ise halen korunmaktadır. Mülga TTK m. 868'e benzer olarak, TSHK m. 66'nın gerekçesinde de "uçacağın hususiyeti" sebebiyle mülkiyetin devralana hemen geçmesinin istenebileceği ifade edilmiştir<sup>204</sup>. Dolayısıyla mülga TTK m. 868'in amacıyla ilgili dn. 202'de atf yapılan açıklamalar, TSHK m. 66 için de geçerlidir. İletişimin anlık bir olguya dönüştüğü ve temsil ilişkilerinin kolaylıkla kurulabildiği günümüzde aleniyet ilkesini zedeleyen bu hükmün hala TSHK'da tutulması eleştiriye açıktır<sup>205</sup>. Aynı hükmün ikinci fıkrasında yer alan, hava aracı üzerindeki aynî hak değişikliğinin üçüncü kişilere karşı ancak tescilden sonra hüküm ifade edeceği yönündeki düzenleme, birinci fıkranın bu konudaki olumsuz etkilerini azaltmaktadır.

#### D. Güvenin Korunması İlkesi

Aleniyet ilkesi, aynî hakkın bir mutlak hak olmasının uzantısıyken güvenin korunması ilkesi de aleniyet ilkesine dayanır<sup>206</sup>. Alenî olan uçak sicili (TSHK m. 51/I) ile kamuya açıklanan hususlar karşısında kamunun da bu açıklamaya olan güveninin korunması gerekir. Aksi takdirde, kamuya açıklanan hak durumunun gerçeklikle uyuşmadığı hâllerde, açıklamaya güvenerek işlem yapan üçüncü kişiler zarar görecektir. TSHK m. 66/I hükmü sebebiyle böyle durumlarla sıklıkla karşılaşılabilir. Bu sebeple, kanun koyucu,

---

*başka bir çare yoktur."* TBMM Zabıt Ceridesi, Devre X, Cilt 12, İçtima 2, İnikat 83, 29.6.1956, s. 46 (Lexpera, E. T. 17.10.2019). Ayrıca bkz. **Akıncı, Sami**, "Gemi Mülkiyeti", İÜHFİM, Cilt 23, Sayı 3-4, 1958, s. 302: "*Meselâ bir harp patlama tehlikesi anında donatan yabancı bir memlekette bulunan gemisini en kısa bir zamanda devir etmek suretiyle gemiyi bitaraf bir bayrağın himayesi altına koyabilmeli ve bu suretle zapt tehlikesinden kurtarabilmelidir Böyle bir sür'atin temini ise mülkiyetin intikalini tescile veya zilyedliğin devrine bağlamakla telif edilemez."*; **Çağa/Kender**, s. 98: "*Kanunun gemi mülkiyetinin intikalinde her türlü formaliteden sarfinazar etmesi, intikalde sürati sağlamak içindir. .. [s]eferde bulunan gemiye son derece uygun şartlarla bir müşteri çıkmıştır; ancak müşteri mevcut önemli bir navlunu kaçırmamak için derhal mâlik olmak istemektedir."*

<sup>203</sup> Oysa zilyetliğin devriyle mülkiyetin nakli de TTK m. 974/I ile sicildeki kayda tanınan mülkiyet karinesine ve m. 983'teki sicil olumlu etkisine uygun düşmemektedir. **Coşkun, H. Yener**, "Gemi Mülkiyeti", Legal Hukuk Dergisi, Sayı 136, 2014, Başlık 3.2 (Legalbank, E. T. 23.10.2019). Ayrıca, TTK m. 1007 uyarınca sicile kayıtlı gemi payının mülkiyetinin devrinde, tescil şartı aranmamış, doğrudan malik ile devralanın anlaşması yeterli görülmüştür.

<sup>204</sup> TSHK Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekçe, s. 13 (m. 73).

<sup>205</sup> **Kurt**, Sempozyum, s. 226-227, 235 vd.

<sup>206</sup> **Serozan**, N. 237; **Özcelik**, s. 37. Gerçi CTS ile kurulan Uluslararası Sicil de ilgililerin erişimine açıktır ama güvenin korunması ilkesi işlememektedir. Bkz. yukarıda II/A/2/d.

gerçek hak durumunu yansıtmayan tescile (yolsuz tescil) iyiniyetle güvenerek bir aynî hak kazanmak üzere işlem yapan kişinin kazanımının korunacağına dair hükümler getirmiştir. TSHK m. 52/I uyarınca uçak sicilindeki bir kayda iyiniyetle dayanarak bir aynî hak kazanan kişinin bu kazanımı korunur (bkz. tapu sicilinde TMK m. 1023, gemi sicilinde TTK m. 983; Alman Hava Seyrüsefer Kanunu (*Luftverkehrs-gesetz*) § 98).

Diğer taraftan, uçak siciline kayıtlı hava araçlarında zilyetliğin aynî hak kurma işlevi olmadığı<sup>207</sup> için TMK m. 939/II ve 988 uygulanmaz. Yani sicile kayıtlı bir hava aracı üzerinde bunun emin sıfatıyla zilyedinden iyiniyetle rehin hakkı kazanılamaz<sup>208</sup>. TMK m. 939/II ve 988 yalnızca zilyetliğin devrine bağlı olarak iyiniyeti korur<sup>209</sup>. Bununla beraber, zilyetliğin aynî hak kurma işlevinin bulunmadığı sicile kayıtlı hava araçları üzerinde kuralın tescille, istisnanın sicil dışında aynî hak kazanımı olması gerekirken, yukarıda değinilen TSHK m. 66/I'deki düzenleme, ipotek hakkı haricinde, tescilsiz iktisabı kural hâline getirilmiştir.

#### E. Rehin Yükünün Bölünmezliği İlkesi

TMK m. 944/II'de teslimle bağlı taşınır rehni bakımından düzenlenen rehin yükünün bölünmezliği ilkesine göre, rehinli taşınır bir bütün olarak alacağın tamamını temin eder<sup>210</sup>. Bu itibarla, ilke iki yönlüdür: (i) alacağın tamamı (faiz gibi fer'ileriyle birlikte) temin edilir ve (ii) rehnedilen taşınır bir bütün olarak güvence oluşturur<sup>211</sup>. İlki sonucunda alacak kısmen sona erse bile taşınırın tamamının veya bir kısmının rehin verene iadesi gerekmez. İkincisi ise taşınırın bütünleyici parçaları ve eklentileri ile birlikte kül hâlinde teminat sağladığını ifade eder.

Tek bir alacak için birden fazla şeyin rehnedildiği toplu rehinde, rehin yükünün bölünmezliği ilkesi, rehnedilen şeylerin her birinin alacağın tamamını güvenceye alması şeklinde ortaya çıkar<sup>212</sup>. TSHK m. 72 uyarınca hava aracı ipoteğinde aynı ilke geçerli olmakla beraber, taraflar aksini

<sup>207</sup> Bkz. yukarıda dn. 162 ve aşağıda V/B/3.

<sup>208</sup> **Reisoğlu**, s. 4; **Akçura-Karaman**, s. 78; **Uyumaz**, s. 139, dn. 425. Zilyetliğin devrinden bağımsız olarak gerçekleşen taşınır mülkiyetinin devrinde (TSHK m. 66/I) de TMK m. 988 uygulanmaz: **Ergüne**, *Taşınır Mülkiyeti*, N. 398, 410.

<sup>209</sup> **Ergüne, M. Serkan**, "Ticari İşlemlerde Taşınır Rehninin Kuruluşu", *Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Sempozyumu*, 16 Şubat 2018, Ed. A. Lâle Sirmen, A. Barış Özbilen, Ankara, 2018, s. 123.

<sup>210</sup> **Sirmen**, s. 681; **Acar**, s. 46.

<sup>211</sup> **Acar**, s. 46-47.

<sup>212</sup> **Serozan**, N. 1512.

kararlaştırarak rehin yükünün hava araçları arasında paylaşılması suretiyle ipotek de kurabilir.

Aynı ilke gereği, hava aracı ipoteğinde, tıpkı taşınmaz rehninde olduğu gibi<sup>213</sup>, borç kısmen ifa edilse bile ipotekli hava aracı bütün unsurlarıyla ama aşağıda açıklanacağı üzere, derecede tescil edilmiş miktar ölçüsünde güvence sağlamaya devam eder.

#### F. Derecelerin Sabitliği İlkesi

Aynı hava aracı üzerinde birden fazla sınırlı aynî hak kurulabileceği ve bunların içeriği birbiriyle çatışabileceği için bunlar arasındaki sıra ilişkisinin belirlenmesi gerekir. Sınırlı aynî haklar arasındaki sırayı belirlemede öncelik ilkesi ve derecelerin sabitliği ilkesi olmak üzere başlıca iki ilke mevcuttur. Kural olarak sınırlı aynî hakların sırası bunların *doğum tarihine* göre belirlenir<sup>214</sup>. Başka bir ifadeyle, sıranın tespitinde *zamanda önce olan hakta da öndedir (prior in tempore, potior in iure)* ilkesi uygulanır<sup>215</sup>. Esasen aynı ilke, kural olarak, taşınır ve taşınmazlar üzerinde olan *çatışma hâlindeki* tüm sınırlı aynî hakların ve şerh edilmiş kişisel hakların birbirine karşı sırasının belirlenmesinde geçerlidir (TMK m. 869/II, 948/II, 1009/II, 1022)<sup>216</sup>. Ancak taşınmaz rehni ve çoğu sicilli taşınır rehninde kabul edilen sabit dereceler sistemi müstesnadır<sup>217</sup>.

Sabit dereceler sisteminde, rehin konusu farazî değer parçalarına bölünür ve her bir değer parçasına “derece” denir<sup>218</sup>. Her derecede, o derecenin üst sınırına kadar rehin kurulabilir ve rehinler kuruldukları derecenin miktar ve sırasına göre alacağa teminat oluşturur. Dolayısıyla sabit dereceler sisteminde rehin konusu üzerinde birden fazla rehin varsa bunlar sıralarını rehlin kuruluş tarihine göre değil, rehlin kurulduğu derecenin sırasına göre alır<sup>219</sup>. Şayet aynı taşınmaz üzerindeki irtifak hakkı veya taşınmaz yükü ile rehin hakkı çatışma hâlindeyse bunlar arasındaki sırayı belirlerken irtifak hakkının ve taşınmaz yükünün doğum tarihine, taşınmaz rehlinin ise tescil edildiği derecenin kuruluş tarihine bakılır<sup>220</sup>. Sabit dereceler sisteminde, derecelerin sabitliği

<sup>213</sup> Acar, s. 47.

<sup>214</sup> Nomer/Ergüne, N. 959.

<sup>215</sup> Serozan, N. 268; Acar, s. 56-57; Akçura-Karaman, s. 108.

<sup>216</sup> Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2709, 3653; Sirmen, s. 526-529, 680-681; Akçura-Karaman, s. 231.

<sup>217</sup> Akçura-Karaman, s. 231 vd.

<sup>218</sup> Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 3265; Sirmen, s. 610; Acar, s. 52.

<sup>219</sup> Köprülü/Kaneti, s. 353; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2714; Sirmen, s. 526, 611.

<sup>220</sup> Köprülü/Kaneti, s. 357; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2714; Sirmen, s. 526, 611, 613.

ilkesi geçerlidir. Buna göre, malik önde gelen dereceleri boş bırakarak sonraki derecelerde ipotek kurabilir (TMK m. 870/II). Öndeki derecenin boşalması hâlinde, kural olarak, sonraki derecelerdeki rehin hakları kendiliğinden öndeki dereceye ilerlemez (TMK m. 871). Ancak boş bırakılmış veya sonradan boşalmış öndeki derecelerin değerinin artırılabilmesi için sonraki derecelerdeki rehin hakkı sahiplerinin rızası gerekir<sup>221</sup>.

Öğretide hâkim görüş, hava aracı ipoteğinde de sabit dereceler sisteminin geçerli olduğunu savunmaktadır<sup>222</sup>. Bu görüşteki yazarlara göre, TSHK'da sabit dereceler sisteminin kabul edildiğini gösteren açık bir düzenleme olmasa da bu sonuca TSHK m. 79'daki "*derecesi aynı olan veya sonra gelen ipotekli alacaklıların*" ifadesinden ulaşılabilmektedir<sup>223</sup>. Azınlıkta kalan görüş ise, TSHK m. 65 uyarınca kanunda aksine bir düzenleme bulunmadıkça hava araçlarının taşınır hükümlerine tâbi olmasına dayanarak sabit dereceler sisteminin değil, ilerleme sisteminin geçerli olduğunu savunmaktadır<sup>224</sup>. Buna göre, hava aracı üzerinde rehin hakkı, rehin sözleşmesinin uçak siciline tescille doğacak<sup>225</sup> ve daha önce kurulmuş olan bir ipotek hakkı sona ererse, sonrakiler bunun yerine kendiliğinden ilerleyecektir<sup>226</sup>. Gerçekten de birçok konuda TMK'nın taşınmaz rehnine ilişkin hükümlerine atıf yapan (örneğin, TSHK m. 68, 71/II, 75, 76) kanun koyucunun, sabit dereceler sistemiyle ilgili düzenlemelere atıf yapmamış olması tereddüde yol açmaktadır. Zira taşınır nitelikteki hava araçları bakımından sabit dereceler sisteminin kabulü, esasen, bu konuda açık bir düzenleme gerektirir<sup>227</sup>. Bununla beraber, TSHK m. 79'un yukarıda alıntılanan ibaresinin, hava aracı ipoteğinde sabit dereceler sisteminin ve derecelerin sabitliği ilkesinin geçerli olduğundan başka şekilde yorumlanması da mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla, kanımca, hâkim görüş yerindedir. Uçak sicilindeki uygulama da sabit dereceler sistemi üzerindedir<sup>228</sup>.

<sup>221</sup> **Sirmen**, s. 610-611, 613.

<sup>222</sup> **Atamer**, s. 284 vd.; **Esener/Güven**, s. 570; **Kaner**, s. 36; **Demir**, s. 80; **Ergüne**, s. 95, dn. 96; **Uyumaz**, s. 140, dn. 428; **Tek**, s. 142; **Hızır/Turaev**, s. 386-387; **Kurtuluş**, s. 175. **Akçura-Karaman**, uçak sicili uygulamasında sabit dereceler sistemi kullanıldığı için tartışmanın teoride kaldığını belirtmektedir. **Akçura-Karaman**, s. 110, 212.

<sup>223</sup> **Kaner**, s. 36; **Demir**, s. 80; **Ergüne**, s. 95, dn. 96; **Uyumaz**, s. 140, dn. 428; **Tek**, s. 142; **Hızır/Turaev**, s. 386-387. **Esener/Güven** ise hava aracı ipoteğinin, hakkında hüküm bulunmayan konularda taşınmaz rehni hükümlerine tâbi olduğu gerekçesiyle sabit dereceler sisteminin geçerli olduğunu savunmaktadır. **Esener/Güven**, s. 570.

<sup>224</sup> **Ertas, Şeref**, Eşya Hukuku, 14. Baskı, İzmir, 2018, N. 2775.

<sup>225</sup> **Ertas**, N. 2767.

<sup>226</sup> **Ertas**, N. 2775.

<sup>227</sup> **Akçura-Karaman**, s. 246.

<sup>228</sup> **Akçura-Karaman**, s. 110, 212.



Sabit dereceler sisteminin hava aracı ipoteğinde de istisnaları vardır. Bu istisnaların TSHK'da öngörülmemiş olması bazı sorunları beraberinde getirmektedir. İsviçre hukukunda, Hava Aracı Sicili Hakkında Federal Kanun (*Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch*) m. 52'de hava araçlarının cebri icrasında taşınmazlara ilişkin hükümlerin uygulanacağı öngörülmüştür. Keza TTK m. 1381 uyarınca akdî ve kanunî gemi ipotekleri, ipoteğin paraya çevrilmesi hükümlerine göre paraya çevrilecektir. TSHK'da ise hava aracı ipoteğinin cebri icrasında hangi hükümlerin uygulanacağı düzenlenmemiştir. TSHK m. 146'da sivil hava araçlarının cebri icra bakımından İİK hükümlerine tâbi olduğu ve özel olarak İİK m. 26'nın bunlar hakkında da uygulanacağı öngörülmüştür. İİK m. 26 paraya çevirmeye değil, taşınmazların tahliyesine ve teslimine ilişkindir. TSHK m. 65'te, TSHK'da aksine düzenleme bulunmadıkça hava araçlarının taşınırlara ilişkin hükümlere tâbi olduğu düzenlenmiştir. Hava araçları veya hava aracı ipoteğine ilişkin İİK'da da özel bir düzenleme yoktur.

Anılan hükümler karşısında, hava araçları, İİK altında taşınır mal teşkil edecek ve taşınırların paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerine tâbi olacaktır<sup>229</sup>. Bu durum eleştirilmekte ve öğretilde bazı yazarlarca, haklı olarak, hava aracı ipoteğinin paraya çevrilmesinde, ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği savunulmaktadır<sup>230</sup>. Özellikle sabit dereceler sisteminin uygulandığı ve bir sicile tescil edilen hava aracı ipoteği bakımından taşınırların paraya çevrilmesine dair hükümlerin değil, ipoteğin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerin uygulanması yerinde olacaktır<sup>231</sup>. Bu doğrultuda, kanımca, rehinli taşınmazın paraya çevrilmesinde öndeki boş derecelerin hesaba katılmayacağını öngören TMK m. 872'nin de hava aracı ipoteği bakımından *kıyasen* (TMK m. 5) uygulanması gerekir<sup>232</sup>. Kanundan doğan bu ilerleme hakkı, sabit dereceler sisteminin kanunî bir istisnasını teşkil

<sup>229</sup> **Arslan, Ramazan**, İcra-İflâs Hukukunda İhale ve İhalenin Feshi, Ankara, 1984, s. 37, dn. 21; **Erturgut, Mine**, İcra ve İflâs Hukukunda Menkullerin Paraya Çevrilmesi, Ankara, 2000, s. 27-28; **Namlı, Mert**, İcra Hukukunda Taşınmaz Malların Haczi ve Paraya Çevrilmesi, İstanbul, 2019, s. 28; **Demir**, s. 231; **Akçura-Karaman**, s. 523; **Tek**, s. 238. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bir kararında, hacedilmiş hava aracının satışının istenmesinde taşınırların tâbi olduğu süreyi uygulamıştır: Yargıtay HGK, E. 2009/19-256, K. 2009/300, 1.7.2009 (Kazancı, E. T. 30.12.2019).

<sup>230</sup> **Akçura-Karaman**, s. 523. İpotekle sınırlı olmaksızın hava araçlarının cebri icrasında taşınmazlara ilişkin hükümlerinin uygulanması gerektiği yönünde: **Namlı**, s. 28. Yalnızca İİK m. 144/IV'nin hava aracı ipoteğinde de uygulanması gerektiği yönünde: **Tek**, s. 238-239.

<sup>231</sup> **Akçura-Karaman**, s. 523.

<sup>232</sup> **Demir**, s. 82; **Tek**, s. 148-149.

eder<sup>233</sup>.

Sabit dereceler sisteminin diğer istisnası, hava aracının maliki ile rehinli alacaklı arasında yapılan (boşalan dereceye) ilerleme sözleşmesidir<sup>234</sup>. Bu sözleşmenin geçerlilik şeklini ve sicile şerh edilebileceğini düzenleyen TMK m. 871/III'teki gibi bir hüküm TSHK'da mevcut değildir. Sözleşme serbestisi ilkesi gereği, bu durum, hava aracı ipoteğinin taraflarının ilerleme sözleşmesi yapmasını engellemez. Ancak bu sözleşmenin bir geçerlilik şekline tâbi olup olmayacağı ve şerh edilip edilemeyeceğinin tartışılması gerekir. *Tek*'e göre, her iki konuda da TMK m. 871/III hükmü hava aracı ipoteğinde de uygulanacaktır<sup>235</sup>. Sözleşmenin şekliyle ilgili bir görüş belirtmeyen *Demir*'e göre, TSHK m. 119/II'deki kira sözleşmelerinin uçak siciline şerh edilebileceğini düzenleyen hüküm *kıyasen* ilerleme sözleşmesine de uygulanmalı ve bunların şerh edilebileceği kabul edilmelidir<sup>236</sup>.

İlerleme sözleşmesinin şekle tâbi olup olmayacağı yalnızca görünüşte sorunludur. TSHK m. 70/II uyarınca rehin sözleşmesinin yazılı olarak yapılması ve tarafların imzalarının noterce onaylanması gerekmektedir. İlerleme sözleşmesi, rehin sözleşmesinde bir kayıt olarak yer alacaksa zaten bu şekle tâbi olacaktır<sup>237</sup>. Sonradan yapılan ilerleme sözleşmesi ise, malikin borcunu ağırlaştırdığı için, rehin sözleşmesiyle aynı şekle göre yapılacaktır<sup>238</sup>. Bu, geçerlilik şeklidir (TBK m. 12/II).

İlerleme sözleşmesinin uçak siciline şerh edilip edilemeyeceği konusunda, kanımca, yukarıda anılan görüşler yerinde değildir. Hava aracı ipoteğinde ilerleme sözleşmesinin şerhiyle ilgili olarak TMK m. 871/III ve/veya TSHK m. 119/II hükümleri kıyasen dahi uygulanamaz. İlerleme sözleşmesinden doğan kişisel hakkın uçak siciline şerh edilerek etkisinin güçlendirilebilmesi, bunun kanunda açıkça öngörülmesine bağlıdır. Örneğin, İsviçre hukukunda, Hava Aracı Sicili Hakkında Federal Kanun (*Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch*) m. 5/1-c'de ilerleme sözleşmesinden doğan hakkın sicile şerh edilebileceği açıkça düzenlenmiştir. Alman hukukunda da ipotek hakkının derecesini değiştirecek sözleşmelerden doğan hakların sicile şerh edilebileceği Hava Araçları Üzerindeki Haklara İlişkin Kanun (*Gesetz*

<sup>233</sup> Bkz. *Sirmen*, s. 615.

<sup>234</sup> *Demir*, s. 82 vd.; *Tek*, s. 146 vd.

<sup>235</sup> *Tek*, s. 146 vd.

<sup>236</sup> *Demir*, s. 84.

<sup>237</sup> *Sirmen*, s. 616; *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, N. 3294; *Helvacı, İlhan*, Türk Medenî Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan İpotek Hakkı, İstanbul, 2008, s. 361-362.

<sup>238</sup> *Sirmen*, s. 616; *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, N. 3294; *Acar*, s. 171. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Helvacı*, s. 361-362, dn. 28.

*über Rechte an Luftfahrzeugen*) § 10'da öngörülmüştür. Benzer bir düzenleme, gemi sicili bakımından TTK m. 977/I'de yapılmıştır ve ipotek derecelerinin değiştirilmesi de TTK m. 1042 ile ayrıca düzenlenmiştir. Böyle açık bir kuralın yokluğunda, hava aracı ipoteğine ilişkin ilerleme sözleşmesinin uçak siciline şerh edilmesi mümkün görünmemektedir. Aksi takdirde hangi kişisel hakların şerh edilerek etkisinin güçlendirilebileceği belirsiz ve hatta keyfi bir hâl alabilir. Burada açıklanan görüşün uygulama bakımından sorun yaratacak nitelikte ve pratiklikten uzak olduğu aşikâr olmakla birlikte, ilerleme sözleşmesinin uçak siciline şerh edilmesini sağlayacak uygun bir "kılıf" tespit edilememiştir.

## V. Sözleşmeye Dayanan Hava Aracı İpotekinin Kuruluşu

### A. İpotek Sözleşmesi

İpotek sözleşmesi, ipotek alan (alacaklı) ile ipotek veren (hava aracının maliki) arasında yapılan ve en geç ipoteğin tescili anında belirli hâle gelecek olan hava aracı üzerinde ipotek kurma borcu doğuran bir sözleşmedir. İpotek verenin mutlaka ipotekle temin edilen alacağın borçlusu olması gerekmez (TKHK m. 82). Hava aracı ipoteği ancak uçak siciline kayıtlı hava araçları üzerinde kurulabileceği<sup>239</sup> için hava aracının malikinin, sicilde de malik olarak görünmesi gerekir. Bunun dışında, ipotek verene ilişkin bir sınırlama yoktur. Ancak TSHK m. 53 uyarınca sicilin muhtevasının gerçek hukukî durumu yansıtmamasından ötürü sicile bir itiraz şerh edilmişse ya da sicilde malik görünen kişiden ipotek hakkı kazanacak olan taraf TSHK m. 52 uyarınca iyiniyetli değilse, yapılan tescil yolsuz olur<sup>240</sup>. TSHK'da ipotek alanlar da sınırlandırılmamıştır. Hava aracı ipoteğiyle güvence altına alınabilecek alacak açısından ise tek sınırlandırma TSHK m. 73 uyarınca ipoteğin yabancı para üzerinden kurulması hâlinde söz konusudur<sup>241</sup>.

Rehin sözleşmesi, alacaklıya yalnızca hava aracının rehnedilmesine yönelik kişisel bir hak sağlar. Rehin hakkını kurucu etkisi yoktur. TSHK m. 70 uyarınca sözleşme ancak yazılı olarak yapılması ve tarafların imzalarının noterce onaylanması hâlinde geçerli olacaktır. Bu geçerlilik şekli, ipotek sözleşmesinin tüm objektif ve sübjektif esaslı noktalarında tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını kapsamalıdır<sup>242</sup>. İpotek sözleşmesinde tarafların karşılıklı irade beyanlarının uyuşması gereken objektif esaslı

<sup>239</sup> Kaner, s. 24, 34; Akçura-Karaman, s. 289-290; Ergüne, s. 88; Hızır/Turaev, s. 379; Demir, s. 99.

<sup>240</sup> Demir, s. 38.

<sup>241</sup> Bu konuda bkz. aşağıda VI/A.

<sup>242</sup> Sirmen, s. 600; Helvacı, s. 115 vd.

noktalar şöyle sıralanabilir<sup>243</sup>:

- İpotek verenin ve alanın kimlikleri<sup>244</sup>;
- İpoteği borçlu dışındaki bir üçüncü kişi veriyorsa, borçlunun kimliği;
- İpoteğe konu hava aracı veya araçları;
- Anapara ipoteğinde ana alacak ile faiz oranı ve
- Üst sınır ipoteğinde rehin yükünü gösteren üst tutar.

Rehin derecesinin ipotek sözleşmesinin objektif esaslı noktalarından olup olmadığı tartışmalıdır. Katıldığım hâkim görüşe göre, rehin derecesi objektif esaslı nokta teşkil etmez ve derecenin kararlaştırmadığı durumlarda rehlin kurulduğu (derecesinin tapu kütüğüne tescil edildiği) tarihe göre derecesi belirlenir<sup>245</sup>. Azınlıkta kalan görüş ise bunun objektif esaslı nokta olduğunu savunmaktadır<sup>246</sup>.

## B. İpotek Hakkının Uçak Siciline Tescili

### 1. Uçak Sicili

Uçak sicili, Türk sivil hava araçlarının kaydedildiği özel ve alenî bir sicildir (TSHK m. 50, 51). Bu sicil, TSHK m. 50 uyarınca Ulaştırma Bakanlığı (artık “T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı”) tarafından tutulmaktadır. Ancak TSHK m. 64 gereği uçak sicilinin tesisi ve nasıl tutulacağına ilişkin düzenlemeleri de ihtiva edecek yönetmelik hâlen çıkartılmadığı için sicilin işleyişine ilişkin kâğıt üzerinde inceleme yapma imkânı yoktur<sup>247</sup>.

<sup>243</sup> **Demir**, s. 42. Genel olarak rehin sözleşmesinin esaslı noktaları hakkında bkz. **Schmid-Tschirren, Christina**, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB und Art. 1-61 SchIT ZGB, Hrsg. Thomas Geiser, Stephan Wolf, 6. Auflage, Basel, 2019, Art. 799, N. 12; **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3236; **Sirmen**, s. 600; **Acar**, s. 167 vd.; **Helvacı**, s. 115 vd.; **Makaracı-Başak**, s. 26 vd.; **Çetiner, Bilgehan**, Taşınmaz Teminatı, İstanbul, 2015, s. 121-122. İpotek sözleşmesinde alacağın hukukî sebebinin gösterilmesi gerekip gerekmediği tartışmalıdır. Bu konudaki görüşler hakkında bkz. **Helvacı**, s. 115-118.

<sup>244</sup> Taraflardan biri tüzel kişiye nelerin tescil edileceği hakkında bkz. **Tek**, s. 141 vd. Yazar yalnızca ipotek alan bakımından açıklamada bulunmuştur.

<sup>245</sup> **BSK-Schmid-Tschirren**, ZGB II, Art. 799, N. 13 ile Art. 813, N. 6; **Sirmen**, s. 600; **Acar**, s. 170; **Helvacı**, s. 116; **Esener/Güven**, s. 521, dn. 29; **Çetiner**, s. 122. Karş. **Demir**, s. 42.

<sup>246</sup> **Ertaş**, N. 2574, 2578; **Demir**, s. 42.

<sup>247</sup> Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği, TSHK m. 64’te çıkartılacağı belirtilen sicilin işleyişine ilişkin yönetmeliği karşılamamaktadır. Bu konuda bkz. yukarıda III/B/1/c.

## 2. Tescil Talebi ve Tescil Edilecek Hususlar

TSHK'da hava aracı üzerinde kurulacak ipotek hakkının tescili talebinde<sup>248</sup> kimin bulunacağı düzenlenmemiştir. Bu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün internet sayfasında ipotek tesciline ilişkin olarak aktarılan bilgilerden<sup>249</sup> ve aynı sitedeki FR-16 numaralı "İpotek Tescili Başvuru Formu"nda<sup>250</sup> yer alan koşullardan da anlaşılabilir. TMK m. 1013/I'e göre, tescil, kural olarak, malikin yazılı beyanı üzerine yapılır. *Akçura-Karaman'a* göre, hava aracı ipoteginin tescili talebinde kimin bulunacağı konusunda bu hükmün uygulanması uygun olacaktır<sup>251</sup>. Ancak yazar, uygulamada, taraflardan biri noter onaylı ipotek sözleşmesiyle uçak siciline başvurduğunda, bu sözleşmede tescil talebinde kimin bulunacağı farklı şekilde kararlaştırılmadıysa, tescilin yapıldığını ifade etmektedir<sup>252</sup>. Farklı görüşteki *Hızır/Turaev* ise gemi ipoteginin tescili talebinde, ipotek alacaklısının veya tescil sonucunda hakkı etkilenecek kişilerin bulunabileceğini öngören Gemi Sicil Nizamnamesi m. 16/II'nin hava aracı ipoteginin tescilinde de *kıyasen* uygulanması gerektiğini belirtmektedir<sup>253</sup>.

Kanımca, ipotek hakkına konu olacak hava aracı üzerinde malikin tasarruf yetkisi bulunduğu ve hakkın doğumunda tescil kurucu<sup>254</sup> olduğu için malikin rızası olmaksızın tescilin yapılması ancak açık bir kanunî düzenlemeyle mümkündür. Böyle bir düzenlemenin yokluğunda malikin mülkiyet hakkı üzerinde başkalarının tasarruf edememesi gerekir. Oysa uçak sicilinin yukarıda değinilen uygulaması, noter onaylı ipotek sözleşmesini yapmakla malikin ipotegin tesciline de zımnen rıza verdiğini varsaymaktadır<sup>255</sup>. Bu uygulama, hava aracı üzerindeki ipotegin tescil ile kurulduğunu göz ardı etmektedir. Gemi Sicil Nizamnamesi m. 16/II'nin *kıyasen* hava aracı ipoteginde uygulanması ise istisnaî bir düzenlemenin yeterli gerekçe olmaksızın genişletilmesi sonucunu doğuracaktır. Dolayısıyla,

<sup>248</sup> Tescil talebinin hukukî niteliği tartışmalıdır. Bu tartışmalar, özel bir çalışmaya konu olacak denli geniş kapsamlı olduğu için bunlara burada yer verilmeyecektir. Bu tartışmalara ilişkin olarak bkz. *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*, N. 839 vd.; *Sirmen*, s. 183-184; *Akçura-Karaman*, s. 173 vd.; *Tek*, s. 131 vd.

<sup>249</sup> Bkz. <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/2217-ipotek-tescili>.

<sup>250</sup> Bu form, <http://web.shgm.gov.tr/tr/formlar/3910-index> sayfasında, "Sicil Müdürlüğü" başlığı altında yer almaktadır. Ancak indirilen belgenin başlığı "İpotek Tescili Kontrol Listesi Formu"dur.

<sup>251</sup> *Akçura-Karaman*, s. 191.

<sup>252</sup> *Akçura-Karaman*, s. 181, 191.

<sup>253</sup> *Hızır/Turaev*, s. 383.

<sup>254</sup> *Kaner*, s. 34; *Akçura-Karaman*, s. 90, 192; *Ergüne*, s. 89, 90, dn. 90; *Demir*, s. 52-53, 98 vd. Karş. *Hızır/Turaev*, s. 381.

<sup>255</sup> *Akçura-Karaman*, s. 181.

TMK m. 1013/I'de ifadesini bulan genel ilkeye uygun olarak, hava aracı ipoteğinde de tasarruf yetkisini haiz malikin veya temsilcisinin tescil talebinde bulunacağı kabul edilmelidir.

Tescil talebinin yazılı olması gerektiği TSHK'da öngörülmemiştir ama öğretide, tescilin idareyi harekete geçiren yönü dikkate alınarak yazılı şekilde yapılması gerektiği haklı olarak ifade edilmektedir<sup>256</sup>. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün sitesindeki bilgilerden de uçak sicili uygulamasında tescil talebinin yazılı olmasının arandığı anlaşılmaktadır<sup>257</sup>.

Hava aracı ipoteğinin tescili talep edildiğinde uçak siciline tescil edilmesi gereken hususlar TSHK m. 74'te sayma yoluyla gösterilmiştir. Buna göre:

- Alacaklının adı, soyadı ve adresinin;
- Alacağın tutarı ve faiz oranının (yalnızca anapara ipoteğinde);
- Alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise faizler dâhil, ipoteğin temin ettiği azami tutarın (yalnızca üst sınır ipoteğinde);
- Nama veya hamiline yazılı tahvillerin ipotek ile temini durumunda (i) ipotek borcun tamamı için kurulacaksa, alacaklı yerine, borçlu ile alacaklıların tümünü birden temsil edecek bir temsilcinin; (ii) ihracı üstlenen işletme için kurulacaksa, ipotek üzerinde tahvil sahipleri lehine bir rehin hakkının;

tescil edilmesi gerekmektedir.

### 3. Uçak Siciline Yapılan Tescilin Etkisi

Hava aracı üzerinde ipotek hakkının kazanılması, ilke olarak, uçak siciline tesciline bağlıdır (TSHK m. 70). Aynî hakkın kazanılmasının kural olarak bir resmî sicile tescile bağlandığı durumlarda yapılan tescil, mantık kuralları gereği, olumlu ve olumsuz olmak üzere iki etki doğurur<sup>258</sup>. Tapu sicilindeki tesciller bakımından bu iki etki sırasıyla ve basitçe şöyle ifade edilmektedir: “*Tapuda bir kayıt var mıdır? Taallûk ettiği hak muhakkak*

<sup>256</sup> Akçura-Karaman, s. 197-201; Tek, s. 137.

<sup>257</sup> Bkz. <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/2217-ipotek-tescili>: “İpoteğin tescili talebini içeren Genel Müdürlüğümüze hitaben yazılmış bir üst yazı (üst yazıda imzası bulunanlar bu hususta imza atmaya yetkili olduğunu belgelendirmelidir).”

<sup>258</sup> Tapu siciline yapılan kayıtların mantıkî neticesinin bunlar olduğu hakkında bkz. Saymen, Ferit H./Elbir, Halid K., Türk Eşya Hukuku (Aynî Haklar), İstanbul, 1954, s. 190-191. Kanımca, yazarların buradaki açıklamalarının, tescilin ilke olarak kurucu olduğu diğer siciller için de geçerli olmaması için bir sebep yoktur. Dolayısıyla, bu açıklamalar, uçak sicilinde yalnızca ipotek hakkı bakımından geçerli olacaktır. Bkz. yukarıda IV/C ve IV/D.

*mevcuttur. Bir kayıt yok mudur? Hak da yoktur.*"<sup>259</sup> Aşağıda açıklanacağı üzere, bunlar uçak siciline tescil edilen hava aracı ipotekleri için de geçerlidir.

Tescilin olumsuz etkisi, kurulması kanunen tescile bağlı olan aynî hakların, tescil edilmedikçe doğmayacağını ifade eder<sup>260</sup>. Tapu sicili bakımından bu ilke ifadesini TMK m. 1021'de bulmuştur. Uçak sicilinde ise kural olarak tescilin olumsuz hükmü yoktur<sup>261</sup>. Zira TSHK m. 66/I'da hava aracının tamamı veya bir payı üzerinde *mülkiyet ve diğer aynî hakların* kurulması ve devri için yazılı sözleşme yapılmasının yeterli olduğu düzenlenmiştir<sup>262</sup>. Tescil yalnızca bunların üçüncü kişilere karşı hüküm doğurmasını sağlamaktadır (TSHK m. 66/II, *açıklayıcı tescil*). Bununla beraber, TSHK m. 70 uyarınca hava araçları üzerinde ipotek hakkı "*sicile tescil ile*" tesis edilebilmektedir (*kurucu tescil*)<sup>263</sup>. Bu hükümle, sadece ipotek hakkı bakımından uçak siciline yapılacak tescilin olumsuz etkisi kabul edilmiştir<sup>264</sup>. Buna göre, TSHK'ya göre hava araçları üzerinde kurulacak diğer aynî haklardan farklı olarak, hava aracı ipoteginin kurulması için hakkın uçak siciline tescili zorunludur.

Tescilin olumlu etkisine göre ise tescil edilmiş aynî hakların geçerli olarak kurulduğu kabul edilir<sup>265</sup>. Bu ilke, tapu sicili bakımından TMK m. 1022/I'de "*aynî haklar tapu kütüğüne tescille doğar*" şeklinde ifade edilmiştir. Tescil edilmiş hakkın geçerli olarak vücut bulduğu kabul edildiği ve aleniyet ilkesi<sup>266</sup> mevcut olduğu için sicildeki kayıt, gerçek hak durumunu yansıtmasa, yani yolsuz bir tescil olsa dahi, bu kayda *iyiniyetle* güvenen üçüncü kişinin kazandığı aynî hak korunmalıdır (*güvenin korunması ilkesi*, tapu sicilinde TMK m. 1023)<sup>267</sup>. TSHK'da, TMK m. 1022/I'deki gibi bir düzenleme

<sup>259</sup> Saymen/Elbir, s. 190.

<sup>260</sup> Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo, § 95, N. 26; Schmid, Jörg/Hürliemann-Kaup, Bettina, Sachenrecht, 5. Auflage, Zürich-Basel-Genf, 2017, N. 570; BK-Meier-Hayoz, ZGB, Systematischer Teil, N. 72 (tescil ilkesi); Saymen/Elbir, s. 191; Serozan, N. 23; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 982, 985; Sirmen, s. 198; Nomer/Ergüne, N. 424; Akipek, Jale G./Akıntürk, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul, 2009, s. 306 vd.

<sup>261</sup> Ergüne, s. 90, dn. 90; Demir, s. 52.

<sup>262</sup> TSHK m. 66'ya ilişkin olarak bkz. yukarıda IV/C ve IV/D.

<sup>263</sup> Kaner, s. 33-34; Esener/Güven, s. 569; Akçura-Karaman, s. 215; Demir, s. 52-53; Ergüne, s. 90, dn. 90. Karş. Hızır/Turaev, s. 381. Hava aracı payı üzerinde tesis edilecek ipoteklerdeki durum için bkz. aşağıda VII/A/1.

<sup>264</sup> Akçura-Karaman, s. 202, 215; Ergüne, s. 89, 90, dn. 90; Demir, s. 52-53. Karş. Hızır/Turaev, s. 381.

<sup>265</sup> Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo, § 95, N. 31; Saymen/Elbir, s. 193; Akipek/Akıntürk, s. 312 vd.; Sirmen, s. 202; Cansel, Erol, Tapu Siciline İtimat Prensibi, Ankara, 1964, s. 5-6.

<sup>266</sup> Bkz. yukarıda IV/C.

<sup>267</sup> BK-Meier-Hayoz, ZGB, Systematischer Teil, N. 59-60; Saymen/Elbir, s. 195; Cansel, s.

bulunmamakla birlikte, TSHK m. 52 uyarınca “Uçak sicilindeki bir kayda iyi niyete dayanarak mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynı hakkı iktisap eden kişinin bu iktisabı geçerli olur”. Bu hüküm karşısında uçak siciline yapılan tescillerin olumlu etkisi vardır<sup>268</sup>. TSHK m. 66/II uyarınca, aynı hükmün birinci fıkrasına göre sicil dışında kazanılan aynı haklar da uçak siciline tescil edilmediği sürece TSHK m. 52/I’deki iyiniyet koruması işler; meğer ki somut olayda sicile güvenerek hak iktisap eden kişinin kötüniyetli olduğu ispatlansın (TMK m. 3). Kanımca, özellikle TSHK m. 66 gereği ipotek dışındaki aynı hak tescillerinin olumsuz etkisi olmamasından ötürü, TSHK m. 52/II’de sicilde malik görünen kişiye iyiniyetle ifade bulunan kişiler de korunmuştur (örneğin, hava aracının kiracısı)<sup>269</sup>.

Öğretideki bir görüşe göre, hava aracı ipoteği bakımından tescilin etkisinin hangi anda doğduğu konusunda kıyasen TMK m. 1022/II uygulanmalı ve tescil talebinin sicile kaydedildiği an dikkate alınmalıdır<sup>270</sup>. Bu uygulamaya da uygun düşmektedir. Zira, nasıl ki tapu sicilinde tescil talebinde bulunulduğunda derhâl yevmiye defterine kayıt yapılıyorsa<sup>271</sup>, uçak sicilinde de tescil talepleri derhâl kaydedilmektedir<sup>272</sup>. Kanımca, aynı sonuca, TSHK m. 52/III uyarınca sicildeki yolsuz tescile güvenerek aynı hak iktisap eden kişinin iyiniyetinin arandığı anın “*tescili isteme tarihi*” olmasından da varılabilir. Bu talep uçak siciline derhâl kaydedildiğine göre, tescilin en azından olumsuz etkisinin talebin kaydedildiği andan başladığının kabulü gerekmektedir ki sonradan (tescil talebi ile tescilin yapılması arasında) gelen kötüniyet zarar vermesin (*mala fides superveniens non nocet*). Öyleyse hava aracı üzerindeki ipotek hakkı, tescil talebinin uçak siciline kaydedildiği andan itibaren doğacaktır<sup>273</sup>.

## VI. Sözleşmeye Dayanan Hava Aracı İpoteğinde Özel Durumlar

### A. Yabancı Para Üzerinden Hava Aracı İpoteği

Yabancı para üzerinden hava aracı ipoteği kurulmasının şartları TSHK m. 73’te düzenlenmiştir. Buna göre hava aracı ipoteğinin yabancı para

5-6; Kaner, s. 25-27; Sirmen, s. 202 vd.

<sup>268</sup> Akçura-Karaman, s. 91-92, 217. Olumlu etkiyi kısa yoldan TMK m. 1023’e göre açıklayan görüş için bkz. Schmid/Hürlimann-Kaup, N. 579; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 995; Nomer/Ergüne, N. 433 vd.

<sup>269</sup> Bu korumanın tapu sicilinde malik görünen ama gerçekte malik olmayan kimseye yapılan ifalarda TMK m. 1023’e kıyasen sağlanıp sağlanamayacağı hakkındaki tartışmalar için bkz. Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 1003, dn. 728.

<sup>270</sup> Akçura-Karaman, s. 202, 217.

<sup>271</sup> Sirmen, s. 114.

<sup>272</sup> Akçura-Karaman, s. 217.

<sup>273</sup> Özellikle yevmiye defterine yapılan kaydın etkisi hakkında bkz. Sirmen, s. 114-115.



üzerinden kurulabilmesi için (i) borcun yabancı para ile ödenecek olması, (ii) Maliye Bakanlığının (artık “T. C. Hazine ve Maliye Bakanlığı”) izni ve (iii) bu iznin uçak siciline kaydedilmesi şeklinde üç koşulun sağlanması gerekmektedir<sup>274</sup>. Bu şartlar sağlanmazsa hava aracı ipoteğinin Türk lirası üzerinden kurulması zorunludur<sup>275</sup>. Bununla birlikte, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün internet sitesinde yer alan bir havacılık uzmanlığı tezinde, TMK’da taşınmazların ve TTK’da gemilerin yabancı para üzerinden ipoteğinde Maliye Bakanlığı’nın izni şartının ilgasından hareketle, yabancı para üzerinden hava aracı ipoteğinin kurulmasında da bu koşulun aranmadığı belirtilmektedir<sup>276</sup>. Aynı tespiti uçak sicili uygulaması bakımından *Akçura-Karaman* da yapmaktadır<sup>277</sup>.

TSHK m. 73’teki “*yabancı para esasına göre*” ifadesinden yola çıkılarak, hükümde belirtilen şartlar gerçekleştiğinde, yabancı para üzerinden veya buna endeksli olarak hava aracı ipoteği kurulabilir<sup>278</sup>. Ancak TSHK m. 73’teki “*yabancı para ile ödenecek borçlar*” ifadesi sebebiyle, teminat altına alınacak alacak yabancı paraya endeksli olamaz; bunun yabancı para üzerinden olması şarttır<sup>279</sup>. Zira, aksi takdirde, TSHK m. 73’teki “*yabancı para ile ödenecek borçlar*” ile “*yabancı para esasına göre*” ifadelerini kullanmakta kanun koyucunun abesle iştiğal ettiği sonucuna ulaşılabacaktır.

TMK m. 851/II’deki yalnızca yurt içinde veya dışında faaliyette bulunan kredi kuruluşlarınca yabancı para üzerinden veya yabancı para ölçüsü ile verilen kredileri güvence altına almak için taşınmazlar üzerinde yabancı para ipoteği tesis edilebileceğini düzenleyen hükmün hava araçları bakımından da uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır. TSHK m. 73’te hava araçları üzerinde yabancı para ipoteği tesisi için bu şart aranmamıştır. Gemiler üzerinde yabancı para ipoteğini düzenleyen ve gerekçesinde TMK m.

<sup>274</sup> Hükmün eleştirisi için bkz. *Akçura-Karaman*, s. 378; *Hızır/Turaev*, s. 398; *Uyumaz*, *Taşınır Rehni*, s. 74, dn. 88. Uygulamada Maliye Bakanlığının izni şartı aranmadan uçak siciline yabancı para ipoteği tescil edildiği hakkında bkz. *Akçura-Karaman*, s. 378.

<sup>275</sup> *Demir*, s. 150.

<sup>276</sup> *Ayyıldız, Fatma Reyhan*, *Gemi İpoteği ile Hava Aracı İpoteğinin Karşılaştırılması*, *Havacılık Uzmanlığı Tezi*, Ocak 2016, s. 64 (Neden bu başlık altında olduğu anlaşılacakla birlikte, “Kurumsal Mevzuat” altında yer alan “Personel Tezleri” kısmından erişilebilir: [http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2018/09/fatma\\_reyhan\\_ayyildiz.pdf](http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2018/09/fatma_reyhan_ayyildiz.pdf), E. T. 25.12.2019). Yazar, TMK ve TTK’da izin şartlarını kaldıran kanun koyucunun, TSHK’da da bu şartın uygulanmaması gerektiği yönünde zımnî bir iradesi olduğu yönünde yorumlamakta ve konuyu önceki özel hüküm, sonraki genel hüküm çatışması altında değerlendirmektedir.

<sup>277</sup> *Akçura-Karaman*, s. 378.

<sup>278</sup> *Hızır/Turaev*, s. 398; *Demir*, s. 150

<sup>279</sup> *Demir*, s. 187.

851'e paralel olduğu belirtilen TTK m. 1016'da da bu şarta yer verilmemiştir. *Akçura-Karaman'a* göre, istisnâî bir düzenleme olan yabancı para ipoteğinin dar yorumlanması ve TMK m. 851'de aranan şartların, yabancı para üzerinden gemi ipoteği bakımından da uygulanarak TTK m. 1016'nın uygulama alanının daraltılması gerekmektedir<sup>280</sup>. Aksi yöndeki görüş ise yabancı para üzerinden hava aracı ve gemi ipoteğinde TMK m. 851/II'de yer alan koşulun aranmayacağını savunmaktadır<sup>281</sup>. Kanımca, TSHK m. 73'e kıyasla daha yeni tarihli bir hüküm olan TTK m. 1016'nın gerekçesinde açıkça bu hükmün TMK m. 851'e paralel olarak düzenlendiğini belirten kanun koyucunun, buna rağmen, TMK m. 851/II'deki koşulu öngörmemiş olması bilinçli bir tercihtir<sup>282</sup>. Dolayısıyla, yabancı para üzerinden gemi ipoteği tesisinde TMK m. 851/II'deki şart aranmayacaktır. Kanun koyucunun TTK m. 1016'da bu şekilde kasıtlı olarak sustuğu kabul edilirse, TSHK m. 73 bakımından da farklı bir sonuca varılmayacaktır. Bu sebeple, TMK m. 851'den farklı olarak, yabancı para üzerinden hava aracı ipoteğinin mutlaka yurt içinde veya dışında faaliyette bulunan kredi kuruluşlarınca yabancı para üzerinden veya yabancı para ölçüsü ile verilen kredileri güvence altına almak için kurulmasının gerekmediği kabul edilmelidir<sup>283</sup>. Bu doğrultuda, TSHK m. 73 uyarınca ipoteğin yabancı para ile ödenecek bir borcun güvencesini oluşturması yeterlidir.

Yabancı para üzerinden veya buna endeksli olan alacakların hangi ipotek türüyle teminat altına alınabileceği de tartışmalıdır. Hâkim görüşe göre, bu alacakları teminen anapara veya üst sınır ipoteği tesis edilebilir<sup>284</sup>. Farklı görüşteki *Sirmen'e* göre ise yabancı para üzerinden gösterilen rehin yükü, alacağın gerçek miktarını yansıtsa bile, İİK m. 148'in yollamasıyla m. 58/II-3 uyarınca ipoteğin paraya çevrilmesi aşamasında alacak miktarının Türk lirası ile gösterilmesi zorunlu olduğu için, söz konusu alacağın miktarının

<sup>280</sup> **Akçura-Karaman**, s. 375. Yazar, aynı yorumu yabancı para üzerinden hava aracı ipoteği hakkında yapmamıştır.

<sup>281</sup> Yalnızca yabancı para üzerinden hava aracı ipoteğinde aranmayacağı hakkında bkz. **Hızır/Turaev**, s. 398; **Demir**, s. 188. Yalnızca yabancı para üzerinden gemi ipoteğinde aranmayacağı hakkında bkz. **Atamer**, s. 265. *Tek*, yabancı para üzerinden hava aracı ve gemi ipoteğinde düzenleme bulunmayan durumlarda TMK m. 851'in kıyasen uygulanabileceğini kabul etmekle beraber, TMK m. 851/II'deki koşulun ikisinde de uygulanmayacağını belirtmektedir. **Tek**, s. 174-176.

<sup>282</sup> TTK m. 1016'nın hazırlık çalışmalarında bu konunun üzerinde durulduğu ve ilgili koşula yer verilmediği hakkında bkz. **Atamer**, s. 264-265.

<sup>283</sup> **Hızır/Turaev**, s. 398; **Demir**, s. 188; **Tek**, s. 176.

<sup>284</sup> **Kuntalp, Erden**, "Yabancı Para Üzerinden Taşınmaz Rehni", Hayri Domaniç'e Armağan, İstanbul, 1995, s. 307; **Nomer/Ergüne**, N. 1026; **Acar**, N. 282-283; **Helvacı**, s. 167-168; **Çetiner**, s. 177-178; **Ertaş**, N. 2538

belirli olduğu söylenemez<sup>285</sup>. Yazara göre, alacağın miktarı önceden belirli olmayacağından ötürü yabancı para üzerinden alacaklar yalnızca üst sınır ipoteğine ilişkin TMK m. 851/I c. 2'nin *kıyasen* uygulanması yoluyla güvence altına alınabilir<sup>286</sup>.

### B. Birlikte Hava Aracı İpoteği

TSHK m. 72 uyarınca tek bir alacak için birden fazla hava aracı ipotek edilirse, her bir hava aracının temin ettiği rehin yükü kararlaştırılarak tescil edilmedikçe, bu hava araçlarından her biri borcun tamamını temin eder. Buna, öğretide “toplu rehin”<sup>287</sup> veya “müteselsil rehin”<sup>288</sup> denmektedir. Hâkim görüşe göre, bu rehin türünde, rehne konu birden fazla mal olsa da bunların tamamı üzerinde tek bir rehin hakkı mevcuttur<sup>289</sup>. TSHK m. 72'ye göre tarafların sözleşmede kararlaştırarak hava araçlarından her birinin temin ettiği borç miktarının uçak siciline tescil edilmesi suretiyle kurabileceği rehin ise “rehin yükünün paylaşılması suretiyle kurulan rehin”<sup>290</sup> veya “müşterek rehin”<sup>291</sup> olarak adlandırılmaktadır. Bu ihtimalde birden fazla rehin hakkı söz konusu olur<sup>292</sup>.

Kanun koyucu, TSHK m. 72'de, TMK m. 855'teki düzenden ayrılmış ve gemi ipoteğine ilişkin TTK m. 1021 (mülga TTK m. 897) ile paralellik kurulmuştur<sup>293</sup>. TSHK ve TTK'da birlikte hava aracı veya gemi ipoteğinin kural olarak toplu rehin şeklinde tecessüm edeceği düzenlenmiş; ancak tarafların anlaşması ve paylaşılan rehin yükünün tescili ile rehin yükünün paylaşılması suretiyle ipotek kurulabileceği öngörülmüştür. Oysa TMK m. 855/I uyarınca toplu rehin yalnızca “*taşınmazların aynı malike veya borçtan*

<sup>285</sup> **Sirmen, A. Lâle**, “Yeni Türk Medenî Kanununda Yabancı Para Üzerinden Taşınmaz Rehni Kurulmasına İlişkin Düzenlemeler”, AÜHFD, Cilt 52, Sayı 1, 2003, s. 10; **Sirmen**, s. 622-623.

<sup>286</sup> *Sirmen'in* bu konuda yukarıda atf yapılan makalesinden üst sınır ipoteğine ilişkin hükümlerin doğrudan uygulanacağını savunduğu anlaşılmaktadır. Ancak yazar, daha yeni tarihli olan kitabında, bu uygulamanın kıyasen olacağını belirtmiştir. Sırasıyla bkz. **Sirmen**, Yabancı Para, s. 9-10; **Sirmen**, s. 622-623. Özellikle karşı. **Helvacı**, s. 167-168; **Çetiner**, s. 177 vd.

<sup>287</sup> **Sirmen**, s. 596; **Helvacı**, s. 213.

<sup>288</sup> **Esener/Güven**, s. 499-500; **Helvacı**, s. 213.

<sup>289</sup> **Köprülü/Kaneti**, s. 291; **Davran**, s. 27; **Sirmen**, s. 597; **Helvacı**, s. 213; **Nomer/Ergüne**, N. 1037; **Esener/Güven**, s. 499-500. Karşı. **Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir**, N. 3224; **Acar**, N. 91.

<sup>290</sup> **Sirmen**, s. 597; **Helvacı**, s. 227 vd.

<sup>291</sup> **Esener/Güven**, s. 499-500. Gerçi, yazarlar bazen müteselsil rehin yerine müşterek rehin tabirini de kullanmaktadır. Karşı. **Davran**, s. 28.

<sup>292</sup> **Sirmen**, s. 597; **Helvacı**, s. 227.

<sup>293</sup> **Akçura-Karaman**, s. 293-294.

*müteselsilen sorumlu olan maliklere*” ait olması koşuluyla kurulabilmektedir. Diğer hâllerde, TMK m. 855/II’ye göre rehin yükünün paylaşılması suretiyle rehin tesis edilebilmektedir. TMK m. 855’te toplu rehin kurulabilmesi için aranan şartlar da TSHK ve TTK’da aranmamıştır<sup>294</sup>. Bunlar dışında, hava araçları üzerinde kurulan toplu rehmin ve rehin yükünün paylaşılması suretiyle rehmin hükümleri ve paraya çevrilmesi önemli bir farklılık arz etmez<sup>295</sup>.

TSHK’da birlikte rehin hâlinde halefiyete ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Kanımca, TSHK’nın bu konuda, TMK’daki düzenlemeden saptığı ve TTK’ya yaklaştığı dikkate alınarak TTK m. 1046’daki birlikte gemi ipoteğinde halefiyete ilişkin hükmün kıyasen birlikte hava aracı ipoteğinde de uygulanması gerekir<sup>296</sup>.

## VII. Sözleşmeye Dayanan Hava Aracı İpoteğinin Kapsamı

### A. Hava Aracı İpoteğinin Sağladığı Teminat Yönünden Kapsamı

#### 1. Hava Aracı

Hava aracı ipoteğinin sağladığı teminat başta uçak siciline kayıtlı sivil hava aracını kapsar. Hangi araçların TSHK bakımından sivil hava aracı sayılacağı ve üzerinde ipotek kurulabileceği yukarıda incelenmiştir<sup>297</sup>. Her ne kadar TSHK m. 69 ve 70’te yalnızca hava aracının bir bütün olarak ipoteğe konu olabileceği öngörülmüşse de, hava aracı üzerinde tesis edilebilecek aynî haklarla ilgili genel hüküm olan TSHK m. 66’da hava aracının payı üzerinde de aynî hak kurulabileceği belirtilmiştir. TMK m. 702/III’te elbirliği mülkiyeti devam ettiği sürece paylar üzerinde tasarrufla bulunulamayacağı açıkça düzenlendiğine ve TMK m. 688/III’te paylı mülkiyet payının rehnedilebileceği öngörüldüğüne göre, TSHK m. 66’daki pay, paylı mülkiyete konu hava aracının payıdır (bkz. TTK m. 1014/III)<sup>298</sup>. Yukarıda, TSHK m. 66’da öngörülen rejim itibariyle uçak siciline tescilin kural olarak kurucu olmadığı ama TSHK m 70’te düzenlenen hava aracı ipoteğinin bunun bir istisnasını teşkil ettiği açıklanmıştır<sup>299</sup>. Hava aracının payı üzerinde tesis edilecek ipotekler için de TSHK m. 66’daki değil, TSHK m. 70’teki rejim

<sup>294</sup> Akçura-Karaman, s. 294; Hızır/Turaev, s. 394; Demir, s. 194; Kurtuluş, s. 172.

<sup>295</sup> Bu konuda yukarıda dn. 289’da anılan yazarların ilgili sayfalardaki açıklamalarına bakılabilir. Hava araçları özelinde bir inceleme için bkz. Hızır/Turaev, s. 395 vd.

<sup>296</sup> Karş. Hızır/Turaev, s. 395-396.

<sup>297</sup> Bkz. IV/A ve IV/B.

<sup>298</sup> Akçura-Karaman, s. 291-292. Ayrıca bkz. Ergüne, s. 91, dn. 91; Hızır/Turaev, s. 380, dn. 28.

<sup>299</sup> Bkz. IV/C ve IV/D.

uygulanmalı ve bunların da kurulması için sicile tescillerinin gerektiği kabul edilmelidir<sup>300</sup>. Kanımca, bu konuda, TSHK m. 70'teki özel hükümde payın açıkça belirtilmemesinden ve TSHK m. 66'da hava aracının payının mülkiyetinin dahi tescile gerek olmaksızın devredilebileceğinden yola çıkılarak pay üzerinde ipotek hakkının *evleviyetle* tescilsiz iktisap edilebileceği şeklinde bir yorum, aleniyet ilkesinin ipotek hakkı bakımından da ciddi olarak zedelenmesine sebep olacaktır<sup>301</sup>.

Her bir paydaş, hava aracındaki payı üzerinde, diğer paydaşların rızası olmaksızın ipotek tesis edebilir<sup>302</sup>. Elbirliğiyle malikler ise sadece hava aracının tamamı üzerinde ipotek tesis edebilir ve bunun için birlikte hareket etmeleri gerekir<sup>303</sup>. Kanımca, TMK m. 857/II'nin de hava aracı ipoteğinde *kıyasen* uygulama alanı bulması gerekir (ayrıca bkz. TMK m. 692/II). Buna göre, hava aracının payı üzerinde ipotek tesis edilmişse, kural olarak tamamında ipotek kurulamamalıdır<sup>304</sup>. Eğer hava aracının tamamı üzerinde ipotek tesis edilmişse, daha sonra payı üzerinde ipotek kurulması mümkündür.

## 2. Hava Aracının Bütünleyici Parçaları ve Eklentileri

TSHK m. 76'da hava aracı ipoteğinin sağladığı teminat yönünden kapsamı bakımından TMK m. 862'ye atıf yapılmıştır. Buna göre, hava aracının bütünleyici parçaları ve eklentileri de rehne dâhildir. Hava aracının bütünleyici parçaları ve eklentilerinin nasıl tespit edileceği hakkında ise TSHK m. 68'de, TMK m. 684 ve 686'ya atıf yapılmıştır. Dolayısıyla bütünleyici parçalar ve eklentilerin kapsamı TMK hükümlerine göre belirlenecektir.

TMK m. 684/II'de bütünleyici parça şöyle tanımlanmıştır: “*Bütünleyici parça, yerel âdetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır.*” Bu tanımdan hareketle bir şeyin, başka bir şeyin bütünleyici parçası olabilmesi için (i) bütünleyici parça ile asıl şey arasında dışarıdan seçilebilen maddî bir bağıllık olması (dış bağıllık); (ii) bütünleyici parça ile asıl şeyin varlığına sürekli olarak dâhil olmalı (iç

<sup>300</sup> Akçura-Karaman, s. 293.

<sup>301</sup> TSHK m. 66'nın aleniyet ilkesini zedelediği hakkında bkz. yukarıda IV/C.

<sup>302</sup> Ergüne, s. 91, dn. 91; Hızır/Turaev, s. 380, dn. 28.

<sup>303</sup> Sirmen, s. 596; Ergüne, s. 91, dn. 91; Hızır/Turaev, s. 380, dn. 28.

<sup>304</sup> Bkz. Sirmen, s. 596, dn. 195. Atıf yapılan yerde anılan İsviçre Federal Mahkemesi kararlarında, pay üzerindeki rehnin alacaklısının rızasıyla sıra bakımından onun önüne geçmek şartıyla taşınmazın tümünün rehnedilebileceği belirtilmiştir. Bunun hava aracı ipoteğinde de geçerli olmaması için bir sebep yoktur.

bağlılık); ve (iii) dış ve iç bağlılık yerel âdete göre mevcut olmalıdır<sup>305</sup>. TMK m. 684/I uyarınca asıl şey üzerindeki aynî haklar, kendiliğinden, onun bütünleyici parçasını da kapsar<sup>306</sup>. Bu husus, yalnızca asıl şey üzerinde aynî hak kurulduğu anda mevcut olan bütünleyici parçalar için değil, sonradan o şeyin bütünleyici parçası hâline gelen şeyler için de geçerlidir. Öyleyse, hava aracı üzerindeki ipotek hakkı, bu hak kurulduğunda mevcut bütünleyici parçalar ile kurulduktan sonra bütünleyici parça hâline gelen şeyleri kapsar. Ayrıca, bütünleyici parça, asıl şeyden bağımsız bir varlığa sahip olmadığı için ondan ayrı olarak tasarruf işlemine konu olamaz<sup>307</sup>. Tüm bunların kaynaklandığı ilkeye “*bütünleyici parçanın asla bağılılığı ilkesi*” denir ve bu ilkenin temelinde ekonomik değerlerin parçalanmaması, alışveriş hayatında geçerli kurullarla uyumluluk ve hukukî ilişkilerin sade bir şekilde düzenlenmesi yatar<sup>308</sup>.

Türk öğretisinde hava aracının bütünleyici parçalarına pervane, koltuklar, kanatlar, motor vb. örnek gösterilmiştir<sup>309</sup>. Bunlar arasında özellikle motorun bütünleyici parça sayılıp sayılmaması gerektiği esasen tartışmalıdır<sup>310</sup>. Pratik olarak, yüksek ekonomik değere sahip hava aracı motorlarının bir hava aracına monte edildiğinde bağımsız eşya niteliğini kaybederek söz konusu hava aracının malikinin mülkiyetine geçmesinin finansman bakımından felakete yol açacağı ifade edilmektedir<sup>311</sup>. Ayrıca, hava araçlarının uçuşa elverişsiz hâle gelmesini engellemek için motorların uzun süre takılı kalmadığı ve sıkça tamir veya değişim amacıyla söküldüğü

<sup>305</sup> **Sirmen**, s. 268 vd.

<sup>306</sup> **Sirmen**, s. 272. Asıl şey üzerinde kurulan aynî hakkın bütünleyici parçaya da sirayet etmesi doğrudan kanundan kaynaklanır. Dolayısıyla, bütünleyici parça üzerinde doğan aynî hakkın, devren değil, aslen kazanılacağı ve bu sebeple, bütünleyici parça üzerinde iyiniyetle hak kazanmadan bahsedilemeyeceği hakkında bkz. **Serozan, Rona**, “Teferruat Niteliğindeki Eşyanın Hukuki Rejimi”, İÜHFM, Cilt 41, Sayı 1-2, 1975, s. 237.

<sup>307</sup> **Sirmen**, s. 272.

<sup>308</sup> **Serozan**, Teferruat, s. 238.

<sup>309</sup> **Kurt**, Sempozyum, s. 214; **Akçura-Karaman**, s. 300; **Demir**, s. 116.

<sup>310</sup> Bkz. **Schladebach/Kraft**, s. 275; **Elbing, Gunther**, “Sind Triebwerke wesentliche Bestandteile von Flugzeugen?”, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Band 44, 1995, s. 387 vd.

<sup>311</sup> **Honnebier, Patrick**, “Analysing the Effects of the Cape Town Convention on Four Selected Issues That Hinder the International Financing and Leasing of Aircraft and Engines”, Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 352.

belirtilmektedir<sup>312</sup>. Diğer taraftan, yukarıda değinilen<sup>313</sup> Chicago Sözleşmesi m. 53'e dayanarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından yayınlanan Ek-7'deki tanımdan, bir aracın hava aracı sayılabilmesi için havada seyredebilmesinin gerektiği anlaşılmaktadır<sup>314</sup>. TSHK m. 3/I-b'deki tanımda buna havada kalabilme de eklenmiştir. Havada kalabilme veya seyretme motora bağlı olduğuna göre, buna sahip olmayan araçlar, hava aracının en karakteristik özelliğinden mahrum olacak ve hava aracı sayılmayacaktır<sup>315</sup>. Temel olarak açıklanan sebeplerle bir görüş motorların eklenti niteliğinde olduğunu savunurken, diğer görüş bütünleyici parça olduğunu belirtmektedir<sup>316</sup>. Alman hukukunda Hava Araçları Üzerindeki Haklara İlişkin Kanun (*Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen*) § 31(2) ve 68(1)'de, İsviçre hukukunda ise Hava Aracı Sicili Hakkında Federal Kanun (*Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch*) m. 22, 33 ve 38'de hava aracı motorlarıyla ilgili özel düzenlemeler yapılmıştır. Motorların TSHK'da da ayrıca düzenlenmesi gerektiği kanaatindeyim.

TMK m. 686/II'ye göre: “Eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel âdetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır.” Bu tanımdan hareketle eklenti sayılabilmek için (i) şeyin taşınır niteliğinde olması; (ii) eklenti ile asıl şey arasında dışarıdan seçilebilecek bir bağıllık olması (dış bağıllık); ve (iii) eklentinin, malikin anlaşılabilen arzusu veya yerel âdetlere göre ekonomik olarak asıl şeyin varlığına sürekli olarak özgülünmesi (özgülünme) gerekmektedir<sup>317</sup>. Bütünleyici parçadan farklı olarak eklentinin, asıl şeyden bağımsız bir varlığı vardır<sup>318</sup>. Bu sebeple, asıl şey ve eklenti üzerinde aynı değil, ayrı aynî haklar söz konusudur. Bununla birlikte, TMK m. 686/I uyarınca asıl şeye ilişkin tasarruflar aksi belirtilmedikçe onun eklentilerini de kapsayacaktır. Dolayısıyla taraflar açıkça aksini kararlaştırmazsa hava aracının eklentileri de ipoteğin kapsamına

<sup>312</sup> Schladebach/Kraft, s. 275; Reuleaux, Matthias/Herick, Frank, “Das Registerpfandrecht für Luftfahrzeuge – qualitativ sicher genug für die Begebung von Pfandbriefen? Ein Vergleich mit der Sicherungsqualität der Schiffshypothek”, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Band 53, 2004, s. 560.

<sup>313</sup> Bkz. III/A.

<sup>314</sup> Schladebach/Kraft, s. 275.

<sup>315</sup> Schladebach/Kraft, s. 275.

<sup>316</sup> Tartışma ve görüşlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. (her ikisi de Alman hukuku bakımından eklenti görüşünde): Schladebach/Kraft, s. 275; Elbing, s. 387 vd.

<sup>317</sup> Sirmen, s. 277 vd.

<sup>318</sup> Sirmen, s. 277.

dâhil olacaktır. Hava aracının eklentisine örnek olarak bunların içinde bulunan yedek makineler gösterilebilir<sup>319</sup>.

### 3. Kira Bedelleri

THSK m. 76'da hava aracı ipoteğinin sağladığı teminatın kapsamı hakkında TMK m. 863'e de atıf yapılmıştır. Bu atıf sebebiyle, hava aracı kiraya verilmişse, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başlanmasından veya borçlunun iflâsının ilânından başlayarak rehnin paraya çevrilmesi anına kadar işleyen kira bedelleri de teminata dâhildir. Esasen kira alacağı, eşya niteliğinde olmayıp bütünleyici parça ya da eklenti teşkil etmez. Ortada, rehin konusundan tamamen bağımsız bir alacak hakkı (kira alacağı) söz konusudur. Dolayısıyla TMK m. 863'ün neticesinde, taşınmazın rehnedilmesiyle birlikte, buna bağlı olarak, kira alacağı üzerinde TMK m. 954 uyarınca bir kanunî alacak rehni doğacağı belirtilmektedir<sup>320</sup>. Kira alacağı üzerindeki rehin hakkı, bir nevi asıl şey üzerindeki rehin hakkının ferisidir; asıl şey üzerindeki rehin hakkı sona erdiğinde, kira alacaklarındaki rehin de ortadan kalkar<sup>321</sup>.

TMK m. 863/II uyarınca kira alacağı üzerindeki rehin hakkının kiracılara karşı ileri sürülebilmesi için rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibin onlara bildirilmesi veya iflâs kararının ilan edilmesi gerekmektedir. İİK m. 150/b'de rehinli bir taşınmazın paraya çevrilmesinin talep edilmesi hâlinde *takibin kesinleşmesi beklenmeden* bunun kiracılara bildirileceği ve bu andan itibaren kiraların icra dairesine ödenmesinin emredileceği düzenlenmiştir. Şayet kiracı, bu bildirimle rağmen kirayı icra dairesine yatırmaz ve malike öderse, İİK m. 365 uyarınca ilgili bedel kiracının malvarlığı haczedilerek alınır. TMK m. 863/III uyarınca rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip başladıktan sonra ipotek borçlusunun henüz muaccel olmamış kira alacakları üzerinde yapacağı hiçbir hukukî işlem ve bu kiralar üzerine diğer alacaklılarca koyulan hiçbir haciz, takibe başlayan alacaklıya karşı ileri sürülemez.

### 4. Sigorta Tazminatı

TSHK m. 77 ilâ 79 uyarınca hava aracı ipoteği, sigorta tazminatını da kapsar. Esasen burada, *ayni ikame* kuralı gereği kaim değer (sürrogat) olarak hava aracı yerine geçen sigorta tazminatı üzerinde, hava aracı ipoteği yerine kanunî bir alacak rehni doğmaktadır<sup>322</sup>. Buradaki sigortadan kasıt, zarar

<sup>319</sup> Akçura-Karaman, s. 300.

<sup>320</sup> Sirmen, s. 627; Helvacı, s. 196; Akçura-Karaman, s. 320.

<sup>321</sup> Akçura-Karaman, s. 320-321. Ancak, bunun talilik (ikincillik) özelliği olmadığı için asıl şeyin paraya çevrilmesi tamamlanmadan önce kira alacağı üzerindeki rehne başvurulabilir.

<sup>322</sup> Sirmen, s. 627.



sigortasıdır<sup>323</sup>. TSHK m. 77’de sigortacıya, malikin tazminat hakkı muaccel olduğunda, bunu malike ödmeden önce, uçak sicilinde hava aracı üzerinde tescil edilmiş bir ipotek olup olmadığını araştırma yükümlülüğü yüklenmiştir<sup>324</sup>. Dolayısıyla sigortacı, tescil edilmiş bir ipoteye rağmen tazminatı malike öderse, ipotek alacaklısına ikinci kez ödeme yapmak zorunda kalacaktır.

## **B. Hava Aracı İpotekinin Teminat Altına Aldığı Alacak Yönünden Kapsamı**

Hava aracı ipotekinin teminat aldığı alacak yönünden kapsamı anapara ipotekinde ve üst sınır ipotekinde farklılık gösterir. Hava aracı ipotekinin sağladığı teminat yönünden kapsamına ilişkin TSHK m. 76’da olduğu gibi hava aracı ipotekinin teminat aldığı alacak yönünden kapsamı hakkında da TSHK m. 75’te, TMK hükümlerine (m. 875/I, 876) atıf yapılmıştır. TMK m. 875 yalnızca anapara ipotekinde uygulanırken TMK m. 876 hem anapara hem de üst sınır ipotekinde uygulanır<sup>325</sup>. TMK m. 875’te ipotekün teminat aldığı alacağın kapsamı sayma suretiyle gösterilmiştir. Bu hükmün yalnızca anapara ipotekinde uygulanabilmesinin sebebi, üst sınır ipotekinde rehnin temin ettiği alacağın azami sınırının belirli olmasıdır. Böyle bir üst sınır anapara ipotekinde söz konusu değildir. Dolayısıyla anapara ipoteki bakımından kapital faizi, temerrüt faizi ve takip giderlerinin ne ölçüde temin edildiğinin ayrıca düzenlenmesi gerekmektedir.

### **1. Anapara İpotekinde Kapsam**

#### **a. Anapara**

Hava aracı ipoteki öncelikle uçak sicilinde tescil edilmiş olan anaparayı teminat altına alır. Bununla beraber, rehnin paraya çevrileceği tarihte anapara alacağı azalmış veya sona ermiş olabilir. Bu sebeple, tescil edilmiş olan anapara miktarı, alacağın miktarına kanıt veya karine değildir; alacağın mevcudiyetinin ve tescil edilen miktarda olduğunun alacaklı tarafından ispatı gerekir<sup>326</sup>.

Anapara ipoteki, özellikle anaparanın bir kısmını karşılayacak şekilde kurulmuşsa, TBK m. 100/II uyarınca alacağın tamamı ödeninceye kadar ipotek devam eder<sup>327</sup>. Zira, hükme göre, borçlunun kısmen yaptığı ödemeyi, borcun güvence altına alınan kısmına mahsup etme hakkı yoktur.

<sup>323</sup> Akçura-Karaman, s. 333.

<sup>324</sup> Akçura-Karaman, s. 333.

<sup>325</sup> Sirmen, s. 629, 633.

<sup>326</sup> Helvacı, s. 147; Sirmen, s. 630; Akçura-Karaman, s. 386.

<sup>327</sup> Helvacı, s. 147-148; Akçura-Karaman, s. 386 vd.

## b. Takip Giderleri

TMK m. 875/I uyarınca hava aracı ipoteğinin paraya çevrilmesi amacıyla yapılan masraflar da ipoteğin sağladığı teminattan yararlanır. Bunlar, alacaklının bireysel olarak yapması gereken masraflardır<sup>328</sup>. Takip giderleri başta alacaklı tarafından ödenir ama satıştan sonra paraların paylaşılması aşamasında alacaklı bunları alır<sup>329</sup>. Takip giderlerine icra dairesinden yapılacak tebligat giderleri, haciz giderleri, değerlendirme için bilirkişi incelemesi yapılması gerekiyorsa bilirkişi ücretleri, paraya çevirme aşamasında malın ihale edilmesi için yapılacak masraflar ve avukat ücreti dâhildir<sup>330</sup>.

## c. Faiz

Faize ilişkin başlıca iki ayırım vardır. Doğumu açısından faiz, kanunî ve akdî olarak ikiye ayrılır. İşlemeye başladığı an bakımından faiz ise kapital (anapara) ve temerrüt faizi olarak ikiye ayrılır. Kapital veya temerrüt faizi doğrudan kanundan doğuyorsa kanunî kapital veya temerrüt faizinden, sözleşmeden doğuyorsa akdî kapital veya temerrüt faizinden bahsedilir.

### aa. Kapital (Anapara) Faizi

TMK m. 875/I-3 uyarınca kapital faizi de hava aracı ipoteğinin sağladığı teminatın kapsamındadır. TSHK m. 74/I-b’de kapital faizinin de tescil edilmesi gerektiği düzenlenmiş ve faizin sicilde görünmemesi sebebiyle gizli bir rehin hakkı ortaya çıkması engellenmiştir<sup>331</sup>.

Faiz Kanunu m. 1’de %12 olarak öngörülen kanunî kapital faizi oranı, 2005 tarihli ve 9831 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile %9’a indirilmiştir. TBK m. 88/II’deki sınırlama sebebiyle adı işlerde taraflar bu oranı ancak %13,5’e kadar artırabilir. Ticarî işlerde ise TTK m. 8/I uyarınca taraflar kapital faizi oranını belirlemekte serbesttir<sup>332</sup>.

TMK m. 875/I-3’te yalnızca “*iflasın açıldığı veya rehnin paraya çevrilmesinin istendiği tarihe kadar muaccel olmuş üç yıllık faiz ile son vadeden başlayarak işleyen faiz*”in teminat kapsamında olduğu düzenlenmiştir. Bu hüküm emredici niteliktedir<sup>333</sup>. Bunun aksi veya uygulanmayacağı kararlaştırılmayacağı için hükümde belirtilen sürenin dışında işleyen faizler yalnızca teminatı olmayan adi birer alacak teşkil

<sup>328</sup> Kuntalp, Erden, Anapara ve Üst Sınır (Maksimal) İpotek Ayrımı, Ankara, 1989, s. 27.

<sup>329</sup> Kuru, Baki, İcra ve İflas Hukuku, El Kitabı, 2. Bası, Ankara, 2013, s. 731, dn. 9.

<sup>330</sup> Kuru, s. 731.

<sup>331</sup> Bkz. Kuntalp, İpotek, s. 28; Sirmen, s. 630.

<sup>332</sup> Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-1, 16. Bası, İstanbul, 2018, N. 1613; Yargıtay HGK, E. 2013/6-2249, K. 2015/1362, 15.5.2015 (Kazancı, E. T. 3.12.2018).

<sup>333</sup> Helvacı, s. 153; Akçura-Karaman, s. 397.

eder<sup>334</sup>. Hükmün “ile” kelimesinden önceki daha sarıh olan kısmına göre, hava aracı ipoteğinin paraya çevrilmesinin talep edilmesinden önce muaccel olmuş üç yıllık kapital faizi ipotekten yararlanacaktır. Bu kısımdan sonraki “son vade” ifadesiyle kastedilen paraya çevirmenin istendiği tarihten önce, örneğin bir kredi borcu sebebiyle, işleyen faizin son vadesidir<sup>335</sup>. Bu son vadeden, ipoteğin paraya çevrilme işlemleri tamamlanana kadar işleyecek olan faiz de teminatın kapsamına dâhildir<sup>336</sup>.

#### **bb. Temerrüt Faizi**

TMK m. 875/I-2’de temerrüt faizinin de teminatın kapsamına girdiği öngörülmüştür. Faiz Kanunu m. 2’de, 1. maddeye atıf yapılarak %12 olarak öngörülen kanunî temerrüt faizi oranı, 2005 tarihli ve 9831 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile %9’a indirilmiştir. Ancak TTK m. 1530/VII gereği mal ve hizmet tedarikini konu alan ticarî işlerde kanunî temerrüt faizi oranı Merkez Bankası tarafından 1.1.2020’den itibaren %15 olarak belirlenmiştir<sup>337</sup>. TBK m. 120/II uyarınca adı işlerde kanunî temerrüt faizi oran ancak %18’e kadar artırılabilir. Ticarî işlerde ise TTK m. 8/I uyarınca taraflar temerrüt faizi oranını belirlemede serbesttir<sup>338</sup>. Faiz Kanunu m. 2/IV uyarınca sözleşmede kapital faizi, kanunî faiz oranı olan %9’un üzerinde kararlaştırılmışsa ama temerrüt faizi oranı kararlaştırılmamışsa, temerrüt faizinin oranı, kapital faizinin oranından az olamaz. Eğer hava aracı ipoteği, borçlu tarafından değil de üçüncü kişi tarafından tesis edilmişse, TMK m. 887 uyarınca temerrüt faizinin işlemeye başlayabilmesi için alacaklının hem borçluya hem de üçüncü kişiye ihtarda bulunması gerekmektedir.

#### **d. Hava Aracının Korunması İçin Yapılan Masraflar ve Alacaklı Tarafından Ödenen Sigorta Primleri**

TMK m. 876 uyarınca alacaklının rehin konusunun korunması için yaptığı zorunlu masraflar ile aslında malikin borçlandığı sigorta primleri için yaptığı ödemeler de hava aracı ipoteğiyle kanunen teminat altına alınmıştır (TSHK m. 75’teki atıf sonucunda).

### **2. Üst Sınır İpoteğinde Kapsam**

TSHK m. 75/I-c uyarınca hava aracı üzerinde üst sınır ipoteği tesis

<sup>334</sup> Helvacı, s. 153; Akçura-Karaman, s. 397; Kuntalp, İpotek, s. 30-32; Sirmen, s. 632.

<sup>335</sup> Akçura-Karaman, s. 398.

<sup>336</sup> Köprülü/Kaneti, s. 285; Helvacı, s. 153, dn. 43; Sirmen, s. 632, dn. 283.

<sup>337</sup> tcm.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Piyasa+Verileri/TTK+Md.+1530 (E. T. 7.01.2020).

<sup>338</sup> Oğuzman/Öz, Cilt 1, N. 1613; Yargıtay HGK, E. 2013/6-2249, K. 2015/1362, 15.5.2015.

edilmesi durumunda “*faizler dahil, ipoteğin temin ettiği azami tutar*”ın uçak siciline tescil edilmesi gerekmektedir. Sicilde gösterilen azamî miktar anapara, faiz ve takip giderleri de dâhil olmak üzere alacaklının *tüm taleplerinin* haddini oluşturur<sup>339</sup>. Bu sebeple, üst sınır ipoteğinin teminat altına aldığı alacak yönünden kapsamının ayrıca incelenmesine gerek yoktur. Yalnızca TMK m. 876 uyarınca rehin konusunun korunması için yapılan zorunlu masraflar sebebiyle sicil dışında doğan kanunî ipotek hakkı, tescil edilmiş üst sınıra tâbi değildir<sup>340</sup>.

### 3. Hava Aracı İpoteği ile Teminat Altına Alınan Alacağın Zamanaşımı

Alacağın hava aracı ipoteğiyle teminat altına alınmasının zamanaşımına tesirinin ne olacağı TSHK’da düzenlenmemiştir. Konuyu taşınmaz rehni bakımından düzenleyen TMK m. 864 uyarınca rehlin tapu kütüğüne tescilinden sonra rehinle güvence altına alınan alacak hakkına ilişkin zamanaşımı işlemeyecektir (duracaktır). TTK m. 984/III’te gemi ipoteği için de aynı çözüm kabul edilmiştir. Öte yandan, TSHK m. 65 uyarınca hava araçları kural olarak taşınır niteliğinde olduğu için hava aracı ipoteğinde taşınır rehnine ilişkin TBK m. 154 ve 159’un uygulanması gerekecektir<sup>341</sup>. Buna göre, hava aracı ipoteğiyle temin edilen alacağın zamanaşımı durmayacaktır; ama kesilecektir. Yani zamanaşımı süresi baştan başlayacak ve işlemeye devam edecektir. Ancak TBK m. 159 uyarınca taşınır rehniyle güvence altına alınmış olan alacak hakkı zamanaşımına uğrasa bile alacaklının rehni paraya çevirme hakkı saklıdır. Alacaklı rehlin paraya çevrilmesi sonucunda alacağın tamamını elde edemezse, borçlu kalan kısma karşı zamanaşımı def’i ileri sürülebilecektir.

## VIII. Sözleşmeye Dayanan Hava Aracı İpoteğinde İpotekli Alacağın Devri ve İpoteğin Sona Ermesi

### A. İpotekli Alacağın Devri

TBK m. 183 ilâ 194’te düzenlenen alacağın devri, geniş anlamda bir borç ilişkisinden doğan alacak veya alacakların (dar anlamda borç ilişkilerinin) bir başka kişiye devredilmesidir<sup>342</sup>. Bu sebeple, alacağın devri, TBK m. 204-

<sup>339</sup> Kuntalp, İpotek, s. 35; Sirmen, s. 629; Helvacı, s. 157; Acar, s. 151; Esener/Güven, s. 496; Akçura-Karaman, s. 404.

<sup>340</sup> Helvacı, s. 158.

<sup>341</sup> Akçura-Karaman, s. 354; Demir, s. 168; Tek, s. 24. Oysa hava aracı ipoteği bir taşınır rehni türü olmakla beraber, sicile tescil edildiği için, TMK m. 864 ve TTK m. 984/III’teki gibi tescille birlikte zamanaşımının duracağı kabul edilmesi yerinde olurdu.

<sup>342</sup> von Tuhr, Peter, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2, Çev. Cevat Edege, Ankara,

205'te yer alan sözleşmenin (geniş anlamda borç ilişkisinin) devrinden farklıdır. Alacağın devri, devreden ve devralan arasında yapılan tasarruf işlemi niteliğindeki bir sözleşme ile gerçekleşir<sup>343</sup>. Alacağın devredilebilmesi için borçlunun rızası aranmaz (TBK m. 183/I). Alacağın devrinin geçerliliği yazılı şekilde yapılmasına bağlıdır (TBK m. 184).

Hava aracı ipoteğine ilişkin olarak yukarıda açıklanan<sup>344</sup> fer'ilik ilkesi, sözleşmeye dayalı alacağın devrinde iki ilkenin temelini oluşturur: (i) rehin hakkı, alacaktan bağımsız olarak devredilemez ve (ii) alacak da rehin hakkı ayrı tutularak devredilemez. Bunlardan ikincisinin sonucu tartışmalıdır. TBK m. 189'da alacağın devriyle birlikte devredenin kişiliğine özgü olanlar dışındaki (örneğin, kişisel def'i hakları) *öncelik haklarının ve bağlı hakların* devralana geçeceği öngörülmüştür. Rehin hakkı bakımından bunun aksinin kararlaştırılmasına açıkça geçersizlik sonucu bağlanmamıştır<sup>345</sup>. Bir görüşe göre, taşınır rehniyle temin edilmiş alacak, bu rehin hakkının muhafazası kaydıyla devredilirse rehin hakkından feragat sonucu doğarken, taşınmaz rehniyle temin edilmiş alacak bu şekilde devredilirse, devir geçersiz olacaktır<sup>346</sup>. Diğer görüş, böyle bir ayrıma gitmemekte ve rehin hakkı muhafaza edilerek alacak hakkının devrinin geçerli olduğunu ama rehin hakkından feragat (veya hakkın sona ermesi) sonucunu doğuracağını savunmaktadır<sup>347</sup>.

TBK'daki durumdan farklı olarak, gemi ipoteği ve hava aracı ipoteği düzenlemelerinde ağırlıklı olarak Alman hukuku mehz alındığı için TTK m. 1038/II'de ve TSHK m. 84/I'de, BGB § 1153'e paralel şekilde, alacağın ipotekten, ipoteğin de alacaktan ayrı olarak devredilemeyeceği açıkça düzenlenmiştir. Bu hükümler, yukarıda açıklanan alacak devrinin geçersizliği görüşüne daha yakındır<sup>348</sup>.

---

1983, s. 839; **Franko, Nisim**, "Alacağın Temliki", AÜSBFD, Cilt 49, Sayı 1, 1994, s. 178; **Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-2, 14. Bası, İstanbul, 2018, N. 1655; **Eren, Fikret**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 24. Baskı, Ankara, 2019, N. 3826.

<sup>343</sup> **von Tuhr**, s. 827; **Franko**, s. 179; **Oğuzman/Öz**, Cilt-2, N. 1665 vd.; **Eren**, N. 3838 vd.

<sup>344</sup> Bkz. IV/A.

<sup>345</sup> Karş. BGB § 1153. Bu konuda bkz. **Akçura-Karaman**, s. 472-473.

<sup>346</sup> **von Tuhr**, s. 852-853. Taşınır rehni bakımından aynı görüşte: **Franko**, s. 187. Bu görüşün Alman hukukundaki düzenlemeden esinlendiği hakkında ve genel olarak bu konudaki tartışmalara ilişkin olarak bkz. **Akçura-Karaman**, s. 472-473. Genel olarak böyle bir devrin geçersiz olacağı yönünde: **Aksoy, Hüseyin Can**, Sendikasyon Kredisi Alacaklarının Fer'i Teminatlarla Güvence Altına Alınması, İstanbul, 2019, s. 61-62.

<sup>347</sup> **ZK-Oftinger/Bär**, ZGB, Art. 884, N. 163; **Sirmen, A. Lâle**, Alacak Rehni, Ankara, 1990, s. 13; **Akçura-Karaman**, s. 473; **Ergüne**, s. 190; **Makaracı-Başak**, s. 192.

<sup>348</sup> Bkz. ve karş. **Akçura-Karaman**, s. 473-474.

TSHK m. 84/I'de alacağın devriyle birlikte ipoteğin de devralana geçeceği öngörülmüş ama bunun için devrin *yazılı şekilde yapılmasının ve sicile tescil edilmesinin* gerektiği belirtilmiştir. Tescil kurucudur<sup>349</sup>. Oysa TMK m. 891'e göre, ipotekle temin edilmiş alacağın devrinin geçerli olması, devrin tapu kütüğüne tesciline bağlı değildir.

İpotekli alacak kısmen devredilirse, kısmî alacak için devralanın lehine alacağın devredende kalan kısmını temin edenle aynı sırada bir rehin hakkı doğar<sup>350</sup>. Özellikle genel bir rehin kaydı kararlaştırılmak suretiyle üst sınır ipoteği niteliğinde bir ipotek ile temin edilmiş birden çok alacağı barındıran bir borç ilişkisinin alacaklısının, bu alacaklardan yalnızca birini devretmesi hâlinde tarafların farazî ortak iradelerinin, borçlu ile alacaklı arasındaki temel borç ilişkisi devam ettiği sürece ipoteğin, alacağı devralana geçmemesi şeklinde olduğu ifade edilmektedir<sup>351</sup>.

Alacağın devri yalnızca sözleşmeye değil, kanuna veya mahkeme kararına da dayanabilir (TBK m. 185). Örneğin, rehnedilmiş hava aracının borçtan şahsen sorumlu olmayan malikinin borç için ödeme yapması hâlinde, yaptığı ödeme oranında alacaklıya halef olacağını düzenleyen TSHK m. 82'de kanunî bir alacak devri vardır. Benzer bir düzenleme TBK m. 127'de mevcuttur. Mahkeme kararıyla alacağın devrine örnek olarak ise ifa edilmeyen bir alacağın devir vaadine karşı açılan davada hâkimin kararının, devir borçlusunun irade beyanı yerine geçerek devri gerçekleştirmesi gösterilebilir<sup>352</sup>.

## **B. İpoteğin Sona Ermesi ve Uçak Sicilinden Terkini**

### **1. Genel Olarak İpoteği Sona Erdiren Sebepler**

TSHK m. 84/II'de alacağın sona ermesi, alacaklının feragati ve alacaklının ipotekli hava aracının mülkiyetini kazanması hâlinde ipoteğin sona ereceği düzenlenmiştir. Hükümde sayılan ilk iki husus, tüm rehin türleri için geçerlidir. Bununla birlikte, alacaklı ile borçlu sıfatlarının birleşmesinin bir örneği olan rehinli alacaklı ile rehin konusunun maliki sıfatlarının birleşmesi durumunda farklı düzenlemeler mevcuttur.

<sup>349</sup> Akçura-Karaman, s. 478.

<sup>350</sup> Sirmen, A. Lâle, "İpotekli Alacağın Devredilmesiyle İlgili Bazı Sorunlar", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, XXII, 15 Aralık 2006, Ankara, 2007, s. 218.

<sup>351</sup> Sirmen, İpotekli Alacağın Devri, s. 221.

<sup>352</sup> Oğuzman/Öz, Cilt-2, N. 1660. Mahkemenin bir alacağın mevcut olup olmadığına ilişkin tespit kararı yargısal devre sebep olmaz. Yargısal devir için mahkemenin mutlaka alacağın davacıya geçtiğine hükmetmesi gerekir. Eren, N. 3834.

Öncelikle belirtelim ki, kural olarak, TTK m. 1045/I uyarınca rehinli alacaklı ve malik sıfatlarının birleşmesi hâlinde gemi ipoteği de sona erecektir, ancak hükmün uygulanabilmesi için bu sıfatların borçtan şahsen sorumlu olan kişide birleşmesi gerekmektedir. Öte yandan, gemi ipoteğinde TTK m. 1045/II'deki ve taşınmaz rehninde TMK m. 884/II'deki şartlar gerçekleşirse rehinli alacaklı ve malik sıfatları birleşmesine rağmen rehin hakkı sona ermez. Malik lehine ipotekten bahsedilir<sup>353</sup>. Hükümlere göre, gemi veya taşınmaz borçtan şahsen sorumlu olmayan kişilerce rehnedilmiş ve bu kişiler daha sonra alacaklıya halef olmuşsa gemi ya da taşınmaz üzerindeki rehin hakkı son bulmaz<sup>354</sup>. Rehlinli alacaklı ve malik sıfatları aynı kişide birleştiği sürece rehin konusunu paraya çevirme yetkisi “askıda” kalır<sup>355</sup>. Bu husus TTK m. 1045/II'de açıkça “*gemi maliki alacaklı sıfatı ile geminin paraya çevrilmesini isteyemez*” şeklinde belirtilmiştir. Bu süreçte, rehin konusu bir başka alacak için paraya çevrilirse malik lehine rehin boş derece gibi işlem görür<sup>356</sup>. Eğer rehinli alacaklı ve malik sıfatları birbirinden ayrılırsa, mesela, rehinli alacak bir üçüncü kişiye devredilirse, rehin tekrar hukukî sonuçlarını doğurmaya başlar<sup>357</sup>. Akçura-Karaman'a göre, hava aracı ipoteğinde TTK m. 1045/II veya TMK m. 884'teki istisna öngörülmemiş olsa da bunların kıyasen uygulanması ticarî hayatın gereklerine daha iyi hizmet edecektir<sup>358</sup>.

TSHK m. 84/II'deki liste tahdidi değildir. Fer'ilik ilkesi gereği alacağı sona erdiren her türlü sebep hava aracı ipoteğini de sona erdirir. Ancak ipotek hakkı sicilden terkin edilmediği sürece maddî değeri olmayan bir yolsuz tescil söz konusu olur. İpoteğin tescili, temin edilen alacağın varlığına karine teşkil etmediği için, rehinli alacak ortadan kalktıysa, sicilde kayıtlı olan ipotek hakkı, buna güvenerek alacağı iyiniyetle devralan üçüncü kişiye hava aracını paraya çevirme yetkisini vermez<sup>359</sup>. Eğer alacak mevcut ama hava aracı ipoteği, rehin sözleşmesindeki veya tescil talebindeki bir sakatlık nedeniyle geçersizse ipotek hakkını bu yolsuz tescile iyiniyetle güvenerek kazanan üçüncü kişinin hakkı TSHK m. 52 uyarınca korunur<sup>360</sup>.

<sup>353</sup> TMK m. 914/II uyarınca ipotekli borç senedi ve irat senedinin baştan malik lehine düzenlenmesi de mümkündür. Bu konuda bkz. Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2699; Sirmen, s. 523-525.

<sup>354</sup> Sirmen, s. 523; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2700; Akçura-Karaman, s. 454.

<sup>355</sup> Sirmen, s. 524; Akçura-Karaman, s. 465.

<sup>356</sup> Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo, § 105, N. 24, 29; Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, N. 2701; Sirmen, s. 524.

<sup>357</sup> Tuor/Schnyder/Schmid/Jungo, § 105, N. 24; Sirmen, s. 524.

<sup>358</sup> Akçura-Karaman, s. 467-468.

<sup>359</sup> Sirmen, s. 205; Akçura-Karaman, s. 488.

<sup>360</sup> Sirmen, s. 205; Akçura-Karaman, s. 92.

Hava aracı ipoteği, bununla güvence altına alınan alacaktan bağımsız olarak da sona erebilir. Örneğin, hava aracı ipoteğinin tamamen yok olması veya rehin hakkının belirli bir süreyle kurulduğu hâllerde sürenin geçmesi hâllerinde rehin hakkı, alacaktan bağımsız olarak son bulur<sup>361</sup>.

Son olarak, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip<sup>362</sup> sonucunda hava aracının satışı gerçekleştiğinde ipotek hakkı sona erer<sup>363</sup>. İpotekli alacaklının tamamen tatmin edilip edilmemiş olması bu sonucu değiştirmez<sup>364</sup>. Kalan kısım adi alacak teşkil eder ve borçludan talep edilebilir. Paraya çevirme sonucunda yapılacak terkin açıklayıcıdır<sup>365</sup>.

## 2. İpoteğin Uçak Sicilinden Terkini

Terkin, bir tescilin sicilden silinerek etkisiz hâle getirilmesidir<sup>366</sup>. Bu itibarla, TSHK m. 84/III ve TMK m. 858/I'deki terkin kavramı, TSHK m. 70'teki ve TMK m. 856/I'deki tescil kavramının karşıtını teşkil eder ve bunlar birbirini tamamlar<sup>367</sup>. Nasıl ki tescilden önce aynî hak iktisabı mümkünse, terkinden önce tescil edilmiş aynî hakkın sona ermesi de olanaklıdır. Dolayısıyla, terkin, yenilik doğurucu nitelikteki “aynî hakkı sona erdiren terkinler” ve açıklayıcı mahiyetteki “sicili düzelten terkinler” olmak üzere ikiye ayrılır<sup>368</sup>.

TSHK m. 84/III uyarınca hava aracı ipoteğinin “düşmesi” (sona ermesi) üzerine, bu kayıt sicilden terkin edilir. TMK m. 1014'te terkin talebinin, bu kaydın hak sağladığı kişilerin yazılı talebi üzerinde yapılacağı düzenlenmiştir. TSHK'da konuyla ilgili bir düzenleme bulunmadığı için bu hüküm *kıyasen* (TMK m. 5) uygulanmalıdır<sup>369</sup>. Hak sahibi terkin talebinde bulunmazsa, malik terkinin sağlaması üzere dava açabilir. Açılacak davanın hukuki niteliği yapılacak terkinin aynî hakkı sona erdiren mi yoksa açıklayıcı mahiyette mi olduğuna göre değişecektir<sup>370</sup>.

<sup>361</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **Akçura-Karaman**, s. 494 vd.

<sup>362</sup> **Helvacı**, s. 410-411.

<sup>363</sup> Hava araçlarının hangi hükümlere göre paraya çevrileceği konusunda bkz. yukarıda IV/F.

<sup>364</sup> **Helvacı**, s. 411.

<sup>365</sup> **Helvacı**, s. 410-411.

<sup>366</sup> **Sirmen**, s. 194; **Acar**, s. 195.

<sup>367</sup> **Acar**, s. 195.

<sup>368</sup> **Sirmen**, s. 194 vd.

<sup>369</sup> Gemi ve hava aracı ipoteğinde hüküm olmayan durumlarda TMK'daki taşınmaz ipoteğinin sona ermesi hükümlerinin kıyasen uygulanması gerektiği yönünde bkz. **Akçura-Karaman**, s. 487. Sicil memurunun terkin için yazılı bir beyanı mutlaka arayacağı yönünde bkz. **Akçura-Karaman**, s. 499.

<sup>370</sup> Bu konuda bkz. **Helvacı**, s. 403 vd.; **Akçura-Karaman**, s. 485 vd.



Hava aracı ipoteğinin terkinini, dolaylı olarak, hava aracının uçak sicilinden terkininiyle de gerçekleştirebilir. Böyle bir terkin, duruma göre, malikin talebi üzerine veya re'sen sicil memuru tarafından yapılabilir. TSHK m. 61 uyarınca hava aracının, hava aracı olabilmek için aranan nitelikleri kaybetmesi, yabancı bir devletin siciline kaydedilmesi ya da geçici tescil süresinin dolması hâllerinde hava aracı, uçak sicilinden re'sen terkin edilir. Ancak bu terkin kendiliğinden rehni sona erdirmez. TSHK m. 63'e göre, bu durumda hava aracı, uçak sicilinden terkin edilmeden önce keyfiyetin ipotek hakkı sahiplerine bildirilmesi ve itirazlarını iletmeleri için 30 günlük süre verilmesi şarttır<sup>371</sup>. Hiçbir itirazın bildirilmemesi veya yapılan itirazlara karşı açılacak davada bunların haksız bulunması hâlinde, hava aracı doğrudan uçak sicilinden terkin edilir. Diğer türlü, ancak itiraz etmekte haklı olan ipotek alacaklılarına haklarının saklı kaldığını gösteren bir belge verildikten sonra hava aracı, uçak sicilinden terkin edilebilir ve bu hâlde ipotek hakkı sona ermez<sup>372</sup>. TSHK m. 62'de ise hava aracının harap veya yok olması durumunda, malikin talebi üzerine, hava aracının uçak sicilinden terkin edileceği düzenlenmiştir. Sicildeki kaydın şekli bir değerinin dahi kalmadığı bu hâlde terkin talebi hakkının, TMK m. 1026'daki gibi, malike bırakılması isabetli olmuştur.

### Sonuç

Bu çalışmada, TSHK altında sözleşmeye dayanan hava aracı ipoteği, konuyla ilgili tartışma ve sorunlara geniş yer verilerek ayrıntılı şekilde incelenmiştir. Her bir başlık altında ilgili tartışma bakımından varılan sonuçlar belirtilmiştir. Bu kapsamda, ulaşılan başlıca sonuçların aşağıdaki gibi özetlenmesi mümkündür:

- Öncelikle, yukarıda II/A/2 altında açıklanan sebeplerle, Türkiye Cumhuriyeti'nin iç işlemlerde koyduğu çekinceye rağmen Cape Town Sözleşmesi ve Protokol'ün önemli hükümlerinin uygulanabilirliği devam etmektedir. Bunlara göre tesis edilen uluslararası teminat, uçak sicilinde tescille kurulacak hava aracı ipoteğine kıyasla alacaklıya daha geniş imkânlar tanıdığı, uluslararası bir koruma getirdiği ve rehni paraya çevirmede yaşanan zorlukları büyük ölçüde giderdiği için TSHK'nın hava aracı ipoteğine ilişkin düzenlemelerinin pratikte giderek önemini kaybedeceği görülmektedir. Buna rağmen, bu çalışmada irdelenen TSHK'daki sorunlara yasama organında çözüm aranmaması düşünülemez.

<sup>371</sup> TSHK m. 63 hükmü, niteliği gereği TSHK m. 62 hakkında uygulanmaz. **Kaner**, s. 34.

<sup>372</sup> **Kaner**, s. 34.

- TSHK'daki düzenlemeler özellikle şu üç bakımdan hala pratik önemini korumaktadır: (i) Cape Town Sözleşmesi ve Protokol'ün uygulama şartlarının gerçekleşmediği hâller; (ii) Cape Town Sözleşmesi ve Protokol'ün yürürlüğe girmesinden önce tesis edilmeleri sebebiyle kural olarak bunların uygulama alanı dışında kalan hava aracı ipotekleri; ve (iii) Cape Town Sözleşmesi ve Protokol yürürlüğe girdikten sonra tarafların uluslararası teminat yerine (ulusal) hava aracı ipoteği tesis etmeyi tercih ettiği durumlar. Bunlar dikkate alınarak TSHK'nın hava aracı ipoteği ile uçak siciline ilişkin hükümlerinin mutlaka güncellenmesi ve bu arada TSHK'da atıf yapılmakla birlikte yıllardır hazırlanmamış ikincil düzenlemelerin (bkz. yukarıda III/B/1/c) çıkartılması gerekmektedir.

- Halihazırda TSHK'da hava aracı ipoteğiyle ilgili düzenlemelerde eksiklikler mevcuttur. TSHK'da hüküm bulunmayan durumlarda, yukarıda II/B/2'de açıklandığı üzere, öncelikle TMK'nın taşınır veya taşınmaz rehni ya da TTK'nın gemi rehni hükümlerine başvurulacağı şeklinde peşin bir değerlendirme yapılmamalıdır. Öncelikle TMK m. 5'e göre, somut olaya uygulanması uygun düşen genel nitelikli bir kural olup olmadığı araştırılmalıdır. Bu araştırma sonucunda hâkimin karşısına tereddüt oluşturacak şekilde birden fazla genel nitelikli kural çıkması mümkündür. Bu takdirde, hâkim, somut olayda korunmaya değer olduğunu tespit ettiği menfaati temine ya da teşkili gerekli menfaatler dengesini oluşturmaya hangi kuralın daha elverişli olduğunu değerlendirerek bir karar vermelidir. Aynısı örf ve âdet hukuku yokluğunda, TMK m. 1/II'ye göre hukuk yaratacak hâkimin bu faaliyetinde kıyas yoluyla yararlanacağı hukuk kuralları bakımından da geçerlidir.

- Devlet ve sivil hava araçlarını birbirinden ayırmada mülkiyet teorisi değil, fonksiyonel teori kabul edilmelidir. Buna göre, bir hava aracının devlet hava aracı olması için devletin mülkiyetinde bulunması şart değildir (bkz. yukarıda III/B/1/a). Devletin mülkiyetindeki bir hava aracının kamu malı statüsünde olması ve buna göre korunması sonucu değiştirmez.

- TSHK'daki giderilmesi elzem olan eksikliklerden bir tanesi de ilerleme sözleşmesinin şerh edilebileceğinin öngörülmemiş olmasıdır. Bu konuda, bazı yazarlarca ileri sürülen aksine, ilerleme sözleşmesinin şerhiyle ilgili TMK m. 871/III ve/veya TSHK m. 119/II hükümleri, hava aracı ipoteğinde kıyasen dahi uygulanamaz. Zira, ilerleme sözleşmesinden doğan kişisel hakkın uçak siciline şerh edilerek etkisinin güçlendirilebilmesi için kanunda açıkça öngörülmesi zorunludur. Diğer türlü, hangi kişisel hakların şerh edilerek etkisinin güçlendirilebileceği belirsiz ve hatta keyfi bir hâl alabilecektir.

- TSHK'da hava aracı ipoteğinin tescili talebinde kimin bulunacağına dair bir düzenleme de yoktur. Uygulamada noter onaylı sözleşmeyle ipotek alacaklısının da tescil talebinde bulunmaya izin verdiği belirtilmektedir. Oysa, ipotek hakkına konu olacak hava aracı üzerinde malikin tasarruf yetkisi bulunduğu ve tescil kurucu olduğu için malikin rızası olmaksızın tescilin yapılması ancak açık bir kanunî düzenlemeyle mümkündür. Böyle bir düzenlemenin yokluğunda malikin mülkiyet hakkı üzerinde başkalarının tasarruf edememesi gerekir.

- Yabancı para üzerinden hava aracı ipoteği tesisinde, TMK m. 851'deki yurt içinde veya yurt dışında faaliyette bulunan kredi kuruluşlarınca yabancı para üzerinden veya yabancı para ölçüsü ile verilen kredileri güvence altına alma şartı aranmamalıdır (bkz. yukarıda VI/A). Bu konuda, kanun koyucunun, gemi ipoteğine ilişkin yeni tarihli TTK m. 1016'da kasıtlı olarak sustuğu kabul edilirse, TSHK m. 73 bakımından farklı bir sonuca ulaşmak için sebep yoktur.

- Son olarak, TMK m. 857/II'nin hava aracı ipoteğinde *kıyasen* uygulama alanı bulması gerekir (ayrıca bkz. TMK m. 692/II). Bu hüküm uyarınca, hava aracının payı üzerinde ipotek tesis edilmişse, kural olarak, tamamında ipotek kurulamamalıdır.

**KAYNAKÇA**

- Abeyratne, Ruwantissa**, Convention on International Civil Aviation, A Commentary, Switzerland, 2014.
- Akçura-Karaman, Tuba**, Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği), 2. Baskı, İstanbul, 2019.
- Akıncı, Sami**, “Gemi Mülkiyeti”, İÜHFİM, Cilt 23, Sayı 3-4, 1958, s. 291-368.
- Akipek, Jale G./Akıntürk, Turgut**, Eşya Hukuku, İstanbul, 2009.
- Akkurt, Sinan Sami**, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, 2. Baskı, Ankara, 2018.
- Akkutay, Berat Lale**, “Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 31, 2017, s. 315-348.
- Aksoy, Hüseyin Can**, Sendikasyon Kredisi Alacaklarının Fer’i Teminatlarla Güvence Altına Alınması, İstanbul, 2019.
- Akyılmaz, Bahtiyar/Sezginer, Murat/Kaya, Cemil**, Türk İdare Hukuku, 9. Baskı, Ankara, 2018.
- Arslan, Ramazan**, İcra-İflâs Hukukunda İhale ve İhalenin Feshi, Ankara, 1984.
- Atamer, Kerim**, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, İstanbul, 2012.
- Aybay, Rona**, “Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri”, TBB Dergisi, Sayı 70, 2007, s. 187-213.
- Ayyıldız, Fatma Reyyan**, Gemi İpoteği ile Hava Aracı İpoteğinin Karşılaştırılması, Havacılık Uzmanlığı Tezi, Ocak 2016.
- Bauer, Thomas/Bauer, Christoph**, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB und Art. 1-61 SchIT ZGB, Hrsg. Thomas Geiser, Stephan Wolf, 6. Auflage, Basel, 2019.
- Belbez, Hikmet**, “Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti”, AÜHFİM, Cilt 2, Sayı 4, 1945, s. 743-746.
- Coşkun, H. Yener**, “Gemi Mülkiyeti”, Legal Hukuk Dergisi, Sayı 136, 2014, s. 73-104.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegân**, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 14. Bası, İstanbul, 2005.
- Çetiner, Bilgehan**, Taşınmaz Teminatı, İstanbul, 2015.
- Damar, Duygu**, “İpotekli Geminin Mülkiyetinin Devri”, Prof. Dr. Belgin Erdoğan’a Armağan, İstanbul, 2011, s. 589-626.

- Davran, Bülent**, “Teslim Şartlı Menkul Rehni – Sicilli Menkul Rehni”, Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (27 Nisan – 3 Mayıs 1959), Tebliğler-Müzakereler-Yabancı Dilde Hülâsalar, Ankara, 1960, s. 161-182. (Kısaltma: Menkul Rehni)
- Davran, Bülent**, Rehin Hukuku Dersleri, İstanbul, 1972.
- Demir, Ant**, Hava Aracı İpoteği, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2009.
- Deutsches Rechts-Lexikon**, Band 2: G – P, Hrsg. Horst Tilch, Frank Arloth, 3. Auflage, München, 2001.
- Edis, Seyfullah**, Medenî Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri, 4. Basıdan Tıpkı Basım, Ankara, 1993.
- Elbing, Gunther**, “Sind Triebwerke wesentliche Bestandteile von Flugzeugen?”, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Band 44, 1995, s. 387-395.
- Erdoğan, Hasan Fehmi**, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014.
- Eren, Fikret**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 24. Baskı, Ankara, 2019.
- Ergüne, M. Serkan**, “Ticari İşlemlerde Taşınır Rehninin Kuruluşu”, Ticarî İşlemlerde Taşınır Rehni Sempozyumu, 16 Şubat 2018, Ed. A. Lâle Sirmen, A. Barış Özbilen, Ankara, 2018, s. 117-124. (Kısaltma: Sempozyum)
- Ergüne, M. Serkan**, Hukukumuzda Taşınır Rehninin, Özellikle Teslime Bağlı Taşınır Rehninin Kuruluşu, İstanbul, 2002.
- Ergüne, M. Serkan**, Taşınır Mülkiyeti, İstanbul, 2017. (Kısaltma: Taşınır Mülkiyeti)
- Ertaş, Şeref**, Eşya Hukuku, 14. Baskı, İzmir, 2018.
- Erturgut, Mine**, İcra ve İflâs Hukukunda Menkullerin Paraya Çevrilmesi, Ankara, 2000.
- Esener, Turhan/Güven, Kudret**, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara, 2017.
- Gemalmaz, Burak**, Mülkiyet Hakkı, Anayasa Mahkemesine Bireysel Başvuru El Kitapları Serisi – 6, 2. Baskı, Ankara, 2019.
- Goode, Roy**, “The International Interests as an Autonomous Property Interest”, European Review of Private Law, Vol. 12, Issue 1, s. 18-25. (Kısaltma: International Interests)
- Goode, Roy**, “The Protection of Interests in Movables in Transnational Commercial Law”, Uniform Law Review, Vol. 3, No. 2-3, 1998, s. 453-466. (Kısaltma: Protection of Interests)

- Goode, Roy**, Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment, Official Commentary, Revised Edition, Rome, 2008.
- Göknül, Mazhar Nedim**, Hava Hukuku, İstanbul, 1951.
- Göle, Celal/Aydoğan, Gökhan**, “Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu’nun Ticaret Hukuku Açısından Değerlendirilmesi”, BATİDER, Cilt 33, Sayı 1, 2017, s. 5-54.
- Gözübüyük, Şeref/Tan, Turgut**, İdare Hukuku, Cilt I, Genel Esaslar, 13. Bası, Ankara, 2019.
- Güngör, Gülin**, Tâbiyet Hukuku, Gerçek Kişiler – Tüzel Kişiler – Şeyler, 7. Bası, Ankara, 2019.
- Gürzumar, Osman Berat**, “Türk Medeni Kanunu'nun 5'inci Maddesi ve Özel Hukuk Uygulamasındaki Yeri”, Prof. Dr. Erden Kuntalp'e Armağan, Cilt I, Özel Hukuk, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1, 2004, 105-161.
- Hadžimanovic, Nataša**, “Die allgemeine Mobiliarhypothek – unentbehrlich für das Schweizer Recht?”, Aktuelle Juristische Praxis, 2009, s. 1435-1452.
- Harris, D. J. et alia**, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Hukuku, Çev. Mehveş Bingöllü Kılıcı, Ulaş Karan, Ankara, 2013.
- Helvacı, İlhan**, Türk Medeni Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan İpotek Hakkı, İstanbul, 2008.
- Hızır, Serdar/Turaev, Alisher**, “Türk Hukuku’nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi”, AÜHFD, Cilt 57, Sayı 3, 2008, s. 371-407.
- Honnebier, Patrick**, “Analysing the Effects of the Cape Town Convention on Four Selected Issues That Hinder the International Financing and Leasing of Aircraft and Engines”, Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 337-362.
- Hromadka, Wolfgang**, “Geschichtliche Beiträge zu Fragen des Faustpfandprinzips im Schweizerischen Zivilgesetzbuch”, Zeitschrift für Schweizerisches Recht, 1970, s. 117-158.
- Huber, Eugen**, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Erläuterungen zum Vorentwurf des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartments, Zweiter Band: Sachenrecht und Text des Vorentwurfes vom 15. November 1900, 2. Auflage, Bern, 1914.
- İmre, Zahit**, Medeni Hukuka Giriş, 3. Bası, İstanbul, 1980.
- Kalpsüz, Turgut**, Gemi Rehni, 4. Baskı, Ankara, 2001.

- Kaner, İnci**, Hava Hukuku Dersleri (Hususî Kısım), 2. Bası, İstanbul, 2004.
- Kaser, Max**, Roman Private Law, Trans. Rolf Dannenbring, 4. Edition, Pretoria, 1984.
- Kırman, Ahmet**, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1990.
- Kozuka, Souichirou**, “The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: Between Tradition and Innovation” *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 15-58.
- Kozuka, Souichirou**, “Why National Implementation of the Cape Town Convention Matters”, *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 2-8. (Kısaltma: Implementation)
- Köprülü, Bülent/Kaneti, Selim**, Sınırlı Aynî Haklar, 2. Bası, İstanbul, 1982-1983.
- Kuntalp, Erden**, “Teminat Kavramı, Teminat Türleri ve Bunlardan Doğan Sorumluluk”, Prof. Dr. Reha Poroy’a Armağan, İstanbul, 1995, s. 263-299.
- Kuntalp, Erden**, “Yabancı Para Üzerinden Taşınmaz Rehni”, Hayri Domaniç’e Armağan, İstanbul, 1995, s. 293-316. (Kısaltma: Yabancı Para)
- Kuntalp, Erden**, Anapara ve Üst Sınır (Maksimal) İpotek Ayrımı, Ankara, 1989. (Kısaltma: İpotek)
- Kurt, Ekrem**, “Hava Aracı Üzerindeki Aynı Hakların TSHK’da Düzenleniş Biçiminin Değerlendirilmesi”, Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu, MEF Üniversitesi, 22 Şubat 2018, Ed. Havva Karagöz, Kazım Sedat Sirmen, Bilge Erson Asar, İstanbul, 2019, s. 211-238. (Kısaltma: Sempozyum)
- Kurt, Ekrem**, “Sivil Hava Aracı Mülkiyetinin Kazanılması, Devri ve Sona Ermesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XXI, Sayı 2, 2017, 47-102.
- Kurtuluş, Funda**, “Hava Aracı İpoteği”, Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, 2017, s. 155-187.
- Kuru, Baki**, İcra ve İflas Hukuku, El Kitabı, 2. Bası, Ankara, 2013.
- Makaracı-Başak, Ash**, Taşınır Rehni Sözleşmesi, İstanbul, 2014.
- Meier-Hayoz, Arthur**, Berner Kommentar, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Band IV: Das Sachenrecht, 1. Abteilung: Das Eigentum, 1. Teilband: Systematischer Teil und Allgemeine Bestimmungen, Art. 641-654 ZGB, 5. Auflage, Bern, 1981.

- Namlı, Mert**, İcra Hukukunda Taşınmaz Malların Haczi ve Paraya Çevrilmesi, İstanbul, 2019.
- Nomer, Ergin**, Milletlerarası Usul Hukuku, 2. Bası, İstanbul, 2018.
- Nomer, Halûk Nami/Ergüne, M. Serkan**, Eşya Hukuku, 6. Bası, İstanbul, 2019.
- Oftinger, Karl/Bär, Rolf**, Zürcher Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch, IV. Band: Das Sachenrecht, 2. Abteilung: Die beschränkten dinglichen Rechte, 23. Titel: Das Fahrnispfand, Art. 884-918, 3. Auflage, Zürich, 1981.
- Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-1, 16. Bası, İstanbul, 2018. (Kısaltma: Cilt-1)
- Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-2, 14. Bası, İstanbul, 2018. (Kısaltma: Cilt-2)
- Oğuzman, M. Kemal/Seliçi, Özer/Oktay-Özdemir, Saibe**, Eşya Hukuku, 21. Baskı, Ankara, 2018.
- Oğuzman, M. Kemal/Barlas, Nami**, Medenî Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar, 24. Bası, İstanbul, 2018.
- Oktay-Özdemir, Saibe**, “Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanununa Göre Üzerinde Rehin Hakkı Kurulabilecek Ticari İşletmeler Dışındaki Taşınır Varlıklar”, Ticarî İşlemlerde Taşınır Rehni Sempozyumu, 16 Şubat 2018, Ed. A. Lâle Sirmen, A. Barış Özbilen, Ankara, 2018, s. 53-84.
- Pazarcı, Hüseyin**, Uluslararası Hukuk, 16. Bası, Ankara, 2017.
- Reisoğlu, Seza**, Menkul İpoteği, “Teslimsiz Menkul Rehni”, Ankara, 1965.
- Reuleaux, Matthias/Herick, Frank**, “Das Registerpfandrecht für Luftfahrzeuge – qualitativ sicher genug für die Begebung von Pfandbriefen? Ein Vergleich mit der Sicherungsqualität der Schiffshypothek”, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Band 53, 2004, s. 558-572.
- Sagaert, Vincent**, “The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective”, European Review of Private Law, Vol. 12, Issue 1, 2004, s. 75-90.
- Saymen, Ferit H./Elbir, Halid K.**, Türk Eşya Hukuku (Aynî Haklar), İstanbul, 1954.
- Schladebach, Marcus/Kraft, Julia**, “Das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen”, Zeitschrift für Bank- und Kapitalmarktrecht, 2012, Heft 7, s. 270-276.
- Schmid, Jörg/Hürlimann-Kaup, Bettina**, Sachenrecht, 5. Auflage, Zürich-Basel-Genf, 2017.



- Schmid-Tschirren, Christina**, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB und Art. 1-61 SchIT ZGB, Hrsg. Thomas Geiser, Stephan Wolf, 6. Auflage, Basel, 2019.
- Schwarz, Andreas B.**, Türkiye-İsviçre Medenî Hukuku ve Roma Hukuku, Profesör Cemil Birsnel'e Armağan'dan Ayrı Bası, İstanbul, 1939.
- Serozan, Rona**, "Mülkiyeti Saklı Tutma Anlaşması ve Teminatın Temlik", Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu'na 65. Yaş Günü Armağanı, 2. Tıpkı Bası, İstanbul, 2011, s. 987-1014. (Kısaltma: Mülkiyeti Saklı Tutma)
- Serozan, Rona**, "Teferruat Niteliğindeki Eşyanın Hukuki Rejimi", İÜHFM, Cilt 41, Sayı 1-2, 1975, s. 235-253. (Kısaltma: Teferruat)
- Serozan, Rona**, Eşya Hukuku I, 3. Bası, İstanbul, 2014.
- Sirmen, A. Lâle**, "İpotekli Alacağın Devredilmesiyle İlgili Bazı Sorunlar", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, XXII, 15 Aralık 2006, Ankara, 2007, s. 213-223. (Kısaltma: İpotekli Alacağın Devri)
- Sirmen, A. Lâle**, "Yeni Türk Medenî Kanununda Yabancı Para Üzerinden Taşınmaz Rehni Kurulmasına İlişkin Düzenlemeler", AÜHFD, Cilt 52, Sayı 1, 2003, s. 1-12. (Kısaltma: Yabancı Para)
- Sirmen, A. Lâle**, Alacak Rehni, Ankara, 1990. (Kısaltma: Alacak Rehni)
- Sirmen, A. Lâle**, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara, 2019.
- Sirmen, Kâzım Sedat**, Hava Araçlarının Tabiiyeti, Ankara, 2005. (Kısaltma: Tabiiyet)
- Sözer, Bülent**, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler", BATİDER, Cilt 12, Sayı 2-3, 1984, s. 63-92. (Kısaltma: TSHK)
- Sözer, Bülent**, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul, 2009.
- Tek, Gülen Sinem**, Ulaşım Araçlarının İpotegi, İstanbul, 2012.
- Tuor, Peter/Schnyder, Bernhard/Schmid, Jörg/Jungo, Alexandra**: ZGB, 14. Auflage, Zürich-Basel-Genf, 2015.
- Uyumaz, Alper**, "Medenî Kanun Dışındaki Kanunlarda Düzenlenmiş Taşınır Rehni Çeşitleri", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XXI, Sayı 4, 2017, s. 49-90.
- Uyumaz, Alper**, Motorlu Taşıt Rehni, İstanbul, 2012.
- Ülgen, Hüseyin/Aydoğan, Fatih**, "Genel Hatlarıyla Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü", Prof. Dr. Hamdi Yasaman'a Armağan, İstanbul, 2017, s. 711-735.

- von Bodungen, Benjamin**, “Security Interests in Mobile Equipment Under German Law – Some Notes on the Similarities and Differences in Relation to the Cape Town Regime”, *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law*, Vol. 22, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Ed. Souichirou Kozuka, Cham, 2017, s. 237-242. (Kısaltma: Similarities and Differences)
- von Bodungen, Benjamin**, *Mobiliarsicherungsrechte an Luftfahrzeugen und Eisenbahnrollmaterial im nationalen und internationalen Rechtsverkehr*, Münster, 2009.
- von Tuhr, Peter**, *Borçlar Hukukunun Umumi Kısımı*, C. 1-2, Çev. Cevat Edege, Ankara, 1983.
- Yazıcı, Çiğdem**, “Cape Town Konvansiyonu ve Protokolü Çerçevesinde İcra ve İflâs Kanunu’na Eklenen Ek Madde 2 Hükmünün Değerlendirilmesi”, *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, MEF Üniversitesi, 22 Şubat 2018, Ed. Havva Karagöz, Kazım Sedat Sirmen, Bilge Erson Asar, İstanbul, 2019, s. 239-255.
- Zobl, Dieter/Thurnherr, Christoph**, *Berner Kommentar, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Band IV: Das Sachenrecht, 2. Abteilung: Die beschränkten dinglichen Rechte, 5. Teilband: Das Fahrnispfand, 1. Unterteilband: Systematischer Teil und Art. 884-887 ZGB*, 3. Auflage, Bern, 2010.