



İstanbul Hukuk Mecmuası

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

Başvuru: 03.03.2020
Revizyon Talebi: 30.03.2020
Son Revizyon: 30.03.2020
Kabul: 24.10.2020

Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Konvansiyonu ve Bu Konvansiyona Ek Protokoller

Nuray Ekşi*

Öz

Çalışmamızda öncelikle teminatlı işlemler ve bu işlemlere ilişkin UNIDROIT tarafından yapılan çalışmalar üzerinde durulacaktır. Daha sonra imzaya açıldığı yer olması sebebiyle kısaca “Cape Town Konvansiyonu” olarak anılan ve UNIDROIT tarafından hazırlanan Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Konvansiyon incelenecektir. Cape Town Konvansiyonu’na ilişkin dört protokol yapılmıştır. Bu protokoller hava araçlarına; demiryolu araçlarına; uzay malvarlıklarına; madencilik, tarım ve inşaat işlerinde kullanılan teçhizata ilişkindir. Türkiye, Cape Town Konvansiyonu’nu ve Hava Aracı Protokolü’nü 2011 yılında onaylamıştır. Her iki metni onaylamasının ardından iç hukukumuzun Konvansiyon ve Protokol ile uyumlu hale getirilmesi için bazı düzenlemeler yapılmıştır. Çalışmamızda ayrıca bu düzenlemeler açıklanacaktır. Cape Town Konvansiyonu ve bu Konvansiyona ek Protokollere ilişkin genel değerlendirmelerimize ise sonuç kısmında yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler

Teminatlı işlemler, taşınır donanımı, Cape town konvansiyonu, Hava aracı protokolü, Lüksemburg protokolü, Uzak protokolü, MAC protokolü, IDERA, SHT-IDERA

Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Additional Protocols

Abstract

In this study, first, secured transactions and the works carried out by UNIDROIT regarding these transactions will be examined. Later, the Convention on International Interests in Mobile Equipment drafted by UNIDROIT, hereinafter referred to as “the Cape Town Convention”, will be explained. Four protocols have been made regarding the Cape Town Convention. These protocols are the Aircraft Protocol, the Rail Protocol, the Space Protocol, and the MAC Protocol. In 2011, Turkey ratified the Cape Town Convention together with the Aircraft Protocol. Some arrangements were made to harmonize our domestic law with the Convention and the Protocol following the ratification of both instruments. These arrangements are also addressed in this study. Our general evaluation regarding the Cape Town Convention and the Protocols to this Convention is presented in the conclusion.

Keywords

Secured transactions, Mobile equipment, Cape town convention, Aircraft protocol, Luxemburg protocol, MAC protocol, Space protocol, IDERA, SHT-IDERA

* **Sorumlu Yazar:** Nuray Ekşi (Prof. Dr.) Özyeğin Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye. E-posta: nurayeksi@gmail.com ORCID: 0000-0002-9727-7254

Atf: Ekşi N, “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Konvansiyonu ve Bu Konvansiyona Ek Protokoller” (2020) 78(3) İstanbul Hukuk Mecmuası 1387. <https://doi.org/10.26650/mecmua.2020.78.3.0008>



Extended Summary

The International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) is an independent intergovernmental organization located in Rome, which was initially set up in 1926 as an auxiliary organ of the League of Nations and re-established in 1940 by the UNIDROIT Statute based on a multilateral agreement. The main aims of the UNIDROIT are to work on modernizing, harmonizing, and co-ordinating private and in particular commercial law and to formulate uniform law instruments, model laws, principles, and rules to achieve those aims. The secured transactions represent one of the fields in which the UNIDROIT carried out works and drafted conventions and protocols. The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment is the first secured transactions-related instrument by the UNIDROIT. This Convention was adopted at a diplomatic conference held in Cape Town in 2001. The scope of the Convention was determined to cover all kinds of mobile equipment having high economic value during the works that commenced in 1992. Later, this idea was abandoned, and it was decided to draft a frame convention and to arrange some of the high economic value movable equipment in separate protocols annexed to this convention. Four consecutive protocols were made in addition to the Cape Town Convention. These are the Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment in 2001; the Luxembourg Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock in 2007; the Berlin Protocol on Matters Specific to Space Assets in 2012; and the Protocol on Matters Specific to Mining, Agriculture, and Construction Equipment in 2019.

The need to establish a uniform legal framework for international interests in mobile equipment and to create an international registration system for their protection as well as the need to ensure that interests in such equipment are recognized and protected universally led to the conclusion of the Cape Convention. As is stated in the Preamble, this Convention provides effects of an international interest in certain categories of mobile equipment and associated rights for the constitution. The Cape Town Convention does not cover all types of movable equipment but certain movable equipment. For example, cars are not regulated by the Cape Town Convention or its additional protocols. The categories referred to in the Convention are airframes, aircraft engines, and helicopters; railway rolling stock; and space assets. In addition, the Protocol Specific to Mining, Agricultural, and Construction Equipment has been adopted by the UNIDROIT although it is not specified in the Convention. A protocol specific to ships is currently on the UNIDROT's agenda.

The aim of the Cape Town Convention and its additional Protocols is to provide an international secured transactions regime applicable to the trade of high value mobile equipment. The Cape Town Convention and its four Protocols establish an electronic registry of international interests. The International Registry refers to the

international registration facilities established for the purposes of this Convention or the Protocols. International interests, prospective international interests, and registrable non-consensual rights and interests; assignments and prospective assignments of international interests; acquisitions of international interests by legal or contractual subrogations under the applicable law; notices of national interests; and subordinations of interests can be registered in the International Registry. Under the Protocols, different electronic international registries have been established for different categories of objects and associated rights. These are the international registry for aircrafts, the international registry for space assets, the international registry for railway rolling stock, and the international registry for mining, agriculture, and construction equipment. The Supervisory Authority and Register are established to conduct all duties given by Article 17. The effects of international interests against third parties; registration requirements; validity and time of registration; and duration of registration are also elaborated in detail in Chapter V of the Cape Town Convention.

The creditors, financiers, or lessors have a right to register their legal interests over high value mobile equipment in international electronic registry regardless of its location. The Contracting States are under the obligation to recognize legal interests that are registered in the electronic registry. The Convention and its Protocols also provide expeditious and efficient enforcement of remedies in the event of a default or insolvency of the debtor. A registered interest has priority over any other interest subsequently registered and over an unregistered interest in all Contracting States. The Cape Convention and its Protocols eliminate the obstacles for the sellers, creditors, or lessors of high value mobile equipment in the event of a default or insolvency of the debtors by creating international interest on mobile equipment and international registry. Hence, the Convention and Protocols eliminate the barriers arising from different provisions of national laws concerning in particular insolvency-related event for companies that provide high economic value equipment. Insolvency-related event means the commencement of the insolvency proceedings or the declared intention to suspend, or actual suspension of, payments by the debtor where the creditor's right to institute insolvency proceedings against the debtor to exercise remedies under the Convention is prevented or suspended by law or State action.

Both the Convention and the Protocols provide that registered international interests take priority in insolvency-related event. The Contracting States are obliged to recognize international interests and to accept enforcement legal interests registered in international registry in their countries. However, the Contracting States have a right to make reservations in some provisions of the Convention. Therefore, it should be underlined that the right to make reservations to certain provisions may prevent the Cape Town Convention and its Additional Protocols from being implemented in the same way in all Contracting States.

The Cape Town Convention and the Aircraft Protocol have been ratified by Turkey. In order to fulfil its obligations under the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol, Turkey adopted certain provisions, added Article 68A to the Civil Aviation Act in 2012, and Additional Article 2 to the Law on Execution and Insolvency. The Directorate General for Civil Aviation prepared an Instruction to implement the Aircraft Protocol. The Unauthorized Recourse from the Registration and Export Authorization Form is annexed to this Instruction. The new provisions provide the opportunity to apply directly to the Ankara Execution Office without seeking a court order with respect to certain rights of the legal interest holder. Thanks to the new Articles added to both Laws and arrangements made by the Directorate General for Civil Aviation, Turkey, on 20 October 2014, was included by the OECD in the Cape Town Discount List. Thus, Turkish civil aviation companies that wish to provide aircraft financing will benefit from discounted premiums from the export credit institutions of the States that are parties to the Cape Town Convention. Whether these legislative steps taken for adapting domestic law to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol may violate the right to a fair trial guaranteed by the Constitution and the European Convention on Human Rights and the right to property regulated by Article 1 of its Protocol No. 1 poses a major problem that needs to be addressed.

Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Konvansiyonu ve Bu Konvansiyona Ek Protokoller

I. Genel Olarak Teminatlı İşlemler ve Bu İşlemlere İlişkin UNIDROIT Çalışmaları

Vadeye bağlanmış ticari ilişkiler, mal satan, leasing veren veya kiralayanlar açısından alacağını alamama riski oluşturmaktadır. Aynı risk, ekonomik değeri yüksek taşınır donanımı için kredi veren bankalar açısından da vardır. Bu riski önlemek için borçludan teminat istenebilir. Hapis hakkı, rehin hakkı, ipotek, kefalet, üçüncü şahsın fiilini taahhüt, borca katılma¹, teminat amacıyla alacak devri ve toptan temlik², banka teminat mektubu, malın satılmaması için sicile şerh düşülmesi ve mülkiyeti muhafaza kaydı söz konusu teminatlar arasında yer almaktadır. Ayrıca escrow sözleşmesinin de teminat sözleşmeleri arasında yer aldığı kabul edilmektedir³. Tartışmalı olmakla beraber ceza koşulu, bazı yazarlarca teminat sağlama amacı güden sözleşmeler arasında sayılmaktadır⁴. O halde güvence veya diğer bir ifadeyle teminat sözleşmelerinin birçok türü vardır. Bunların bir kısmı kanunla düzenlenmiş ve bir kısmı ise kanunla düzenlenmemiştir⁵. Teminat sözleşmeleri, “şahsi teminat sözleşmeleri” ve “ayni teminat sözleşmeleri” olarak ikiye ayrılmaktadır⁶. Ayrıca “dar anlamda teminat sözleşmeleri” ve “geniş anlamda teminat sözleşmeleri” ayrımı da yapılmaktadır⁷. Dar anlamda teminat sözleşmelerinin amacı, kefalet, rehin ve ceza koşulunda olduğu gibi, mevcut bir borcun ifasıdır⁸. Geniş anlamda teminat sözleşmeleri ise, garanti sözleşmesi ve borca katılmada olduğu gibi, feri nitelikte olmayan bazı sözleşmeleri de kapsamına almaktadır⁹.

Teminatlı işlemler yalnızca ticari ilişkilerle sınırlı değildir. Devletin vergi alacağını güvenceye almak için de başvurduğu bir yoldur. Nitekim Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği ile bunlara ilişkin tebliğlerde ithalat veya ihracat anında tahsil edilmeyen gümrük vergilerinin teminata bağlanmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.

¹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Gamze Turan Başara, ‘Yeni Bir Müesses: Borca Katılma’, (2014) 63(2) AÜHF, 419, 419-447.

² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Saibe Oktay Özdemir, ‘Teminat Amacıyla Alacak Devri ve Toptan Temlik Sözleşmeleri’, (1999) LVII (1-2) İÜHF, 265, 265-299; Ali Şafak, *Teminat Amaçlı Alacağın Temliki*, (1st edn, Seçkin 2013).

³ Fahrettin Aral and Hasan Ayrancı, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, (11th edn, Yetkin 2018), 19-20. Türkçede “escrow” kavramını tam olarak ifade edecek bir karşılığın bulunmaması sebebiyle bu kavramın kullanılmaktadır. Örneğin, bkz. İsmail Kırcı, “Escrow Sözleşmesi”, (1997) 19(1) BATİDER, 45, 45 vd.; Şerafettin Ekici, *Escrow Sözleşmesi*, (1st edn, Oniki Levha 2019), s. 1 vd.; Dilşad Keskin, Kaynak Kod (Source Code) Escrow Sözleşmesi, (2012) 3(10), TAAD, 95, 95 vd.

⁴ Cevdet Yavuz, Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, (10th edn, Cevdet Yavuz/Faruk Acar/Burak Özen, Beta 2014), 19-20; Aydın Zevkililer and Emre Gökyayla, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, (18th edn, Turhan 2018), 27.

⁵ Hüseyin Hatemi, Rona Serozan and Abdülkadir Arpacı, *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, (1st edn, Filiz 1992), 519.

⁶ Hatemi/Serozan/Arpacı, (n 5) 519.

⁷ Yavuz, (n 4) 19.

⁸ Yavuz, (n 4) 19-20; Necip Bilge, *Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri*, (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayını 1971), 363.

⁹ Yavuz, (n 4) 19-20.

Uluslararası ticari ilişkiler söz konusu olduğunda finansörler açısından ülke aşan riskler devreye girmekte ve alacakların teminata bağlanması daha da önem taşımaktadır. Üstelik alacak teminata bağlanmış olsa bile teminattan kaynaklanan hakların kullanılmasında hukuk sistemleri arasındaki farklılıklar da vadeli işlem yapanların, leasing verenlerin, kiralayanların veya kredi verenlerin işlem yapmakta çekingen davranmalarına sebep olmaktadır. Özellikle ekonomik değeri bir hayli yüksek olan uçaklar; demiryolu araçları; gemiler; uzay araçları; maden, tarım ve inşaat araçları söz konusu olduğunda teminatlı işlemlerde ulusal hukukların sağladığı hakların yeterli olmaması sebebiyle söz konusu araçlar açısından bir milletlerarası antlaşmayla bütün âkit devletlerde geçerli uluslararası güvence oluşturan ortak bir sistemin kurulması ihtiyacı dile getirilmiştir. Nitekim bu ihtiyacı karşılamak için Özel Hukukun Birleştirilmesine İlişkin Milletlerarası Enstitü (Institut International pour L'unification du Droit Privé-UNIDROIT) çalışmamızın konusunu teşkil eden Cape Town Konvansiyonu'nu ve bu Konvansiyona ek dört protokolü kabul etmiştir.

UNIDROIT, hükümetlerarası bir kuruluştur. 1926 yılında Milletler Cemiyeti'nin (League of Nations) yardımcı organı olarak kurulan UNIDROIT, 1940 yılında çok taraflı bir milletlerarası antlaşma (UNIDROIT Statute) ile yeniden kurulmuştur. Merkezi, Roma'dadır¹⁰. UNIDROIT, özel hukukun modernleştirilmesi, yeknesaklaştırılması ve koordinasyonu için çalışmaktadır. UNIDROIT'e üye olmak için, UNIDROIT'in kurucu antlaşmasını onaylamak gerekir. UNIDROIT'in, Sekreteryası (Secretariat), Yürütme Konseyi (Governing Council) ve Genel Kurul'dan (General Assembly) oluşan üç organı vardır. Sekreteryası günlük işleri yürütmekle yükümlüdür. Genel Sekreter, UNIDROIT başkanının teklifi üzerine Yürütme Konseyi tarafından atanmaktadır. Yürütme Konseyi, Genel Kurul tarafından seçilmiş 25 üyeden oluşmaktadır ve UNIDROIT'in kuruluş amaçlarının gerçekleşmesi için çalışmaktadır. Genel Kurul, UNIDROIT'in en üst karar organıdır ve her üye devletin bir temsilcisinden oluşur. Genel Kurul, her yıl UNIDROIT'in bütçesini ve üç yılda bir çalışma programını onaylar. Ayrıca Yürütme Konseyi'ni beş yılda bir seçer¹¹.

UNIDROIT, uluslararası leasing¹² ve uluslararası faktoringin¹³ yanı sıra teminatlı işlemlere (secured transactions) ilişkin de önemli çalışmalar yapmıştır. Hatta bu alanda yaptığı çalışmalara yenilerini eklemeyi planlamaktadır. Teminatlı işlemlere

¹⁰ Stefan Vogenauer and Jan Kleinheisterkamp, *Commentary on the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts-PICC*, (1st edn, Oxford University Press 2009), 6.

¹¹ <http://www.unidroit.org> (13.8.2019). UNIDROIT hakkında özet bilgi için bkz. Nuray Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, (3rd edn, Beta 2019), 555-556; Nuray Ekşi, *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı*, (1st edn, Beta 2020), 239.

¹² Leasing Konvansiyonu'nun İngilizce metni için bkz. <https://www.unidroit.org/instruments/leasing/convention-leasing> (29.3.2020). UNIDROIT tarafından 1988 yılında hazırlanan Milletlerarası Leasing Konvansiyonu (Convention on International Financial Leasing) hakkında bkz. Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 11) 394-402; Ekşi, *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı*, (n 11) 137-139.

¹³ Faktoring Konvansiyonu'nun İngilizce metni için bkz. <https://www.unidroit.org/instruments/leasing/convention-leasing> (29.3.2020). UNIDROIT tarafından 1988 yılında hazırlanan Milletlerarası Factoring Konvansiyonu (Convention on International Factoring) hakkında bkz. Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 11) 404-408; Ekşi, *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı* (n 11) 139-140.

ilişkin olarak UNIDROIT tarafından ekonomik değeri yüksek olan taşınır donanımına ilişkin bir çatı konvansiyon ve bu konvansiyona ek dört protokol hazırlanmıştır. Hava Araçları Protokolü (Matters Specific to Aircraft Equipment) 2001 yılında; Lüksemburg Demiryolu Araçları Protokolü (Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock) 2007 yılında; Berlin Uzay Malvarlıkları Protokolü (Protocol on Matters Specific to Space Assets) 2012 yılında ve Maden Tarım ve İnşaat Taşınır Donanımı Protokolü (Protocol on Matters Specific to Mining, Agriculture and Construction Equipment) 2019 yılında yapılmıştır. Ekonomik değeri yüksek olan taşınır donanımı kavramı hava araçlarını; demiryolu araçlarını; uzay malvarlıklarını; tarım, madencilik ve inşaat teçhizatını kapsamaktadır. Söz konusu taşınır donanımını kredili olarak veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satan, leasing veya kiraya verenlerin haklarının korunması ihtiyacının yanı sıra borçlunun temerrüdü durumunda başvuracakları hukuki yollara ilişkin ulusal hukuklardaki farklı sistemlerden kaynaklanan sorunlar, bu konuda milletlerarası antlaşmayla ortak bir hukuki düzenlenmenin yapılmasını gerekli kılmıştır.

II. Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Konvansiyonu

A. Cape Town Konvansiyonu'nun Hazırlık Çalışmaları, Yapılmasının Sebepleri, Amacı ve Kapsamı

1. Cape Town Konvansiyonu'nun Hazırlık Çalışmaları

Daha önce ifade edildiği üzere Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Konvansiyonu, UNIDROIT tarafından hazırlanmıştır. 1992 yılında başlayan çalışmalar sırasında Konvansiyon'un kapsamı, ekonomik açıdan değeri yüksek olan her türlü taşınır eşyayı kapsayacak şekilde belirlenmişti. Ancak daha sonra bu düşünceden vazgeçilmiştir. Çatı bir konvansiyonun hazırlanması ve bu konvansiyona eklenecek her bir protokolda ekonomik değeri yüksek bazı taşınır donanımlarının ayrı ayrı düzenlenmesine karar verilmiştir¹⁴. Zaten hava araçları, demiryolu araçları, uzay araçları gibi değeri yüksek taşınır donanımının her birinin farklı özellikler taşıması sebebiyle bunlara ilişkin tek bir metin ile düzenleme yapılması mümkün olmadığından çatı konvansiyona ilave olarak her bir taşınır sektörü için ayrı bir protokol hazırlanması yoluna gidilmiştir¹⁵. Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Konvansiyon, Cape Town'da yapılan diplomatik konferans sonucunda kabul edildiği için kısaca "Cape Town Konvansiyonu" (Cape

¹⁴ Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction, Editör Souichirou Kozuka, Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law, (Springer International Publishing AG 2017), 2.

¹⁵ Hüseyin Ülgen and Fatih Aydoğan, 'Genel Hatlarıyla Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü', Prof. Dr. Hamdi Yasaman'a Armağan, (Oniki Levha 2017), 713.

Town Convention) olarak anılmaktadır. Cape Town Konvansiyonu, 1 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Cape Town Konvansiyonu'nun son elli yılda ticari işlemler alanında yapılan en önemli anlaşma olduğu ve âkit devletlere milyarlarca ekonomik fayda sağlayacağı ifade edilmiştir¹⁶. Cape Town Konvansiyonu'nda yüksek ekonomik değeri olan ve özellik arz eden taşınır donanımı için bütün akit devletlerde geçerli uluslararası teminat rejimi öngörülmüştür¹⁷.

2. Cape Town Konvansiyonu'nun Yapılmasının Sebepleri

UNIDROIT'in teminatlı işlemlere ilişkin olarak Cape Town Konvansiyonu'nu hazırlamasının sebeplerini demiryolu taşınır donanımı örneği ile açıklayacağız. Demiryolu taşınır araçları (railway mobile equipments), ulusal sınırları aşarak başka ülkelerde de taşıma yaptıkları için bunlara uluslararası bir kimlik kazandırılması önem taşımaktadır. Ayrıca demiryolu taşınır donanımı pahalıdır ve bunları yalnızca malikleri değil başkaları da kullanmaktadır¹⁸. Demiryolu taşınır donanımlarının satışı veya leasing verilmesi ya da kredi sözleşmesi karşılığında alımı için bir pazar oluşmuştur. Bu pazarın aktörleri olan kredi kuruluşlarının veya leasing veren kuruluşların ve finansörlerin, demiryolu taşınır donanımları üzerindeki haklarının güvence altına alınması, hayati önem taşımaktadır. Demiryolu taşınır donanımı almak isteyenlere kredi veren veya bunlarla leasing sözleşmesi yapan şirketler, demiryolu donanımı üzerinde teminat tesis etmektedir. Bununla beraber demiryolu donanımı ülkeler arasında taşıma yaptığından kredi borçlusunun veya leasing alanın ödeme güçlüğüne düşmesi veya iflas etmesi halinde rehin hakkının icra yoluyla paraya çevrilmesi için yapılan başvurularda her bir ülkenin icra hukukundaki farklı sistemlerden kaynaklanan sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Örneğin, kredi veren veya leasing veren şirketin alacaklarının öncelikli alacak olarak kabul edilmemesi sebebiyle kredi veren banka veya leasing veren şirket icra takibi sonucunda hiçbir şey alamama riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. Aslında bu zaruret sadece demiryolu taşınır donanımı için değil havayolu, denizyolu ve karayolu taşınır donanımları için de söz konusudur. İşte bu düşüncelerden hareketle Cape Town Konvansiyonu yapılmıştır.

¹⁶ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

¹⁷ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

¹⁸ Sandie Calme, 'Relationship between the European Union Railway Transport Law and the Railway Protocol', (2016) 5(1) Cape Town Convention Journal, 153, 162.

Türkiye, Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Konvansiyona 2011 yılında taraf olmuştur¹⁹. Onay Kanunu'nda da Konvansiyon'un yapılmasına etki eden faktörlere yer verilmiştir. Cape Town Konvansiyonu'nun Onay Kanunu'nun gerekçesi şöyledir²⁰:

“Hava araçları, demiryolu araçları ve uyduların finansmanı veya kiralanması işlemleri söz konusu araçların, ülke sınırları dışına giriş-çıkışlarının olması nedeniyle finansörlerin veya kiralayanların araçlar üzerindeki haklarının kullanımında bir takım sorunlar oluşturmaktadır. Menşei ülkesinde tesis edilmiş ve kaydedilmiş bir hakkın o ülke dışında özellikle de aynı teminatların hukuken koruma altına alınmadığı yerlerde ileri sürülebilmesi veya icrası mümkün olamamaktadır. Ayrıca borçlunun temerrüdü halinde alacaklıları koruyacak hukuki mekanizmalarda her ülkede bulunmamaktadır. Kısaca “Cape Town Konvansiyonu” olarak anılan “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ile kısaca “Hava Aracı Protokolü” olarak adlandırılan “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” hava araçları için finansman sağlayan teminat sahibi finansörlerin, şartlı satıcıların, kiralayanların veya kiracıların haklarını uluslararası bir sicile kaydetmek ve borçlu kişi ve kurumların tasfiye haline girmeleri durumunda bu alacaklılara mezkûr nesnelere üzerinde öncelik tanımak suretiyle alacaklıları koruyacak istikrarlı bir uluslararası hukuki rejim tesis etmek amacıyla gütmemektedir.

Ülkemiz tarafından 16 Kasım 2001 tarihinde imzalanan Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü, Özel Hukukun Birleştirilmesi Uluslararası Enstitüsü (UNIDROIT), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)'nin yakın işbirliği neticesinde oluşturulmuştur. Cape Town Konvansiyonu 1 Nisan 2004 tarihinde, Hava Aracı Protokolü ise 1 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Protokol, Aralık 2009 tarihi itibarıyla aralarında ABD'nin de bulunduğu 31 ülke ile Avrupa Birliği tarafından da onaylanmış bulunmaktadır.

Konvansiyon ve Protokol olmak üzere iki belge ile oluşturulan sistemle, tüm akit devletler tarafından tanınan uluslararası geçerliğe sahip bir teminat sistemi ihdas edilmiştir. Bu sistem ile, hava aracı finansmanı işlemlerinde borçlu konumundaki

¹⁹ Karar Sayısı: 2011/1926: Türkiye Cumhuriyeti adına 16 Kasım 2001 tarihinde Cape Town'da imzalanan ve 10.3.2011 tarihli ve 6192 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol”ün beyanlar ile onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 19.4.2011 tarihli ve HUMŞ/3767242 sayılı yazısı üzerine, 31.5.1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 24.5.2011 tarihinde kararlaştırılmıştır (RG 4.7.2011/27984-2. Mükerrer). Cape Town Konvansiyonu'nun İngilizce metni için bkz. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention> (29.3.2020).

²⁰ Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme ve Bu Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Dışişleri Komisyonu Raporu (1/904), Dönem 23, Yasama Yılı 5, (S. Sayısı: 622).

kişi veya kuruluşların borçlarını ödemede temerrüde düşmeleri veya iflas ve benzeri sebeplerle tasfiye haline girmeleri durumunda, söz konusu borçlulara hava aracı finansmanı ile bağlantılı kredi sağlamış olan finansörlerin, hava aracı üzerinde diğer alacaklılar karşısındaki önceliklerini garantiye almak için bir takım haklar tanınmış olup, mezkur haklar uluslararası geçerliliğe sahip bir sicile tescil edilmektedir. Akit devletler, uluslararası sicile tescil edilen bu gibi teminatları tanıyacak ve kendi ülkelerinde ilgili hava aracı donanımı üzerinde icra edilmesine olanak sağlayacaklardır. Devletlerin herhangi bir şekilde borçlu gibi alacaklılara karşı sorumlu olmaları ve devlet maliyesine ek bir yük getirilmesi söz konusu olmayacaktır.

Cape Town Konvansiyonu, uluslararası geçerliliğe sahip bir teminat sicili tesis etmek suretiyle finansman maliyetlerinin düşmesini sağlamaktadır. Hava aracı finansmanı maliyetlerinin düşmesi, hava aracı edinmeyi ve sektöre yeni havayolu şirketlerinin girmesini kolaylaştırmaktadır. Sektöre yeni giren şirketler pazarın büyümesini sağlamakta ve turizm başta olmak üzere ekonomiye olumlu katkı sağlamaktadırlar. Finansman maliyetlerinin düşmesi neticesinde, bilet fiyatlarında indirim yapılması ve hava araçlarının sayısının artmasına paralel olarak uçuş noktalarının veya uçuş frekanslarının artışı gibi faktörler, yolculara da olumlu yönde yansımaktadır.

Havayolu şirketleri kiralama sözleşmesinden kaynaklanan “aybı karşı tekeffül” ve “satın alma opsiyonu” gibi haklarını Cape Town Konvansiyonu ile ihdas edilen uluslararası sicile kaydettirebilmekte ve hava aracının el değiştirmesi durumunda, yeni malike karşı da bu çok önemli haklarını ileri sürebilme hakkına sahip olmaktadır. Bu sistem ile havayolu şirketinin temerrüdü veya iflası halinde finansörlerin zararlarının önlenmesi süratli, objektif, şeffaf ve tekdüze kurallarla gerçekleştirildiğinden, finansörler mevcut sözleşmelerde getirdikleri alt kira kısıtlamalarına ihtiyaç duymamakta, bu da havayolu şirketlerine daha fazla operasyonel esneklik sağlamaktadır. Cape Town Konvansiyonu ile Hava Aracı Protokolü’nün onaylanması işlemlerinin ülkemiz tarafından tamamlanmasını müteakip keyfiyetin UNIDROIT’e bildirilmesi aşamasında Konvansiyon ve Protokolün muhtelif maddelerinde üye devletlere tanınan imkânlar çerçevesinde söz konusu metinlerin bazı hükümlerinin ülkemizde uygulanmayacağı veya ülkemizde yürürlükte olan kanunların görece önceliğe sahip olacağı hususlarında deklarasyonlar yapılacaktır.

Daha önce ifade edildiği üzere UNIDROIT, ayrıca Cape Town Konvansiyonu’na ek dört adet protokol yapmıştır. Birinci Protokol hava araçlarına; ikincisi demiryolu araçlarına; üçüncüsü uzay malvarlıklarına; dördüncüsü madencilik, tarım ve inşaat araçlarına ilişkindir. Gemilere ilişkin de ayrı bir protokol yapılması düşünülmektedir. Türkiye, söz konusu protokollerden yalnızca Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası

Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol'ü, Cape Town Konvansiyonu ile birlikte, 2011 yılında onaylamıştır²¹.

3. Cape Town Konvansiyonu'nun Amacı

Cape Town Konvansiyonu, taşınır donanımı üzerinde teminat haklarına ilişkin yeknesak hükümler getirmiştir. Eğer Konvansiyon olmasaydı, mahkemeler, öncelikle kendi kanunlar ihtilafı kurallarına bakarak teminatın tesisine hangi devletin hukukunu uygulayacaklarını tespit edecekti. Muhtelif devletlerin kanunlar ihtilafı kurallarında uygulanacak hukuk ya malların bulunduğu yer hukuku (*lex rei sitae/lex situs*) ya da hava araçları açısından tescil yeri hukuku (*lex registri*) olarak belirlenmiştir. Ancak hangi devletin hukuku uygulanırsa uygulansın taşınır donanımı üzerinde teminatlarla ilişkin hükümler ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir²². Dolayısıyla farklı hukuk sistemleri ile karşı karşıya kalan teminat sahipleri açısından bu durum risk oluşturmaktadır. Cape Town Konvansiyonu'na taraf devletlerin ulusal hukuklarında yer alan hükümlerin yerini Cape Town Konvansiyonu almıştır²³.

Cape Town Konvansiyonu'nun amacı, temerrüt halinde alacaklılara başvurabilecekleri yolları belirlemek ve taşınır donanımı üzerinde sahip oldukları uluslararası teminatın (international interest)²⁴ tescil edilmesi için bir sicil sistemi ihdas etmektir²⁵. Cape Town Konvansiyonu ile taşınır donanımı için finansman sağlayan teminat sahibi finansörlerin, şartlı satıcıların ve leasing verenlerin lehine tesis edilen ve bütün akit devletlerde geçerli olan teminatların uluslararası bir sicile kaydedilmesi sağlanmış; borçluların temerrüde düşmeleri, iflas etmeleri veya başka bir sebeple tasfiye olmaları halinde alacaklılara üzerinde teminat tesis edilen araç ve donanımlarda rüçhan hakkı tanımak suretiyle alacaklıları koruyacak bir uluslararası hukuki rejim oluşturmak amaçlanmıştır²⁶. Cape Town Konvansiyonu'nda finansörlerin alacakları teminat altına alındığından, Konvansiyon'un, âkit devletlerde

²¹ Karar Sayısı: 2011/1926: Türkiye Cumhuriyeti adına 16 Kasım 2001 tarihinde Cape Town'da imzalanan ve 10.3.2011 tarihli ve 6192 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli "Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme" ve "Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol"ün beyanlar ile onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 19.4.2011 tarihli ve HUMŞ/3767242 sayılı yazısı üzerine, 31.5.1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 24.5.2011 tarihinde kararlaştırılmıştır (RG 4.7.2011/27984-2. Mükerrer).

²² Souichirou Kozuka, 'The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: Between Tradition and Innovation' (*in*) Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction, Editör Souichirou Kozuka, *Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law*, (Springer International Publishing AG 2017), 15, 15-59.

²³ Kozuka, (n 22) 15.

²⁴ Uluslararası teminat sistemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Melda Taşkın, 'General Principles for Creation of an "International Interest" in an Aircraft Object within Frame of Cape Town Convention', (2019) 7(13) Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 199, 199-218.

²⁵ Calme, (n 18) 162.

²⁶ Yaşar Öztürk, Cape Town Konvansiyonu TBMM'de kabul edildi, 4 Temmuz 2011: <http://www.gokyuzuhaberci.com/yazi.php?id=304> (23.12.2019).

taşınır donanımına ilişkin finansman maliyetlerini azalttığı ifade edilmiştir²⁷. Taşınır donanımı üzerinde öngörülen ve rüçhan hakkı veren bu sistemle, gelişmekte olan ülkelerdeki şirketlerin teminatlı borç pazarına daha kolay ulaşmalarının sağlanacağı düşünülmektedir²⁸.

4. Cape Town Konvansiyonu'nun Kapsamı

Cape Town Konvansiyonu, bütün taşınır donanımlarının değil belirli türdeki taşınır donanımları üzerinde kurulacak olan uluslararası teminatların oluşturulmasını ve bu teminatların akıbetini düzenlemektedir (md. 1/1). Örneğin, binek otomobiller Cape Town Konvansiyonu veya bu Konvansiyona ek bir protokol ile düzenlenmemiştir. Konvansiyon'un 2(3). maddesine göre, taşınır donanımı ile kastedilen kategoriler (1) hava aracı gövdesi, hava aracı motorları ve helikopterler; (2) demiryolu üzerinde hareket eden nesnelere ve (3) uzaydaki malvarlıklarıdır. Ayrıca Konvansiyon'da belirtilmemekle beraber daha sonra Konvansiyona ek olarak yapılan bir protokol ile madencilik, tarım ve inşaat işlerine ilişkin taşınır donanımı da kapsama alınmıştır. Gemilere ilişkin olarak özel bir protokolün yapılması düşünülmektedir²⁹.

Cape Town Konvansiyonu'nun 2(2). maddesinde, teminatın kimin tarafından verilebileceği üç olasılık halinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, birinci olasılık, teminatın bir güvence anlaşmasının borçlusu tarafından verilmesidir. Diğer bir ifadeyle, taşınır donanımı satım sözleşmesi yapılmış ve alıcı, satıcıya bir güvence örneğin, taşınır donanımı üzerinde hapis veya rehin hakkı sağlamış olabilir. İkinci olasılık, mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan bir satışta malı alan tarafından bir güvence verilebilir. Buradaki güvence zaten satan kişinin alacağı ödenene kadar malın mülkiyetini muhafaza etmesidir. Üçüncü olasılık leasing sözleşmesinde kiracı tarafından güvence verilmesidir. Bir taşınır donanımı üzerindeki uluslararası teminat, o taşınırın hâsılatını da kapsamaktadır (md. 2/5).

Cape Town Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için teminatı ihdas eden veya sağlayan bir sözleşmenin yapıldığı sırada borçlunun bir âkit devlette olması yeterlidir. Alacaklının bir âkit devlette olup olmamasının önemi yoktur. (md. 3). Borçlunun bulunduğu yer kavramına 4. madde ile açıklık kazandırılmıştır. Bu madde uyarınca borçlunun, kanunlarına göre kurulmuş olduğu; kayıtlı ofisinin veya ikametgâhının bulunduğu; idare merkezinin bulunduğu; iş yerinin bulunduğu; birden fazla iş yeri varsa merkez iş yerinin olduğu; hiç iş yeri yoksa mutad meskeninin bulunduğu âkit devlette olduğu kabul edilecektir.

²⁷ Öztürk, (n 26); Hasan Fehmi Erdoğan, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, (İstanbul 2014), 173.

²⁸ Erdoğan, (n 27) 172.

²⁹ <https://www.unidroit.org/english/governments/councildocuments/2018session/cd-97-18-e.pdf> (29.3.2020).

B. Cape Town Konvansiyonu'na Göre Uluslararası Teminat

Bir teminatın Cape Town Konvansiyonu'nda kastedilen uluslararası teminat olarak kabul edilebilmesi için 7. maddede aranan şartlara uygun olması gerekir. Bu madde uyarınca uluslararası teminatı ihdas eden anlaşmanın yazılı olması; uluslararası teminatın mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış yapan veya leasing verenin tasarruf etmeye yetkili olduğu bir taşınır donanımı üzerinde ihdas edilmesi ve teminat yükümlülüklerinin tespitine imkân vermesi gerekir.

C. Cape Town Konvansiyonu Uyarınca Borçlunun Temerrüdü Halinde Uluslararası Teminat Sahibinin Başvurabileceği Yollar

Cape Town Konvansiyonu, borçlunun temerrüdü halinde teminat sahiplerine temel haklar (basic remedies) ve ilave haklar (additional remedies) sağlamıştır³⁰. Borçlunun temerrüde düşmesi halinde uluslararası teminat sahibi, Cape Town Konvansiyonu'nun 8. maddesinde öngörülen temel yollardan birine veya birkaçına başvurabilir. Ancak Konvansiyon'da öngörülen yollara başvurulurken âkit devletlerin koyduğu çekinceler de dikkate alınacaktır. Bu maddede öngörülen yollar şunlardır:

- (1) Üzerinde uluslararası teminat olan taşınır donanımının zilyetliğini veya kontrolünü elde edebilir;
- (2) Üzerinde uluslararası teminat olan taşınır donanımını satabilir veya kiraya verebilir;
- (3) Üzerinde uluslararası teminat olan taşınır donanımının kullanılmasından veya idaresinden doğan her türlü geliri ve kârı tahsil edebilir.
- (4) Cape Town Konvansiyonu'nun 9. maddesinde belirtilen şartlarla mahkemece, borcun ifası yerine kaim olmak üzere uluslararası teminat sahibine taşınır donanımının itfa edilmesine de karar verilebilir.

Uluslararası teminat sahibi, yukarıda öngörülen ilk üç olasılıktan herhangi birinin icrası için mahkemeye başvurabilir. Cape Town Konvansiyonu'nun (1)(h) maddesi uyarınca mahkeme kavramı, adli yargı organlarının yanı sıra hakem heyetlerini ve diğer idari makamları da kapsamaktadır.

Uluslararası teminat sahibi, ayrıca taşınır donanımının ve değerinin korunması; donanımın zilyetliğinin, kontrolünün ve korunmasının sağlanması; donanımın yer değiştirmesinin engellenmesi; nesnenin kiraya verilmesi ve donanımın ve ondan elde edilen gelirin idaresi için mahkemeye başvurarak ihtiyati tedbir kararı talep edebilir (Cape Town Konvansiyonu md. 13). Ancak ihtiyati tedbir kararı açısından âkit devletlerin koydukları çekinceler de dikkate alınır.

³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Dean N. Gerber/David R. Walton, 'De-registration and Export Remedies under the Cape Town Convention', (2014) November, Cape Town Convention Journal, 49, 53 et seq.

Cape Town Konvansiyonu'nun 14. maddesine göre, uluslararası teminat sahibi tarafından Konvansiyon'da öngörülen herhangi bir yola başvurulması halinde, başvurunun yapıldığı âkit devletin usul hukuku uygulanacaktır.

D. Cape Town Konvansiyonu ile İhdas Edilen Uluslararası Tescil Sistemi

Cape Town Konvansiyonu'nun uyarınca bir Uluslararası Sicil ihdas edilmiştir. Bu sicile kaydedebilecek hususlar 16. maddede belirlenmiştir. Konvansiyon'un 16. maddesi uyarınca Uluslararası Sicile kaydedilebilecek hususlar şunlardır:

- (1) Mevcut uluslararası teminatlar;
- (2) Muhtemel uluslararası teminatlar;
- (3) Rızaya bağlı olmayan tescil edilebilir haklar ve teminatlar;
- (4) Uluslararası teminatların devri ve muhtemel devirleri;
- (5) Kanuni veya akdi halefiyet yoluyla kazanılan uluslararası teminatlar;
- (6) Ulusal teminatlara ilişkin bildirimler;
- (7) Teminatların ferileri.

Ayrıca farklı taşınır donanımları açısından farklı siciller kurulabilir. Örneğin, hava araçları için ayrı; uzay araçları için ayrı; demiryolu araçları için ayrı, tarım, madencilik ve inşaat taşınır donanımı için siciller kurulabilir. Nitekim Protokoller uyarınca bunlardan her biri için ayrı sicil oluşturulmuştur.

Uluslararası Sicile tescil, Cape Town Konvansiyonu'nun 18. maddesinde belirlenen şartlara uygun olarak yapılacaktır. Uluslararası Sicile tescil işlemleri elektronik ortamda ve veri tabanları üzerinden yapılacaktır (md. 19). Uluslararası teminatın tescili, terkin edilmesine kadar veya sicilde belirtilen süre sona erene kadar geçerli olmaya devam edecektir (md. 21). Uluslararası Sicil tarafından düzenlenen her belgenin, tescilin tarihi ve zamanı konusu da dahil olmak üzere içeriğinin doğru olduğuna karine teşkil eder (md. 24). Uluslararası Sicile yapılan herhangi bir kaydın hangi hallerde kaldırılacağı 25. maddede belirlenmiştir. Uluslararası Sicil'in aleniyeti 26. maddede düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca hiç kimsenin, herhangi bir sebeple uluslararası tescil ve araştırma imkânlarına erişimi engellenmeyecektir. Sicili tutanların sorumluluğu 28. maddede düzenlenmiştir. Cape Town Konvansiyonu'nun 29. maddesi ile 39. maddesinde Uluslararası Sicile tescil edilmiş teminatlardan hangisinin önce geleceği belirlenmiştir.

IV. Cape Town Konvansiyonu'na Ek Protokoller

Cape Town Konvansiyonu ile oluşturulan sistem, bu Konvansiyona ek protokoller ile işletilmektedir³¹. Cape Town Konvansiyonu ile oluşturulan genel çerçeve esas alınarak havayolu, demiryolu, uzay, madencilik, tarım ve inşaat taşınır donanımına ilişkin özellikler dikkate alınarak özel protokoller yapılmıştır. Nitekim daha önce ifade edildiği üzere Türkiye tarafından da onaylanan *Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol* (Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment) 2006 yılında yürürlüğe girmiştir. Böylece hava donanım araçlarının temininde kredi veren veya leasing yapan ya da mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış yapan kuruluşların alacaklarını öncelikle almalarını sağlayan bir tescil sistemi oluşturulmuştur. Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol UNIDROIT, IATA³² ile ICAO³³ işbirliğiyle hazırlanmış ve 2001 yılında kabul edilmiştir³⁴.

Demiryolu Araçlarına İlişkin Hususlara Dair Cape Town Konvansiyonuna Ek Protokol (Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock), 23 Şubat 2007 tarihinde Lüksemburg'da yapılan diplomatik konferansta imzaya açılmıştır³⁵. Türkiye, Lüksemburg Protokolü'ne henüz taraf değildir. Lüksemburg Protokolü UNIDROIT'in çabaları sonucunda OTIF³⁶ ile UNIDROIT tarafından 2007 yılında yapılmıştır. Avrupa Birliği de Lüksemburg Protokolü'ne taraftır³⁷. Lüksemburg Protokolü, Cape Town Konvansiyonu'na ektir. Lüksemburg Protokolü, demiryolu araçlarının finansmanını sağlayanların veya demiryolu araçlarını leasing yapanların menfaatlerini korumaktadır³⁸. Lüksemburg Protokolü, bedeli oldukça yüksek olan demiryolu taşıma araçlarının finansmanı için finansman sağlayan kişilere demiryolu araçları üzerinde mutlak hak veren; öncelikli olarak alacaklarını almalarını sağlayan

³¹ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

³² Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association).

³³ Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization).

³⁴ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

³⁵ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

³⁶ Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail).

³⁷ Council Decision of 4 December 2014 on the approval, on behalf of the European Union, of the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock, adopted in Luxembourg on 23 February 2007 (2014/888/EU), OJ 10.12.2014 L353, s. 9-10. Ayrıca ayrıntılı bilgi için bkz. Calme, (n 18) 162-165.

³⁸ Lüksemburg Protokolü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Howard Rosen, 'The Luxembourg Rail Protocol: An Essential Element of International Transport by Rail', (2018) 126(2), Bulletin of International Carriage by Rail, 18, 18-21.

bir sistem oluşturmuştur. Bu sistem uyarınca “uluslararası teminat” tescil edilmekte³⁹; böylece âkit devletlerin ulusal hukuklarının farklı yaklaşımlarından kaynaklanan sorunlar bertaraf edilerek finansman şirketlerinin demiryolu araçlarının temininde finansman sağlamasındaki çekingenlikleri önlenmektedir⁴⁰. Örneğin, demiryolu vagonu satın almak için bir demiryolu taşıma şirketi bankadan kredi almıştır. Banka, verdiği krediye karşılık, vagonlar üzerine menkul rehni koydurmuş ve rehni Lüksemburg protokolü ile oluşturulan sicile kaydettirmiştir. Vagonları bankadan aldığı krediyle satın alan demiryolu şirketi aldığı krediyi ödeyemeyince banka Lüksemburg Protokolü’ne taraf olan ülkelerden herhangi birinde imtiyazlı alacaklı olarak alacağını öncelikle tahsil etme yetkisine sahiptir. Lüksemburg Protokolü,

³⁹ Ulusal demiryolu altyapı açığında işletilecek demiryolu araçlarının tescil ve sicil işlemleri Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği (RG 16.7.2015/29418) ile düzenlenmiştir. Yönetmelik yalnızca, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde çalıştırılacak demiryolu araçlarına uygulanır. Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki demiryolu ağları üzerinde çalıştırılacak demiryolu araçlarına uygulanmaz. Kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, il özel idareleri gerçek ve tüzel kişiler tarafından işletilmekte olan şehir içi raylı ulaşım araçları tescil ve siciline ilişkin esaslar ile demiryolu araçlarının tip onayına ilişkin esaslar ayrı düzenlemeler tabidir. Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği, uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin antlaşma hükümlerini saklı tutmuştur. (Yönetmelik md. 2). Tescil başvuruları, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na yapılır. Türkiye’de üretilmiş veya yürürlükteki mevzuata göre ithal edilmiş demiryolu araçlarının ulusal demiryolu altyapı açığında kullanılabilmesi için Yönetmelik hükümlerine uygun olarak tescilinin yapılması zorunludur. Ayrıca yurt dışından bir kiralama sözleşmesi kapsamında temin edilmiş ve ulusal demiryolu altyapı açığında 3 aydan fazla kullanılacak demiryolu araçları için bu Yönetmelikte belirtilen usul ve esaslar dâhilinde tescil işlemi yapılması zorunludur. Ulusal demiryolu altyapı açığında kullanılmak üzere yurt dışından kiralama sözleşmesi kapsamında bir yıl içinde bir kez 3 aydan kısa süreli olarak getirilen TEN, RIV, RIC veya RID şartlarını haiz yolcu ve yük vagonlarında tescil edilme şartı aranmaz. Ancak yük vagonlarında, vagonların bakımının bakımdan sorumlu kuruluş tarafından yapılması şartı aranır. Ulusal demiryolu altyapı açığında kullanılmak üzere yurt dışından kiralama sözleşmesi kapsamında bir yıl içinde bir kez 3 aydan kısa süreli olarak getirilen yük ve yolcu vagonları ile hat, yapım, bakım, tamir, ölçüm makinaları ve kontrol araçları haricindeki demiryolu araçları için TSI/UTP’lere uygun üretildiklerine dair belgesi ile atanmış kuruluş tarafından ulusal kurallara uygunluk belgesinin ibraz edilmesi halinde tescil edilme şartı aranmaz. Yurt dışından kiralama sözleşmesi kapsamında bir yıl içinde bir kez 3 aydan kısa süreli olarak getirilen hat yapım, bakım, tamir, ölçüm makinaları ve kontrol araçları haricindeki demiryolu araçları için TSI/UTP’lere uygun üretildiklerine dair belgesi ile atanmış kuruluş tarafından ulusal kurallara uygunluk belgesinin ibraz edilmesi halinde tescil edilme şartı aranmaz. Yurt dışından kiralama sözleşmesi kapsamında bir yıl içinde bir kez 3 aydan kısa süreli olarak getirilen hat yapım, bakım, tamir, ölçüm makinaları ve kontrol araçları haricindeki demiryolu araçları için TSI/UTP’lere uygun üretildiklerine dair belgesi ile atanmış kuruluş tarafından ulusal kurallara uygunluk belgesinin ibraz edilmesi halinde tescil edilme şartı aranmaz. Ancak, yük vagonlarında, vagonların bakımının bakımdan sorumlu kuruluş tarafından yapılması şartı aranır (Yönetmelik md. 4). Tescil başvurusunun reddedilmesi halinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bunun gerekçelerini başvuru sahibine yazılı olarak bildirir. Başvuru sahibi, ret kararının bildiriminden sonraki 30 iş günü içinde bu karara karşı Bakanlığa itiraz edebilir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı talebin iletildiği tarihten itibaren 30 iş günü içinde karar verir (Yönetmelik md. 7). Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Türkiye’de üretilecek veya yurt dışından ithal edilecek demiryolu araçlarının tescil edilebilmesi için bu araçların AK tarafından yayınlanan TSI veya OTIF UTP teknik ve idari şartları ile birlikte, bu Yönetmelikte belirtilen şartları da karşılama zorunludur. Ancak ulusal demiryolu altyapı açığında çalışmalarına rağmen şehir içi raylı toplu taşıma aracı şeklinde çalışan banliyö demiryolu araçlarında, çalışacağı ulusal demiryolu altyapı ağı standartlarına uygun olması şartıyla TSI/UTP teknik ve idari şartları aranmaz. TSI/UTP teknik şartlarına uygunluk belgesi bulunmayan hat yapım, bakım, tamir, ölçüm makinaları ve kontrol araçlarının ilgisine göre UIC, EN 14033 ve EN 15746-1, 15746-2 standartlarına uygun olduğunun belgelendirilmesi halinde altyapı işletmecisinin izniyle tescil şartı aranmaksızın çalıştırılabilirler. Yabancı ülkelere ait uluslararası trafikte kullanılan TEN, RIV, RIC veya RID işaretli yük ve yolcu vagonlarında tescil edilme şartı aranmaz. Ancak, yük vagonlarında, vagonların bakımının bakımdan sorumlu kuruluş tarafından yapılması şartı aranır (Yönetmelik md. 4). Tescil başvurusunun reddedilmesi halinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bunun gerekçelerini başvuru sahibine yazılı olarak bildirir. Başvuru sahibi, ret kararının bildiriminden sonraki 30 iş günü içinde bu karara karşı Bakanlığa itiraz edebilir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı talebin iletildiği tarihten itibaren 30 iş günü içinde karar verir (Yönetmelik md. 7). Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Türkiye’de üretilecek veya yurt dışından ithal edilecek demiryolu araçlarının tescil edilebilmesi için bu araçların AK tarafından yayınlanan TSI veya OTIF UTP teknik ve idari şartları ile birlikte, bu Yönetmelikte belirtilen şartları da karşılama zorunludur. Ancak ulusal demiryolu altyapı açığında çalışmalarına rağmen şehir içi raylı toplu taşıma aracı şeklinde çalışan banliyö demiryolu araçlarında, çalışacağı ulusal demiryolu altyapı ağı standartlarına uygun olması şartıyla TSI/UTP teknik ve idari şartları aranmaz. TSI/UTP teknik şartlarına uygunluk belgesi bulunmayan hat yapım, bakım, tamir, ölçüm makinaları ve kontrol araçlarının ilgisine göre UIC, EN 14033 ve EN 15746-1, 15746-2 standartlarına uygun olduğunun atanmış kuruluş tarafından belgelendirilmesi halinde tescil işlemleri yapılır. Demiryolu araçlarının UTP/TSI teknik şartlarına uygunluğunun belgelenmesi değerlendirme kuruluşu/onaylanmış kuruluşlar tarafından, demiryolu araçlarının ulusal kurallara uygunluğunun belgelenmesi atanmış kuruluşlar tarafından, demiryolu araçlarının gerekli emniyet kriterlerini sağladığı ve risk analizlerinin yapıldığının raporlanması bağımsız risk değerlendirmeye kuruluşları tarafından yapılır. İkinci el demiryolu araçlarının ithal edilebilmesi için Ticaret Bakanlığı’ndan ithalat izin belgesi alınması gerekir (Yönetmelik md. 5). Tescil başvurusunda gerekli belgeler, Yönetmeliğin 9. maddesinde belirtilmiştir. Yönetmeliğin 11. maddesinde tescilin yenilenmesi; 12. maddesinde tescilin askıya alınması; 13. maddede tescilin iptali düzenlenmiştir. Yönetmeliğin 14. maddesine göre, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bir tescil belgesi verdiğiinde, askıya alındığında, yenilediğinde, iptal ettiğinde veya değiştirdiğinde, söz konusu durumu altyapı işletmesine ve ilgili demiryolu tren işletmesine bildirir. İptal ve askıya alma işlemleri Bakanlığın internet sitesinde yayımlanır. Tescilleri yapılmış demiryolu araçlarının tescilleri yapıldıktan sonra sicilleri OTIF Teknik Uzmanlar Komisyonu tarafından yayınlanan ve güncellenen Ulusal Araç Kaydı dokümanı esas alınarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulur ve yayımlanır. Demiryolu araçlarının sicil kaydında araç için hazırlanmış kullanma hakkına sahip olan kişi ya da kuruluş ile sahibi hakkında bilgi, araç sicil numarası, araç kısıtlamaları, bakımdan sorumlu kuruluş ve/veya birim bilgileri, aracın daha önce tescillendiği diğer ülkeler, imalat yılı, varsa AK/OTIF referansları yer alır (Yönetmelik md. 15). Yönetmeliğin “rehin ve haciz işlemi” başlıklı 18. maddesi uyarınca yetkili mercilerin bir demiryolu aracına rehin veya haciz konulmasına dair yazılı olarak Bakanlığa bildirimde bulunmaları halinde söz konusu aracın sicil kayıtlarına haciz ve/veya rehin şerhi konulur. Demiryolu araçlarından rehin ve/veya haciz kaldırılabilmesi için yetkili merciler tarafından Bakanlığa bildirimde bulunulması gereklidir.

⁴⁰ Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteginin Hukuksal Temelleri*, (1st edn, Oniki Levha 2012), 25.

imtiyazlı alacaklara ve bazı alacaklıların sahip olduğu ve tescil ettirdiği uluslararası teminatların icrasına ilişkin kuralları düzenlemiştir. Ayrıca alacakların, borçlunun temerrüdü halinde başvurabilecekleri hukuki yollar (Lüksemburg Protokolü md. VII-VIII) belirlemiş; borçlunun iflası halinde alacaklının başvurabileceği birbirine alternatif üç yol (Lüksemburg Protokolü md. IX) öngörülmüştür. İnternet üzerinden uluslararası teminatların tescil edilmesine olanak tanınmış; tescil sistemini denetleyen ve OTIF, UNIDROIT ve üye devletlerce atanan temsilcilerden oluşan bir otorite (Supervisory Authority) ihdas edilmiştir (Lüksemburg Protokolü md. XII). Lüksemburg Demiryolu Protokolü'nün XXV. maddesinde âkit devletlere, kamu hizmetlerine tahsis edilmiş demiryolu araçlarının hariçte tutulması için beyanda bulunma yetkisi tanınmıştır. Diğer bir ifadeyle, Protokole taraf olan devletler, kamu hizmetlerine tahsis edilmiş demiryolu araçlarının Protokolün kapsamı dışında tutulması için Protokole çekince koyabilirler. Lüksemburg Demiryolu Protokolü'nün öngördüğü sistemin, demiryollarına yapılacak yatırımları artıracacağı ve leasing piyasasını canlandıracağı ifade edilmiştir⁴¹.

Uzay Malvarlıklarına Özgü Konulara Dair Protokol (Protocol on Matters Specific to Space Assets) 2012 yılında Berlin'de yapılan diplomatik konferans sonucunda kabul edilmiştir⁴². Uzay endüstrisinin ihtiyaçları dikkate alınarak hazırlanan Protokol'de ayrıca uzay faaliyetlerinin kamu hizmeti boyutu da dikkate alınmıştır⁴³. Uzay malvarlığı kapsamına, uydular; uzay istasyonları; uzay modülleri; uzay kapsülleri; uzay araçları; uzay fırlatma araçları; telekomünikasyonlar, navigasyonlar, gözetleme de dahil yükleme istasyonları donanımı; uzay araçlarının veya istasyonlarının parçaları girmektedir. Uzay Protokolü ile uzay malvarlıkları üzerine bu malvarlıklarının temini için veya finansmanı için kredi veren kuruluşlar lehine uluslararası teminat sistemi kurulmuş; Protokole taraf olan bütün devletlerde alacaklıların bu teminatı icra etmeleri sağlanmıştır.

Madencilik, Tarım ve İnşaat Teçhizatına Özgü Konulara Dair Protokol'ün (Protocol on Matters Specific to Mining, Agriculture and Construction Equipment-MAC Protocol), hazırlıkları 2019 yılında UNIDROIT tarafından tamamlanmıştır. MAC Protokolü, madencilik, tarım ve inşaat teçhizatları üzerinde satıcılar, leasing verenler veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış yapanlar lehine teminatların tescil edileceği bir uluslararası elektronik tescil sistemi ihdas etmiştir⁴⁴.

⁴¹ European Commission Brussels, 11.6.2013 COM(2013) 349 final 2013/0184 (NLE) Proposal for a Council Decision on the approval, on behalf of the European Union, of the Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Railway Rolling Stock, adopted in Luxembourg on 23 February 2007 Explanatory Memorandum.

⁴² file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

⁴³ <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/conference2012/useful%20documentation/flyer-e.pdf> (26.2.2020).

⁴⁴ file:///C:/Users/Casper/Desktop/Cape%20Town/Secured%20Transactions.html (23.12.2019).

O halde Cape Town Konvansiyonu esas alınarak, havayolu ve demiryolu taşımada kullanılan araçlar; uzay malvarlıkları; tarım, madencilik ve inşaat işlerinde kullanılan taşınır donanımı için uluslararası teminatların ihdası için özel protokoller yapılmıştır. Protokollerin kapsamına giren taşınır donanımı açısından protokoller, Cape Town Konvansiyonu ile birlikte uygulanacaktır. Cape Town Konvansiyonu'nun 6. maddesine göre, eğer Konvansiyon ile Protokol arasında herhangi bir çelişki varsa Protokol esas alınacaktır. Protokoller ile söz konusu nakliye araçlarını veya teçhizatı leasing veren, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satan veya bu araçların temininde finansman sağlayan alacaklıların, borçluya karşı korunması için bir sistem ihdas edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, alacaklılar “uluslararası teminat” adıyla demiryolu ve havayolu nakliye araçlarına; uzay malvarlıklarına; tarım, madencilik ve inşaat işlerinde kullanılan taşınır donanımına ilişkin haklarını tescil edebilme olanağını elde etmiştir.

V. Türk Hukukunun Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü ile Uyumlaştırılması İçin Yapılan Düzenlemeler

Cape Town Konvansiyonu, iç hukukla çelişen hükümlere sahip olduğundan bu çelişkileri gidermek amacıyla bazı adımlar atılmıştır. İç hukuktaki bazı hükümlerin Konvansiyon ve Hava Aracı Protokolü ile uyumlaştırılması amacıyla İİK'nın yanı sıra 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na birer madde eklenmiştir. Türkiye, Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü'nü onayladıktan sonra 2014 yılında 6518 sayılı Kanun⁴⁵ ile İİK'ya bir madde eklenmiştir⁴⁶. İİK'nın ek 2. maddesine göre:

Ek Madde 2- (Ek: 6.2.2014-6518/2 md.) Türkiye Cumhuriyeti adına 16.11.2001 tarihinde Cape Town'da imzalanan ve 10.3.2011 tarihli ve 6192 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” çerçevesinde, “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme”nin 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi kapsamında haklarını kullanan güvence lehtarları ve 10 uncu maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi kapsamında haklarını kullanan şartlı satıcı veya kiralayan, herhangi bir yargı kararı aranmaksızın, hak sahibi olduğunu gösteren ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenecek tescil belgesiyle Ankara İcra Dairesine başvurarak, tercih ettiği hakkın yerine getirilmesini talep edebilir. Talep üzerine icra müdürü tarafından başkaca herhangi bir araştırma yapılmaksızın, hak sahibi lehine üzerinde güvence

⁴⁵ Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Kanun No. 6518, Kabul Tarihi: 16.2.2014, RG 19.2.2014/28918.

⁴⁶ İİK'ya eklenen ek 2. madde hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çiğdem Yazıcı, ‘Cape Town Konvansiyonu ve Protokolü Çerçevesinde İcra ve İflas Kanunu’na Eklenen Ek Madde 2 Hükümünün Değerlendirilmesi’, Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu, Editörler Havva Karagöz/Kazım Sedat Sirmen/Bilge Erson Asar, MEF Üniversitesi 27 Şubat 2018, (Oniki Levha 2019), 239, 246-255.

tesis edilen nesnenin zilyetliği veya kontrolünün devrine ilişkin karar verilir ve karar borçluya tebliğ edilir. Tebliğ tarihinden itibaren üç iş günü içinde borçlu taraf, bu emri yerine getirmezse icra müdürü, Sözleşme'nin anılan 8 inci ve 10 uncu maddeleri çerçevesinde gereğini yerine getirmesi için almış olduğu kararı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne gönderir. Bu madde gereğince İcra Dairesince yapılan işlemler nedeniyle, 492 sayılı Harçlar Kanununun hükümlerine göre 10.000 Türk Lirası maktu harç dışında herhangi bir vergi, resim ve harç alınmaz. Harç ve giderler, talep edene aittir. İcra Dairesince, Sözleşme ve Protokol çerçevesinde yapılacak iş ve işlemler ile takibe ilişkin esas ve usuller Adalet Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

İİK'nın ek 2. maddesinde yargı kararı aranmaksızın teminat sahibinin doğrudan Ankara icra dairesine başvurabilmesi için teminat sahibinin sadece Cape Town Konvansiyonu'nun 8(1)(a) maddesi ile 10(1)(a) maddesinde düzenlenen haklarını kullanıyor olması gerekmektedir. Söz konusu hükümler uyarınca teminat sahibine tanınan haklar şunlardır:

- Kendisi lehine üzerinde güvence tesis edilen herhangi bir nesnenin zilyetliğini veya kontrolünü elde etmesi (md. 8/1-a),
- Âkit devletlerin yaptığı beyanlar saklı kalmak kaydıyla sözleşmeyi feshederek sözleşmenin ilişkin olduğu herhangi bir nesnenin zilyetliği veya kontrolünün alınması (md. 10/1-a).

Ayrıca İİK'nın ek 2. maddesinde Ankara icra dairesine verilen yetki, kesin yetkidir⁴⁷. O halde kural olarak icra daireleri, yetkili olup olmadıklarını resen dikkate alamazken⁴⁸ İİK'nın ek 2. maddesinde belirlenen Ankara icra dairesinin yetkisi kesin olduğundan icra dairesi kendiliğinden yetkili olup olmadığını inceleyecektir⁴⁹. Ankara icra dairesine yetki verilmesinin sebebinin, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Ankara'da olması ve alacaklıların tüm işlemleri Ankara'da yapmasının onlara kolaylık sağlaması olduğu ifade edilmiştir⁵⁰.

İİK'nın ek 2. maddesi, sadece Hava Aracı Protokolü'nün uygulama alanına giren taşınır donanımını kapsamaktadır. Türkiye'nin, Lüksemburg Protokolü'nü, Uzak Malvarlıkları Protokolü'nü veya MAC Protokolü'nü onaylaması halinde yine İİK'ya ek 2. maddeye istinaden işlem yapılamayacaktır. Çünkü İİK'nın ek 2. maddesinde açıkça Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenecek tescil belgesiyle Ankara İcra Dairesine başvurulmasından söz edilmiştir.

⁴⁷ Yazıcı, (n 46) 249.

⁴⁸ Baki Kuru/Ramazan Aslan/Ejder Yılmaz, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (28 th edn. Yetkin 2014), 117; Baki Kuru, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (3 rd edn, Yetkin 2019), 81; Hakan Pekcanitez/Oğuz Atalay/Meral Sungurtekin Özkan/ Muhammet Özekes, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (6th edn, Oniki Levha 2013), 92.

⁴⁹ Yazıcı, (n 46) 249-250.

⁵⁰ Yazıcı, (n 46) 249-250.

İİK'nın yanı sıra hava araçları ile ilgili özel bazı düzenlemeler yapılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2014 yılında *Gayrikabil-i Rücu Sicilden Terkin ve İhraç Talebi Yetki Formu'nun (IDERA) Kayda Alınmasına, İptal Edilmesine ve İcrasına İlişkin Talimat (SHT-IDERA Rev.02)* hazırlanmıştır⁵¹. SHT-IDERA Talimatı'nın ekinde IDERA (Irrevocable De-registration and Export Request Authorization) yani Gayrikabil-i Rücu Sicilden Terkin ve İhraç Yetki Talebi Formu yer almaktadır. SHT-IDERA Talimatı'nda 2017 yılında bazı değişiklikler yapılmıştır.

Ayrıca 2012 yılında 6353 sayılı Kanun'un⁵² 15. maddesi ile 2929 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na 68A maddesi eklenmiştir. Bu maddeye göre:

Türkiye Cumhuriyeti adına 16.11.2001 tarihinde Cape Town'da imzalanan ve 10.3.2011 tarihli ve 6192 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” ile kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklar “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” esas alınır.

⁵¹ <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2017/SHT-IDERA.pdf> (1.1.2020).

⁵² Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Kanun Numarası: 6353, Kabul Tarihi 4.7.2012, RG 12.7.2012/28351.

İİK'ya ve 2929 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na eklenen bu maddeler sayesinde Türkiye, 20 Ekim 2014 tarihinde OECD tarafından Cape Town İndirim Listesi kapsamına alınmıştır⁵³. Böylece hava aracı finansmanı sağlamayı arzu eden Türk sivil havacılık şirketleri, Cape Town Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin ihracat kredi kuruluşlarının indirimli primlerinden yararlandırılacaklardır⁵⁴.

Cape Town Konvansiyonu ve bu Konvansiyona ek Protokoller finansal kiralama ve faktoring şirketlerini yakından ilgilendirmektedir. Nitekim Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliği, 31 Temmuz 2013 tarihinde *Türkiye Dışında Yerleşik Kişilerin Türkiye'de Yerleşik Kişilere Yapacakları Finansal Kiralama İşlemlerine Ait Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Tesciline İlişkin Genelge*'yi⁵⁵ yayımlamıştır. Genelge'nin 5. maddesine göre, finansal kiralama sözleşmesinin terkinin Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliği tarafından tutulan sicilde yapılır. Taşınır Donanım Üzerinde Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol kapsamına giren durumlarda terkinin yapılabilmesi için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden alınan ve terkinin yapıldığını tevsik eden bir belgenin olması gerekmektedir. Genelge'nin 6. maddesi uyarınca başvurularla ilgili olarak yurt dışından temin edilecek belgelerin ilgili ülkenin yetkili makamlarınca ve Türkiye'nin o ülkedeki konsolosluğunca veya kısaca "Apostille Konvansiyonu" olarak anılan *Yabancı Resmi Belgelerin Tasdiki Mecburiyetinin Kaldırılması Hakkında Konvansiyon* hükümlerine göre onaylanmış olması; başvuruya belgelerin noter onaylı Türkçe tercümelerinin de eklenmesi şarttır.

⁵³ OECD Secretariat Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft Cape Town List of States Qualifying for the Reduction of the Minimum Premium Rates Referred to in Article 36 of Appendix II of the ASU For Official Use Last Updated 30 August 2018: <http://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/documents/oecd-export-credits-prevailing-cape-town-list-asu.pdf> (29.12.2019); Ülkemiz Cape Town Sözleşmesi İndirim Listesine kabul edilmiştir, 20 Kasım 2014: <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4419-cape-town-sozlesmesi-indirimi-listesi> (1.1.2020); Mustafa Tolga Tümoğlu, 'Sivil Havacılığın Milletlerarası Özel Hukuk Boyutu Cape Town Konvansiyonu'na Genel Bakış', (2015) 13(148) Legal Hukuk Dergisi, 151-154; Melek Kılınç Konuk, 'Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokollüne Genel Bakış', Hava Hukuku Sempozyumu, Editörler Hasan Tahsin Fendoğlu/Banu Şit Köşgeroğlu, Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi 15 Aralık 2016, 81, 89-90.

⁵⁴ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, Türkiye'nin, OECD Cape Town İndirimler Listesine kabul edilmesine ilişkin açıklaması şöyledir: Ülkemiz Cape Town Sözleşmesi İndirim Listesine kabul edilmiştir. 20 Kasım 2014: Türkiye Cumhuriyeti, OECD tarafından 20 Ekim 2014 tarihi itibarıyla Cape Town Sözleşmesi indiriminden yararlanabilen ülkelerin yer aldığı Cape Town Sözleşmesi İndirim Listesi'ne kabul edilmiştir. Ülkemizin Cape Town İndirim Listesi'ndeki ülkeler arasında yer almaya başlaması sayesinde, ihracat kredi kuruluşları vasıtasıyla hava aracı finansmanı sağlamayı arzu eden Türk havacılık şirketleri, Cape Town Sözleşmesine taraf ülkelerin ihracat kredi kuruluşlarının indirimli asgari prim oranlarından faydalanma hakkını elde etmişlerdir. Bu listeye girebilmek için, talepte bulunan ülkelerin, kapsamı ve içeriği Havacılık Sektörü Memorandumu (Aircraft Sector Understanding-ASU) belgesinde belirlenmiş olan ülke raporunu tamamlamaları şarttır. Söz konusu raporun, hukuki görüş vermeye yetkili en az bir hukuk bürosu tarafından düzenlenmesi gerekmektedir. Bu çalışma OECD tarafından değerlendirilmektedir. Bu süreç kapsamında Genel Müdürlüğümüzün 01.04.2013 tarihinde SHT-İDERA Talimatını çıkarmış, 09.07.2014 tarihinde bu Talimatın revizyonunu yayınlamıştır. Ayrıca uygulamada yaşanan sorunları gidermek ve sektörümüze kolaylıklar sağlamak amacıyla 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa 04.07.2012 tarihinde "öncelikle uygulanacak hüküm" başlıklı 68/A maddesinin ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanununa "Ek Madde 2" hükmünün eklenmesi sağlanmıştır. Genel Müdürlüğümüzün, sektörümüzün katkılarıyla yaptığı bu düzenlemeler ile uygulamanın bağımsız Hukuk bürosu tarafından *Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütüne (OECD)* iletilmesi neticesinde, Ülkemiz 20 Ekim 2014 tarihi itibarıyla "*Cape Town Sözleşmesi*" indiriminden yararlanabilen ülkelerin yer aldığı *Cape Town Sözleşmesi İndirim Listesine* kabul edilmiştir. Böylelikle firmalarımıza daha düşük maliyetle hava aracı finansmanı sağlama imkânı oluşturulmuştur. Kamuoyuna saygıyla duyurulur. (<http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4419-cape-town-sozlesmesi-indirimi-listesi> 1.1.2020).

⁵⁵ <https://www.fkb.org.tr/Sites/1/upload/files/Cross-Border-Genelgesi-258.pdf> (1.1.2020).

Sonuç

Cape Town Konvansiyonu ve bu Konvansiyona ek Protokoller ile hava araçları, demiryolu araçları, uzay malvarlıkları; madencilik, tarım ve inşaat işlerinde kullanılan teçhizat üzerinde bütün âkit devletlerde geçerli bir uluslararası teminat sistemi oluşturulmuştur. Ayrıca teminatların tescil edileceği ve elektronik ortamda tutulacak olan bir Uluslararası Sicil ihdas edilmiştir. Uluslararası teminatlar ve bu teminatların Uluslararası Sicile tescili sistemiyle, söz konusu araçların ve teçhizatın alımı için kredi veren veya bunları leasing yapan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla ya da vadeli olarak satanların, borçlunun temerrüdü veya iflas etmesi halinde alacaklarını öncelikle almalarına olanak sağlanmıştır. Konvansiyon ve Protokoller, teminatlı işlemlerde teminat sahiplerinin ulusal hukukların farklı hükümlerinden kaynaklanan ve özellikle alacaklarını öncelikli olarak almalarının önündeki engelleri ortadan kaldırmıştır. Âkit devletlere, uluslararası teminatları tanıma ve bu teminatlara istinaden ülkelerinde icrai işlem yapılmasını kabul etmek yükümlülüğü getirilmiştir. Bununla beraber âkit devletlere Konvansiyon'un bazı hükümlerine çekince koyma hakkı tanınmıştır. Nitekim Türkiye, Türk mevzuatı uyarınca taşınır donanımı üzerinde uluslararası teminata nazaran önceliğe sahip olan haklara ve teminatlara öncelik vereceğini; uluslararası teminatların, devlet kurumlarının taşınır donanımına verilen hizmetlerden dolayı alacaklarını etkilemeyeceğini; mahkeme kararına bağlanmış alacakların yanı sıra devletin vergi vb. alacaklarından doğan haklarının uluslararası teminatlara nazaran önceliğini koruyacağını bildirmiştir.

Cape Town Konvansiyonu ve Konvansiyona ek Protokollerin, hava araçları, demiryolu araçları, uzay malvarlıkları, madencilik, tarım ve inşaat işlerinde kullanılan teçhizatın temin etmek isteyen şirketlerin maliyetlerini azaltacağı; leasing sözleşmelerine konulan alt leasing yapılmasına ilişkin kısıtlamaları ortadan kaldıracığı ve böylece leasing alanın elini rahatlatacağı; bilet maliyetlerinin düşeceği; ulaşım sektörüne yeni araçların ve teçhizatın girmesi sağlayacağı düşünülmektedir.⁵⁶ Taşıma araçları ve teçhizat satan veya leasing veren veya bunların temininde kredi sağlayan kuruluşlar, zaten yaptıkları sözleşmelere istedikleri hükümleri koydurmaktadırlar. Teminat sahiplerinin haklarının rüçhanlı olarak elde etmesinin Cape Town Konvansiyonu ve Protokollerle sağlanmasıyla teminat sahipleri icra hukuku açısından da imtiyazlı bir konum kazanmış olmaktadır. Bununla beraber

⁵⁶ Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Onay Kanunu'na ilişkin gerekçede ifadesini bulan bu düşünce için bkz. Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme ve Bu Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Dışişleri Komisyonu Raporu (1/904), Dönem 23, Yasama Yılı 5, (S. Sayısı: 622), s. 2.

âkit devletlere tanınan bazı hükümlere çekince koyma hakkının⁵⁷, Cape Town Konvansiyonu'nun ve bu Konvansiyona ek Protokollerin bütün âkit devletlerde aynı şekilde uygulanmasını engelleyebileceğini unutmamak gerekir.

Cape Town Konvansiyonu ve bu Konvansiyona ek Hava Aracı Protokolü, Türkiye tarafından onaylanmıştır. Türkiye, Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü'nden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmek için 2012 yılında Sivil Havacılık Kanunu'na 68A maddesini; 2014 yılında İİK'ya ek 2. maddeyi eklemiş ve böylece teminat sahibinin bazı hakları açısından mahkeme kararı aranmaksızın doğrudan Ankara icra dairesine başvurma olanağını sağlamıştır. İç hukukun, Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü ile uyumlaştırılması için atılan bu

57 Türkiye Cumhuriyeti Tarafından Cape Town Sözleşmesi'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Belge Depo Edilirken Mezkûr Sözleşmeye İlişkin Olarak Yapılan Deklarasyonlar

(i) Form No 1 (Madde 39(1)(a) kapsamında yapılan özel katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, iflas takibatı kapsamında olsun ya da olmasın, Türk yasalarına göre bir nesne üzerindeki teminata nazaran önceliğe sahip olan veya ileride önceliğe sahip olacak, kayıtlı uluslararası teminat sahibine eşdeğer her türlü rızaya bağlı olmayan hakların veya teminatların (Cape Town Sözleşmesi'nin 40. maddesinin uygulanacağı bir hak veya teminat hariç olmak üzere), kayıtlı uluslararası teminata nazaran yasada öngörülen oranda önceliğe sahip olacağını deklare eder.

(ii) Form No. 4 (Madde 39(1)(b) kapsamında yapılan özel katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, Sözleşme'deki hiç bir hususun, kendisinin veya herhangi bir Devlet kuruluşunun herhangi bir hükümetlerarası kuruluşun veya diğer özel bir kamu hizmetleri tedarikçisinin, Türkiye Cumhuriyeti yasaları uyarınca doğrudan söz konusu nesneye veya başka bir nesneye dair verilen hizmetler nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti'ne, herhangi bir Devlet kurumuna, kuruluşa veya tedarikçiye borçlu olunan meblağların ödenmesini teminen, mezkûr nesneyi bağlama veya alkoyma hakkını etkilemeyeceğini deklare eder.

(iii) Form No. 6 (Madde 40 kapsamında yapılan katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, her türlü hava aracı nesnelere ilişkin olarak aşağıda sıralanan rızaya bağlı olmayan hak veya teminat kategorilerinin, Sözleşme uyarınca uluslararası bir teminatmış gibi tescil edilebileceğini ve bu şekilde muamele göreceğini deklare eder.

a. Bir mahkeme kararının kısmen veya tamamen yerine getirilmesini sağlamak amacıyla, bir hava aracı nesnesinin haczedilmesine izin veren mahkeme emri tedarik etmiş olan kişinin hakları, ve

b. Bir devlet kuruluşunun vergi veya yapılmamış diğer ödemelere ilişkin rehin veya diğer hakları.

(iv) Form No 8 (Madde 50 kapsamında yapılan deklarasyon)

Türkiye Cumhuriyeti, 50(2). maddenin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, Sözleşme'nin veya Protokol'ün uygulama alanına giren her türlü nesneye ilişkin olarak, Sözleşme'nin ve Protokol'ün Türkiye Cumhuriyeti açısından iç işlem sayılan herhangi bir işleme uygulanmayacağını deklare eder.

(v) Form 13-A (Madde 54(2) çerçevesinde yapılan zorunlu deklarasyon)

Türkiye Cumhuriyeti, Sözleşme çerçevesinde alacaklının başvurabileceği her türlü yasal yolun, Konvansiyonun ilgili hükmünde açıkça mahkemeye müracaat edilmesi gerektiği şart koşulmadıkça mahkemede dava açılmadan ve mahkeme izni olmadan icra edilebileceğini deklare eder.

Türkiye Cumhuriyeti Tarafından Hava Aracı Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Belge Depo Edilirken Mezkûr Protokole İlişkin Olarak Yapılan Deklarasyonlar

(i) Form No. 19 (Madde XXX(1) çerçevesinde Madde VIII'e ilişkin olarak yapılan katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti madde VIII'i uygulayacağını deklare eder.

(ii) Form No. 21 (Madde XXX(2) çerçevesinde, Madde X'a ilişkin olarak mezkûr maddenin tamamen uygulanacağına dair yapılan katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, madde X'un tamamını uygulayacağını ve madde X(2)'de yer alan zaman limitini belirlemek amacıyla kullanılacak iş gününün sayısı, Sözleşme'nin 13(1)(a), (b) ve (c) maddelerinde belirtilen kanun yollarına (hava aracı nesnelere ve değerlerinin korunması; hava aracı nesnelere zilyetlik, kontrol veya muhafazasının ele geçirilmesi; ve hava aracı nesnesinin hareket etmesinin engellenmesi) ilişkin olarak on (10) takvim gününden, Sözleşme'nin 13(1)(d)-(e) maddelerinde belirtilen kanun yollarına (hava aracı nesnelere kiraya verilmesi veya ondan elde edilen gelirin idaresi ve hava aracı ekipmanlarının satılarak gelirin paylaşılması) ilişkin olarak ise otuz (30) takvim gününden fazla olmayacağını deklare eder.

Türkiye Cumhuriyeti, madde XI'de yer alan A Alternatifinin her türlü iflas takibatında bütünüyle uygulanacağını ve madde XI(3) bakımından mezkûr alternatifte ilişkin bekleme süresinin altmış (60) takvim günü olacağını deklare eder.

(iv) Form No 26 (Madde XXX(1) çerçevesinde Madde XIII'e ilişkin olarak yapılan katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, Madde XII'yi uygulayacağını deklare eder.

(v) Form No. 27 (Madde XXX(1) çerçevesinde Madde XIII'e ilişkin olarak yapılan katılım deklarasyonu)

Türkiye Cumhuriyeti, Madde XIII'yi uygulayacağını deklare eder.

adımların, Anayasa ve AİHS ile güvence altına alınan adil yargılanma hakkı ile AİHS'e ek 1 Numaralı Protokol'ün 1. maddesiyle düzenlenen mülkiyet hakkını ihlal edip etmediği ise üzerinde durulması gereken önemli bir sorun teşkil etmektedir. Zira mahkeme kararı olmaksızın icra dairesine başvurularak yapılacak haciz ve haczi takip edecek satış işlemleri açısından adil yargılanma hakkının yanı sıra mülkiyet hakkının ihlal edildiği iddiaları gündeme gelebilecektir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Bibliyografya/Bibliography

- Aral F, Ayrancı H, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, (11th edn, Yetkin 2018).
- Atamer K, *Gemi ve Uçak İpoteginin Hukuksal Temelleri*, (1st edn, Oniki Levha 2012).
- Başara GT, Yeni Bir Müessese: Borca Katılma, (2014) 63(2) AÜHFD, 419-447.
- Bilge N, *Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri*, (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayını 1971).
- Calme Sandie, 'Relationship between the European Union Railway Transport Law and the Railway Protocol', (2016) 5(1) Cape Town Convention Journal, 153-166.
- Council Decision of 4 December 2014 on the approval, on behalf of the European Union, of the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock, adopted in Luxembourg on 23 February 2007 (2014/888/EU), OJ 10.12.2014 L353, 9-10
- Ekşi N, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, (3rd edn, Beta 2019).
- Ekşi N, *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı*, (1st edn, Beta 2020).
- Erdoğan HF, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, (İstanbul 2014).
- European Commission Brussels, 11.6.2013 COM(2013) 349 final 2013/0184 (NLE) Proposal for a Council Decision on the approval, on behalf of the European Union, of the Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment.
- Gerber ND, Walton DR, 'De-registration and Export Remedies under the Cape Town Convention', (2014) November, Cape Town Convention Journal, 49-68.
- Hatemi H, Serozan R and Arpacı A, *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, (1st edn, Filiz 1992).
- Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction, Editör Souichirou Kozuka, *Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law*, Springer International Publishing AG 2017.
- Kılınc Konuk M, 'Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolüne Genel Bakış, Hava Hukuku Sempozyumu', Editörler Hasan Tahsin Fendoğlu/Banu Şit Köşgeroğlu, Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi 15 Aralık 2016, 81-90.
- Kozuka Souichirou, 'The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: Between Tradition and Innovation' (*in*) Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction, Editör Souichirou Kozuka, *Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law*, (Springer International Publishing AG 2017), 15-59.
- Kuru B, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (3 rd edn, Yetkin 2019).
- Kuru B, Aslan R, Yılmaz E, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (28 th edn. Yetkin 2014).
- OECD Secretariat Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft Cape Town List of States Qualifying for the Reduction of the Minimum Premium Rates Referred to in Article 36 of Appendix II of the ASU for Official Use Last Updated 30 August 2018: <http://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/documents/oecd-export-credits-prevailing-cape-town-list-asu.pdf> (29.12.2019).
- Oktay Özdemir S, 'Teminat Amacıyla Alacak Devri ve Toptan Temlik Sözleşmeleri', (1999) LVII (1-2) İÜHFM, 265-299.
- Öztürk Y, Cape Town Konvansiyonu TBMM'de kabul edildi, 4 Temmuz 2011: <http://www.gokyuzuhaberci.com/yazi.php?id=304> (23.12.2019).

- Pekcanitez H, Atalay O, Sungurtekin Özkan M, Özekes M, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı*, (6th edn, Oniki Levha 2013).
- Rosen H, ‘The Luxembourg Rail Protocol: An Essential Element of International Transport by Rail’, (2018) 126(2), *Bulletin of International Carriage by Rail*, 18-21.
- Şafak A, *Teminat Amaçlı Alacağın Temliki*, (1st edn, Seçkin 2013).
- Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme ve Bu Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Dışişleri Komisyonu Raporu (1/904), Dönem 23, Yasama Yılı 5, (S. Sayısı: 622).
- Taşkın M, ‘General Principles for Creation of an “International Interest” in an Aircraft Object within Frame of Cape Town Convention’, (2019) 7(13) *Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 199-218.
- Turan Başara G, ‘Türk Borçlar Kanunuyla Getirilen Yeni Bir Müessese: Borca Katılma’, (2014) 63(2) *AÜHFD*, 419-447.
- Tümoğlu MT, ‘Sivil Havacılığın Milletlerarası Özel Hukuk Boyutu Cape Town Konvansiyonu’na Genel Bakış’, (2015) 13(148) *Legal Hukuk Dergisi*, 151-154.
- Ülgen H, Aydoğan F, ‘Genel Hatlarıyla Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolü’, Prof. Dr. Hamdi Yasaman’a Armağan, (Oniki Levha 2017), 712-735.
- Ülkemiz Cape Town Sözleşmesi İndirim Listesine kabul edilmiştir, 20 Kasım 2014: <http://web.shgm.gov.tr/s/4419-cape-town-sozlesmesi-indirim-listesi> (1.1.2020).
- Vogenauer S, Kleinheisterkamp J, *Commentary on the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts-PICC*, (1st edn, Oxford University Press 2009).
- Yazıcı Ç, ‘Cape Town Konvansiyonu ve Protokolü Çerçevesinde İcra ve İflas Kanunu’na Eklenen Ek Madde 2 Hükümünün Değerlendirilmesi’, *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, Editörler Havva Karagöz/Kazım Sedat Sirmen/Bilge Erson Asar, MEF Üniversitesi 27 Şubat 2018, (Oniki Levha 2019), 239-255.
- Yavuz C, *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, (10th edn, Cevdet Yavuz/Faruk Acar/Burak Özen, Beta 2014).
- Zevkliler A, Gökyayla E, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, (18th edn, Turhan 2018).