

- Araştırma Makalesi –

**Ɔ VERGİ ALACAĞININ TAHSİLİ AMACIYLA GERÇEKLEŞEN
GEMİ HACZİ VE “GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE İLİŞKİN
MİLLETLERARASI SÖZLEŞME”NİN KAMU ALACAKLARI
KAPSAMINDA UYGULANABİLİRLİĞİ***

*FORECLOSURE OF SHIPS FOR COLLECTING TAX CLAIM AND
APPLICABILITY OF “INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST
OF SHIPS” ON PUBLIC RECEIVABLES*

Doç. Dr. Cenker GÖKER**

ÖZ

Devlete, il özel idarelerine ve belediyelere ait vergi, resim, harç, vergi cezası, para cezası gibi asli, gecikme zammı, faiz gibi fer'i amme alacakları ve aynı idarelerin sözleşmeden, haksız fiil ve haksız iktisaptan doğanlar dışında kalan ve kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinden doğan diğer alacakları ile; bunların takip masrafları 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna göre tahsil olunmaktadır.

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 31.01.2020 tarihinde Yayınevimize ulaşmış olup, 05.02.2020 tarihinde birinci hakem; 16.01.2020 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Ankara Üni. Hukuk Fak. Mali Hukuk Anabilim Dalı, goker@law.ankara.edu.tr, ORCID ID: orcid.org/0000-0002-2373-8791).

Bu makaleye atıf için; GÖKER, Cenker, “Vergi Alacağının Tahsili Amacıyla Gerçekleşen Gemi Haczi ve “Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”nin Kamu Alacakları Kapsamında Uygulanabilirliği” DEHUKAMDER - Cilt: 2/Sayı: 2/Yıl: 2019, s. 477-494.

Tahsil işlemlerinde cebri icra söz konusu olduğundan borcun ödenmesi durumunda en son noktada haciz ve satış gerçekleşir. Ancak haczin hukuken gerçekleşmesine karşın, geminin fiilen Türkiye Cumhuriyeti egemenliğinin geçerli olduğu karasularında bulunmaması durumunda, haczin ve satışın fiilen gerçekleşmesi mümkün olamamaktadır. Türkiye'nin de taraf olduğu 1999 tarihli "Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme"nin¹ sorunun çözümüne katkı sunup sunmadığı ise tartışmalıdır. Çalışma bu sorunu incelemekte ve bir çözüm önerisi getirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Gemi Haczi, Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme, Kamu Alacağı

ABSTRACT

Primary receivables such as taxes, duties, fees, tax penalties, fines and secondary receivables such as delay hike and interest of the State, special provincial administrations and municipalities and other receivables arise from realization of public services but the receivables arising out of contract, unfair act or unfair acquisition of the same administrations; and their follow-up costs are collected according to the Law no. 6183 on Collection Procedure of Public Receivables. Since there is compulsory execution in collection transactions, in case the debt is not paid, foreclosure and sales take place at the last point. Despite the foreclosure of the ship is legally realized, in the absence of the vessel in the territorial waters of the Republic of Turkey, foreclosure and sales are not possible de

¹ Söz konusu anlaşmanın orijinal adı "International Convention on Arrest of Ships 1999"dur. Ancak "arrest" terimi, ihtiyati haciz olarak kullanılmıştır.

facto. It is debatable that the International Convention on Arrest of Ships 1999, which Turkey is a party, provides a solution. The study examines this problem and proposes a solution.

Keywords: Foreclosure of Ships, International Convention on Arrest of Ships, Public Receivable

GİRİŞ

6183 sayılı Kanun, kamu alacaklarının tahsil usullerini düzenlemek için kabul edilmiştir. Vergi borcu ödenmediğinde borcun artık cebren tahsil edilmesi gerekecektir. Bu kapsamda, her ne kadar ihtiyati tahakkuk ve ihtiyati haciz gibi vergi alacağını güvence altına alan önlemler mevcut olsa da son noktada borç ödenmediğinde borçlunun mal varlığının paraya çevrilmesi ile borcun tahsili gerçekleşir. İşte bu noktada vergi borçlarını zamanında ve tam ödemeyen gemi sahibi bir vergi mükellefi gerçek veya tüzel kişiden alacağın tahsilinde bir duruma dikkat edilmesi gerekmektedir. Borçlunun mal varlığında bulunan ve haczedilerek satılması dolayısıyla kamu alacağının tahsil edilmesi söz konusu olacak geminin Türkiye karasuları dışında ise hukuken haciz gerçekleşse de fiilen gerçekleşmesi mümkün olamamaktadır. Bunun nedeni uluslararası hukukta vergi borcu nedeniyle tüm dünyada gemilerin başka ülkelerin limanlarında tutulması, el konulması ve iadesi gibi mekanizmaların mevcut olmaması nedeniyledir. Bunun yanında 2.3.2017 tarih ve 6904 sayılı Kanunla Türkiye'nin katılması uygun bulunan “Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”nin ülkemiz bakımından yürürlüğü gir-

mesi, 3.5.2019 tarih ve 30763 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 1034 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile kabul edilmiştir. Kamu alacağıın tahsili için gerçekleşen haczin sözleşmenin kapsamına girip girmediği de bir diğer tartışma konusudur.

I. 6183 SAYILI KANUN KAPSAMINDA GEMİ HACZİ

6183 sayılı Kanunda, kamu alacağıın tahsili için her ne kadar kanunda geçen mal tabirinin gemileri de kapsadığına ilişkin 3'üncü madde bulunsa² da borçlunun malvarlığında gemi bulunması haline ilişkin olarak özel bir düzenleme mevcuttur. Kanunun 88'inci maddesine göre; *“Her türlü gayrimenkul malların, gemilerin haczi sicillerine işlenmek üzere haciz keyfiyetinin tapuya veya gemi sicillerinin tutulduğu daireye tebliğ edilmesi suretiyle yapılır.”* Görüldüğü üzere, Kanunun 62'nci maddesine göre borçlunun, mal bildiriminde gösterilen veya tahsil dairesince tespit edilen borçlu veya üçüncü şahıslar elindeki menkul malları ile gayrimenkullerinden, alacak ve haklarından amme alacağına yetecek miktarı tahsil dairesince haczolunmaktadır. Bu durumda gemi haczi, haczin sicile³ işlenmesi şeklinde gerçekleşmektedir⁴. Kanunun 64'üncü maddesi uyarınca haciz muameleleri, tahsil dairesince düzenlenen ve alacaklı

² Atamer, K.: Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV Deniz İcra Hukuku, Oniki Levha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2019, s. 86.

³ Türk hukukunda üç farklı gemi sicili bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunu uyarınca tutulan Milli Gemi Sicili, İnşa Halindeki Gemilere Mahsus Sicil ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'dir.

⁴ 11.09.2013 tarih ve 28762 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tahsilat Genel Tebliği'ne göre deniz taşıtlarının haczi için düzenlenen haciz bildirimleri, Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı deniz taşıtlarında aynı Bakanlığa bağlı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne, Bağlama Kütüğüne kayıtlı deniz taşıtları için belediyelerde ve liman başkanlıklarında ayrı ayrı kayıt tutulduğundan, belediye ve/veya liman başkanlığına gönderilecektir.

amme idaresinin, mahalli en büyük memuru veya tevkil edeceği memur tarafından tasdik edilen haciz varakalarına dayanılarak yapılır. Haciz kararı alındıktan sonra uygulanması söz konusu olduğunda tahsil dairesi görevlilerinin gemiye fiziken gitmelerine gerek yoktur. Gemilerin haczi için gemi siciline durumun tebliği yeterlidir⁵. Hacze ilişkin tebliğ sicile ulaştığında haciz sicil şerhine işlenir. Haciz gemi siciline işlendiği andan itibaren geminin mülkiyetinin el değiştirmesi mümkün değildir. Bu aşamadan sonra 6183 sayılı Kanun'un sistematığı gereği satış işleminin yapılarak kamu alacağının tahsil edilmesine ilişkin süreç işleyecektir. Ancak geminin Türk karasularında bulunmaması durumunda sicile işlenmiş haczin de ve hatta sonrasında satış işleminin gerçekleşmesi durumunda da gemi Türkiye'nin egemenliği dışında olduğu sürece hukuken doğan sonuçların fiilen gerçekleşmesi mümkün olmayacaktır. Bu soruna uluslararası hukukun çözüm bulması gerekecektir.

II. GEMİ HACİZLERİNDE “GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE İLİŞKİN MİLLETLERARASI SÖZLEŞME”NİN UYGULANABİLİRLİĞİ

“Gemilerin İhtiyati Hacze İlişkin Milletlerarası Sözleşme” incelendiğinde ihtiyati haczin, bir deniz alacağının teminat altına alınması için, Mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına geldiği görülmektedir. İhtiyati haczin geminin sözleşme tarafı bir ülkenin karasularındayken tutulması olarak ifade edilmesi mümkündür. Ancak sözleşmenin bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka

⁵ Candan, T.: Açıklamalı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun, Mali Akademi Yayınları, Güncelleştirilmiş 3. Baskı, Ankara 2013.

bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamayacağı da belirtilmektedir.

Sözleşmenin 2'nci maddesinde gemilerin yalnızca deniz alacakları için ihtiyaten haczedilebileceğini, buna karşılık başka alacaklar için ihtiyaten haczedilemeyeceğini ifade etmektedir. Nelerin deniz alacağı olduğu ise sözleşmenin 1'inci maddesinde düzenlenmektedir. Ayrıntılı bir liste olmasına karşın içinde, kamu alacakları özellikle de devletlerin vergi alacaklarının deniz alacağı sayılabileceğine ilişkin açık bir düzenleme mevcut değildir, aksine sözleşme esasen özel hukuk alacakları bakımından anlam ifade edebilecek şekilde dizayn edilmiştir. Sözleşmede nelerin deniz alacağı olarak kabul edileceğine ilişkin hükümler Türk Ticaret Kanunu'nda aynen düzenlenmektedir. TTK 1352-1400'üncü maddeleri arasında konu düzenlenmektedir. Sözleşme ve TTK uyarınca devletin vergi alacakları deniz alacağı olarak nitelendirilmemektedir. Bu nedenle de Sözleşme ve TTK anlamında tutulma bir başka deyişle ihtiyati hacze konu olması mümkün değildir.

Bir vergi alacağını tahsil edebilmek amacıyla gemilerin haczi ve satışı sonrasında gemilerin icra yoluyla satışı sonrasında tutulmasına imkân verecek bir uluslararası sözleşmeye ihtiyaç duyulduğu açıktır. Bu konuda her ne kadar özel alacaklar nedeniyle icra yoluyla satış sonrasında gemilerin tutulmasına ilişkin Uluslararası Denizcilik Komitesi'nin⁶ bir sözleşme önerisi⁷ ve taslağı⁸ mevcutsa da konu vergi alacaklarının tahsili

⁶ “Comite Maritime International” isimli kuruluş 1897 yılından beri denizcilik ve deniz hukuku alanında çalışmalar yapan uluslararası bir sivil toplum kuruluşudur.

⁷ Sharpe, W.: “Towards an International Instrument For Recognition of Judicial Sales of Ships - Policy Aspects”, <<https://www.academia.edu/11915695/>>

olduğunda konu girift bir alana girmektedir. Özellikle vergi borçlularının gemilerini borçlu oldukları ülkenin karasularına hiç sokmamaları, geminin rotalarını farklı noktalar arası ticaret yapar hale getirmeleri durumunda ortada fiilen çözülemeyen bir sorun ve bir çözüm ihtiyacı olduğu görülmektedir.

Konuya kısmi de olsa çözüm getiren bir uluslararası sözleşme mevcuttur. “*Vergi Konularında Karşılıklı İdari Yardımlaşma Sözleşmesi*” Avrupa Konseyi üyesi devletler ile Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) üyesi devletleri kapsayan bir sözleşmedir. Sözleşmenin 11’inci maddesi, sözleşme tarafı bir devlet bir diğer sözleşme tarafı devletin vergi alacağı tahsil için, vergi alacağı kendi vergi alacağıymış gibi tahsil etmek için gerekli girişimlerde bulunacağını düzenlemektedir. Sözleşmenin bu şekildeki yapısı vergi borçları nedeniyle gemisi haczedilmesini ve satışını yani kamu alacağının tahsil bakımından işlevli görülebilir. Ayrıca ülkeler arasında imzalan çiftte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarına konuya ilişkin hükümler eklenebilir. Ancak sözleşmenin kapsamı sadece Avrupa Konseyi ve OECD üyesi ülkeler olduğundan dünyanın kalan kısmında yukarıda ifade edilen sorun devam etmektedir. Bu nedenle Birleşmiş Milletler aracılığı ile bir sözleşme oluşturulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

TOWARDS_AN_INTERNATIONAL_INSTRUMENT_FOR_RECOGNITION_OF_JUDICIAL_SALES_OF_SHIPS_POLICY_ASPECTS> (erişim tarihi 20.12.2019).

⁸ Söz konusu taslağa ulaşmak için bkz. <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-proposal-to-UNCITRAL-2017.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019) Ayrıca taslakla ilgili tartışmalar için bkz. <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/A-Brief-Discussion-on-Judicial-Sales-of-Ships.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019).

SONUÇ

Ülkeler coğrafi egemenlikleri içinde vergi alacaklarının tahsili için cebri icraya başvurabilirler. 6183 sayılı Kanun'da vergi tahsiline ilişkin işlemlerinin yani cebri icranın ne şekilde gerçekleşeceği düzenlenmektedir. Kanunun 88'inci maddesinde özel olarak gemi haczine ilişkin hüküm de söz konusudur. Ancak geminin fiilen Türkiye Cumhuriyeti egemenliğinin geçerli olduğu karasularında bulunmaması durumunda haczin ve satışın fiilen gerçekleşmesi mümkün olamamaktadır. Türkiye'nin de taraf olduğu "*Vergi Konularında Karşılıklı İdari Yardımlaşma Sözleşmesi*" sadece Avrupa Konseyi üyesi ülkeler ile OECD üyesi ülkeleri kapsam dahiline aldığından ve yine Türkiye'nin taraf olduğu 1999 tarihli "*Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme*"de konuya ilişkin düzenleme olmadığından vergi alacaklarının tahsili söz konusu olduğunda da gemilerin tutulmasına (ihtiyati haczine) ilişkin bir uluslararası sözleşmeye ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Konunun çözümü "*Vergi Konularında Karşılıklı İdari Yardımlaşma Sözleşmesi*"nin kapsamının özellikle gemi haczi konusunda tüm dünyayı içine alacak şekilde genişletilmesindedir.

KAYNAKÇA

Kerim Atamer, Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV Deniz İcra Hukuku (Oniki Levha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2019).

Turgut Candan, Açıklamalı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun (Mali Akademi Yayınları, Güncelleştirilmiş 3. Baskı, Ankara 2013).

William Sharpe, ‘Towards an International Instrument For Recognition of Judicial Sales of Ships - Policy Aspects’ <[https://www.academia.edu/11915695/TOWARDS _AN_INTERNATIONAL_INSTRUMENT_FOR_RECOGNITION_OF_JUDICIAL _SALES_OF_SHIPS_ POLICY_ASPECTS](https://www.academia.edu/11915695/TOWARDS_AN_INTERNATIONAL_INSTRUMENT_FOR_RECOGNITION_OF_JUDICIAL_SALES_OF_SHIPS_POLICY_ASPECTS)> (erişim tarihi 20.12.2019).

<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-proposal-to-UNCITRAL-2017.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019).

<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/A-Brief-Discussion-on-Judicial-Sales-of-Ships.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019).

- Çeviri/Translation* -

**FORECLOSURE OF SHIPS FOR COLLECTING TAX CLAIM
AND APPLICABILITY OF “INTERNATIONAL CONVENTION
ON ARREST OF SHIPS” ON PUBLIC RECEIVABLES**

Assoc. Prof. Dr. Cenker GÖKER**

ABSTRACT

Primary receivables such as taxes, duties, fees, tax penalties, fines and secondary receivables such as delay hike and interest of the State, special provincial administrations and municipalities and other receivables arise from realization of public services but the receivables arising out of contract, unfair act or unfair acquisition of the same administrations; and their follow-up costs are collected according to the Law no. 6183 on Collection Procedure of Public Receivables. Since there is compulsory execution in collection transactions, in case the debt is not paid, foreclosure and sales take place at the last point. Despite the foreclosure of the ship is legally realized, in the absence of the vessel in the territorial waters of the Republic of Turkey, foreclosure and sales are not possible de facto. It is debatable that the International Convention on Arrest of Ships 1999, which Turkey is a party, provides a solution. The study examines this problem and proposes a solution.

* Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosu tarafından yapılmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir.

** Ankara Uni. Faculty of Law Department of Fiscal Law, goker@law.ankara.edu.tr, ORCID ID: orcid.org/0000-0002-2373-8791.

Keywords: Foreclosure of Ships, International Convention on Arrest of Ships, Public Receivable

INTRODUCTION

The Law numbered 6183 was accepted in order to regulate the collection provisions of public receivables. When the tax debt is not paid, the debt must be collected by force. Even though there are measures that guarantee the tax claim such as provisional accrual and attachment in this regard, collection of the debt is carried out by way of the liquidation of the debtor's assets as a final solution when the debt is not paid. At this point, one condition must be considered while collecting the tax debt from a real person or legal person taxpayer that owns a ship. If the ship, which is owned by the debtor, to be foreclosed and sold to collect the public receivables, is outside of the territorial waters of Turkey, the procedure is legally realized but cannot be completed de facto. The reason for this is that mechanisms such as holding, seizing and returning the ships by the ports of other countries due to the tax debt are not available in the international law. Furthermore, "International Convention on Arrest of Ships", which was deemed appropriate of Turkey's participation with the Law dated 2.3.2017 and numbered 6904, entered into force for our country with the Presidential Decision numbered 1034 published in the Official Gazette dated 3.5.2019 and numbered 30763. Another discussion is on whether the foreclosure carried out for the collection of the public receivables is within the extent of the convention.

I. FORECLOSURE OF SHIPS WITHIN THE LAW NUMBERED 6183

Although article 3 of the Law numbered 6183 stipulates that definition of goods in the law includes ships, there is also a special regulation regarding the ships, if available, in the assets of the debtor.¹ According to the Article 88 of the Law; "*Foreclosure of all kinds of real estate properties and vessels are registered by issuing the foreclosure circumstance to the land registry office or ship registry offices.*" According to the article 62 of the Law, the personal and real estate properties of the debtors or third parties, which are listed in the declaration of property or identified by the collection office, shall be confiscated equal to the amount of public receivables by the collection office. In this case, the foreclosure is registered to the register of the vessels.²³ Pursuant to Article 64 of the Law, foreclosure procedures are conducted on the basis of foreclosure documents issued by the collecting offices and certified by the chief regional clerk or the delegated clerk of the creditor public administration. When it comes to its execution after the decision of foreclosure, the officials of the collection office do not need to physically go to the ship.

¹ Atamer, Kerim, Maritime Law Volume: IV Maritime Enforcement Law, Oniki Levha Publishing, 2. Edition, İstanbul, 2019, p. 86.

² There are three different register of ships in Turkish law. They are National Vessel Registry, Registry for the vessels under construction and Turkish International Vessel Registry pursuant to the Turkish Commercial Code.

³ According to the General Notification of Collection published in the Official Gazette dated 11.09.2013 and numbered 28762, notice of levies issued for the foreclosure of the vessels shall be sent to the municipality and/or port authority due to the individual registration of the vessels to municipalities and port authorities in addition to the registration to International Vessel Registry, National Vessel Registry, Directorate General of Maritime and Inland Waters Regulation and Certificate of Registry.

Notifying the register of ships about the situation is enough for the foreclosure of ships⁴. When the notification regarding the foreclosure reaches to the register, it is registered in the register annotation. It is not possible to sell the ship after this procedure. After this stage, according to the systematic of the Law numbered 6183, the collection of public receivables by selling the ship will continue. However, in the event that the ship is not within the territorial waters of Turkey when the registered foreclosure and sales procedures of the ship has been completed, it will not be possible to virtually execute the legal effects as long as the ship is outside of the sovereignty of Turkey. The international law needs to find a solution for this problem.

II. APPLICABILITY OF "INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS" ON PUBLIC RECEIVABLES

When the "International Convention on the Provisional Attachment of Ships", it is seen that provisional attachment means that seizing the ship with Court order or arrest of ship in order to guarantee a marine claim. Provisional attachment of the ships can be explained as the arrest of the ships while in the territorial waters of a contracting party. However, it is also stated that the contract does not include the seizure of a court order or other executable document for the implementation or execution.

Article 2 of the Convention states that ships can only be provisionally attached for maritime claims and cannot be provisionally attached for any other reason. The definition of the maritime receivables are regulat-

⁴ Candan, Turgut, Annotative Law on the Collection Procedure of Public Receivables, Mali Akademi Publishing, Updated 3. Edition, Ankara.

ed in Article 1 of the Convention. Even though a detailed list is available, a clear regulation stating that public receivables, especially tax claims of the states, can be regarded as maritime claims is not available; on the contrary, the convention is drafted to exclusively include law receivables. The provisions regarding what will be accepted as maritime claims in the convention are regulated exactly in the Turkish Commercial Code. This subject is regulated between the Articles 1352 and 1400 of Turkish Commercial Code. Tax claims of the government is defined as maritime claim pursuant to Convention and Turkish Commercial Code. Therefore, Convention and Turkish Commercial Code do not include arrest, in other words, provisional attachment.

It is clear that an international convention that enables the arrest of the ships after the foreclosure and sales procedures conducted to collect a tax debt. Although there is a convention proposal⁵ and draft⁶ of International Maritime Organization⁷ regarding the arrest of ships after the sales through foreclosure due to the special receivables, it falls into a gray area when the subject is the collection of tax claims. It is seen that there is a problem and a need for solution, especially when the ships of the tax

⁵ Sharpe, William, Towards an International Instrument For Recognition of Judicial Sales of Ships - Policy Aspects, https://www.academia.edu/11915695/TOWARDS_AN_INTERNATIONAL_INSTRUMENT_FOR_RECOGNITION_OF_JUDICIAL_SALES_OF_SHIPS_POLICY_ASPECTS (access date 20.12.2019).

⁶ See to access the draft. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-proposal-to-UNCITRAL-2017.pdf> (erişim tarihi 20.12.2019) See to access the discussions on the draft <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/A-Brief-Discussion-on-Judicial-Sales-of-Ships.pdf> (access date 20.12.2019).

⁷ The organization “Comite Maritime International” is an international non-governmental organization that has been working in the field of maritime and maritime law since 1897.

debtors do not enter into the territorial waters of the country they owe and setting the ship's route to trade between different points.

There is an international convention that offers a partial solution to this issue. "*Convention on Mutual Administrative Assistance in Tax Matters*" is a convention that includes member states of the European Council and member states of Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Article 11 of the convention stipulates that a contracting state can act on necessary interventions in the tax collection of another contracting state as its own. This structure of the convention can be seen functional in terms of foreclosure and sales of ships for collecting tax debts, in other words, public receivables. Furthermore, provisions can be added regarding this issue to the bilateral agreements of the countries on avoidance of double taxation. However, the above-mentioned issue still continues in the rest of the world since this convention is only limited to the member states of European Council and OECD. Therefore, a convention needs to be drafted by way of United Nations.

CONCLUSION

Countries can use compulsory execution in the collection of claims within their geographical sovereignty. The Law numbered 6183 regulates the form of the procedures regarding the collection of taxes, in other words, compulsory execution. Article 88 of the Law exclusively includes the provision on foreclosure of ships. Despite the foreclosure of the ship is legally realized, in the absence of the vessel in the territorial waters of the Republic of Turkey, foreclosure and sales are not possible de facto.

Since "*Convention on Mutual Administrative Assistance in Tax Matters*", which Turkey is a part of, only includes member states of European Council and OECD and there are no regulations in the "*International Convention on Arrest of Ships*" regarding the subject, an international convention is needed on the arrest (provisional attachment) of ships in the collection of tax debts. The solution of this issue is broadening the extent of the "*Convention on Mutual Administrative Assistance in Tax Matters*", especially on foreclosure of ships, as to include the whole world.

BIBLIOGRAPHY

Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV Deniz İcra Hukuku* (Oniki Levha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2019).

Turgut Candan, *Açıklamalı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun* (Mali Akademi Yayınları, Güncelleştirilmiş 3. Baskı, Ankara 2013).

William Sharpe, 'Towards an International Instrument For Recognition of Judicial Sales of Ships - Policy Aspects' <https://www.academia.edu/11915695/TOWARDS_AN_INTERNATIONAL_INSTRUMENT_FOR_RECOGNITION_OF_JUDICIAL_SALES_OF_SHIPS_POLICY_ASPECTS> (erişim tarihi 20.12.2019).

<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-proposal-to-UNCITRAL-2017.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019).

<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/A-Brief-Discussion-on-Judicial-Sales-of-Ships.pdf>> (erişim tarihi 20.12.2019).