



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 7 / Sayı: 2 / Yıl: 2024, ss. 101-171

GEMİ ALACAKLISI HAKKI VE GEMİ İPOTEĞİ HAKKINDA 1993 CENEVRE SÖZLEŞMESİNİN CEBRÎ İCRA HUKUKUNA ETKİLERİ*

*THE IMPACT OF THE 1993 GENEVA CONVENTION ON INTERNATIONAL
CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES ON
ENFORCEMENT LAW*

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL**

ÖZ

Türk Ticaret Kanununun 1320 ilâ 1327. maddelerinde gemi alacaklısı hakkı düzenlenmiştir. Anılan hükümlerin mehazı 6/5/1993 tarihinde Cenevre'de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'dir. Türkiye bu milletlerarası sözleşmeye taraf olma işlemlerini 2017 yılında başlatmasına rağmen hâlen milletlerarası sözleşmenin tarafı olmamıştır.

Çalışmada Türkiye'nin hâlen Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 10/4/1926 Milletlerarası Sözleşmeye taraf olmasının uygulanacak hukuk bakımından doğurabileceği sorunlar, geminin cebri satışı sonrasında tüm aynı ve şahsi haklardan arı bir şekilde mülkiyetinin intikali bakımından gündeme gelen meseleler, 1993 tarihli Sözleşmesinin cebri satışın bildirim ve ilânına ilişkin hükümleri ile TTK'nın karşılık gelen düzenlemeleri arasındaki farklılıklar ve Gemi alacaklısı hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süreye ilişkin düzenlemenin yorumlanmasında ortaya çıkan sorunlar ve tüm bu hususların cebri icra hukukuna etkisi değerlendirilecektir.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 8.10.2024 / Kabul Tarihi: 4.12.2024.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).



Anahtar Kelimeler: •Gemi Alacaklısı Hakkı •Deniz Alacağı •Gemilerin İhtiyatı Haczi •Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme •Hak Düşürücü Süre

ABSTRACT

Maritime liens are regulated under Articles 1320 to 1327 of the Turkish Commercial Code. The aforementioned provisions are adopted directly from International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 signed in Geneva on 6/5/1993. The domestic law procedures to become a party to this international convention were initiated by Türkiye in 2017, but the process has not been finalised to date.

The subsequent subjects are to be assessed in this article: The problems that may arise from the fact that Türkiye is still a party to the International Convention for the unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926; the issues that arise in terms of the transfer of clean title of the vessel free of all liens, charges and encumbrances following the forced sale of the vessel; the discrepancies between the 1993 Convention's provisions on the notification and announcement of a forced sale and the corresponding provisions of the Turkish Commercial Code; the problems arising in the interpretation of the provision on the extinction period of the maritime liens, and the impact of all these issues on the marine enforcement law.

Keywords: •Maritime Liens •Maritime Claims •Arrest of Ships •International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 •Extinction Period

I. ÇALIŞMANIN KAPSAMI

6/5/1993 tarihinde Cenevre'de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme ("1993 Rehin Sözleşmesi")¹ hükümleri Türk Ticaret Kanununa² ("TTK") aynen alınması³ kararlaştırılan⁴

¹ *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993.* 1993 Rehin Sözleşmesi 5/9/2004 tarihinde milletlerarası hukukta yürürlük kazanmıştır. Bugün itibarıyla 1993 Rehin Sözleşmesine 21 Devlet taraftır. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olan devletler için bkz. <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtds_g_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en> s.e.t. 1 Aralık 2024.

² Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi:13.1.2011, RG 14.2.2011/27846. Kanunun güncel tam metni için bkz. <mevzuat.gov.tr> s.e.t. 25 Nisan 2024.

³ Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Genel Gerekeçe no. 161-162, 60: Genel Gerekeçe no. 195, 62: Genel Gerekeçe no. 198, 392-394: 1320 ilâ 1327 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar ve Madde Gerekeçeleri, 861-864. TBMM Adalet Komisyonu'nda 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumun sağlanması amacıyla 1315, 1320, 1324 ve 1350 nci maddelerde yapılan değişiklikler ile ilgili bkz. TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, 548, 550, 551. TBMM Genel Kurul görüşmeleri sırasında TTK m. 1320 ile ilgili bir önerge verilmiş ve bu maddeye yeni bir üçüncü fıkra eklenmiştir, önerge hakkında bkz. TBMM Genel Kurul Tutanağı, 23. Dönem, 5. Yasama Yılı, 51. Birleşim, 13.1.2011, 96.

⁴ Mehaz 1993 Rehin Sözleşmesinin TTK hükümleri ile karşılaştırmalı ve açıklamalı değerlendirmesi için bkz. Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında*



milletlerarası sözleşmelerdendir⁵. 1993 Rehin Sözleşmesi bu alanda hazırlanan üçüncü ve son tarihli milletlerarası sözleşmedir⁶. Türkiye milletlerarası alanda Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 10/4/1926 Milletlerarası Sözleşmeye (“1926 Rehin Sözleşmesi”) hâlen taraftır. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma süreci 2017 yılında başlatılmasına rağmen⁷ bugün itibarıyla hâlen taraf olma işlemleri

1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2012) (*Gemi Alacaklısı Hakkı*); Cüneyt Süzel, “Açıklamalar”, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 79 vd.; Nil Kula Değirmenci, ‘Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi’, (2014)18(3-4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 245, 246 vd.

- ⁵ 1993 Rehin Sözleşmesi metni ile TTK hükümleri ve madde gerekçeleri karşılaştırılarak 1993 Rehin Sözleşmesinin TTK hükümlerine karşılık gelen madde tablosu için bkz. Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel ve Duygu Damar, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 122. 1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları ışığında değerlendirildiği yabancı dilde kaleme alınan bilimsel çalışmalar için bkz. Francesco Berlingieri, *The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires*, (CMI Yearbook 2016) 225 vd.; Christine Wersel, *Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993*, (B.1, Lit 1996); Beate Czerwenka, ‘Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, Übereinkommen von 1993’ (1994) *Transportrecht* 213, 213 vd.
- ⁶ Gemi alacaklısı hakkı farklı tarihlerde hazırlanan üç farklı milletlerarası sözleşmeye konu edilmiştir. Bu sözleşmeler sırasıyla Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, 10/4/1926 (“1926 Rehin Sözleşmesi”), Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 27.5.1967 (“1967 Rehin Sözleşmesi”) ve Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme, 6.5.1993 (“1993 Rehin Sözleşmesi”) şeklindedir. 1967 Rehin Sözleşmesi milletlerarası hukukta yürürlük kazanmamıştır. 1926 Rehin Sözleşmesi ile 1993 Rehin Sözleşmesi milletlerarası hukukta yürürlüktedir.
- ⁷ 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma süreci iç hukukta Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair 6940 sayılı Kanun [RG 25.3.2017/ 30018] ile başlatılmıştır. 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkçe tercümesine Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, TBMM, Yasama Dönem. 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 226 sayılı Tasarıdan erişmek mümkündür. 1993 Rehin Sözleşmesi ile aynı anda Türkiye'nin taraf olma sürecinin başlatıldığı Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme, 1999 bakımından milletlerarası hukukta taraf olma süreci tamamlanmış ve 1999 Haciz Sözleşmesi Türkiye hakkında 11/12/2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma sürecinin hangi sebeple tamamlanmadığı ise bilinmemektedir. 6940 sayılı Kanun Tasarısı için bkz.



tamamlanamamıştır⁸. Türkiye 1993 Rehin Sözleşmesine milletlerarası sözleşmenin 18 inci maddesinin ikinci fıkrasının (c) bendi uyarınca katılması durumunda, katılma makamının Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine [m. 17] tevdi edilmesinden [m. 18 f. 3] üç ay sonra [m. 19 f. 2] 1993 Rehin Sözleşmesi Türkiye hakkında yürürlük kazanacaktır.

Bu çalışmada 1993 Rehin Sözleşmesinin cebrî icra hukukuna etkileri değerlendirilecektir.

Çalışmada sırasıyla:

[1] Türkiye'nin milletlerarası hukukta hâlen 1926 Rehin Sözleşmesine taraf olmasının uygulanacak hukuk bakımından doğurabileceği sorunlar;

[2] Geminin cebrî satışı sonrasında tüm ayni ve şahsi haklardan ari bir şekilde mülkiyetinin intikali bakımından gündeme gelen meseleler,

[3] 1993 Rehin Sözleşmesinin cebrî satışın bildirim ve ilânına ilişkin hükümleri ile TTK'nın karşılık gelen düzenlemeleri arasındaki farklılıklar ve

[4] Gemi alacaklısı hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süreye ilişkin düzenlemenin yorumlanmasında ortaya çıkan sorunlar ve bunun cebrî icra hukukuna etkisi,

ele alınacaktır.

<<https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d26/c041/tbmm26041078ss0226.pdf>. s.e.t. 1 Aralık 2024>.

⁸ Nazlı Selek ve Canberk Tuygan, 'Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi', (2024) 3 (1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 129, 143'teki "1993 Rehin Sözleşmesine Türkiye'nin taraf olduğu, 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği ve bugün itibarıyla hem 1926 Rehin Sözleşmesinin hem de 1993 Rehin Sözleşmesinin aynı anda geçerliliğini sürdürdüğüne yönelik tespit" Türkiye'nin 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma işlemlerini henüz tamamlamadığı bilgisi göz önünde tutulduğunda yerinde değildir.

Çalışmada 2023 yılının Eylül ayında Pekin’de imzalanan Gemilerin Adli Satışının⁹ Milletlerarası Etkilerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, 2023¹⁰ (“2023 Pekin Sözleşmesi”) hükümlerine de değinilecektir. Zira 2023 Pekin Sözleşmesi, 1993 Rehin Sözleşmesinin 11 ve 12 nci maddelerinden yola çıkılarak hazırlanmıştır.

II. 1993 REHİN SÖZLEŞMESİNE TARAF OLUNAMAMASININ DOĞURDUĞU YORUM SORUNLARI

Bir üst başlıkta da ifade edildiği üzere Türkiye hâlen 1926 Rehin Sözleşmesine taraftır.

Gemi alacaklısı hakkının en önemli özelliği sicile kayıtlı diğer tüm sınırlı aynı haklara göre öncelikli olmasıdır¹¹. Gemi üzerindeki en önemli güvencelerden biri gemi ipoteğidir. Ancak gemi alacaklısının verdiği kanuni rehin hakkı sıralamada

⁹ Sözleşmenin resmî İngilizce ismi *United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships* şeklindedir. Görüldüğü üzere Sözleşmenin resmî İngilizce metninde “*judicial sales of ships*” ibaresine yer verilmiştir. Gemilerin cebri icra yoluyla satışı hakkında yapılacak bildirim ve cebri satışın etkileri milletlerarası deniz ticareti hukukunda 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ve m. 12’de düzenlenmiştir. Bu maddelerin resmî İngilizce başlıkları sırasıyla “*notice of forced sale*” ve “*effects of forced sale*” şeklindedir. 1993 Rehin Sözleşmesinin anılan iki düzenlemesi TTK m. 1350 c. 2, m. 1384, 1385, 1388, 1390, 1391, 1394’ün de mehzadır. Bu düzenlemeler TTK’nın Beşinci Kitabının Sekizinci Kısımında, “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlığı altında yer almaktadır. 2023 Pekin Sözleşmesi, 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ve m. 12’den farklı olarak “*forced sale*” ibaresi yerine “*judicial sale*” ibaresine yer vermiştir. Sözleşmenin ikinci maddesinin (a) bendinde yer verilen tanım dikkate alındığında “*judicial sale*” ibaresinin cebri icra yoluyla satıştan daha geniş olduğu anlaşılmakta ve “*judicial sale*” kavramının bilinçli bir şekilde “*forced sale*” yerine kullanılmadığı 2023 Pekin Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında da tespit edilmektedir. Bu açıklamalar çerçevesinde yapılan tercümede “cebrî satış” ibaresi değil “adli satış” tercih edilmiştir, bkz. Cüneyt Süzel ve Güneş Karol Işıklar, ‘Gemilerin Adli Satışının Milletlerarası Etkilerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’ (Çeviri), (2023) 2(2) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 389, 390 dn. 2.

¹⁰ 2023 Pekin Sözleşmesinin Türkçe tercümesi için bkz. Süzel ve Işıklar, s. 41-94; Natzie Sefer, ‘Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı’, (Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2020), 163 vd.

¹¹ 1993 Rehin Sözleşmesi m. 5 ve m. 6 esas alınarak TTK m. 1323’te gemi alacaklısı hakkının önceliği düzenlenmiştir. Gemi alacaklısı hakkının önceliği hakkında bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2018) 82 vd. (*Cilt II*); Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 282 vd.; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – II (Ders Kitabı): Müsterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, (B.1, Vedat Kitapçılık 2016) 608; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (B. 16, Filiz Kitabevi 2020) 178.



ipotekli alacaklının önüne geçer¹². Bu rehin hakkının sicile tescil edilmesi mümkün olmadığından aleni değildir ve sicil dışında doğar¹³. Kanuni rehin hakkı veren istemlerin sayıca fazla olması gemi finansmanı sağlayan ve alacağını gemi ipoteği ile teminat altına alan kredi kuruluşlarının alacaklarına kavuşamama rizikosunu gündeme getirir. 1926 Rehin Sözleşmesinde sayıca fazla olan kanuni rehin hakkı veren istemler 1967 Rehin Sözleşmesi ve 1993 Rehin Sözleşmesi¹⁴ ile sayıca azaltılmıştır. Örneğin, navlun sözleşmesinden kaynaklanan eşya zararı istemleri 1926 Rehin Sözleşmesi m. 2 f. 4¹⁵ gereği sahibine gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı verirken 1993 Rehin Sözleşmesi m. 4'te bu istemler gemi alacakları arasına dâhil edilmemiştir.

TTK m. 1320 nci maddesinin birinci fıkrasında hangi istemlerin gemi alacağı olduğu altı bent hâlinde sınırlı sayıda sıralanmıştır. Bu düzenlemenin mehazi 1993 Rehin Sözleşmesi m. 4 ve 6'dır. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 4 f. 1 ve onu aynen iç hukukuna aktaran TTK m. 1320 f. 1 b. (a) ilâ (e) arasında sıralanan gemi alacakları arasında navlun sözleşmesinden kaynaklanan eşya zararı yoktur¹⁶.

Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuk işlemlerinde uygulanacak hukuk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun¹⁷ ("MÖHUK") yer verilen kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenir [m. 1 f. 1]. Ancak MÖHUK m. 1 f. 2'de Türkiye'nin tarafı olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. Dolayısıyla Türkiye'nin tarafı olduğu bir milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı koşulları karşılandığı takdirde uyumsuzluğa öncelikle milletlerarası sözleşme hükümleri uygulanmalı¹⁸,

¹² TTK m. 1323 f. 1'de "(...) gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir." düzenlemesine yer verilmiştir.

¹³ Atamer, *Cilt II*, 178, Sözer, 603; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 292.

¹⁴ Hazırlık çalışmaları ışığında yapılan açıklama için bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 156 vd. 1926 Rehin Sözleşmesi m. 2 f. 1 b. (4).

¹⁶ 1993 Rehin Sözleşmesi m. 6'da verilen yetkiye dayanılarak ulusal hukukta 1993 Rehin Sözleşmesi m. 4'te yer verilenlere ek olarak "müşterek avarya garama payı alacakları" TTK m. 1320 f. 1 b. (f)'de gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 6 ve bu yetkiye dayanılarak kabul edilen TTK m. 1320 f. 1 b. (f) hükmü hakkında bkz. Atamer, *Cilt II*, 172 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 269 vd.

¹⁷ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5718, Kabul Tarihi:27.11.2007, RG 12.12.2007/26728. Kanun'un güncel tam metni için bkz. mevzuat.gov.tr s.e.t. 25 Nisan 2024.

¹⁸ Türkiye'nin tarafı olduğu milletlerarası sözleşmelerin önceliği hakkında deniz ticareti hukuku bakımından yapılan kapsamlı açıklama için bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2017), 25 vd. (*Cilt I*).

milletlerarası sözleşmede düzenlenmeyen hususlarda ise hangi hukukun uygulanacağı kanunlar ihtilafı kuralları gereği belirlenmelidir.

1926 Rehin Sözleşmesinin uygulama alanı Sözleşmenin 14 üncü maddesinde düzenlenmiştir. Sorumluluğuna gidilen geminin taraf devlet bayrağı taşıması hâlinde 1926 Rehin Sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulmalıdır¹⁹. Diğer bir ifadeyle, üzerinde gemi alacaklısı hakkı ileri sürülen gemi 1926 Rehin Sözleşmesine taraf bir devletin bayrağını taşımalıdır.

Bu çalışmanın yayına hazırlandığı tarihte 1926 Rehin Sözleşmesine taraf devletler denetlenmiştir. Fransa 1926 Rehin Sözleşmesine hâlen taraftır²⁰. Fransız bayraklı gemi ile Türk limanına yapılan eşya taşımasında yük zararı meydana geldiği takdirde bu istem 1926 Rehin Sözleşmesi m. 2 gereği sahibine gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı verecektir. Böylece geminin sicile kayıtlı maliki, taşıyan ya da fiilî taşıyan sıfatına sahip olmasa da gemisi üzerinde ileri sürülen kanuni rehin hakkına katlanmakla yükümlü olacaktır²¹. Aynı taşıma söz gelimi Alman bayraklı bir gemi ile Türk limanlarına yapıldığı takdirde ise sonuç farklı olacaktır. Almanya 1926 Rehin Sözleşmesine taraf olmadığından, bu olasılıkta 1926 Rehin Sözleşmesi uygulama alanı bulmayacaktır. İstem sahibine gemi alacaklısı hakkı verip vermediği bu durumda kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenmelidir. TTK m. 1320 f. 3'te gemi alacaklısı hakkına uygulanacak gizli bir kanunlar ihtilafı kuralı yer almakta²² ve istemin Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen uyuşmazlıkta sahibine gemi alacaklısı hakkı verip vermemesinde Türk hukukunun belirleyici olduğu düzenlenmektedir. Anılan istem TTK m. 1320'de yer olmadığından yükü ilgili gemi alacaklısı olmayacak ve yükü ilgili ya da onun kanuni halefi olan yük sigortacısı eşya hasarının doğduğu gemi üzerinde kanuni rehin hakkı ileri süremeyecektir.

¹⁹ 1926 Rehin Sözleşmesi m. 14. 1926 Rehin Sözleşmesinin uygulama alanı maddesi hakkında bkz. Fahıman Tekil, *Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)*, (B.1, Tekil Neşriyat 1987), 63; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 22.

²⁰ Bkz. <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/documents/CDM5.%20Convention%20internationale%20pour%20l'unification%20de%20certaines%20r%C3%A8gles%20relatives.pdf> > s.e.t. 17 Nisan 2024.

²¹ TTK m. 1062 f. 2 c. 2'de bu husus "*Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez.*" şeklinde öngörülmüştür.

²² Atamer, *Cilt I*, 526; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 166 vd.; Yazıcıoğlu, 177; Selek ve Tuygan, 143.



Uygulanacak hükümlerin farklı olması cebrî icra hukuku bakımından da yorum sorunlarına sebebiyet verecektir. Navlun sözleşmesinden kaynaklanan eşya zararı aynı zamanda deniz alacağıdır [TTK m. 1352 b. (g)]²³. Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir [m. 1353 f. 1 c. 1]. İhtiyati haciz hakkının kullanılması TTK m. 1369'da düzenlenmektedir. Buna göre hakkında deniz alacağı ileri sürülen geminin ihtiyati haczi deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişinin, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki olması koşuluna bağlıdır [m. 1369 f. 1 b. (a)]. Bu kuralın istisnalarından biri istemin sahibine gemi alacaklısı hakkı vermesidir [m. 1369 f. 1 b. (e)]²⁴. Ancak hükmün sözü incelendiğinde doğrudan 1320 nci maddeye atıf yapıldığı görülmektedir²⁵. Diğer bir ifadeyle geminin maliki deniz alacağı doğduğunda ve uygulandığında deniz alacağı veren alacağın borçlusunu olmasa dahi, istem TTK m. 1320 gereği bir gemi alacağı ise geminin ihtiyati haczi mümkündür.

Fransız bayraklı geminin gemi kira sözleşmesi ile zilyetliğinin kiracıya bırakıldığı ve kiracının bu gemiyi kendi adı ve hesabına deniz ticaretinde işlettiği ve kiracı tarafından taşıyan sıfatıyla kurulan navlun sözleşmesi uyarınca taşınan demir rulo çelik yükünün taşıma sürecinde hasara uğradığı örnek bu kapsamda ele alınacaktır. İstem bir deniz alacağı olmasına rağmen geminin maliki deniz alacağının borçlusunu değildir. TTK m. 1369 f. 1 b. (a) koşulları karşılanmadığından yükü ilgili tarafından geminin ihtiyaten haczedilmesi mümkün gözükmemektedir. Ne var ki bu istem yukarıda açıklandığı üzere 1926 Rehin Sözleşmesi m. 2 gereği bir gemi alacağıdır. Ancak bu istem TTK m. 1320'de gemi alacağı olarak sayılmamıştır. Dolayısıyla TTK m. 1369 f. 1 b. (e) gereği, geminin ihtiyati haczi isteminde bulunulabilmesi alacağın TTK m. 1320 uyarınca gemi alacaklısı hakkı vermesine bağlıdır. Ne var ki navlun sözleşmesinden kaynaklanan istem 1926 Rehin Sözleşmesi m. 2 gereği gemi alacağı olsa da TTK m. 1320 f. 1 uyarınca değildir. Geminin ihtiyati haczi geminin bu işlemin yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tâbi kılınmıştır [TTK m. 1350 f. 1 c. 1]. Bu durumda söze dayalı yorumla istem sahibine Türk

²³ Bu deniz alacağı hakkında bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV, Deniz İcra Hukuku*, (B.2, On İki Levha Yayıncılık 2019) 121 vd. (*Cilt IV*); Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı "Arrest"*, (B.1, Yetkin Yayınları 2023), 81.

²⁴ Gemi üzerinde rehinle temin edilmiş alacakların verdiği ihtiyati haciz hakkı için bkz. Atamer, *Cilt IV*, 179; Yazıcıoğlu, 186; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2023), 150 vd.; Yeşilova Aras, 237.

²⁵ Hükmün ilgili kısmı şu şekildedir: "Hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi; (...) [a]lacak, 1320 nci madde uyarınca gemi alacaklısı hakkı veriyorsa, mümkündür".



hukukuna göre gemi alacaklısı hakkı verse de bu geminin ihtiyaten haczedilmesinin mümkün olmadığı sonucuna varılmaktadır. Diğer bir deyişle; ihtiyati haczin dayanağını teşkil eden alacak, bir Türk mahkemesi önünde görülen uyuşmazlıkta 1926 Rehin Sözleşmesi gereğince gemi alacaklısı hakkı veren bir alacak olarak değerlendirilmesine karşılık, TTK m. 1369 f. 1 b. (e)'nin doğrudan TTK m. 1320'ye yaptığı yollama nedeniyle aynı alacağa dayalı olarak gemi hakkında ihtiyati haciz kararı elde etmek mümkün olmayacaktır. Ancak bu sonuç yerinde değildir. Fransız bayraklı ve kiracı tarafından işletilen geminin TTK m. 1369 f. 1 b. (e) gereği ihtiyaten haczedilmesi mümkün olmalıdır. Bu sonuca, TTK m. 1369 f. 1 b. (e)'nin TTK m. 1320'e yaptığı yollamanın geniş yorumlanmasıyla da ulaşılabilir. Bu bağlamda, yapılan yollamanın kapsamının belirlenmesinde TTK m. 1320 f. 3'ün dikkate alınması önerilebilir. Zira ilgili hükümde, Türkiye'de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediğinin "Türk hukuku" uyarınca belirlenmesi öngörülmektedir. Diğer bir ifadeyle, alacağın gemi alacaklısı verip vermediği, alacağın "TTK m. 1320 f. 1'de sayılan alacaklardan birisi olması" şeklinde bir koşul öngörülmediği, belirleyici kıstas olarak "Türk hukuku"nun belirlendiği göz önünde tutulabilir. Böylece, MÖHUK m. 1 f. 2'nin yollamasıyla uygulama alanı bulan ve Türk hukukunun bir parçasını teşkil eden 1926 Rehin Sözleşmesi uygulama alanına giren bir alacağın TTK m. 1320 f. 3 uyarınca gemi alacaklısı hakkı verdiği ve böylece TTK m. 1369 f. 1 b. (e)'deki göndermenin de kapsamına girdiği şeklinde bir yorumda bulunulabilir. Özetle; 1926 Rehin Sözleşmesi, maddi hukuk bakımından halen Türk hukukunun bir parçası olduğuna göre, TTK'nın gemi alacaklısı hakkı veren alacakların ihtiyaten haczine olanak tanıyan düzenlemenin, 1926 Rehin Sözleşmesi'nin uygulama koşulunu sağlayan alacaklar bakımından da geçerli olması yerinde olacaktır.

Aynı örnek bakımından ikinci sorun geminin cibrî satışı sonrasında oluşturulacak sıra cetvelinde gündeme gelir²⁶. Gemi alacaklısı hakkı öncelikli bir rehin hakkıdır ve sıra cetvelinin üçüncü sırasına kaydedilir [TTK m. 1392]. Sıra cetvelinin üçüncü sırasına kaydedilecek gemi alacaklıları TTK'nın 1320 nci maddesinin (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı olanlar şeklinde belirlenmiştir. Bu bakımdan, TTK m. 1369 f. 1 b. (e) hükmü kapsamında önerildiği gibi TTK m. 1320 f. 3'ün geniş yorumlanması yoluna başvurmak da güçleşmektedir. 1926 Rehin Sözleşmesi gereği gemi alacağı olarak kabul edilen navlun sözleşmesinden kaynaklanan eşya zararı TTK m. 1320 listesinde yer

²⁶ TTK m. 1390 vd. hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 368 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 357 vd.



almadığından sıra cetvelinin kaçınıcı sırasına kaydedileceği tartışmaya açıktır. Kanımca istemin Türk hukuku bakımından gemi alacağı olması yeterli olmalı ve bu istem sıra cetvelinin üçüncü sırasına kaydedilmelidir. Ne var ki bu sonuç TTK m. 1320'nin mehazı olan ve Türkiye'nin hâlen taraf olma işlemini tamamlayamadığı 1993 Rehin Sözleşmesinin asli amacına aykırıdır. 1993 Rehin Sözleşmesinin gemi alacağı listesini daraltmasının yegâne gerekçesi ipotekli alacaklıların alacağının önüne geçen gemi alacaklılarının sayısını azaltmak ve gemi finansmanını iyileştirmektir²⁷. Türkiye, 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma işlemlerini tamamlamasa da iç hukuku bu milletlerarası sözleşme ile uyumludur.

Yukarıda yer verilen sorunların çözümü için Türkiye bir an önce 1926 Rehin Sözleşmesinden ayrılma beyanında bulunmalıdır²⁸. 1926 Rehin Sözleşmesi m. 21 gereği fesih bildiriminin ulaşmasından bir yıl sonra fesih beyanından bulunan devlet bakımından hüküm ifade edecektir. Dolayısıyla Türkiye'nin 1993 Rehin

²⁷ Bu husus 1993 Rehin Sözleşmesinin giriş kısmında şu şekilde belirtilmiştir: “*Gemi finansmanına ilişkin koşulların geliştirilmesi ve milli deniz ticaret filolarının geliştirilmesi ihtiyacının bilincinde olarak*”.

²⁸ Bu sorun hakkında 2012 yılında yapılan tespit ve değerlendirme için bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 173-174.

Sözleşmesine taraf olma işlemlerini tamamlaması beklenmeden 1926 Rehin Sözleşmesinden ayrılması²⁹ en yerinde çözüm olacaktır³⁰.

²⁹ Bu çalışmada Türkiye'nin 1926 Rehin Sözleşmesinden ayrılmasının yerinde olacağına ilişkin açıklamalar deniz cebri icra hukuku ile sınırlı olarak irdelenmiştir. Gemi üzerinde diğer rehinli alacaklıların önüne geçen çok sayıda gemi alacaklısı hakkının bulunması gemi finansmanı bakımından tehlike arz eder. Zira çok sayıda gemi alacaklısı hakkı veren istemin öngörülmesi, bu istemlerin kanuni rehin hakkı ile güvence altına alınmasına sebebiyet verecektir. Diğer bir ifadeyle, çok sayıda istemin gemi alacağı olarak kabul edilmesi bu istemlerin sahiplerine gemi üzerinde kanuni rehin hakkı verecek ve gemi alacaklıları gemi üzerinde sicile tescil ile kurulmuş ipotekli alacaklıların ve diğer rehinli alacaklıların önüne geçecektir. Bu durum gemi finansmanını olumsuz yönde etkileyecektir. Zira gemiye kredi veren kredi kuruluşu güvence olarak eşya hukuku anlamında diğer rehinli alacaklara nazaran öncelik hakkı veren gemi ipoteği tesis edecek ve fakat gemi ipoteğinin önüne geçen çok sayıda gemi alacaklısı hakkının öngörülmesi, ipotekli alacaklıların teminat konusu geminin satışı sonrasında alacağına kavuşamamasına sebebiyet verecektir. Bu sonuç, küçük resimde gemi finansmanını, büyük resimde ise deniz ticaretini olumsuz yönde etkileyecektir. Nitekim ipotek güvencesinin finans kuruluşu bakımından önemini yitirmesi, finans kuruluşlarının gemi maliklerine kredi vermemesine sebebiyet verecek ve deniz ticareti olumsuz etkilenecektir. Finans kuruluşları, gemi sicilinde aleniyet kazanmayan, diğer bir ifadeyle, gizli olan ve önceden öngöremedikleri kanuni rehin hakkının kendi istemlerinin önüne geçmesi olasılığının artması hâlinde finansman sağlamaktan imtina edebilecektir. 1993 Rehin Sözleşmesinin bu alanı yeni baştan düzenlemesinin asli sebeplerinden biri milletlerarası sözleşmenin Giriş kısmında şu şekilde açıklanmıştır: “*The States Parties To This Convention, Conscious of the need to improve conditions for ship financing and the development of national merchant fleets... have decided to conclude a Convention for this purpose and have therefore agreed as follows: İşbu Milletlerarası Sözleşme'ye Taraf Devletler, gemi finansmanına ilişkin koşulların geliştirilmesi ve milli deniz ticareti filolarının geliştirilmesi ihtiyacının bilincinde olarak...bu amaçla bir Milletlerarası Sözleşme yapılmasına karar vermişlerdir.*” Görüldüğü üzere, TTK m. 1320 vd. hükümlerinin mehzazı olan 1993 Rehin Sözleşmesinin asli hazırlanma amacı gemi finansmanına ilişkin koşulların geliştirilmesidir. Milletlerarası sözleşmenin öncelikli amacı gemi ipoteği güvencesini kuvvetlendirmektir. Söz konusu amaç doğrultusunda öncelik hakkı veren gemi alacaklısı listesi yeniden gözden geçirilmiş ve öncelik hakkı veren istemler sayı olarak azaltılmıştır. Bu kapsamda önemle üzerinde durulan bir başka husus aleni olmayan gemi alacaklısı hakkının mümkün olduğunca kısa sürelere tâbi tutulması ve süre sonunda öncelik hakkının kendiliğinden ortadan kalkmasıdır. Gerçekten de 1926 Rehin Sözleşmesinin 4 üncü maddesi incelendiğinde çok sayıda istemin sahibine gemi alacaklısı hakkı verdiği görülmektedir. 1926 Rehin Sözleşmesinin 4 üncü maddesi büyük ölçüde mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1235 ile özdeşdir. Ayrıca 1926 Rehin Sözleşmesinin 9 uncu maddesinde gemi alacaklısı hakkının sona ermesinde sürenin bir yıllık sürenin kesilmesi ve sürenin üç yıla kadar uzatılabilmesine yönelik Taraf Devletlere iç hukukunda düzenleme yapma yetkisi verilmiştir. Bu hususlar milletlerarası hukukta yeknesaklığın sağlanamamasına sebebiyet verecek ve büyük resimde gemi finansmanını olumsuz etkileyecektir.

³⁰ Aynı yönde bkz. Atamer, *Cilt II*, 147.



III. CEBRÎ SATIŞ İLE MÜLKİYETİN YÜKÜMLÜLÜKLERDEN ARI İNTİKALİ

1. Yargıtay Kararı

Yargıtay 11 inci Hukuk Dairesinin 2015 yılında verdiği karara³¹ konu olan gemi Malta bayraklıdır. Gemide istihdam olunan Türk vatandaşı gemi adamı deniz iş sözleşmesinden kaynaklanan alacağı sebebiyle Türkiye’de geminin ihtiyaten haczini talep etmiştir. İstem TTK m. 1320 f. 1 b. (a) gereği gemi alacağı ve aynı zamanda TTK m. 1352 f. 1 b. (o) anlamında bir deniz alacağı olduğu için Mahkeme tarafından geminin ihtiyaten haczedilmesine karar verilmiştir. Geminin sicile kayıtlı maliki anılan deniz alacağının muaccel olmasından önce gemiyi Litvanya’da cebrî icra yoluyla satın aldığını ve gemi üzerindeki tüm yükümlülüklerin sona erdiğini iddia ederek ihtiyati haczin kaldırılmasını talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi,

“ihtiyati haciz kararı verilmesinden önce Litvanya’da yapılan iflas ve satış işlemleri sonucu gemi mülkiyetinin değiştiği, geminin yabancı bayraklı olması ve Türkiye’de yapılan bir takibin bulunmaması nedeniyle Litvanya makamları tarafından gerçekleştirilen satış sonrası muterizin bütün yükümlülüklerden ari olarak mülkiyeti devraldığı gerekçesiyle ihtiyati haciz kararının kaldırılmasına”

karar vermiştir.

Karar temyiz edilmiş ve Yargıtay 11. Hukuk Dairesi yaptığı değerlendirmeden sonra;

“6102 sayılı TTK’nın 1350’nci maddesinde; bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarrufların, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabi olduğu düzenlenmiştir. Litvanya’da yapılan açık artırma ve geminin alıcıya teslimi esnasında üzerine ihtiyati haciz konulması istenen geminin ... Limanı’nda bulunduğu dosya kapsamından ve ... Liman Başkanlığı’nın yazılarından anlaşılmakta olup Litvanya Makamlarınca yapılan satışın Türk hukuku bakımından geçerli olduğu ve mülkiyetin alıcıya intikal ettiği kabul edilemez.”

³¹ 11. HD, 20.4.2015, E. 2015/2029, K. 2015/5532 (Lexpera) s.e.t. 1 Aralık 2024. Karar hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 70.

kararını vermiştir.

Karardan anlaşıldığı üzere Malta Bayraklı gemi Litvanya’da cebri icra yoluyla satılırken gemi Litvanya’da değil Türkiye’dedir. Yargıtay, TTK m. 1350 düzenlemesini uyumsuzluğa uygulamış ve cebri satış esnasında gemi cebri satışın gerçekleştiği ülke olan Litvanya’da fiilen bulunmadığından, Litvanya’daki cebri satış sonrasında yeni malikin Türk hukuku uyarınca gemiyi yükümlülüklerden arı bir şekilde edinmediği hatta satışın geçersiz olduğuna karar vermiştir.

2. Değerlendirme

Geminin cebri icra ile satışına uygulanacak hukuk TTK m. 1350’de³², cebri satışın sonucu ise TTK m. 1388’de düzenlenmiştir³³. Hükümlerin gerekçesinde mehaz olarak sırasıyla 1993 Rehin Sözleşmesi m. 2 ve m. 12 f. 1 gösterilmiştir³⁴.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 2 tek cümleden oluşmaktadır. Hükmün ikinci kısmında ise cebri icraya ilişkin işlemlere uygulanacak hukuk belirlenmiştir³⁵. Hükümde 1993 Rehin Sözleşmesinin konu hakkındaki özel düzenlemeleri saklı tutulduktan sonra cebri icra işlemlerine ilişkin bütün hususlar cebri icranın gerçekleştiği devletin hukukuna tâbi tutulmuştur³⁶. 1993 Rehin Sözleşmesi m.

³² Hükmün yasama süreci hakkında bkz. Atamer, *Cilt I*, 502 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 330 vd.

³³ Bkz. Atamer, *Cilt IV*, 359 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 333 vd.

³⁴ TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), 414-415 [TTK m. 1350], 425 [TTK m. 1384].

³⁵ Hükmün hakkında bkz. Berlingieri, 237; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 330 vd.

³⁶ 1993 Rehin Sözleşmesi m. 2 düzenlemesi şu şekildedir: “*The ranking of registered mortgages, “hypothèques” or charges as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.*” 6940 sayılı Kanunun Tasarısında anılan hüküm Türkçe’ye şu şekilde tercüme edilmiştir: “Tescil edilmiş rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin kendi aralarındaki sıra ve bu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bunların üçüncü kişilere etkisi sicil Devleti hukukuna göre belirlenir; ancak, işbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, cebri icra işlemlerine ilişkin bütün hususlar cebri icranın gerçekleştiği Devletin hukukuna tabi olacaktır.”, bkz. TBMM, Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, 26.



11³⁷ ve 12'de³⁸ ise gemilerin cebrî icrayla satışına ilişkin özel düzenlemeler bulunmaktadır.

³⁷ 1993 Rehin Sözleşmesinin 11 inci maddesinin resmî İngilizce metni şu şekildedir: “[1] Prior to the forced sale of a vessel in a State Party, the competent authority in such State Party shall ensure that notice in accordance with this article is provided to: (a) The authority in charge of the register in the State of registration; (b) All holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges which have not been issued to bearer; (c) All holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges issued to bearer and all holders of the maritime liens set out in article 4, provided that the competent authority conducting the forced sale receives notice of their respective claims; and (d) The registered owner of the vessel. [2] Such notice shall be provided at least 30 days prior to the forced sale and shall contain either: (a) The time and place of the forced sale and such particulars concerning the forced sale or the proceedings leading to the forced sale as the authority in a State Party conducting the proceedings shall determine is sufficient to protect the interests of persons entitled to notice; or, (b) If the time and place of the forced sale cannot be determined with certainty, the approximate time and anticipated place of the forced sale and such particulars concerning the forced sale as the authority in a State Party conducting the proceedings shall determine is sufficient to protect the interests of persons entitled to notice. If notice is provided in accordance with subparagraph (b), additional notice of the actual time and place of the forced sale shall be provided when known but, in any event, not less than seven days prior to the forced sale. [3] The notice specified in paragraph 2 of this article shall be in writing and either given by registered mail, or given by any electronic or other appropriate means which provide confirmation of receipt, to the persons interested as specified in paragraph 1, if known. In addition, the notice shall be given by press announcement in the State where the forced sale is conducted and, if deemed appropriate by the authority conducting the forced sale, in other publications”. 6940 sayılı Kanunun Tasarısında anılan hüküm Türkçe’ye şu şekilde tercüme edilmiştir: [1] Bir geminin, Taraf bir Devlette cebrî satışından önce, o Taraf Devletteki yetkili makam: (a) Geminin kayıtlı olduğu sicil Devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama; (b) Tescil edilmiş tüm rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sahiplerine; meğerki, hamiline düzenlenmiş olsunlar; (c) Cebrî satışı yürüten yetkili makama istemleri bildirilmiş olmak kaydıyla, hamiline tescil edilmiş rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sahipleri ile 4’üncü maddede yazılı gemi alacaklılarına; ve (d) Geminin sicile kayıtlı malikine, bu madde uyarınca bildirim yapılmasını sağlar. [2] Söz konusu bildirim, cebrî satış tarihinden en az otuz gün önce yapılması, ve (a) Cebrî satışın tarihi ile yerini ve kendilerine bildirimde bulunulması gerekli kişilerin menfaatlerini korumak amacıyla Taraf Devletteki yetkili makamın uygun gördüğü cebrî satış veya bu satışa ilişkin usulî işlemler hakkındaki bilgileri; veya (b) Cebrî satışın tarihi ile yerinin kesin olarak belirlenememesi durumunda cebrî satışın tahmini tarihi ile muhtemel yerini ve kendilerine bildirimde bulunulması gerekli kişilerin menfaatlerini korumak amacıyla Taraf Devletteki yetkili makamının uygun gördüğü cebrî satış veya bu satışa ilişkin usulî işlemler hakkındaki bilgileri, içerir. Bildirim (b) bendine göre yapılması durumunda, cebrî satışın kesin tarihi ve yeri belirlenir belirlenmez, ve her ihtimalde cebrî satış tarihinden en geç yedi gün önce, ek bildirim yapılır. [3] Bu maddenin ikinci fıkrasında öngörülen bildirim, birinci fıkrada yazılı ve belirlenebilmiş olan ilgili kişilere iadeli taahhütlü mektupla veya bildirim muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yolla yazılı şekilde yapılır. Bildirim, ayrıca, cebrî satışın yürütüldüğü Devlette basın yoluyla ilan edilmelidir ve cebrî satışı yürüten makamın uygun görmesi hâlinde, başka yayın yollarıyla da ilan edilebilir.” bkz. TBMM, Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası

Cebrî satışın sonucu 1993 Rehin Sözleşmesinin 12 nci maddesinde düzenlenmiştir³⁹. 1993 Rehin Sözleşmesinde böyle bir düzenlemenin getirilmesinin asli sebebi gemiyi cebrî satış ile edinen yeni malikin gemiyi tüm yükümlülüklerden arı bir şekilde edinmesidir. Anılan hüküm gereği, geminin 1993 Rehin Sözleşmesine taraf bir devlette satılması hâlinde iki koşulun birlikte karşılanması kaydıyla cebrî satış ile birlikte gemi üzerindeki tüm aynı ve şahsi haklar son bulacaktır. Bu koşullardan biri de satış sırasında geminin o cebrî satışın gerçekleştiği taraf devletin yargı yetkisi içinde olmasıdır. Ne var ki aynı hüküm 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olmayan devlette gerçekleşen cebrî satış bakımından böyle bir düzenleme içermemektedir.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 2 ile m. 12 birlikte değerlendirilmelidir. Yukarıda görüldüğü üzere 1993 Rehin Sözleşmesi m. 2'nin sözü incelendiğinde cebrî satışa uygulanacak hukuk bakımından öngörülen kural, satışın gerçekleştiği ülkenin 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olup olmaması şartına bağlanmamıştır. Ancak 1993 Rehin Sözleşmesi m. 12 düzenlemesi taraf devlette gerçekleştirilen cebrî satışlarla sınırlıdır.

Bu iki hüküm birlikte değerlendirildiğinde taraf devlet siciline kayıtlı bir geminin 1993 Rehin Sözleşmesinin tarafı olmayan bir devlette cebrî icra yoluyla satılması durumunda 1993 Rehin Sözleşmesi m. 2 gereği cebrî icraya ilişkin tüm tasarrufların cebrî satışın gerçekleştiği devletin hukukuna tâbi olacağı ancak 12

Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, 30-31.

³⁸ 1993 Rehin Sözleşmesinin 12 nci maddesi altı fıkradan oluşmaktadır. Bu çalışmada değinilen m. 12 f. 1 düzenlemesi şu şekildedir: “[1] *In the event of the forced sale of the .vessel in a State Party, all registered mortgages, "hypothèques" or charges, except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature, shall cease to attach to the vessel, provided that: (a) At the time of the sale, the vessel is in the area of the jurisdiction of such State; and (b) The sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of article 11 and this article.*” 6940 sayılı Kanunun Tasarısında anılan hüküm Türkçe’ye şu şekilde tercüme edilmiştir: “Geminin Taraf Devlette cebrî satışı hâlinde, hak sahiplerinin rızasıyla alıcı tarafından yüklenilenler dışında, tescil edilmiş tüm rehinler, ipotekler veya yükümlülükler ile gemi üzerindeki tüm gemi alacaklısı hakları ve hangi nitelikte olursa olsun diğer tüm sınırlandırmalar, aşağıdaki şartların yerine getirilmesi hâlinde son bulacaktır: (a) Satış sırasında, geminin o Taraf Devletin yargı yetkisine tabi olması; ve (b) Satışın, o Taraf Devletin hukukuna ve 11’inci madde ile bu madde hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş olması.”, bkz. TBMM, Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, 31.

³⁹ Bkz. Berlingieri, 273; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 333 vd.



nci maddede öngörülen özel hükümlerin uygulama alanı bulmayacağını söylemek mümkündür.

Cebrî satışın gerçekleştiği ülke hukukuna göre (yani uyumsuzluk bakımından Litvanya hukukuna göre) geminin fiilen satışı esnasında o ülkede bulunmasının şart koşulmaması durumunda bu satışın geminin sicil kaydına etkisi ile üzerinde tesis edilmiş aynı hakların akıbeti sorunu gündeme gelebilecektir. Öte yandan 1993 Rehin Sözleşmesinde kamu düzeni istisnası öngörülmediği de belirtilmelidir⁴⁰. Diğer bir ifadeyle, cebrî satışa uygulanacak olan millî hukukun, geminin siciline kayıtlı bulunduğu devletin kamu düzenine aykırı olması hâlinde sicile kayıtlı hakların sicilden silinmeyeceği yahut üzerinde tesis edilmiş ve kanun gereği doğan aynı hakların satış ile birlikte son bulmayacağına ilişkin açık bir düzenleme yoktur.

Geminin cebrî icra ile satışına uygulanacak hukuka ilişkin TTK m. 1350 düzenlemesi 1993 Rehin Sözleşmesi m. 2'ye, cebrî satış sonrasında geminin tüm yükümlülüklerden arı bir şekilde yeni malike intikal edeceğine ilişkin TTK m. 1388 hükmü ise 1993 Rehin Sözleşmesi m. 12'ye karşılık gelmektedir. 1993 Rehin Sözleşmesi ile benzer şekilde TTK'nın cebrî icraya ilişkin özel hükümleri arasında kamu düzeni istisnası bulunmamaktadır. TTK'nın hazırlık sürecinde yapılan önerilerden biri yabancı devlette gerçekleştirilecek satışın Türk kamu düzenine aykırı olması, başka bir anlatımla Türk icra hukukunun temel prensipleriyle bağdaşmaması ihtimalinde⁴¹ cebrî icra yoluyla satışın Türkiye'de sonuç doğurmamasına ilişkin olmuştur⁴². Kanun koyucu, MÖHUK m. 5⁴³ düzenlemesinin bu konuda yeterli güvence sağladığı düşüncesiyle TTK'da açık bir düzenleme yapmamıştır⁴⁴. Dolayısıyla kanun koyucunun iradesi Türk

⁴⁰ Cebrî satışa uygulanacak olan millî hukukun, geminin siciline kayıtlı bulunduğu devletin kamu düzenine aykırı olması hâlinde sicile kayıtlı hakların sicilden silinmeyeceğine dair 1993 Rehin Sözleşmesinde açık bir düzenleme bulunmaması eleştirilmiştir, ayrıntılı açıklama için bkz. Süzal, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 365.

⁴¹ Bu yönde bkz. A. Ergon Çetingil ve Rayegân Kender ve Samim Ünân ve Emine Yazıcıoğlu, 'TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2016) (Özel Sayı) *Deniz Hukuku Dergisi* 1, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler*, 386. TTK m. 1350 hükmünün kamu düzeni kapsamında değerlendirilmesi hakkında bkz. Atamer, *Cilt I*, 511-512.

⁴² Ayrıca bu konu hakkında bkz. Nuray Ekşi, 'Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurtdışında Cebrî İcra Yoluyla Satışı', (2003) (1-4) *Deniz Hukuku Dergisi* 25, 34.

⁴³ Açıklama için bkz. Atamer, *Cilt I*, 512.

⁴⁴ Atamer, *Cilt I*, 500 vd.

geminin yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla satışının Türk kamu düzenini ihlal etmesi hâlinde satışın Türkiye’de sonuç doğurması yolundadır⁴⁵.

Uyuşmazlık bakımından değerlendirme yapıldığında geminin cebrî satış esnasında cebrî satışının yapıldığı ülke olan Litvanya’da bulunmaması, böyle bir satışın *forum shopping*⁴⁶ sonucu doğurmasına sebebiyet verecektir. TTK m. 1350 düzenlemesi cebrî icra hukukunun temel ilkeleri arasında kabul edilmeli ve buna aykırılık MÖHUK m. 5 anlamında kamu düzenine aykırılık teşkil ettiği için cebrî satış Türkiye’de sonuç doğurmalıdır⁴⁷.

Uyuşmazlığa konu olan gemi Türk bayraklı bir gemi olsaydı gemi üzerinde doğan ya da tesis edilen sınırlı ayni hakların sona ermediğinin söylenmesi mümkün olacaktı. Ne var ki uyuşmazlığa konu olan gemi Malta bayraklıdır. Cebrî satış sonucunda sicil kayıtlarında değişiklik olacak sicil ülkesi Malta’dır. Bu sebeple Türk cebrî icra hukuku hükümlerinin uyuşmazlıkta uygulanması ve Türk kamu düzenine aykırılık sebebiyle cebrî satışın geçersiz olduğuna hükmedilmesinin yerindeliği tartışmaya açıktır. Ancak uyuşmazlıkta Türk davacı tarafından ileri sürülen istem gemi alacaklısı hakkıdır. Gemi alacaklısı hakkı her ne kadar sınırlı ayni hak niteliğinde olsa da gemi alacaklısı hakkına uygulanacak gizli kanunlar ihtilafı kuralı TTK m. 1320 f. 3’te Türk hukuku olarak belirlenmiştir. Bu istem aynı zamanda bir deniz alacağı teşkil ettiği için bu durum geminin ihtiyaten haczedilme sebebidir. Geminin ihtiyaten haczine uygulanacak hukuk da TTK m. 1350 f. 1 c. 1 gereği ihtiyati haczin yapıldığı anda gemi Türkiye’de bulunduğu için Türk hukukudur. Dolayısıyla Litvanya’da gerçekleşen satışın kamu düzenine aykırılık teşkil ettiği ve Türk davacı tarafından ileri sürülen gemi alacaklısı hakkının sona ermediği şeklinde yorum yapılması da amaca uygun olacaktır. Ancak kanımca uyuşmazlıkta Yargıtay’ın doğrudan 1993 Rehin Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde hüküm vermesi daha yerinde olurdu. Zira Litvanya 8/2/2008 tarihinde 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma iradesini göstermiştir⁴⁸. Yukarıda da ifade edildiği üzere geminin 1993 Rehin Sözleşmesine taraf bir devlette satılması hâlinde iki koşulun birlikte

⁴⁵ Atamer, *Cilt 1*, 503’te geminin gıyabında yapılan satışların Türk hukuku bakımından hüküm ifade etmeyeceği açıklanmıştır.

⁴⁶ *Forum shopping* hakkında bkz. Ekşi, 33.

⁴⁷ MÖHUK m. 5 anlamında yapılacak değerlendirme için bkz. Cemile Demir Gökyayla, *Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni*, (B.1, Seçkin Yayınları 2001) 23 vd.

⁴⁸ Bkz. <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en> s.e.t. 18 Nisan 2024.



karşılanması kaydıyla cebrî satış ile birlikte gemi üzerindeki tüm aynı ve şahsî haklar son bulacaktır. Bu koşullardan biri satış sırasında geminin o cebrî satışın gerçekleştiği taraf devletin yargı yetkisi içinde olmasıdır. Hükümün İngilizcesi “*at the time of the sale, the vessel is in the area of jurisdiction of such a State*” şeklindedir. Hüküm 2023 Pekin Sözleşmesi m. 3 kadar⁴⁹ açık bir şekilde kaleme alınmamış olsa da geminin de fiziken cebrî satış ülkesinde bulunmasının arandığı şeklinde anlaşılmaya müsaittir. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 12 b. (a) hükmü geminin seferden men edilmiş olması ve cebrî satışın gerçekleştiği Devlette muhafaza altında bulunuyor olması gerektiği şeklinde yorumlanmalıdır⁵⁰. Dolayısıyla 1993 Rehin Sözleşmesi m. 12 uyarınca bu Sözleşmeye taraf olan Litvanya’da gerçekleşen cebrî satışın yeni malike tüm yükümlülüklerden arı bir gemi kazandırmadığı sonucuna varılmalıdır. Bu gerekçe kanımca en doğru gerekçe olacaktır.

3. 2023 Pekin Sözleşmesi

2023 Pekin Sözleşmesinin uygulama alanı Sözleşmenin 3 üncü maddesinde öngörülmüştür⁵¹. Sözleşme iki koşulun birlikte karşılanması hâlinde uygulama alanı bulacaktır. Bu koşullar sırasıyla adli satışın taraf devlette gerçekleşmesi ve satışın yapıldığı tarihte geminin fiilen satışın gerçekleştiği devletin sınırları içinde olmasıdır. Dolayısıyla gemi sözleşmeye taraf olmayan bir devlette cebrî satışa konu edilmişse 2023 Pekin Sözleşmesi uygulanmayacaktır. Taraf bir devlette cebrî satış söz konusu ise geminin o devlette bulunması cebrî satışın geçerli olmasının ön koşulu olacaktır.

Sözleşmenin 5 inci maddesinde ise adli satışın gerçekleştiği ülke yetkili makamlarınca düzenlenecek adli satış belgesine ilişkin düzenleme bulunmaktadır⁵². Buna göre Adli Satış Devletin hukuku uyarınca gemi üzerinde arı mülkiyet hakkı veren ve Adli Satış Devleti hukukuna ve bu

⁴⁹ Bu konuda bkz. aşağı III C.

⁵⁰ Bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 337. Aynı yönde bkz. Demir, 69.

⁵¹ Bkz. Demir, 58-59. Hükümün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel ve Işıklar, 394-395. UNCITRAL tarafından, Sözleşmenin tam metniyle birlikte Sözleşmedeki hükümler hakkındaki açıklamaların yer aldığı belge yayımlanmıştır, bkz. UNCITRAL, *United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships: with Explanatory Note prepared by the UNCITRAL Secretariat*, Vienna 2023 (Preprint), >https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/united_nations_convention_on_the_international_effects_of_judicial_sales_of_ships.pdf> s.e.t. 18 Nisan 2024. Bu belgenin 43 ilâ 46 ncı sayfalarında 2023 Pekin Sözleşmesinin uygulama alanına ilişkin açıklamalar ve hazırlık çalışmaları süreci verilmiştir.

⁵² Anılan hüküm hakkında bkz. UNCITRAL, 60 vd.

Sözleşme hükümlerine uygun şekilde gerçekleştirilen bir adli satışın tamamlanmasını takiben, adli satışı gerçekleştiren mahkeme veya diğer kamu makamı ya da Adli Satış Devletin yetkili kılınan başka bir makamı, kendi mevzuatı ve kurallarına uygun şekilde düzenlenen adli satış belgesini alıcıya vermekle yükümlüdür⁵³. Bu belgenin etkisi Sözleşmenin 6 ncı maddesinde düzenlenmiştir⁵⁴. Buna göre adli satış belgesi taraf bir devlette gerçekleşen adli satışın diğer taraf devletlerin tamamında geminin ari mülkiyet hakkının alıcıya geçtiği sonucunu doğuracaktır. Hatta 2023 Pekin Sözleşmesi m. 9 f. 2 uyarınca bir taraf devletin mahkemesi, bir geminin başka bir taraf devlette gerçekleştirilen ve gemi üzerinde ari mülkiyet hakkı veren adli satışının geçersiz kılınması veya satışın sonuçlarının durdurulmasına yönelik her türlü istem veya başvuruda yargı yetkisi bulunmadığına karar vermelidir⁵⁵. Bunun tek istisnası ise 2023 Pekin Sözleşmesinin 10 uncu maddesinde adli satışın yapıldığı Devlet dışındaki bir diğer Taraf Devlet mahkemesinin adli satışın o Taraf Devletin kamu düzenine açıkça aykırı olacağına karar vermesi olarak gösterilmiştir⁵⁶. Bu durumda geminin ari mülkiyet hakkının alıcıya geçmediği sonucu gündeme gelecektir.

Görüleceği üzere 2023 Pekin Sözleşmesi taraf bir devlette gerçekleşen cebri satışın bile diğer taraf devletin kamu düzenine aykırı olması hâline sonuç bağlamakta ve alıcının ari mülkiyet hakkına sahip olmadığını öngörmektedir. Dolayısıyla Sözleşmeye taraf olmayan bir devlette gerçekleşen cebri satışın taraf devletin kamu düzenine aykırı olması ari mülkiyetin geçmemesine evleviyetle sebebiyet verecektir.

IV. CEBRÎ SATIŞIN BİLDİRİMİ VE İLÂNINA İLİŞKİN HÜKÜMLER

1. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı

Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun kararına⁵⁷ konu olan gemi Panama bayraklı yabancı bir gemidir. Uyuşmazlıkta TTK m. 1384 ve m. 1385'te yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'de cebri satışına ilişkin hükümler irdelenmiştir. Uyuşmazlık TTK m. 1384 f. 2 gereği gerekli bildirimlerin yapıp yapılmadığı ve TTK m.

⁵³ Hükümün tercümesi için bkz. Süzel ve Işıklar, 396-397.

⁵⁴ Anılan hüküm hakkında bkz. UNCITRAL, 70 vd.; Demir, 69 vd.

⁵⁵ Hüküm hakkında bkz. UNCITRAL, 80 vd.; Demir, 78. Hükümün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel ve Işıklar, 399.

⁵⁶ Hüküm hakkında bkz. UNCITRAL, 83 vd. Hükümün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel ve Işıklar, 399.

⁵⁷ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 5.7.2023, E. 2022/1036, K. 2023/714 (Lexpera) s.e.t. 1 Aralık 2024.



1385 f. 2 anlamında artırmaya ilişkin ilân koşulunun gereği gibi yerine getirilip getirilmediğine ilişkindir.

Hukuk Genel Kurulu kararında:

[1] Geminin sicil kaydı Panama Başkonsolosluğu'ndan istendiği, yerine sicil kaydındaki bilgiler bildirildiği,

[2] Satış ilânının gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama yapılması gerektiği ancak elektronik posta yoluyla bildirim yapıldığı shipping@panama.org.tr - Panama Başkonsolosluğu'nun elektronik posta adresi olduğu,

[3] Satış ilânının geminin sicile kayıtlı malikinin adresine yapılması gerektiği elektronik posta yoluyla bildirim yapıldığı ancak elektronik posta adresinin malike ait olduğuna ilişkin herhangi bir belge sunulmadığı,

[4] Satış ilânının yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayınlanması zorunlu olduğu, ilânın “*Trade Winds*” gazetesinde yapıldığı, bu gazetenin haftalık olduğu,

gerekçeleriyle ilânın TTK'nın emredici hükmüne aykırı olduğuna ve ihalenin feshine karar verilmiştir.

2. Bildirim ve İlanla İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümleri ve Mehazı

A. Mehaz Sözleşme

Türk bayraklı geminin yurtdışında cebrî satışı TTK m. 1350'de, yabancı bayraklı geminin Türkiye'de cebrî satışı TTK m. 1384 ve m. 1385'te düzenlenmiştir. Anılan hükümlerin mehazı 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 olarak gösterilmiştir⁵⁸. 11 inci maddenin başlığı “cebrî satış bildirimini” şeklindedir.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 1 gereği bir geminin taraf bir devlette cebrî satışından önce, taraf devlet yetkili makamı; [1] geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü makama, [2] tescil edilmiş tüm rehinlerin, ipoteklerin veya yükümlülüklerin sahiplerine, [3] satışı yürüten

⁵⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), 425. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 hakkında bkz. Berlingieri, 271; Süznel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 338 vd.



yetkili makama bildirilmiş olmaları kaydıyla tüm gemi alacaklılarına ve [4] geminin sicile kayıtlı malikine, bildirim yapılmasını sağlayacaktır.

Bildirim şekli 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 3'te düzenlenmiştir. Buna göre iadeli taahhütlü mektupla veya bildirim muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla ya da başkaca uygun bir yolla yazılı şekilde yapılacaktır.

Cebrî satışın ilanına ilişkin düzenlemeye ise 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 3 c. 2'de yer verilmiş ve cebrî satışın yürütüldüğü Devlette basın yoluyla ilân edilmesi öngörülmüştür. Aynı hükümde cebrî satışı yürüten makamın uygun görmesi hâlinde cebrî satışın başka yayın yollarıyla da ilân edilebileceği düzenlenmiştir.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 1 ve f. 3 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde cebrî satışın hem bildirim hem de ilânın gerekli olduğu öngörülmektedir. 1993 Rehin Sözleşmesi ilânın yapılacağı yeri cebrî satışın gerçekleştiği ülke ile sınırlı tutmuş ve bu ülkedeki makamın gerekli görmesi hâlinde cebrî satışın başkaca yayın yollarıyla da ilân edilebileceğini öngörmüştür. Bu iki koşulun gereği gibi yerine getirilmemesi 1993 Rehin Sözleşmesi m. 12 f. 1 b. (b) uyarınca geminin yükümlülüklerden arı bir şekilde edinilememesine sebebiyet verecektir.

B. Türk Ticaret Kanunu Düzenlemesi ve Değerlendirme

TTK m. 1350 f. 1 c. 2'de Türk bayraklı geminin yurtdışında cebrî satışına ilişkin bildirim veya ilân koşulları öngörülmektedir⁵⁹. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesinin yaptırımını aynı hükmün üçüncü cümlesinde geminin kaydının Türk sicilinden silinmemesine ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı hakların ve alacakların saklı kalması şeklinde belirlenmiştir.

TTK m. 1350 hükmünün ilgili kısmı şu şekildedir:

“**MADDE 1350-** (1) (...) Şu kadar ki, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırımın;

- a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline,
- b) Geminin sicile kayıtlı malikine,

⁵⁹ 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ışığında TTK m. 1350 ve m. 1384'ün TTK Tasarısı sürecindeki yasama sürecinde yaşanan tartışmalar, hükme yönelik eleştiriler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Cilt I*, 507 vd.



c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine, bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla bir internet haber sitesi⁶⁰ ve tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı hâlinde kayıt silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.”

Mehaz 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 1 ile birlikte değerlendirme yapıldığında TTK m. 1350 f. 1 c. 2’de öngörülen kendisine bildirim yapılacak kişilerin mehaz Sözleşme ile uyumlu olduğu görülmektedir. Ne var ki mehaz Sözleşmede hem bildirim hem de ilân şartı aranırken, TTK m. 1350 c. 2’de “ve” bağlacı yerine “veya” bağlacı kullanılmış ve bildirim ya da ilândan birinin yerine getirilmesinin cebri satışın sonucunun gerçekleşmesi bakımından kâfi olacağı kabul edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, hükümde belirtilen kişilere bildirim yapılması ve fakat cebri satışın ilân edilmemesi durumunda Türk bayraklı geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı ile yeni malik tüm yükümlülüklerden ari bir gemi edinecek ve geminin Türk gemi sicilindeki kaydı silinecektir⁶¹.

Aynı şekilde sicile, aynı hak sahiplerine ve malike cebri satış bildirilmese bile cebri satışın TTK m. 1350 f. 1 c. 2’de öngörüldüğü şekilde ilân edilmesi de tek başına aynı sonucu doğuracaktır. TTK m. 1350 f. 1 ilân bakımından da 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11’den ayrılmakta ve cebri satışın gerçekleştiği ülkede ilân yapılmasını değil ilânın;

“bir internet haber sitesi ve tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesini”

öngörmektedir.

Hükümün Resmî Gazete’de yayımlanan metninde bir internet haber sitesi bulunmamaktaydı. Bu kısım hükme 2022 yılında yapılan ve 2023 yılında yürürlük kazanan değişiklik sonrası eklenmiştir⁶². Buna göre bildirim yapılmasa bile cebri satış [1] bir internet haber sitesinde ve [2] tirajı ellibin üzerinde olan

⁶⁰ “gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla bir internet haber sitesi” kısmı hükme 7418 sayılı Basın Kanunu İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG 18.10.2022/31987) m. 28 b. (1) ile eklenmiştir. Söz konusu hüküm 1/4/2023 tarihinde yürürlük kazanmıştır.

⁶¹ Hükümün mehazla uyumsuzluğu hakkında bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 351 vd. Ayrıca bkz. Cüneyt Süzel, *Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti*, *Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunları*, (B.1, İstanbul Barosu Yayınları 2018), 284 (‘Sempozyum Özeti’).

⁶² Bkz. yuk. dn. (60).



ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edildiği takdirde Türk bayraklı geminin yurtdışında cebri satışı geçerli bir cebri satış olacaktır.

Hükmün bu kısmı incelendiğinde 2022 yılında yapılan değişiklik sonrasında iki ilânın birlikte yapılmasının gerekli olduğu hükümde kullanılan “ve” bağlacından anlaşılmaktadır. Hükmün sözü göz önünde tutulduğunda maddenin ilk kısmında yer verilen “internet sitesi”nin Türk internet sitesi olması ya da denizcilikle ilgili bir internet sitesi olmasının gerekmediğini söylemek mümkündür. 5187 sayılı Basın Kanunu m. 2(m)’de internet haber sitesi tanımı yer almaktadır. Buna göre internet ortamında, belirli aralıklarla haber veya yorum niteliğinde yazılı, görsel veya işitsel içeriklerin sunumunu yapmak üzere kurulan ve işletilen süreli yayın “internet haber sitesi” olarak tarif edilmiştir. Dolayısıyla bu özelliklere sahip internet haber sitesinde yapılacak ilân yeterli gözükmektedir. Ancak ilânın aynı sonucu doğurması için aynı zamanda tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle de ilân edilmesi gerekmektedir. İleri sürülebilecek iddialardan biri bugün itibarıyla tirajı ellibinin üzerinde olan gazete sayısının az olduğudur. İnternette hızlıca yapılan araştırmada yaklaşık 17 gazetenin tirajının ellibinin üzerinde olduğu tespit edilmektedir⁶³.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ve TTK m. 1350 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde TTK hükmünün 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlu olmadığını söylemek mümkündür. Hükmün mehaza uygun hâle getirilmesi için “(...) bildirilmesi ve cebri satışın gerçekleştiği ülkede ilân edilmesi zorunludur.” şeklinde değişiklik yapılması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle “veya” bağlacının “ve” bağlacı ile değiştirilmesi ve Türkiye’de yapılacak ilân kısmının çıkartılıp “*cebri satışın gerçekleştiği ülkede ve bu ülke mevzuatı öngördüğü takdirde o şekilde de ilân edilmesi zorunludur.*” şeklinde değiştirilmesi uygun olacaktır.

Yabancı bayraklı gemilerin satışı için hazırlıklar ise TTK m. 1384⁶⁴ ve m. 1385’te düzenlenmiştir.

TTK m. 1384 hükmü şu şekildedir:

⁶³ Örnek için bkz. <https://www.iso.org.tr/Sites/1/upload/files/Ocak_PMI_Basin_Bulteni_01.02.2024-12056.pdf> s.e.t. 18 Nisan 2024. Ayrıca bkz. <https://www.medyaradar.com/tirajlar> s.e.t. 18 Nisan 2024.

⁶⁴ TTK m. 1384 hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 353 vd.



“**MADDE 1384-** (1) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilânın, icra müdürü veya ilgililer tarafından;

(a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama,

(b) Tescil edilmiş akdi rehin alacaklılarına,

(c) İcra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklılarına,

(d) Geminin sicile kayıtlı malikine,

bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla bir internet haber sitesi⁶⁵ ve tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur.”

TTK m. 1384 uyarınca İİK m. 126 gereği yapılacak ilânın hangi şekilde gerçekleştirileceği ise TTK m. 1385’te şu şekilde belirtilmiştir:

“**MADDE 1385-** (1) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilan, bir internet haber sitesi ve tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayımlanır.”

Bildirim yapılacak kişiler bakımından hükmün 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ile uyumlu olduğunu söylemek mümkündür. Ancak hükümde kullanılan “veya” bağlacı göz önünde tutulduğunda hükümde belirtilen kişilere ve makamlara bildirim yapılmasa bile TTK m. 1385’te ve TTK m. 1384’ün son kısmında belirtilen şekilde cebri satışın ilân edilmesi durumunda Türk hukuku uyarınca geçerli bir cebri satışın yapılmış olduğunu söylemek mümkündür. Diğer bir ifadeyle, bildirim yapılmaksızın cebri satış, [1] bir internet haber sitesinde⁶⁶, [2] tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve [3] yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayımlanması ile ve [4] tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilân edildiği takdirde cebri satış Türk hukuku bakımından geçerli bir satış olacaktır.

⁶⁵ Bkz. yuk. dn. (60).

⁶⁶ TTK m. 1384 ve TTK m. 1385’in her ikisinde de “bir internet haber sitesi” denilmiştir. Hükümler birleştirildiğinde “bir internet haber sitesi” iki kere tekrar etmektedir. Her iki hükümde de internet haber sitesi bakımından ayırt edici bir koşul öngörülmemiştir. Dolayısıyla “herhangi bir internet haber sitesinde ilân yapılması” yeterlidir. Dolayısıyla Türk ya da yabancı internet haber sitesinde ilânın yapılması hükmün sözü göz önünde tutulduğunda fark yaratmamaktadır.



Hükümde “veya” kısmından sonra öngörülen ilân yolu tercih edilmez ve bunun yerine bildirim yolu seçilirse, bu durumda cebri satış TTK m. 1385 gereği üç yerde birden ilân edilmeli ve hükümde yazılı kişi ve makamlara bildirim yapılmalıdır. İlân yapılması zorunlu olan üç yer [1] bir internet sitesi, [2] tirajı ellibinin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazeteler ve [3] yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazete olacaktır. Bu ilânın aynı zamanda hükümde adı geçen kişi ve makamlara bildirilmesi gerekecektir.

1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 hükmü göz önünde tutulduğunda aslında cebri satışın gerçekleştiği ülke olan Türkiye’de basın yoluyla cebri satışın ilân edilmesi kâfidir. Ne var ki kanun koyucu 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 3 c. 2 uyarınca cebri satışın başka yayın organlarıyla da ilân edilmesini uygun görmüş ve yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazeteyi de eklemiştir⁶⁷. 2022 yılında yapılan değişiklik sonrasında ise cebri icranın aynı zamanda bir internet haber sitesinde yayımlanması şart koşulmuştur.

Hukuk Genel Kurulunun önüne gelen uyuşmazlıkta⁶⁸ cebri satışın *Trade Winds* gazetesinde ilân edildiği anlaşılmaktadır. Yargıtay bu gazetenin hükümde arandığı gibi günlük değil haftalık olduğunu⁶⁹ göz önünde tutarak TTK m. 1385 hükmünün karşılanmadığını belirtmiştir. TTK m. 1385 hükmü cebri icranın duyurulması ve geminin böylece daha yüksek bedel karşılığında satılabilmesi düşüncesiyle kaleme alınmıştır. Hatta hükmün gerekçesinde de doğrudan Norveç’te yayımlanan *Trade Winds* gazetesi bu yönde örnek olarak

⁶⁷ TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), 425. Madde gerekçesinin ilgili kısmı şu şekildedir: “*Gemilerin satışında, dünyanın her köşesinden talip çıkması ihtimali bulunmaktadır; taliplerin sayısının artması, ihalede elde edilecek satış bedelinin yükselmesini ve böylece hem alacaklıların hem de gemi malikinin çıkarlarının korunmasını temin edecektir. Dolayısıyla, denizcilik çevrelerinde dünya çapında dağıtımı yapılan bir gazetede ihalenin ilân edilmesi, bütün ilgililerin menfaatinedir. Bu tür gazetelerin başında, Londra’da yayınlanan Lloyd’s List gelmektedir; ayrıca Norveç’te yayınlanan Trade Winds de belirlenen amaca hizmet edecektir.*”

⁶⁸ Bkz. yuk. dn. (57).

⁶⁹ 2018 yılında gerçekleştirilen Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları Sempozyumunda gündeme gelen bu mesele için bkz. Süzel, ‘Sempozyum Özeti’, 295. Katılımcılar tarafından hükmün gerekçesinde Norveç’te yayımlanan “*Trade Winds*” örneği verildiği, ne var ki “*Trade Winds*”’in haftalık gazete olduğu, bu durumun ihalenin feshi sebebi sayılabileceği açıklanmıştır. Ayrıca *Trade Winds* gazetesinin TTK Tasarısı hazırlanırken günlük yayımlandığı, aradan geçen sürede haftalığa döndüğü, hükmün uygulama alanı dışında kalmış gibi gözüktüğü ancak “*Trade Winds*”’in, aynı zamanda dünya çapında dağıtımına sahip olduğu, bu sebeple, gemilerin cebri icra yoluyla satışının her ihtimalde bu yayında duyurulmasının yararlı olacağı hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 356.



gösterilmiştir⁷⁰. Ne var ki bu gazetenin günlük değil haftalık olması ve hükümde günlük ibaresine yer verilmiş olması hükme aykırılığa da sebebiyet vermiştir. Kanımca her ne kadar dünya çapında yapılacak ilân tüm ilgililerin menfaatine olsa da uyuşmazlıktaki gibi ihalenin feshedilmesine neden olabilecektir. Bu sebeple hükmün değiştirilmesi düşünülebilecektir.

Yukarıda izah edildiği üzere 1993 Rehin Sözleşmesi hem bildirim hem de ilân yapılmasını zorunlu kılmaktadır. TTK m. 1384 hükmü bildirim yapılmamasına imkân vermektedir⁷¹. Yabancı bayraklı geminin bildirim yapılmaksızın Türkiye’de cebrî satışı o geminin kayıtlı olduğu sicil devletinin kamu düzenine aykırılık teşkil edebilecek ve satışın geçersizliğine sebebiyet verebilecektir. Bu sebeple hükmün mehaza uygun bir şekilde değiştirilmesi yerinde olacaktır:

“**MADDE 1384-** (2) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilânın, icra müdürü veya ilgililer tarafından;

a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama,

b) Tescil edilmiş akdî rehin alacaklılarına,

c) İcra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklılarına,

d) Geminin sicile kayıtlı malikine,

bildirilmesi zorunludur⁷²”.

“**MADDE 1385-** (1) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilan, bir internet haber sitesi ve tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle yayımlanır⁷³.”

⁷⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), 425 [bkz. yuk. dn. (67)].

⁷¹ TTK m. 1384 düzenlemesinin mehaz 1993 Rehin Sözleşmesi ile karşılaştırılması bakımından ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 354 vd.

⁷² Hükmün sonunda yer verilen “(...) veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla bir internet haber sitesi ve tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur.” kısmının çıkartılması ile mehaz 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyum sağlanacaktır. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 3 uyarınca öngörülen yetki çerçevesinde cebrî satışın gerçekleştiği ülkenin uygun görmesi hâlinde ilanın başkaca yollarla da yapılması mümkündür. Bu yetkinin kullanılmak istenmesi hâlinde bir önceki cümlede çıkartılması önerilen kısım muhafaza edilebilecektir. Bu durumda “veya” bağlacı silinerek “ve” bağlacı eklenmesi hâlinde mehaz 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyum sağlanabilecektir.

⁷³ Hükümde yer verilen “ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede” kısmının çıkartılması ile yaşanabilecek sıkıntılar önüne geçilmesi sağlanabilecektir. Ne var ki milletlerarası alanda dağıtıma sahip olan bir gazete ile yapılacak

2023 Pekin Sözleşmesi cebrî satışın bildirimini bakımından yeni bir düzenleme getirmektedir. Sözleşmenin yürürlük kazanması ve çok sayıda devletin sözleşmeye taraf olması hâlinde TTK kanun koyucusunun TTK m. 1385 ile dünya çapında denizcilik ile ilgili gazetelerde yapılacak ilân ile amaçladığı sonuç daha iyi bir şekilde yerine getirilebilecektir. 2023 Pekin Sözleşmesi m. 4 f. 1⁷⁴ gereği cebrî satış,

[1] Adli Satış Devletindeki basın veya diğer yayın organlarında ilân edilir; ve

[2] Yayınlanmak üzere 11 inci maddede belirtilen veri saklama makamına iletilir⁷⁵. Bu makam Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreterince veya Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunca belirlenen bir kurum olacaktır. Böylece cebrî satışın aleniyeti dünya çapında en iyi şekilde sağlanmış olacak ve tüm ilgililerin çıkarları da korunmuş olacaktır.

V. GEMİ ALACAKLISI HAKKININ TÂBİ OLDUĞU HAK DÜŞÜRÜCÜ SÜRENİN CEBRÎ İCRA HUKUKUNA ETKİSİ

TTK m. 1390 vd. hükümlerinde sıra cetveline ilişkin özel düzenlemeler bulunmaktadır. TTK m. 1320 f. 1 b. (a) ile b. (e)'de yer verilen istemler öncelikli alacak olarak sıra cetvelinin üçüncü sırasında yer almaktadır. Adi deniz alacakları ise sıra cetvelinin yedinci sırasında yer alır [TTK m. 1396].

Gemi alacaklısı hakkı bir sınırlı aynı haktır. Ancak TTK m. 1326'nın başlığından da anlaşıldığı üzere kanuni rehin hakkının doğumuna sebebiyet veren temel borç ilişkisinin muaccel olmasından belirli bir süre sonra kanuni rehin hakkı hak düşürücü süreye tâbi olacaktır⁷⁶. Burada dikkat edilmesi gereken husus TTK m. 1326'da öngörülen hak düşürücü sürenin rehin hakkının doğumuna sebebiyet veren temel borç ilişkisi için değil, bu borç ilişkisinin ferî niteliğindeki kanuni rehin hakkı için söz konusu olduğudur. Diğer bir ifadeyle, TTK m. 1320 f. 1'de sayılan istemler TTK m. 1326'da öngörülen süre zarfında sahibine gemi üzerinde

ilânın cebrî satışın aleniyetini arttıracığı ve tüm ilgililerin menfaatine olacağı da açıktır. Hükmün “*ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtım yapılan denizcilikle ilgili günlük veya haftalık bir gazetede yayımlanır.*” şeklinde değiştirilmesi uygun olacaktır. Bu yönde bkz. Süzel, ‘Sempozyum Özeti’, 297. Bu ekleme 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 f. 3 c. 2 ile de uyumludur.

⁷⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. UNCITRAL, 47 vd.

⁷⁵ Açıklama için bkz. UNCITRAL, 57 vd.

⁷⁶ TTK m. 1326 hakkında bkz. Atamer, *Cilt II*, 188 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 292 vd.; Yazıcıoğlu, 187-188.



kanuni rehin hakkı verecektir. TTK m. 1326'daki süre geçtiği takdirde, istem sahibine rehin hakkı tanımayacak ve adi alacak niteliğinde olacaktır.

TTK m. 1320 f. 1'de öngörülen istemlerin öncelik hakkı diğer bir ifadeyle kanuni rehin hakkı vermesi için TTK m. 1326 uyarınca bir yıl içinde ileri sürülmesi gerekir. İstemlin bir yıl içinde hangi yargı işlemi ile sürülmesi hâlinde gemi üzerinde kanuni rehin hakkının düşmeyeceği de özel olarak düzenlenmiştir.

TTK m. 1326 f. 1 uyarınca işlemeye başlayan bir yıllık süre içinde geminin ihtiyaten haczedilmesi ve cebrî icra yoluyla satılmış olması aranmaktadır.

Hükmün mehazı olan 1993 Rehin Sözleşmesi m. 9 f. 1'in resmî İngilizce metninde:

“...prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized, such arrest or seizure leading to a forced sale”

düzenlenmesine yer verilmiştir.

Hüküm Türkçe'ye:

“...söz konusu sürenin dolmasından evvel geminin ihtiyaten haczedilmesi ve söz konusu ihtiyati haciz sonrasında cebrî satışa konu edilmiş olması gerekir...”⁷⁷

şeklinde tercüme edilebilir.

TTK m. 1326 düzenlemesi de bu şekilde anlaşılmalı ve kanuni rehin hakkının düşmemesi için istemin doğduğu tarihten itibaren bir yıl için geminin ihtiyaten haczedilmesi ve ihtiyati haczi takiben cebrî satışının istenmiş olması gerekmektedir.

TTK m. 1326 f. 3 c. 2 bir yıllık hak düşürücü sürenin kural olarak kesilmesinin yahut durmasının mümkün olmadığını öngörmektedir. Aynı hükmün birinci cümlesinde bu kurala istisna getirilmiş ve geminin hukuken ihtiyati haczinin

⁷⁷ TTK m. 1326 düzenlemesinde “(...) bir yılın sonunda düşer; meğerki, bu sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebrî icra yolu ile satılmış olsun.” düzenlemesine yer verilmiştir. Bu düzenleme hem ihtiyati haczin tesisinin hem de cebrî satışın bir yıl içinde tamamlanmasının gerekli olduğu şeklinde yorumlanmaya müsaittir. Yanlış uygulamaların önüne geçmek adına “ve bunun sonucunda cebrî icra yolu ile satışa konu edilmiş olsun.” ya da “ihtiyati haczi takiben cebrî satışının istenmiş olması gerekmektedir” şeklinde değişiklik yapılması uygun gözükmektedir. Ayrıca bkz. Süzöl, ‘Sempozyum Özeti’, 284; Yazıcıoğlu, 188. TTK m. 1326'nın söze dayalı yorumu için bkz. Yılmaz, 307 dn. 448.

hukuken caiz olmadığı zaman aralığının bir yıllık sürenin hesabında dikkate alınmayacağı düzenlenmiştir⁷⁸.

İstanbul BAM 45. Hukuk Dairesi tarafından 2020 yılında verilen⁷⁹ ve 2022 yılında Yargıtay 6. Hukuk Dairesi tarafından onanan kararda⁸⁰ TTK m. 1326 f. 3 anlamında geminin hukuken ihtiyati haczinin hukuken caiz olmaması değerlendirilmiştir. Kararda;

“(...) Sürenin uzamasına sebep olan "hukuken caiz olmama" halinin açıklanması gerekir. (...) Dava Türk Mahkemelerinin önünde bulunduğu ve olayda da Türk Hukuku uygulanacağına göre, Türk Hukukunun uygulanabilmesi için de geminin Türk Yargı Hakkı sınırlarına girmesi gerekir. (...) Yabancı bayraklı geminin ilk olarak 14/09/2014 tarihinde Zonguldak Limanına yanaştığı ve Türk Hukukun ilk olarak bu tarihte uygulanma imkanı doğması nedeniyle de hak düşürücü sürenin gemiden ayrılma tarihi olarak değil 14/09/2014 tarihinin esas alınmasını TTK 1326/3 maddesi gereğince zorunlu kılmıştır. Zira gemiden ayrılma tarihinden geminin Zonguldak Limanına ilk olarak girdiği tarih aralığında Türk Hukukunun uygulanabilmesine imkan yoktur.”

kanaatine varılmıştır.

Bu karar 1993 Rehin Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları ile birlikte başka bir bilimsel çalışmada kapsamlı bir şekilde değerlendirilmiş ve kararın yerinde olmadığı kanaatine varılmıştır⁸¹. Bu çalışmada yalnızca kararın doğurabileceği sıkıntılara yer verilecektir.

Bölge Adliye Mahkemesi, karardan da anlaşılabilceği üzere TTK m. 1355 hükmünün TTK m. 1326 f. 3'e etkisini değerlendirmiştir. TTK'nın 1355 inci maddesinde yabancı bayraklı gemiler hakkında verilecek ihtiyati haciz kararı bakımından yetkili mahkemenin hangi mahkeme olduğu belirlenmiştir⁸². Hükümde Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararının, sadece, yabancı bayraklı geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir.

⁷⁸ Sürenin durduğu ve kesildiği hâller hakkında değerlendirme için bkz. Atamer, *Cilt I*, 190-191; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 302 vd.; Yazıcıoğlu, 189-190.

⁷⁹ İstanbul BAM 45. HD., 30.12.2020, E. 2020/592, K. 2020/493 (Lexpera) s.e.t. 1 Aralık 2024.

⁸⁰ 6. HD, 6.9.2022, E. 2021/3918, K. 2022/3884 (Lexpera) s.e.t. 1 Aralık 2024. Bu kararın gerekçesinde TTK mm. 1326 düzenlemesinin ayrıntılı değerlendirilmediği, İstanbul BAM 45. Hukuk Dairesinin gerekçesinin “onandı” görülmektedir.

⁸¹ Cüneyt Süzel, ‘Maritime Liens: An Endless Torpedo for Foreign Flagged Vessels in Turkish Seas’, *Journal of Maritime Law and Commerce* (2023/24) 53(1), 24-44.

⁸² TTK m. 1355 hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 210 vd.



Dolayısıyla yabancı bayraklı gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı bakımından Türk mahkemelerinin yargı yetkisinin kurulabilmesi için TTK m. 1355'te öngörülen yer mahkemesi çevresi içinde geminin kara ile bağlantı kurması⁸³ ve uğraksız geçiş yapmaması gerekmektedir. Aksi takdirde ihtiyati haciz kararı bakımından yabancı bayraklı gemiler için Türk mahkemelerinin yargı yetkisi kurulamadığından, Türkiye'de o geminin ihtiyati haczi söz konusu olmaz.

Bölge Adliye Mahkemesi yabancı bayraklı gemiler için verilecek ihtiyati haciz kararı bakımından Türk mahkemelerinin TTK m. 1355 anlamında yargı yetkisinin kurulamamasını gemi alacaklısı hakkı için öngörülen bir yıllık hak düşürücü sürenin hesabında dikkate alınmaması gerektiği zira bu zaman aralığında geminin ihtiyati haczinin hukuken mümkün olmadığı kanaatine varmıştır. Uyuşmazlığa konu olan gemi yabancı bayraklıdır ve gemi adamları da Türk vatandaşı değildir. Bu geminin dünyanın diğer yerlerinde ihtiyaten haczedilmesi mümkün olmakla birlikte TTK m. 1355 gereği Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz kararı bakımından yargı yetkisi bulunmadığı müddetçe Türkiye'de ihtiyaten haczedilmesi mümkün değildir.

Bu çalışmada yalnızca bir örnek üzerinden açıklama yapılacaktır. Yabancı bayraklı gemi üzerinde deniz iş sözleşmesinden doğan bir gemi alacağının bulunduğu varsayımı değerlendirilecektir. Ücret alacağı ödenmeyen gemi adamının bu istemin borçlusuna karşı Türk Hukuku'nda olduğu gibi beş yıllık zamanaşımı süresi içinde asıl borçluya başvurma imkânı olsun. Bu istem aynı zamanda gemi alacağı olduğundan ve Türkiye'de yargı yoluyla ileri sürülen istemlerin gemi alacaklısı verip vermediğine TTK m. 1320 f. 3 uyarınca Türk Hukuku uygulandığından, istemin sahibine gemi alacaklısı hakkı verecek [m. 1320 f. 1 b. (a)] ve kanuni rehin hakkı TTK m. 1326 f. 1 uyarınca bir yıllık hak düşürücü süreye tâbi olacaktır. Ücret alacağının doğumundan itibaren yabancı bayraklı geminin dört yıl boyunca Türk karasularına gelmemesi ve TTK m. 1326 f. 1'de öngörülen hak düşürücü sürenin TTK m. 1326 f. 3 uyarınca geminin Türk karasularına girmesinden sonra başladığının kabul edilmesi gemi alacaklısı hakkının kısa sürelerle tâbi tutulması amacı ile bağdaşmamaktadır. Zira gemi alacaklısı hakkı için kısa hak düşürücü süre kabul edilmesinin asli amacı gemi üzerindeki aynı hak sahipleri olan malik ve ipotekli alacaklıların menfaatinin korunması ve gemi finansmanına ilişkin koşulların geliştirilmesi ve gemi ipoteği güvencesini kuvvetlendirilmesidir. Geminin dört yıl içinde iki kez devren el

⁸³ Hükümde geminin yargı çevresi içinde (deniz üzerinde veya altındaki) kara ile bağlantı kurmuş olmasının arandığı hakkında bkz. Atamer, *Cilt IV*, 214.



değiştirdiği ve üzerinde son mülkiyet devrinin finansmanını sağlayan bir banka lehine ipotek hakkı tesis edildiği örneği verildiğinde ve dört yıl önce muaccel olan bir borç için gemi alacaklısının rehin hakkının tâbi olduğu bir yıllık hak düşürücü sürenin geminin Türk karasularına girmesi ile işlemeye başladığının kabul edilmesi hâlinde, gemisi ihtiyaten haczedilen malik, dört yıl önce iki önceki malikin borcundan doğan bir istem için gemisi ile sorumlu olacak ve dört yıl önce muaccel olan gemi adamı alacaklarının rehin hakkı ipotekli alacaklının ipotek hakkının önüne geçecektir. Bu sonuç kanımca yerinde değildir. Aksi takdirde, Türk karasularında durmak yabancı bayraklı gemiler bakımından geçmiş yıllarda doğmuş ve bilinmeyen bir alacak için ihtiyati haciz ve cebrî satış tehlikesi arz edecektir. 1993 Rehin Sözleşmesi m. 9'un hazırlanma amacı da şüphesiz bu değildir.

Bu belirsizliği ortadan kaldırmak için TTK m. 1326 f. 3 c. 2'nin 3 üncü cümle olarak değiştirilmesi ve hükmün şu şekilde kaleme alınması uygun olabilecektir:

“**MADDE 1326-** Geminin ihtiyati haczinin hukuken caiz olmadığı zaman aralığı, bu sürelerin hesabında dikkate alınmaz. 1355 inci madde uyarınca Türk mahkemelerinin yetkili olmaması hukuken caiz olmayan zaman aralığından sayılmaz⁸⁴. Diğer sebeplerden sürenin durması veya kesilmesi söz konusu değildir.”

SONUÇ

TTK m. 1320 ilâ 1327 arasında düzenlenen gemi alacaklısının kanuni rehin hakkının mehası 1993 Rehin Sözleşmesidir. TTK m. 1320'de altı bent olarak öngörülen gemi alacakları aynı zamanda TTK m. 1352 anlamında deniz alacağıdır. Çalışmada TTK'nın yürürlüğe girdiği tarih olan 1/7/2012 tarihinden sonra verilmiş olan ve hem gemi alacaklısı hakkını hem de deniz cebrî icra hukukunu ilgilendiren kararlar incelenmiştir. Değerlendirme yapılırken hükümlerin mehası 1993 Rehin Sözleşmesi hükümleri ile de karşılaştırma yapılmıştır.

Çalışmada varılan sonuçlar şu şekildedir:

[1] Türkiye hâlen tarafı olduğu 1926 Rehin Sözleşmesinden bir an önce ayrılmalıdır. TTK bu alanda 1993 Rehin Sözleşmesini mehası olarak almıştır. 1993 Rehin Sözleşmesi ile 1926 Rehin Sözleşmesi hükümleri arasında önemli farklılıklar vardır. Uygulanacak hükümler bakımından yorum sorunlarının önüne

⁸⁴ TTK m. 1326 metninde hâlihazırda bulunmayan eklenmesi önerilen ikinci cümle bu şekildedir.



geçilmesi için Türkiye'nin 1926 Rehin Sözleşmesinden ayrılması en yerinde çözüm olacaktır.

[2] TTK m. 1350 f. 1 c. 1 gereği cebrî icraya ilişkin bütün işlem ve tasarruflar geminin bu işlem ve tasarrufun yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tâbi tutulmuştur. Cebrî satışın gerçekleştiği yabancı ülke hukukuna göre geminin fiilen satışı esnasında o ülkede bulunmasının şart koşulmaması durumu *forum shopping* teşkil edecek Türk icra hukukunun temel prensipleriyle bağdaşmayacaktır. Türk gemisinin yabancı bir devlette cebrî icra yoluyla satışının Türk kamu düzenini ihlal etmesi hâlinde satışın Türkiye'de sonuç doğurmaması sonucuna varılmalıdır.

[3] TTK m. 1350 f. 1 c. 2 ile TTK m. 1384 düzenlemeleri mehzaz 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlu değildir. Türkiye 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma sürecini başlatmış olmasına rağmen hâlen taraf olma işlemleri tamamlanmamıştır. 1993 Rehin Sözleşmesi Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği takdirde 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 düzenlemesi öncelikli olarak uygulama alanı bulmalıdır. Her hâlükârda yapılacak kanun değişikliği ile anılan hükümlerin 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumlu hâle getirilmesi yerinde olacaktır.

[4] Yabancı bayraklı gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı bakımından Türk mahkemelerinin yargı yetkisinin kurulabilmesi için TTK m. 1355'te öngörülen yer mahkemesi çevresi içinde geminin kara ile bağlantı kurması ve uğraksız geçiş yapmaması gerekmektedir. Yabancı bayraklı gemiler için verilecek ihtiyati haciz kararı bakımından; Türk mahkemelerinin TTK m. 1355 anlamında yargı yetkisinin kurulamaması, gemi alacaklarının tâbi olduğu bir yıllık hak düşürücü sürenin işlemlerini durdurmamalıdır.

[5] 2023 Pekin Sözleşmesi milletlerarası hukukta henüz yürürlüğe girmemiştir. 2023 Pekin Sözleşmesi hükümleri 1993 Rehin Sözleşmesi m. 11 ve 12'den yola çıkılarak hazırlanmıştır. Türkiye'nin 2023 Pekin Sözleşmesine taraf olma iradesini göstermesi hâlinde 2023 Pekin Sözleşmesinin TTK'da karşılık bulan hükümleri yeni baştan gözden geçirilmelidir.

KAYNAKÇA

Atamer K, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)



- ve Süzel C, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)
- ve Süzel C ve Damar D, 'Metin ve Çeviri', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)
- *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2017), (Cilt I)
- *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2018) (Cilt II)
- *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV, Deniz İcra Hukuku*, (B.2, On İki Levha Yayıncılık 2019) (Cilt IV)
- Berlingieri F, *The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires*, (CMI Yearbook 2016)
- Czerwenka B, 'Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, Übereinkommen von 1993' (1994) *Transportrecht* 213
- Çetingil AE ve Kender R ve Ünán S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2016) (Özel Sayı) *Deniz Hukuku Dergisi* 1, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler*
- Demir Gökyayla C, *Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni*, (B.1, Seçkin Yayınları 2001)
- Ekşi N, 'Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurtdışında Cebri İcra Yoluyla Satışı', (2003) (1-4) *Deniz Hukuku Dergisi* 25
- Kula Deđerimenci N, 'Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi', (2014) 18(3-4) *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakóltesi Dergisi* 245
- Sefer N, 'Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı', (Yüksek Lisans Tezi,



T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2020)

Selek N ve Tuygan C, Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi, (2024) 3 (1) Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 129

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – II (Ders Kitabı): Müşterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, (B.1, Vedat Kitapçılık 2016)

Süzel C, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2012) (Gemi Alacaklısı Hakkı)

— *Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti, Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunları*, (B.1, İstanbul Barosu Yayınları 2018)

— ve Işıklar GK, ‘Gemilerin Adli Satışının Milletlerarası Etkilerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’ (Çeviri), (2023) 2(2) Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 389

— ‘Maritime Liens: An Endless Torpedo for Foreign Flagged Vessels in Turkish Seas’, *Journal of Maritime Law and Commerce* (2023/24) 53(1)

Tekil F, *Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)*, (B.1, Tekil Neşriyat 1987)

Wersel C, *Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993*, (B.1, Lit 1996)

Yazıcıoğlu E, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (B. 16, Filiz Kitabevi 2020)

Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczî Kararının İnfazı “Arrest”*, (B.1, Yetkin Yayınları 2023)

Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczî*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2023)



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 7 / Issue: 2 / Year: 2024, pp. 101-171

-Çeviri / Translation-

THE IMPACT OF THE 1993 GENEVA CONVENTION ON INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES ON ENFORCEMENT LAW*

*GEMİ ALACAKLISI HAKKI VE GEMİ İPOTEĞİ HAKKINDA 1993
CENEVRE SÖZLEŞMESİNİN CEBRÎ İCRA HUKUKUNA ETKİLERİ*

Assoc. Prof. Cüneyt SÜZEL**

ABSTRACT

Maritime liens are regulated under Articles 1320 to 1327 of the Turkish Commercial Code. The aforementioned provisions are adopted directly from International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 signed in Geneva on 6/5/1993. The domestic law procedures to become a party to this international convention were initiated by Türkiye in 2017, but the process has not been finalised to date.

The subsequent subjects are to be assessed in this article: The problems that may arise from the fact that Türkiye is still a party to the International Convention for the unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926; the issues that arise in terms of the transfer of clean title of the vessel free of all liens, charges and encumbrances following the forced sale of the vessel; the discrepancies between the 1993 Convention's provisions on the notification and announcement of a forced sale and the corresponding provisions of the Turkish Commercial Code; the

* Research Article, Received: 8.10.2024 / Accepted: 4.12.2024.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Istanbul Bilgi University, Faculty of Law, Department of Maritime Trade and Insurance Law, Lecturer, (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).



problems arising in the interpretation of the provision on the extinction period of the maritime liens, and the impact of all these issues on the marine enforcement law.

Keywords: •Maritime Liens •Maritime Claims •Arrest of Ships •International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 •Extinction Period

ÖZ

Türk Ticaret Kanununun 1320 ilâ 1327. maddelerinde gemi alacaklısı hakkı düzenlenmiştir. Anılan hükümlerin mehazı 6/5/1993 tarihinde Cenevre’de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme’dir. Türkiye bu milletlerarası sözleşmeye taraf olma işlemlerini 2017 yılında başlatmasına rağmen hâlen milletlerarası sözleşmenin tarafı olmamıştır.

Çalışmada Türkiye’nin hâlen Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 10/4/1926 Milletlerarası Sözleşmeye taraf olmasının uygulanacak hukuk bakımından doğurabileceği sorunlar, geminin cebri satışı sonrasında tüm ayni ve şahsi haklardan ari bir şekilde mülkiyetinin intikali bakımından gündeme gelen meseleler, 1993 tarihli Sözleşmesinin cebri satışın bildirim ve ilânına ilişkin hükümleri ile TTK’nın karşılık gelen düzenlemeleri arasındaki farklılıklar ve Gemi alacaklısı hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süreye ilişkin düzenlemenin yorumlanmasında ortaya çıkan sorunlar ve tüm bu hususların cebri icra hukukuna etkisi değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: •Gemi Alacaklısı Hakkı •Deniz Alacağı •Gemilerin İhtiyati Haczi •Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme •Hak Düşürücü Süre

I. SCOPE OF THE STUDY

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, adopted in Geneva on 6/5/1993 (“1993 Maritime Liens Convention”)¹, is among the international

¹ *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993*. The 1993 Mortgage Convention entered into force in international law on 5/9/2004. As of today, 21 States are parties to the 1993 Maritime Liens Convention. For states party to the 1993 Treaty Convention, see https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en accessed 1 December 2024.

conventions² whose provisions³ were decided to be incorporated⁴ verbatim⁵ into Turkish Commercial Code (“TCC”). The 1993 Maritime Liens Convention is the third and last international convention prepared in this field⁶. Türkiye is still a

² For a table of articles corresponding to the TCC provisions of the 1993 Maritime Liens Convention, comparing the text of the 1993 Maritime Liens Convention with the TCC provisions and article justifications, see: Kerim Atamer and Cüneyt Süzel and Duygu Damar, 'Text and Translation', in Kerim Atamer and Cüneyt Süzel (eds), *Sources of the New Maritime Trade Law, Volume I, International Conventions and Their Annotated Translations, Bibliography, Court Decisions*, (1st edn, On İki Levha Publishing House 2013) 122. For scientific studies written in foreign languages in which the 1993 Maritime Liens Convention is evaluated in the light of its preparatory work, see. Francesco Berlingieri, *The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires*, (CMI Yearbook 2016) 225 et al.; Christine Wersel, *Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothecken vom 6. Mai 1993*, (1st edn, Lit 1996); Beate Czerwenka, 'Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothecken, Übereinkommen von 1993' (1994) *Transportrecht* 213, 213 et al.

³ Turkish Commercial Code, Law Number: 6102, Date of Acceptance: 13.1.2011, OG 14.2.2011/27846. For the current full text of the law, see the <law.gov.tr> accessed 25 April 2024.

⁴ See. TBMM, Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/324), General Preamble no. 161-162, 60: General Preamble no. 195, 62: General Preamble no. 198, 392-394: General Explanations and Justifications of Articles 1320 to 1327, 861-864. For the amendments made to articles 1315, 1320, 1324 and 1350 in order to ensure compliance with the 1993 Maritime Liens Convention in the TBMM Justice Commission, see: TBMM Term: 23, Legislative Year: 2, Number of Pages: 96, 548, 550, 551. During the General Assembly deliberations of the Turkish Grand National Assembly, a proposal was made regarding Article 1320 of the TCC and a new third paragraph was added to this article, on the proposal see. TBMM General Assembly Minutes, 23. Term, 5. Legislative Year, 51. Combination, 13.1.2011, 96.

⁵ For a comparative and explanatory evaluation of the Mehaz 1993 Maritime Liens Convention with the provisions of the TCC, see. Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, (1st edn, On İki Levha Publishing House 2012) (*Gemi Alacaklısı Hakkı*); Cüneyt Süzel, “Açıklamalar”, Kerim Atamer and Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, volume I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (1st edn, On İki Levha Publishing House 2013) 79 et al.; Nil Kula Değirmenci, ‘Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi’, (2014)18(3-4) *Gazi University Faculty of Law Journal* 245, 246 et al.

⁶ Ship claimant rights have been the subject of three different international agreements prepared at different dates. These conventions are, respectively, International Convention for the Unification of certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 10/4/1926 (“1926 Maritime Liens Convention”), the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 27.5.1967 (“1967 Maritime Liens Convention”) and the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 6.5.1993 (“1993 Maritime Liens Convention”). The 1967 Maritime Liens Convention has not entered into force in international law. The 1926 Maritime Liens Convention and the 1993 Maritime Liens Convention are in force in international law.



party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages dated 10/4/1926 (“1926 Maritime Liens Convention”). Although the process of becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention was initiated in 2017,⁷ as of today, the process of becoming a party has not yet been completed⁸. If Türkiye accedes to the 1993 Maritime Liens Convention pursuant to Article 18(2)(c) of the Convention, the Convention will enter into force for Türkiye three months after the instrument of accession is deposited with the United Nations Secretary-General [Art. 17, Art. 18(3), Art. 19(2)].

In this study, the effects of the 1993 Maritime Liens Convention on compulsory enforcement law will be evaluated.

In the study, respectively:

[1] Problems that may arise in terms of applicable law due to Türkiye being a party to the 1926 Maritime Liens Convention;

[2] Issues that arise regarding the transfer of ownership of the ship, free from rights in rem and personal rights, after the judicial sale of the ship,

⁷ The process of becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention was initiated in domestic law with the Law No. 6940 on the Approval of Our Participation in the International Convention on the Rights of Ship Creditors and Ship Mortgages [Official Gazette 25.3.2017/30018]. Draft Law on Approval of Our Accession to the International Convention on Maritime Liens and Mortgages on the Turkish Translation of the 1993 Maritime Liens Convention (1/476) and Report of the Foreign Affairs Committee, TBMM, Legislative Term. 26, Legislative Year: 1, Number of Rows: Draft No. 226. The process of becoming a party to the International Convention on the Precautionary Arrest of Ships, which Türkiye initiated at the same time as the 1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages, has been completed in terms of international law in 1999 and the 1999 Maritime Liens Convention entered into force for Türkiye on 11/12/2019. It is not known why the process of becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention was not completed. For the Draft Law No. 6940, see <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d26/c041/tbmm26041078ss0226.pdf> accessed 1 December 2024.

⁸ Nazlı Selek and Canberk Tuygan, ‘Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi’, (2024) 3 (1) Piri Reis University Maritime Law Journal 129, 143. The “1993 Rehin Sözleşmesine Türkiye’nin taraf olduğu, 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği ve bugün itibarıyla hem 1926 Rehin Sözleşmesinin hem de 1993 Rehin Sözleşmesinin aynı anda geçerliliğini sürdürdüğüne yönelik tespit” is not appropriate considering the information that Türkiye has not yet completed the procedures to become a party to the 1993 Maritime Liens Convention.

[3] Differences between the provisions of the 1993 Maritime Liens Convention regarding the notification and announcement of judicial sale and the corresponding regulations of the TCC, and

[4] Problems arising in the interpretation of the regulation regarding the extinction period to which the maritime lien holder's right is subject and its impact on compulsory enforcement law,

will be addressed.

The study will also refer to the provisions of the United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships⁹, 2023¹⁰ ("2023 Beijing Convention"), which was signed in Beijing in September 2023. The main reason is the fact that 2023 Beijing Convention was prepared based on Articles 11 and 12 of the 1993 Maritime Liens Convention.

II. INTERPRETATION PROBLEMS CAUSED BY FAILURE TO BECOME A PARTY TO THE 1993 MARITIME LIENS CONVENTION

As stated above, Türkiye is still a party to the 1926 Maritime Liens Convention.

⁹ The official English name of the Convention is *United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships*. As seen, the official English text of the Convention uses the term "judicial sales of ships." The notification regarding the judicial sale of ships and the effects of such sales are regulated in international maritime law under Articles 11 and 12 of the 1993 Maritime Liens Convention. The official English titles of these articles are "notice of forced sale" and "effects of forced sale," respectively. These two provisions of the 1993 Maritime Liens Convention also serve as the basis for Articles 1350, 1384, 1385, 1388, 1390, 1391, and 1394 of the Turkish Commercial Code (TCC). These provisions are included in the Eighth Chapter of the Fifth Book of the TCC under the title "Special Provisions on Enforcement." Unlike Articles 11 and 12 of the 1993 Maritime Liens Convention, the 2023 Beijing Convention uses the term "judicial sale" instead of "forced sale." Considering the definition provided in Article 2(a) of the Convention, it is understood that the term "judicial sale" is broader than forced sale. Furthermore, the preparatory works of the 2023 Beijing Convention reveal that the term "judicial sale" was deliberately chosen instead of "forced sale." In light of these explanations, the term "adli satış" (judicial sale) was preferred over "cebrî satış" (forced sale) in the translation. See Cüneyt Süzel and Güneş Karol Işıklar, 'Gemilerin Adli Satışının Milletlerarası Etkilerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi' (Translation), (2023) 2(2) *Piri Reis University Journal of Maritime Law* 389, 390 fn. 2.

¹⁰ For the Turkish translation of the 2023 Beijing Agreement, see: Süzel and Işıklar, p. 41-94; Natzie Sefer, 'Draft International Convention on the Sale of Ships Abroad by Forced Execution and Their Recognition', (Master's Thesis, Istanbul University, Institute of Social Sciences, Department of Private Law, 2020), 163 et al.



The most important feature of the maritime lien holder's right is that it takes precedence over all other limited real rights registered in the registry¹¹. One of the most important securities on a ship is the ship mortgage. However, the statutory lien given by the maritime lien holder takes precedence over the mortgagee in the ranking¹². Since it is not possible to register this lien with the registry, it is not public and arises outside the registry¹³. The high number of claims granting statutory lien rights brings about the risk of not being able to collect receivables for credit institutions that provide ship financing and secure their receivables with ship mortgages. The claims granting statutory lien that are numerous in the 1926 Maritime Liens Convention are has been reduced in number in the 1967 Maritime Liens Convention and the 1993 Maritime Liens Convention¹⁴. For instance, claims for cargo damage arising from a freight contract granted the owner a maritime lien on the vessel under Article 2(4)¹⁵ of the 1926 Maritime Liens Convention, whereas such claims are not included among maritime liens under Article 4 of the 1993 Maritime Liens Convention.

In the first paragraph of Article 1320 of the TCC, a limited number of claims are listed in six subparagraphs. The basis of this regulation is the 1993 Maritime Liens Convention, Article 4 and 6. Claims for cargo damage arising from a freight contract are not included among the maritime liens listed under Article 4(1) of the 1993 Maritime Liens Convention and its verbatim incorporation into domestic law in Article 1320(1)(a) to (e) of the TCC¹⁶.

¹¹ Based on Art. 5 and Art. 6 of the 1993 Maritime Liens Convention, Art. 1323 of the TCC regulates the priority of the ship creditor's right. On the priority of the ship creditor's right, see Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Volume II: Gemilerin Eşya Hukuku, Fasikül 1: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, (P.1, On İki Levha Publishing 2018) 82 vd. (*Volume II*); Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 282 et al.; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – II (Textbook): Müşterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, (P.1, Vedat Bookstore 2016) 608; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (16th edn, Filiz Bookstore 2020) 178.

¹² TCC art. 1323(1), "(...) *the legal lien right of the ship's creditors takes precedence over all legal and contractual lien rights and similar obligations, whether registered or not, on the ship.*"

¹³ Atamer, *Volume II*, 178, Sözer, 603; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 292.

¹⁴ For an explanation made in the light of the preparatory work, see Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 156 et al.

¹⁵ 1926 Maritime Liens Convention Art. 2(1)(4).

¹⁶ Based on the authorization granted under Art. 6 of the 1993 Maritime Liens Convention, in addition to the claims under Art. 4 of the 1993 Maritime Liens Convention, in national law, "claims for the general average general average share" are recognized as ship claims under Art. 1320(1)(f) of the TCC. On Art. 6 of the 1993 Maritime Liens Convention and Art.

The law applicable to private law transactions that contain a foreign element is determined in accordance with the conflict of laws rules set forth in the International Private and Procedural Law Act¹⁷ (“IPPL”) [Art. 1(1)]. However, Article 1(2) of the IPPL reserves the provisions of international conventions to which Türkiye is a party. Therefore, if the conditions for the field of application of an international convention to which Türkiye is a party are met, the provisions of the international convention should be applied to the dispute¹⁸, and in matters not regulated in the international convention, the applicable law should be determined in accordance with the conflict of laws rules.

The scope of application of the 1926 Maritime Liens Convention is regulated in Article 14 of the Convention. If the ship in question is flying the flag of a party state, the provisions of the 1926 Maritime Liens Convention must be applied¹⁹. In other words, the ship on which the maritime lien is alleged must fly the flag of a state party to the 1926 Maritime Liens Convention.

At the time this study was prepared for publication, all the state party to the 1926 Maritime Liens Convention were inspected. France is still a party to the 1926 Maritime Liens Convention²⁰. If cargo damage occurs in the carriage of goods to a Turkish port by a French flagged ship, this claim will give the owner a maritime liens over the ship in accordance with Article 2 of the 1926 Maritime Liens Convention. Thus, the registered owner of the ship will be liable to bear the statutory lien on their ship even if they are not the carrier or the actual carrier²¹. If the same transport were to be made to Turkish ports by a German-

1320(1)(f) of the TCC adopted on the basis of this authorization, see. Atamer, *Volume II*, 172 et al.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 269 et al.

¹⁷ Law on Private International Law and Procedural Law, Law Number: 5718, Date of Acceptance: 27.11.2007, OG 12.12.2007/26728. For the current full text of the law, see the <law.gov.tr> accessed 25 April 2024.

¹⁸ For a comprehensive explanation of the priority of international agreements to which Türkiye is a party, in terms of maritime trade law, see. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Volume I*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2017), 25 et al. (*Volume I*).

¹⁹ Art.14 of the 1926 Maritime Liens Convention. on the field of application clause of the 1926 Maritime Liens Convention, see.: Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)*, (1st edn, Tekil Publications 1987), 63; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 22.

²⁰ See <<https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/documents/CDM5.%20Convention%20internationale%20pour%20l'unification%20de%20certaines%20r%C3%A8gles%20relatives.pdf>> accessed 17 April 2024.

²¹ Article 1062(2)(2) of the TCC stipulates that “*The owner may not prevent a person who makes a claim as a ship creditor due to the operation of the ship from claiming his right, unless such operation is unfair to the owner and the creditor is in bad faith.*”



flagged ship, the result would be different. Since Germany is not a party to the 1926 Maritime Lien Convention, the 1926 Maritime Lien Convention will not be applicable in this case. For this instance, whether the claim gives the owner the maritime lien on the ship must be determined according to the conflict of laws rules. Article 1320(3) of the TCC sets forth a conflict of laws rule applicable to the maritime liens and provides that Turkish law²² is determinative as to whether the claimant is entitled to a maritime lien in the dispute before Turkish courts. Since the aforementioned claim is not included in Article 1320 of the TCC, the shipowner shall not be the maritime lien holder and the cargo insurer, as the shipowner or its legal successor, shall not be able to assert a statutory lien over the ship on which the property damage occurred.

Differences in the applicable provisions will also cause interpretation problems in terms of compulsory enforcement law. Damage to goods arising from a freight contract is also a maritime claim [TCC Art. 1352(g)]²³. In order to secure maritime claims, only arrest of the ship can be demanded [Art. 1353(1)(1)]. The exercise of the arrest is regulated under Art. 1369 of TCC. Accordingly, the arrest of a vessel against which a maritime claim is asserted depends on the condition that the person who owned the vessel at the time the maritime claim arose is still the owner of the vessel and liable for the debt at the time the arrest is executed [Art. 1369(1)(a)]. One of the exceptions to this rule is that the claim gives the owner the right of maritime lien [Art. 1369(1)(e)]²⁴. However, when the wording of the provision is examined, it is seen that there is a direct reference to Article 1320²⁵. In other words, even if the owner of the ship is not the debtor of the maritime claim when the maritime claim arises and is executed, the arrest of the ship is possible if the claim is a maritime lien pursuant to Article 1320 of TCC.

²² Atamer, *Volume I*, 526; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 166 et al.; Yazıcıoğlu, 177; Selek and Tuygan, 143.

²³ About this maritime claim, see: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Volume IV, Deniz İcra Hukuku*, (2nd edn, On İki Levha Publishing 2019) 121 et al. (*Volume IV*); Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı "Arrest"*, (1st edn, Yetkin Publications 2023), 81.

²⁴ For the right of precautionary lien on receivables secured by mortgage on the ship, see. Atamer, *Volume IV*, 179; Yazıcıoğlu, 186; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, (V.1, On İki Levha Publishing 2023), 150 et al.; Yeşilova Aras, 237.

²⁵ The relevant part of the provision is as follows: "The precautionary arrest of any ship against which a maritime claim is claimed is possible if (...) [the] claim grants the right of a maritime claimant in accordance with Article 1320."



An example to be examined within this scope involves a French-flagged vessel whose possession was transferred to a charterer under a bareboat charter agreement, with the charterer operating the vessel in maritime trade on their own behalf and account. During the carriage process under a freight contract concluded by the charterer in the capacity of carrier, a cargo of rolled steel coils sustained damage. Although the claim is a maritime claim, the owner of the ship is not the debtor of the maritime claim. Since the conditions of Art. 1369(1)(a) of TCC are not met, it does not seem possible for the ship to be arrested by the claimant. However, as explained above, this claim is a maritime lien pursuant to Article 2 of the 1926 Maritime Liens Convention. However, this claim is not listed as a maritime lien under Article 1320 of the TCC. Therefore, pursuant to Article 1369(1)(e) of the TCC, the request for the arrest of a ship depends on the condition that the claim grants a maritime lien under Article 1320 of the TCC. However, although the claim arising from the freight contract is a maritime lien pursuant to Article 2 of the 1926 Maritime Lien Convention, it is not pursuant to Article 1320(1) of the TCC. The arrest of the ship is subject to the law of the country in which the ship is located at the time of this transaction [TCC Art. 1350(1)(1)]. In this case, it is concluded that although the interpretation based on words gives the claimant the right to maritime lien on the ship according to Turkish law, it is not possible to arrest the ship. In other words, although the receivable constituting the basis of the lien is considered as a receivable that gives a maritime lien pursuant to the 1926 Maritime Lien Convention in a dispute before a Turkish court, it will not be possible to obtain a arrest decision on the ship based on the same receivable due to the direct reference of Article 1369(1)(e) of the TCC to Article 1320 of the TCC. However, this conclusion is not correct. It should be possible to arrest the French flagged ship operated by the charterer as per Article 1369(1)(e) of the TCC. This conclusion can also be reached by broadly interpreting the reference of Art. 1369(1)(e) of the TCC to Art. 1320 of the TCC. In this context, it may be suggested to consider Art. 1320(3) of the TCC in determining the scope of the reference. Because, in the relevant provision, it is foreseen that whether a claim brought through judicial proceedings in Türkiye gives maritime liens or not shall be determined in accordance with “Turkish law”. In other words, it may be taken into consideration that “Turkish law” is the determining criterion whether the receivable gives a maritime lien or not, and that there is no condition stipulating that the receivable “must be one of the receivables listed in Art. 1320(1) TCC”. Thus, it may be interpreted that a claim that falls within the scope of the 1926 Maritime Liens Convention, which is applicable by virtue of Art. 1(2) of the



IPPL and constitutes a part of Turkish law, gives a maritime lien pursuant to Art. 1320(3) of the TCC, and thus falls within the scope of the reference in Art. 1369(1)(e) of the TCC. In summary; since the 1926 Maritime Liens Convention is still a part of Turkish law in terms of substantive law, it would be appropriate for the regulation of the TCC that allows for receivables granting maritime lien rights to also be valid for receivables that meet the application condition of the 1926 Maritime Liens Convention.

The second issue in the same example arises in relation to the order of priority list to be prepared following the judicial sale of the ship²⁶. The maritime lien is a priority right and is recorded in the third row of the list of priorities [TCC Art. 1392]. The maritime lien holders to be recorded in the third row of the order table are those specified in subparagraphs (a) to (e) of Article 1320 of the TCC. In this respect, it becomes difficult to resort to a broad interpretation of Art. 1320(3) of the TCC, as suggested under Art. 1369(1)(e) of the TCC. Pursuant to the 1926 Maritime Liens Convention, property damage arising from the freight contract, which is accepted as a maritime lien, is not included in the list under Art. 1320 of the TCC, and therefore, it is open to discussion as to which row of the priority list it should be recorded. In my opinion, it should be sufficient that the claim is a maritime lien in terms of Turkish law and this claim should be recorded in the third row of the list of priorities. However, this result is contrary to the original purpose of the 1993 Maritime Liens Convention, which is the predecessor of Art. 1320 of the TCC and to which Türkiye has not yet completed the process of becoming a party. The sole reason for the narrowing down of the list of maritime liens in the 1993 Maritime Liens Convention is to reduce the number of claims that override the mortgagee's claim and to improve ship financing²⁷. Although Türkiye has not completed the process of becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention, its domestic law is compatible with this international agreement.

In order to solve the problems mentioned above, Türkiye should immediately declare its withdrawal from the 1926 Maritime Liens Convention²⁸. Pursuant to

²⁶ About TCC art. 1390 et al. see. Atamer, *Volume IV*, 368 et al.; Süz el, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 357 et al.

²⁷ This matter is stated in the preamble of the 1993 Maritime Liens Convention as follows: “Conscious of the need to improve the conditions for ship financing and the development of national merchant marine fleets”.

²⁸ For the determination and evaluation of this problem made in 2012, see. Süz el, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 173-174.

Article 21 of the 1926 Maritime Liens Convention, one year after the receipt of the notice of termination, the termination will become effective for the state that has made the declaration of termination. Therefore, it would be the most appropriate solution for Türkiye to withdraw from the 1926 Maritime Liens



Convention²⁹ without waiting for Türkiye to complete the procedures for becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention³⁰.

²⁹ In this study, the explanations regarding the appropriateness of Türkiye's withdrawal from the 1926 Maritime Liens Convention were examined in a limited manner with respect to maritime enforcement law. The existence of multiple ship creditors' rights overriding other secured creditors on the ship poses a danger in terms of ship financing. Because the provision of a large number of claims giving ship creditor rights will cause these claims to be secured by legal lien rights. In other words, accepting a large number of claims as ship claims will give the owners of these claims a legal lien on the ship, and the ship's creditors will prevail over the mortgaged creditors and other secured creditors established by registration on the ship. This situation will negatively affect ship financing. Because the credit institution that provides credit for the ship will establish a ship mortgage as security, which gives priority to other mortgaged receivables in terms of property law, but the provision of many ship creditor rights that take precedence over the ship mortgage will cause the mortgaged creditor not to be able to collect his receivables after the sale of the ship that is the subject of the security. This result will negatively affect ship financing in the small picture and maritime trade in the big picture. As a matter of fact, the loss of importance of mortgage security for financial institutions will cause financial institutions not to provide loans to ship owners and maritime trade will be negatively affected. Financial institutions may refrain from providing financing if the possibility of a legal lien that is not made public in the ship registry, in other words, is hidden and that they cannot foresee in advance, increases that it will prevail over their own demands. One of the main reasons why the 1993 Maritime Liens Convention reorganized this area is explained in the Preamble of the international convention as follows: "*The States Parties To This Convention, Conscious of the need to improve conditions for ship financing and the development of national merchant fleets... have decided to conclude a Convention for this purpose and have therefore agreed as follows: The States Parties to this International Convention, being aware of the need to improve the conditions for ship financing and to develop national merchant marine fleets...have decided to conclude an International Convention for this purpose.*" As can be seen, the main purpose of the 1993 Maritime Liens Convention, which is the model of the provisions of Art. 1320 et al. of the TCC, is to improve the conditions for ship financing. The primary purpose of the international agreement is to strengthen ship mortgage security. In line with the aforementioned purpose, the list of ship creditors granting priority rights has been reviewed and the number of claims granting priority rights has been reduced. Another issue that is emphasized in this context is that the non-public maritime claimant's right should be subject to the shortest possible time period and that the priority right automatically disappears at the end of the period. Indeed, when Article 4 of the 1926 Maritime Liens Convention is examined, it is seen that it grants the right of claim to the ship to the owner of many claims. Article 4 of the 1926 Maritime Liens Convention is substantially identical to Article 1235 of the abrogated Turkish Commercial Code No. 6762. In addition, Article 9 of the 1926 Maritime Liens Convention authorizes the Contracting States to make arrangements in their domestic law to cut off the one-year period in the event of termination of the maritime lien and to extend the period up to three years. These issues will cause the lack of uniformity in international law and will negatively affect ship financing in the big picture.

³⁰ In the same direction, see Atamer, *Volume II*, 147.

III. THE TRANSFER OF OWNERSHIP FREE FROM LIABILITIES THROUGH JUDICIAL SALE

1. Supreme Court Decision

The ship that is the subject of the decision of the Court of Appeals for the Eleventh Circuit³¹ in 2015 flies Maltese flag. A Turkish citizen seafarer employed on the ship requested the arrest of the ship in Türkiye due to his receivables arising from the maritime employment contract. Since the claim is a maritime lien pursuant to Art. 1320(1)(a) of the TCC and at the same time a maritime claim pursuant to Art. 1352(1)(o) of the TCC, the Court has rendered an arrest order. The registered owner of the ship claimed that they had purchased the ship in Lithuania through a judicial sale after the maritime lien became due and that all liabilities on the ship had been terminated and requested the removal of the lien.

The court of first instance, has decided

“The arrest decision was lifted on the grounds that the ownership of the ship had changed as a result of the bankruptcy and sale proceedings carried out in Lithuania before the arrest decision was made, the ship was foreign-flagged and there was no follow-up in Türkiye, and the objector took over the ownership free from all liens and encumbrances after the sale carried out by the Lithuanian authorities”

The decision was appealed and after the assessment made by the Court of Appeals for the Eleventh Circuit;

“Article 1350 of the Turkish Commercial Code No. 6102 stipulates that the arrest of a ship, whether provisional or enforced, its judicial sale, the transfer of ownership as a result of such sale, and all other actions and transactions related to enforcement proceedings are subject to the law of the country where the ship is located at the time these actions and transactions are carried out. It is understood from the case file and the correspondence of the ... Port Authority that the ship for which a request for arrest was made was located at ... Port during the auction and delivery to the buyer in Lithuania. However, the sale conducted by the Lithuanian authorities cannot be deemed valid under Turkish law, nor can the transfer of ownership to the buyer be recognized.”

³¹ 11. HD, 20.4.2015, E. 2015/2029, K. 2015/5532 (Lexpera) accessed 1 December 2024. For the decision, see: Atamer, *Volume IV*, 70.



As understood from the decision, while the Malta Flagged ship was sold through judicial sale in Lithuania, the ship is in Türkiye, not in Lithuania. The Supreme Court applied Art. 1350 of the TCC to the dispute and held that since the ship was not actually present in Lithuania, the country where the judicial sale took place, the new owner did not acquire the ship free from liens and encumbrances under Turkish law and the sale was invalid.

2. Evaluation

The law applicable to the sale of the ship by enforcement is regulated under Art. 1350³² of the TCC and the result of the judicial sale is regulated under Art. 1388 of the TCC³³. Article 2 and Article 12(1) of the 1993 Maritime Liens Convention and Article 12(1) of the 1993 Maritime Liens Convention, respectively, are cited as references in the preamble of the provisions³⁴.

Article 2 of the 1993 Maritime Liens Convention consists of a single sentence. In the second part of the provision, the law applicable to the transactions related to enforcement is determined³⁵. After reserving the special regulations of the 1993 Maritime Liens Convention on the subject, all matters related to enforcement proceedings are subject to the law of the state where the

³² On the legislative process of the provision see. Atamer, *Volume I*, 502 et al.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 330 et al.

³³ See. Atamer, *Volume IV*, 359 vd.; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 333 et al.

³⁴ TBMM, Draft Turkish Commercial Code and Justice Commission Report (1/324), 414-415 [TCC Art. 1350], 425 [TCC Art. 1384].

³⁵ On the judgment, see. Berlingieri, 237; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 330 et al.

enforcement takes place³⁶. Articles 11 and 12 of the 1993 Maritime Liens Convention contain special³⁷ provisions on the judicial sale³⁸ of ships.

³⁶ Article 2 of the 1993 Maritime Liens Convention reads as follows: “*The ranking of registered mortgages, “hypothèques” or charges as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; However, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.*” The provision mentioned in the Draft Law No. 6940 has been translated into Turkish as follows: “The order of registered mortgages, liens or encumbrances among themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effects on third parties shall be determined in accordance with the law of the State of registry; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to forced execution proceedings shall be subject to the law of the State in which the forced execution took place.”, see TBMM, Draft Law on Approval of Our Participation in the International Convention on Maritime Liens and Mortgages (1/476) and Foreign Affairs Committee Report, 26.

³⁷ The official English text of Article 11 of the 1993 Maritime Liens Convention is as follows: “[1] *Prior to the judicial sale of a vessel in a State Party, the competent authority in such State Party shall ensure that notice in accordance with this article is provided to: (a) The authority in charge of the registration in the State of registration; (b) All holders of registered mortgages, “hypothèques” or charges which have not been issued to bearer; (c) All holders of registered mortgages, “hypothèques” or charges issued to bearer and all holders of the maritime liens set out in article 4, provided that the competent authority conducting the judicial sale receives notice of their respective claims; and (d) The registered owner of the vessel. [2] Such notice shall be provided at least 30 days prior to the judicial sale and shall contain either: (a) The time and place of the judicial sale and such particulars concerning the judicial sale or the proceedings leading to the judicial sale as the authority in a State Party conducting the proceedings shall determine is sufficient to protect the interests of persons entitled to notice; or, (b) If the time and place of the judicial sale cannot be determined with certainty, the approximate time and anticipated place of the judicial sale and such particulars concerning the judicial sale as the authority in a State Party conducting the proceedings shall determine is sufficient to protect the interests of persons entitled to notice. If notice is provided in accordance with subparagraph (b), additional notice of the actual time and place of the judicial sale shall be provided when known but, in any event, not less than seven days prior to the judicial sale. [3] The notice specified in paragraph 2 of this article shall be in writing and either given by registered mail, or given by any electronic or other appropriate means which provide confirmation of receipt, to the persons interested as specified in paragraph 1, if known. In addition, the notice shall be given by press announcement in the State where the judicial sale is conducted and, if deemed appropriate by the authority conducting the judicial sale, in other publications*”. In the Draft Law No. 6940, the provision referred to in the Turkish translation is as follows: [1] Before a judicial sale of a ship in a Party, the competent authority in that Party shall ensure that notice is given in accordance with this article to: (a) the authority responsible for keeping the ship registry in the State of registry in which the ship is registered; (b) the holders of all registered mortgages, liens or encumbrances, unless they are issued to the bearer; (c) the holders of mortgages, liens or encumbrances registered to the bearer and the creditors of the ship referred to in Article 4, provided that their request has been notified to the competent authority conducting the judicial sale; and (d) the registered owner of the ship. [2] Such notice shall be given at least thirty days before the date of the judicial sale, and (a)



The “result of the judicial sale” is regulated in Article 12 of the 1993 Maritime Liens Convention³⁹. The main reason for introducing such a regulation in the 1993 Maritime Liens Convention is that the new owner who acquires the ship through judicial sale acquires the ship free from all encumbrances. According to the aforementioned provision, if the ship is sold in a state party to the 1993 Maritime Liens Convention, all rights in rem and personal rights on the ship will extinct with the judicial sale, provided that both conditions are met. One of these conditions is that at the time of sale, the ship must be within the jurisdiction of the party where the judicial sale takes place. However, the same provision does

information about the date and place of the judicial sale and the procedural procedures relating to such sale as the competent authority in the Party deems appropriate for the purpose of protecting the interests of the persons to whom notice is required; or (b) If the date and place of the judicial sale cannot be determined with certainty, the estimated date and probable place of the judicial sale and any information on the judicial sale or any procedural formalities relating to such sale that the competent authority of the Party considers appropriate to protect the interests of the persons to whom notification is required. In case the notification is made in accordance with subparagraph (b), an additional notification shall be made as soon as the exact date and place of the judicial sale are determined, and in any case, at the latest seven days before the date of the judicial sale. [3] The notification provided for in the second paragraph of this article shall be made in writing to the relevant persons specified in the first paragraph and determined by registered mail or by electronic means of communication that confirms that the notification has reached the addressee, or by any other appropriate means. The notice must also be published in the press in the State where the judicial sale is carried out and may be published by other means of publication if the authority carrying out the judicial sale deems it appropriate.” see TBMM, Draft Law on Approval of Our Participation in the International Convention on Maritime Liens and Mortgages (1/476) and Foreign Affairs Committee Report, 30-31.

³⁸ Article 12 of the 1993 Maritime Liens Convention consists of six paragraphs. The Art. 12(1) provision referred to in this study is as follows : “[1] *In the event of the judicial sale of the vessel in a State Party, all registered mortgages, “hypothèques” or charges, except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of any nature, shall cease to attach to the vessel, provided that: (a) At the time of the sale, the vessel is in the area of the jurisdiction of such State; and (b) The sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of article 11 and this article.*” The provision mentioned in the Draft Law No. 6940 has been translated into Turkish as follows: “In the event of a judicial sale of the vessel in a Contracting State, all registered liens, mortgages or encumbrances, and all maritime lien rights and all other restrictions of whatever nature on the vessel, other than those assumed by the purchaser with the consent of the owners, shall be extinguished if the following conditions are met: (a) At the time of the sale, the vessel is subject to the jurisdiction of that Contracting State; and (b) The sale is effected in accordance with the law of that Contracting State and with the provisions of article 11 and this article.”, see TBMM, Draft Law on Approval of Our Participation in the International Convention on Maritime Liens and Mortgages (1/476) and Foreign Affairs Committee Report, 31.

³⁹ See. Berlingieri, 273; Sözel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 333 et al.

not contain such a regulation for judicial sales that occur in a state that is not a party to the 1993 Maritime Liens Convention.

Art. 2 and Art. 12 of the 1993 Maritime Liens Convention should be evaluated together. As seen above, Article 2 of the 1993 Maritime Liens Convention does not provide the rule of law applicable to the judicial sale on whether or not the country where the sale takes place is a party to the 1993 Maritime Liens Convention. However, Art. 12 of the 1993 Maritime Liens Convention is limited to judicial sales that are conducted in the state party.

When these two provisions are evaluated together, it is possible to say that in the event that a ship registered in the registry of a state party is sold by way of enforcement in a state that is not a party to the 1993 Maritime Liens Convention, pursuant to Art. 2 of the 1993 Maritime Liens Convention, all dispositions related to the enforcement will be subject to the law of the state where the judicial sale takes place, but the special provisions stipulated in Article 12 will not be applicable.

If, according to the law of the country where the judicial sale takes place (i.e. according to Lithuanian law in terms of the dispute), the condition of being present in that country during the actual sale of the ship is not stipulated, the question of the effect of this sale on the ship's registry record and the fate of the rights in rem established on it may arise. On the other hand, it should be noted that the 1993 Maritime Liens Convention does not provide for a public order exception⁴⁰. In other words, there is no clear regulation stating that if the national law applicable to the judicial sale is contrary to the public order of the state in which the ship is registered, the rights registered in the registry will not be deleted from the registry or that the rights in rem established on it and arising by law will not extinct with the sale.

Art. 1350 of the TCC regarding the law applicable to the judicial sale of the ship corresponds to Art. 2 of the 1993 Maritime Liens Convention, and Art. 1388 of the TCC regarding the transfer of the ship to the new owner free from all encumbrances after the judicial sale corresponds to Art. 12 of the 1993 Maritime Liens Convention. Similar to the 1993 Maritime Liens Convention, there is no

⁴⁰ It has been criticized that there is no clear provision in the 1993 Maritime Liens Convention stating that the rights registered in the registry will not be deleted from the registry if the national law applicable to the judicial sale is contrary to the public order of the state in which the ship is registered. For a detailed explanation, see. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 365.



public order exception among the special provisions of the TCC regarding forced execution. One of the proposals made during the drafting process of the TCC was that if the sale to be conducted in a foreign state is contrary to Turkish public order, in other words, if it is incompatible with the basic principles of Turkish enforcement law,⁴¹ the judicial sale should not have consequences in Türkiye⁴². The legislator did not make an explicit provision in the TCC, believing that Article 5 of the IPPL⁴³ provides sufficient assurance in this regard⁴⁴. Therefore, the will of the legislator is that if the sale of a Turkish ship in a foreign state through forced sale violates Turkish public order, the sale will not have any consequences in Türkiye⁴⁵.

When the situation is evaluated in terms of the dispute, the fact that the ship was not located in Lithuania, which is the country of the judicial sale, would cause such a sale to result in *forum shopping*⁴⁶. Art. 1350 of the TCC should be considered as one of the fundamental principles of the law of enforcement, and the judicial sale should not have any consequences in Türkiye, since the violation of this regulation constitutes a violation of public order within the meaning of Art. 5 of the IPPL⁴⁷.

If the ship in dispute had been a Turkish flagged ship, it would have been possible to say that the rights in rem arising or established on the ship had not expired. However, the ship in dispute is flagged in Malta. The registry country where the registry records will change as a result of the judicial sale is Malta. For this reason, the application of the provisions of Turkish compulsory enforcement law to the dispute and the appropriateness of ruling that the compulsory sale is invalid due to its violation of Turkish public order are open to debate. However, the claim put forward by the Turkish plaintiff in the dispute

⁴¹ In the same direction, see. A. Ergon Çetingil and Rayegân Kender and Samim Ünan and Emine Yazıcıoğlu, 'On the Provisions in Book 5 of the Draft TCC entitled "Maritime Trade"' (2016) (Special Issue) *Journal of Maritime Law* 1, Evaluations on the Draft Turkish Commercial Code, 386. see. Atamer, *Volume I*, 511-512.

⁴² See also on this subject. Nuray Ekşi, 'Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurtdışında Cebri İcra Yoluyla Satışı', (2003) (1-4) *Maritime Law Journal* 25, 34.

⁴³ For explanation see. Atamer, *Volume I*, 512.

⁴⁴ Atamer, *Volume I*, 500 et al.

⁴⁵ In Atamer, *Volume I*, 503, it is explained that sales made in absentia of the ship are not valid in terms of Turkish law.

⁴⁶ See about *forum shopping*. Ekşi, 33.

⁴⁷ For the evaluation to be made within the meaning of Article 5 of the IPPL, see. Cemile Demir Gökyayla, *Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni*, (1st edn, Seçkin Publications 2001) 23 et al.

is the maritime lien holder. Although the maritime lien is a statutory lien, the conflicts of laws rule applicable to the maritime lien is determined as Turkish law under Art. 1320(3) of the TCC. Since this claim also constitutes a maritime claim, this situation is a reason for the arrest of the ship. The law applicable to the lien of the ship is Turkish law since the ship is located in Türkiye at the time of the lien pursuant to Art. 1350(1)(1) of the TCC. Therefore, it would be appropriate to comment that the sale in Lithuania constituted a violation of public order and that the maritime lien alleged by the Turkish plaintiff had not expired. However, in my opinion, it would be more appropriate for the Supreme Court to rule directly on the dispute within the framework of the provisions of the 1993 Maritime Liens Convention. Because Lithuania showed its will to become a party to the 1993 Maritime Liens Convention on 8/2/2008⁴⁸. As stated above, if the ship is sold in a state party to the 1993 Maritime Liens Convention, all rights in rem and personal rights over the ship will extinct to attach with the judicial sale, provided that both conditions are met. One of these conditions is that at the time of sale, the ship must be within the jurisdiction of the party where the judicial sale takes place. The English version of the provision is “*at the time of the sale, the vessel is in the area of jurisdiction of such a State*”. Although the provision is not as clearly drafted as Article 3 of the 2023 Beijing Convention, it can be understood as requiring the ship to be physically present in the country of judicial sale⁴⁹. Article 12(a) of the 1993 Maritime Liens Convention must be interpreted as meaning that the ship must have been prohibited from navigation and must be in custody in the State where the judicial sale takes place⁵⁰. Therefore, pursuant to Article 12 of the 1993 Maritime Liens Convention, it should be concluded that the judicial sale in Lithuania, which is a party to this Convention, does not provide the new owner with a vessel free from all encumbrances. This reason would be the most correct reason in my opinion.

3. Beijing Convention 2023

The scope of application of the 2023 Beijing Convention is stipulated in Article 3 of the Convention⁵¹. The Convention shall be applicable if both conditions are

⁴⁸ See https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en accessed 18 April 2024.

⁴⁹ On this subject, see below. III C.

⁵⁰ See. Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*,337. In the same direction, see Demir, 69.

⁵¹ See. Demir, 58-59. For the Turkish translation of the ruling, see: Süzel and Işıklar, 394-395. UNCITRAL has published a document containing the full text of the Convention together with explanations of its provisions, see UNCITRAL, *United Nations Convention on the*



met. These conditions are, respectively, that the judicial sale takes place in the state party and that the ship is within the borders of the state where the actual sale takes place on the date of the sale. Therefore, if the ship is subject to judicial sale in a state that is not a party to the convention, the 2023 Beijing Convention will not apply. If a judicial sale is in question in a party state, the presence of the ship in that state will be a prerequisite for the judicial sale to be valid.

Article 5 of the contract includes the regulation regarding the certificate of judicial sale to be issued by the competent authorities of the country where the judicial sale takes place⁵². Accordingly, following the completion of a judicial sale that grants clean title over the vessel in accordance with the law of the Judicial Sale State and is carried out in accordance with the law of the Judicial Sale State and the provisions of this Convention the court or other public authority that carried out the judicial sale or another authorized authority of the Judicial Sale State shall issue certificate of judicial sale, issued in accordance with its own legislation and rules, to the buyer⁵³. The effect of this certificate is regulated in Article 6 of the Convention⁵⁴. Accordingly, the certificate of judicial sale document shall result in the judicial sale taking place in a party state transferring the clean title of the ship to the buyer in all other state parties. In fact, pursuant to Art. 9(2) of the 2023 Beijing Convention, the court of a State Party must decide that it lacks jurisdiction over any claim or application to invalidate or stay the consequences of a judicial sale of a ship conducted in another State Party which confers a clean title to the ship⁵⁵. The only exception to this is stated in Article 10 of the 2023 Beijing Convention, where a court of a State Party other than the State where the judicial sale is made decides that the judicial sale would clearly be contrary to the public policy of that State Party⁵⁶.

International Effects of Judicial Sales of Ships: with Explanatory Note prepared by the UNCITRAL Secretariat, Vienna 2023 (Preprint),
<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/united_nations_convention_on_the_international_effects_of_judicial_sales_of_ships.pdf> accessed 18 April 2024. Pages 43 to 46 of this document provide explanations regarding the field of application of the 2023 Beijing Convention and the process of preparation.

⁵² Regarding the said provision, see: UNCITRAL, 60 et al.

⁵³ For the translation of the judgment, see: Süz el and Işıklar, 396-397.

⁵⁴ Regarding the said provision, see: UNCITRAL, 70 et al.; Demir, 69 et al.

⁵⁵ For the judgment, see. UNCITRAL, 80 et al.; Demir, 78. For the Turkish translation of the ruling, see: Süz el and Işıklar, 399.

⁵⁶ For the judgment, see. UNCITRAL, 83 et al. For the Turkish translation of the ruling, see: Süz el and Işıklar, 399.

In this case, the conclusion that the clean title of the ship has not passed to the buyer will come to the fore.

As can be seen, the 2023 Beijing Convention provides that even a judicial sale in a state party is contrary to the public policy of the other party state and that the buyer does not grant the clean title. Therefore, if a judicial sale in a state that is not a party to the Convention is contrary to the public policy of the state party, this will primarily result in the non-transfer of clean title of the ship.

IV. PROVISIONS REGARDING NOTIFICATION AND ANNOUNCEMENT OF JUDICIAL SALE

1. Decision of the General Assembly of the Supreme Court of Appeals

The ship subject to the decision of the General Assembly of the Supreme Court of Appeals⁵⁷ flies Panama flag. In the dispute, the provisions of Art. 1384 and 1385 of the TCC regarding the judicial sale of foreign flagged ships in Türkiye are evaluated. The dispute relates to whether the relevant notifications were made pursuant to Art. 1384(2) of the TCC and whether the condition of announcement regarding the auction was duly fulfilled within the meaning of Art. 1385(2) of the TCC.

In the decision of the General Assembly of Civil Chambers:

[1] The ship's registry record was requested from the Panama Consulate General, and the information in the registry record was reported instead,

[2] The forced sale announcement must be made to the authority responsible for keeping the ship registry, but the notification is made via e-mail to shipping@panama.org.tr - the e-mail address of the Consulate General of Panama,

[3] The forced sale announcement should be made to the registered owner of the ship and a notification was made via e-mail, but no document was submitted showing that the e-mail address belongs to the owner.

⁵⁷ General Assembly of the Supreme Court of Appeals, 5.7.2023, E. 2022/1036, K. 2023/714 (Lexpera) accessed 1 December 2024.



[4] The sale announcement must be published in a daily maritime newspaper with worldwide distribution abroad, the announcement was made in the “*Trade Winds*” newspaper, and this newspaper is weekly,

It was decided that the announcement was contrary to the mandatory provision of the TCC and the auction was terminated.

2. Provisions and Basis of the Turkish Commercial Code Regarding Notification and Announcement

A. 1993 Maritime Liens Convention

Forced sale of a Turkish flagged ship abroad is regulated under Art. 1350 of the TCC, while judicial sale of a foreign flagged ship in Türkiye is regulated under Art. 1384 and 1385 of the TCC. The origin of the aforementioned provisions is shown as Art. 11 of the 1993 Maritime Liens Convention⁵⁸. The title of Article 11 is “notification of judicial sale”.

Pursuant to Article 11(1) of the 1993 Maritime Liens Convention, prior to the judicial sale of a ship in a State Party, the competent authority of the State Party shall ensure that notice is given to [1] the authority responsible for keeping the ship register in the State of registry where the ship is registered, [2] the holders of all registered pledges, mortgages or encumbrances, [3] all maritime lien holders, provided that they have been notified to the competent authority conducting the sale, and [4] the registered owner of the ship.

The form of notification is regulated in Art. 11(3) of the 1993 Maritime Liens Convention. Accordingly, it will be made in writing by registered mail or by electronic means of communication that confirms that the notification has reached the addressee, or by another appropriate means.

Article 11(3)(2) of the 1993 Maritime Liens Convention provides for the announcement of the forced sale and stipulates that it shall be announced through the press in the State where the judicial sale is conducted. In the same provision, it is regulated that the judicial sale may be announced through other means of publication if the authority conducting the judicial sale deems it appropriate.

⁵⁸ See about Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/324), 425. 1993 Maritime Liens Convention art. 11. Berlingieri, 271; Süz el, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 338 et al.

1993 Maritime Liens Convention Art. 11(1) and (3) together stipulate that both notification and announcement of the judicial sale are required. The 1993 Maritime Liens Convention limited the place of announcement to the country where the judicial sale took place and provided that the judicial sale could be announced by other means of publication if the authority in that country deemed it necessary. Failure to fulfill these two conditions will result in the ship not being acquired free from encumbrances pursuant to Art. 12(1)(b) of the 1993 Maritime Liens Convention.

B. Turkish Commercial Code Regulation and Evaluation

Art. 1350(1)(2) of the TCC stipulates the conditions of notification or announcement regarding the judicial sale of a Turkish flagged ship abroad⁵⁹. The sanction for failure to fulfill this obligation is determined in the third sentence of the same provision as not deleting the ship's record from the Turkish registry and preserving the rights and receivables on the ship registered in the Turkish Ship Registry.

The relevant part of Article 1350 of the Turkish Commercial Code (TCC) is as follows:

“**ARTICLE 1350-** (1) (...) Nevertheless, in the event of a forced sale of a Turkish-flagged ship abroad, the public auction shall be subject to a notification at least thirty days prior to such sale by the authority conducting that public auction or by the parties concerned;

- a) to the Turkish Ship Registry with which the ship is registered,
- b) to the registered owner of the ship,
- c) to the holders of other rights and claims registered with the ship registry,

or, announced by an internet news website⁶⁰ and one of the newspapers with a circulation of over fifty thousand and distributed throughout Türkiye, provided that the expenses are covered by the parties concerned. In case the forced sale of the ship is conducted without such notification or announcement, its registration cannot be deleted and the rights and

⁵⁹ For detailed information on the discussions during the legislative process of the Draft TCC regarding Art. 1350 and Art. 1384 of the TCC in light of Art. 11 of the 1993 Maritime Liens Convention and the criticisms against the provision, see Atamer, Volume I, 507 et al.

⁶⁰ The phrase “*provided that the costs are covered by the relevant parties, via an online news platform*” was added to the provision by Article 28(b)(1) of Law No. 7418 on Amendments to the Press Law and Certain Laws (Official Gazette 18.10.2022/31987). This provision entered into force on April 1, 2023.



claims on the ship registered with Turkish Ship Registry shall remain reserved..”

When evaluated together with Art. 11(1) of the 1993 Maritime Liens Convention, it is seen that the persons to be notified as stipulated under Art. 1350(1)(2) of the TCC are in compliance with the Convention. However, while both notification and announcement are required in the Convention, the conjunction “or” is used instead of the conjunction “and” in Art. 1350(2) of the TCC, and it is accepted that the fulfillment of either notification or announcement shall be sufficient for the realization of the result of the judicial sale. In other words, if the persons specified in the provision are notified but the judicial sale is not announced, the new owner will acquire a ship free from all liabilities through the judicial sale of the Turkish flagged ship abroad and the ship's record in the Turkish ship registry will be deleted⁶¹.

Similarly, even if the judicial sale is not notified to the registry, the holders of real rights, or the owner, the judicial sale being announced as prescribed in Article 1350(1), second sentence, of the TCC will independently lead to the same result. In this regard, Article 1350(1) of the TCC diverges from Article 11 of the 1993 Maritime Liens Convention. Instead of requiring the announcement to be made in the country where the judicial sale takes place, it mandates the announcement to be:

“via internet news website and one of the newspapers with a circulation of over fifty thousand distributed throughout Türkiye.”

There was no internet news site in the text of the TCC published in the Official Gazette. This section was added to the provision after the amendment made in 2022 and came into force in 2023⁶². Accordingly, even if no notification is made, if the judicial sale is announced [1] on an internet news site or [2] in a newspaper with a circulation of over fifty thousand and distributed throughout Türkiye, the judicial sale of a Turkish flagged ship abroad will be a valid judicial sale.

When this part of the provision is examined, it is understood from the conjunction "and" used in the provision that after the amendment made in 2022, two announcements must be made together. Considering the wording of the

⁶¹ For the incompatibility of the ruling with the source, see. Süz el, *Ship Gemi Alacaklısı Hakkı*, 351 et al. See also. Cüneyt Süz el, *Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti*, *Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunları*, (1st edn, Istanbul Bar Association Publications 2018), 284 ('Sempozyum Özeti').

⁶² See fn. (60).

provision, it is possible to say that the “website” mentioned in the first part of the article does not have to be a Turkish website or a maritime website. Article 2(m) of the Press Law No. 5187 includes the definition of an internet news website. Accordingly, a periodical publication established and operated to present written, visual or audio content in the form of news or commentary at regular intervals on the internet is defined as an “internet news site”. Therefore, an advertisement on an internet news site with these features seems sufficient. However, in order for the announcement to produce the same result, it must also be announced in one of the newspapers with a circulation of over fifty thousand and distributed throughout Türkiye. One of the claims that can be put forward is that today there are few newspapers with a circulation of over fifty thousand. A quick search on the internet shows that approximately 17 newspapers have a circulation of over fifty thousand⁶³.

When Article 11 of the 1993 Maritime Liens Convention and Article 1350 of the TCC are evaluated together, it is possible to say that the TCC provision is not in compliance with the 1993 Maritime Liens Convention. In order to bring the provision into compliance with the law, an amendment should be made to the form “(...) *notification and announcement in the country where the judicial sale takes place is mandatory.*” In other words, it would be appropriate to replace the conjunction “or” with the conjunction “and” and remove the part about the announcement to be made in Türkiye and replace it with “*it is mandatory to announce it in the country where the judicial sale takes place and, in that manner, if the legislation of that country so requires.*”

Preparations for the sale of foreign flagged vessels are regulated under Art. 1384⁶⁴ and and 1385 TCC.

Article 1384 of the TCC is as follows:

“**ARTICLE 1384-** (2) (2) The announcement to be made pursuant to Article 126 of the Execution and Bankruptcy Code, by the enforcement head officer or those interested, must be notified; The enforcement office or related parties must ensure that notice of the announcement to be made pursuant to Article 126 of the Code on Enforcement and Bankruptcy is

⁶³ For an example, see https://www.iso.org.tr/Sites/1/upload/files/Ocak_PMI_Basin_Bulteni_01.02.2024-12056.pdf accessed 18 April 2024. Also see: <https://www.medyaradar.com/tirajlar> accessed 18 April 2024.

⁶⁴ For Article 1384 of the TCC, see. Atamer, *Volume IV*, 353 et al.



provided to: a) The authority in charge of the register in the State of registration,,

b) All holders of a registered contractual pledges,

c) All holders of statutory liens, provided that the enforcement office receives notice of their respective claims,

d) Registered owner of the ship

or such announcement must be made on an internet news website⁶⁵ and in one of the newspapers with a circulation of more than fifty thousand and distributed at the nationwide level where the registry is actually maintained, provided that the costs are borne by the related parties.

Pursuant to Article 1384 of the TCC, the method for making the announcement required under Article 126 of the Enforcement and Bankruptcy Law (EBL) is specified in Article 1385 of the TCC as follows:

“ARTICLE 1385- (1) The announcement to be made pursuant to Article 126 of the Code on Enforcement and Bankruptcy shall be published on an internet news website and in one of the newspapers with a circulation of more than fifty thousand and distributed nationwide, as well as in a daily newspaper on maritime affairs distributed worldwide abroad.”

It is possible to say that the provision is in line with Article 11 of the 1993 Maritime Liens Convention in terms of the persons to whom the notification shall be made. However, considering the conjunction “or” used in the provision, it is possible to say that even if the persons and authorities specified in the provision are not notified, if the judicial sale is announced as specified in Article 1385 of the TCC and the last part of Article 1384 of the TCC, a valid judicial sale is made under Turkish law. In other words, judicial sale without notice; [1] on an internet news site⁶⁶, [2] if it is published in a newspaper with a circulation of over fifty thousand and distributed domestically, [3] if it is published in a daily newspaper related to maritime affairs with a worldwide circulation abroad, and [4] if it is announced in a newspaper with a circulation of over fifty thousand and distributed in the country where the registry is actually kept, will be a valid sale under Turkish law.

⁶⁵ See. above. fn. (60).

⁶⁶ Both Art. 1384 TCC and Art. 1385 TCC define “an internet news website”. When the provisions are combined, “an internet news site” is repeated twice. Neither provision stipulates any distinctive condition for online news sites. Therefore, “an announcement on any internet news site” is sufficient. Therefore, considering the wording of the provision, it does not make a difference whether the announcement is made on a Turkish or foreign internet news site.

If the announcement method stipulated in the provision after the “or” part is not preferred and the notification method is chosen instead, then the judicial sale must be announced in three places pursuant to Art. 1385 TCC and notification must be made to the persons and authorities specified in the provision. The three places where the announcement must be made are [1] a website, [2] a newspaper with a circulation of over fifty thousand and distributed domestically, and [3] a daily maritime newspaper with a worldwide distribution abroad. This announcement will also need to be notified to the persons and authorities mentioned in the provision.

Considering Article 11 of the 1993 Maritime Liens Convention, it is sufficient to announce the forcible sale through the press in Türkiye, which is the country where the forced sale takes place. However, pursuant to Art. 11(3)(2) of the 1993 Maritime Liens Convention, the legislator has deemed it appropriate to announce the forced sale through other media and has added a daily maritime newspaper with worldwide distribution abroad⁶⁷. Following the amendment made in 2022, it was stipulated that the judicial sale must also be published on an internet news site.

In the dispute brought before the General Assembly of Civil Chambers⁶⁸ it is understood that the judicial sale was announced in the *Trade Winds* newspaper. The Court of Cassation, considering that this newspaper is not a daily newspaper as required by the provision, but a weekly newspaper,⁶⁹ stated that the provision

⁶⁷ TBMM, Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/324), 425. The relevant part of the article's justification is as follows: “*In the sale of ships, there is a possibility that bidders will come from all over the world; an increase in the number of bidders will ensure that the sales price to be obtained in the tender will increase and thus the interests of both the creditors and the ship owner will be protected. Therefore, it is in the interest of all concerned to announce the tender in a newspaper with worldwide circulation in maritime circles. The chief of such newspapers is Lloyd's List, published in London; also Trade Winds, published in Norway, will serve the purpose set forth.*”

⁶⁸ See fn. (57).

⁶⁹ For this issue, which was brought to the agenda at the Symposium on Current Problems of Maritime Enforcement Law held in 2018, see: Süzel, 'Sempozyum Özeti', 295. It was explained by the participants that the example of “*Trade Winds*” published in Norway was given in the justification of the decision, however, “*Trade Winds*” was a weekly newspaper and this situation could be considered as a reason for the termination of the tender. In addition, regarding the fact that *the Trade Winds* newspaper was published daily while the TCC Draft was being prepared, but became weekly in the meantime, and that the provision seems to be outside the scope of application, however, “*Trade Winds*” also has a worldwide distribution, and therefore, it would be beneficial to announce the sale of ships through forced execution in this publication in any case, see: Atamer, *Volume IV*, 356.



of Article 1385 of the TCC is not met. Art. 1385 of the TCC was drafted with the idea of announcing the compulsory enforcement and thus allowing the ship to be sold for a higher price. In fact, *the Trade Winds* newspaper, published in Norway, was directly cited as an example in the justification of the ruling⁷⁰. However, the fact that this newspaper is not daily but weekly and that the word daily is used in the provision also caused a violation of the provision. In my opinion, although a worldwide announcement would be in the interest of all concerned, it may result in the termination of the tender, as in the case of a dispute. For this reason, changing the provision may be considered.

As explained above, the 1993 Maritime Liens Convention requires both notification and announcement. Article 1384 of the TCC allows for non-notification⁷¹. The judicial sale of a foreign-flagged vessel in Türkiye without notification may constitute a violation of the public order of the registry state where the vessel is registered and may cause the sale to be invalid. For this reason, it would be appropriate to amend the provision in a way that is appropriate to the provisions:

“**ARTICLE 1384-(2)** The announcement to be made pursuant to Article 126 of the Enforcement and Bankruptcy Law shall be made by the enforcement director or the relevant persons;

- a) The authority in charge of the register in the State of registration,
 - b) All holders of a registered contractual pledges,
 - c) All holders of statutory liens, provided that the enforcement office receives notice of their respective claims,
 - d) Registered owner of the ship
- is mandatory to notify⁷²”.

⁷⁰ Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/324), 425 [see above fn. (67)].

⁷¹ For detailed information on the comparison of Art. 1384 of the TCC with the predecessor 1993 Maritime Liens Convention, see. Süznel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 354 et al.

⁷² By removing the part at the end of the provision that says “(...) or it is mandatory to be announced on an internet news site and one of the newspapers with a circulation of over fifty thousand and distributed in the country where the registry is actually kept, provided that the expenses are covered by the relevant parties.”, the underlying 1993 Maritime Liens Convention will be complied with. Pursuant to Article 11(3) of the 1993 Maritime Liens Convention, the announcement may also be made by other means if the country where the judicial sale takes place deems it appropriate. If this authority is desired to be used, the part suggested to be removed in the previous sentence may be retained. In this case, if the

“**ARTICLE 1385-** (1) The announcement to be made in accordance with Article 126 of the Enforcement and Bankruptcy Law shall be published on an internet news site or one of the newspapers with a circulation of over fifty thousand and distributed nationwide.⁷³”

The 2023 Beijing Convention introduces a new regulation regarding the notification of judicial sales. In the event that the Convention enters into force and a large number of states become parties to the Convention, the result intended by the legislator of the TCC with the announcement to be made in maritime newspapers worldwide with Art. 1385 of the TCC will be better fulfilled. 2023 Forced sale under Art. 4(1)⁷⁴ of the Beijing Convention,

[1] The Judicial Sale is announced in the press or other publications in the State; and

[2] It is transmitted to the repository specified in Article 11 for publication⁷⁵. This authority shall be an institution designated by the Secretary-General of the International Maritime Organization or the United Nations Commission on International Trade Law. In this way, the publicity of the judicial sale will be ensured in the best way possible worldwide and the interests of all concerned will be protected.

V. THE IMPACT OF THE LIMITATION PERIOD OF MARITIME LIENS ON ENFORCEMENT LAW

Art. 1390 et al. of the TCC contains special provisions regarding the list of priorities. The claims set forth under Art. 1320(1)(a) and (e) of the TCC are

conjunction "or" is deleted and the conjunction "and" is added, compliance with the 1993 Maritime Liens Convention can be achieved.

⁷³ The possible problems can be prevented by removing the part in the provision that says "*and also in a daily newspaper related to maritime affairs distributed abroad and worldwide*". However, it is also clear that an announcement made in a newspaper with international circulation will increase the publicity of the judicial sale and will be in the interest of all concerned. It would be appropriate to change the provision to "*also be published abroad in a daily or weekly maritime newspaper with worldwide distribution*." In this direction, see. Süzel, 'Sempozyum Özeti', 297. This addition is in line with Art. 11(3)(2) of the 1993 Maritime Liens Convention.

⁷⁴ For detailed information, see: UNCITRAL, 47 et al.

⁷⁵ For explanation, see: UNCITRAL, 57 et al.



included in the third rank of the order list as priority claims. Ordinary maritime claims are listed in the seventh rank of the table of claims [TCC art. 1396].

The maritime lien holder's right is a limited real right. However, as it is understood from the title of Art. 1326 of the TCC, the statutory lien shall be subject to a extinction period after a certain period of time following the maturity of the underlying debt relationship giving rise to the statutory lien⁷⁶. It should be noted here that the extinction period stipulated under Art. 1326 TCC is applicable not for the underlying debt relationship that gave rise to the right of lien, but for the legal right of lien that is ancillary to this debt relationship. In other words, the claims listed under Art. 1320(1) of the TCC shall grant the owner a statutory lien over the ship within the period stipulated under Art. 1326 of the TCC. In the event that the time period stipulated under Art. 1326 TCC expires, the claimant will not be entitled to a lien and the claim will be in the nature of an ordinary receivable.

In order for the claims stipulated under Art. 1320(1) of the TCC to confer a priority right, in other words, a statutory lien right, they must be asserted within one year pursuant to Art. 1326 of the TCC. It is also specifically regulated that the legal lien on the ship will not be extinguished if the claim is brought within one year through a judicial process.

Pursuant to Art. 1326 p. 1 of the TCC, the vessel must have been seized by way of lien and sold by way of enforcement within the one-year period that starts to run.

In the official English text of Art. 9(1) of the 1993 Maritime Liens Convention, which is the model for the provision:

“...prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized,
such arrest or seizure leading to a judicial sale”

regulation is included.

The verdict is translated into Turkish:

⁷⁶ About TCC art. 1326 see Atamer, *Volume II*, 188 et al.; Szel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 292 et al.; Yazıcıoğlu, 187-188.

“...prior to the expiry of such period, the ship has been arrested and judicially sold ...”⁷⁷

Article 1326 of the TCC should also be understood in this way, and in order for the maritime lien not to extinct, the ship must be arrested for a period of one year from the date of the claim, and its judicial sale must be requested following the arrest.

Art. 1326(3)(2) of the TCC stipulates that the one-year prescription period cannot be interrupted or suspended as a rule. In the first sentence of the same provision, an exception is made to this rule and it is regulated that the time period during which the arrest of the ship is not legally permissible will not be taken into account in the calculation of the one-year period⁷⁸.

In the decision rendered by the 45th Civil Chamber of Istanbul Regional Court of Appeals (BAM) in 2020 and upheld by the 6th Civil Chamber of the Court of Cassation⁷⁹ in 2022, it was evaluated that the arrest of the ship is not legally permissible within the meaning of Art. 1326(3) of the TCC⁸⁰. The decision concluded as;

“(...) The “not being legally permissible” situation that caused the extension of the period must be explained. (...) Since the case is before the Turkish Courts and Turkish Law will be applied in the incident, the ship must fall within the boundaries of the Turkish Jurisdiction in order for Turkish Law to be applied. (...) Since the foreign-flagged ship first docked at the Zonguldak Port on 14/09/2014 and since the possibility of applying Turkish Law first arose on this date, it has been made mandatory, in accordance with Article 1326/3 of the TCC, that the extinction period

⁷⁷ Article 1326 of the TCC stipulates that “(...) it shall lapse at the end of one year; provided that the ship has been seized by way of lien and consequently sold by way of execution by force majeure before the expiration of this period.” This regulation can be interpreted as requiring both the establishment of the provisional arrest and the judicial sale to be completed within one year. In order to prevent incorrect practices, it seems appropriate to make changes such as “and as a result, it has been subject to sale by means of forced execution” or “judicial sale must have been requested following the provisional arrest”. See also. Süzel, 'Sempozyum Özeti', 284; Yazıcıoğlu, 188. For the verbal interpretation of Art. 1326 of the TCC, see. Yılmaz, 307 fn. 448.

⁷⁸ For an evaluation of the cases where the period is stopped and interrupted, see. Atamer, *Volume I*, 190-191; Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, 302 et al.; Yazıcıoğlu, 189-190.

⁷⁹ İstanbul BAM 45. HD., 30.12.2020, E. 2020/592, K. 2020/493 (Lexpera) accessed 1 December 2024.

⁸⁰ 6. HD, 6.9.2022, E. 2021/3918, K. 2022/3884 (Lexpera) accessed 1 December 2024. In the reasoning of this decision, it is observed that the TCC Article 1326 regulation is not evaluated in detail and the reasoning of the 45th Civil Chamber of Istanbul BAM is “approved”.



should be based on 14/09/2014, not the date of departure from the ship. Because it is not possible for Turkish law to be applied between the date of departure from the ship and the date the ship first entered the Zonguldak Port.”

This decision was evaluated comprehensively in another scientific study together with the preparation studies of the 1993 Maritime Liens Convention and it was concluded that the decision was not appropriate⁸¹. In this study, only the problems that may arise from the decision will be discussed.

As can be understood from the decision, the Regional Court of Appeal evaluated the effect of Art. 1355 TCC on Art. 1326(3) of the TCC. Article 1355 of the TCC determines which court has jurisdiction for arrest decisions regarding foreign-flagged ships⁸². According to the provision, in Türkiye, an arrest decision regarding foreign-flagged vessels can only be given by the court of the place where the foreign-flagged vessel is anchored, moored to a buoy or a vault, berthed or laid on the stocks. Therefore, in order for the jurisdiction of Turkish courts to be established with respect to the lien decision on the foreign flagged ship, the ship must establish a connection with the land⁸³ within the territorial jurisdiction envisaged under Art. 1355 of the TCC, and the ship must not make a non-stop passage. Otherwise, since the jurisdiction of Turkish courts cannot be established for foreign flagged ships in terms of provisional arrest decisions, arrest of that ship is not possible in Türkiye.

The Regional Court of Appeal concluded that the failure to establish the jurisdiction of Turkish courts within the meaning of Article 1355 of the TCC in terms of the arrest decision to be issued for foreign flagged ships should not be taken into account in the calculation of the one-year extinction period for the maritime lien, since the arrest of the ship is not legally possible within this time interval. The ship in dispute is foreign-flagged and the seafarers are not Turkish citizens. Although it is possible for this ship to be arrested in other parts of the world, it is not possible to arrest this ship in Türkiye unless Turkish courts have jurisdiction in terms of lien decision pursuant to Article 1355 of the TCC.

⁸¹ Cüneyt Süznel, 'Maritime Liens: 'An Endless Torpedo for Foreign Flagged Vessels in Turkish Seas', *Journal of Maritime Law and Commerce* (2023/24) 53(1), 24-44.

⁸² On Article 1355 of the TCC, see. Atamer, *Volume IV*, 210 et al.

⁸³ Regarding the provision requiring the ship to establish a connection with the land (on or under the sea) within the jurisdiction, see. Atamer, *Volume IV*, 214.

In this study, only one example will be explained. The assumption that there is a maritime claim arising from a maritime labour contract on a foreign-flagged ship will be evaluated. The seafarer whose wages are not paid should have the opportunity to apply to the principal debtor within the five-year limitation period, as in Turkish Law, against the debtor of this claim. Since this claim is also a maritime lien, and since Turkish Law applies to whether the claims asserted through judicial proceedings in Türkiye give rise to a maritime lien pursuant to Art. 1320(3) of the TCC, the claimant will be entitled to a maritime lien [Art. 1320(1)(a)] and the statutory lien will be subject to a one-year extinction period pursuant to Art. 1326(1) of the TCC. The fact that the foreign-flagged ship did not enter Turkish territorial waters for four years from the maturity of the wage claim, and the presumption that the prescription period stipulated under Art. 1326(1) of the TCC commences after the ship enters Turkish territorial waters pursuant to Art. 1326(3) of the TCC is incompatible with the purpose of subjecting the maritime lien to short periods of time. Because the main purpose of accepting a short limitation period for the maritime liens is to protect the interests of the owners and mortgagees who have rights in rem on the ship, to improve the conditions regarding ship financing and to strengthen the ship mortgage security. If the example of a ship changing hands twice within four years and a mortgage being established on it in favor of a bank that financed the last transfer of ownership is given, and if it is accepted that the one-year limitation period to which the lien of the maritime lien is subject for a debt that became due four years ago starts to run when the ship enters Turkish territorial waters, the owner whose ship was arrested as a precautionary measure will be liable with his ship for a claim arising from the debts of the two previous owners four years ago, and the maritime lien of the seafarer's receivables that became due four years ago will prevail over the mortgage right of the mortgaged creditor. In my opinion, this conclusion is not correct. Otherwise, staying in Turkish territorial waters would pose a risk of arrest and judicial sale for unknown receivables that arose in previous years for foreign-flagged vessels. Art. 9 of the 1993 Maritime Liens Convention is undoubtedly not intended for this purpose. In order to eliminate this ambiguity, it may be appropriate to amend Art. 1326(3)(2) of the TCC as the 3rd sentence and to draft the provision as follows;

“ARTICLE 1326- The time period during which the provisional arrest of the ship is not legally permissible shall not be taken into account in the calculation of these periods. According to Article 1355, the fact that Turkish courts do not have jurisdiction is not considered as a legally



impermissible time period⁸⁴. The period cannot be subject to suspension or interruption for any other cause."

CONCLUSION

The 1993 Maritime Liens Convention is the origin of the provisions on maritime liens regulated under Articles 1320 to 1327 TCC. The maritime liens stipulated under Art. 1320 of the TCC in six subparagraphs are also maritime claims within the meaning of Art. 1352 of the TCC. In this study, the decisions given after the entry into force of the TCC on 1/7/2012, which concern both maritime liens and maritime enforcement law, were examined. During the evaluation, a comparison was made with the provisions of the 1993 Maritime Liens Convention, which is the basis of the provisions.

The results of the study are as follows:

[1] Türkiye should immediately denounce from the 1926 Maritime Liens Convention, to which it is still a party. The TCC has taken the 1993 Maritime Liens Convention as a basis in this field. There are significant differences between the provisions of the 1993 Maritime Liens Convention and the 1926 Maritime Liens Convention. In order to avoid interpretation problems regarding the provisions to be applied, the most appropriate solution would be for Türkiye to withdraw from the 1926 Maritime Liens Convention.

[2] Pursuant to Art. 1350(1)(1) of the TCC, all transactions and dispositions relating to enforcement are subject to the law of the country where the ship is located at the time of such transaction and disposition. According to the law of the foreign country where the judicial sale takes place, the situation of not requiring the presence in that country during the actual sale of the ship would constitute *forum shopping* and would not be compatible with the basic principles of Turkish enforcement law. If the sale of a Turkish ship in a foreign state through enforcement violates Turkish public policy, it must be concluded that the sale has no consequences in Türkiye.

[3] Art. 1350(1)(2) of the TCC and Art. 1384 of the TCC are not compatible with the model 1993 Maritime Liens Convention. Although Türkiye has initiated the process of becoming a party to the 1993 Maritime Liens Convention, the

⁸⁴ This is the second sentence proposed to be added, which is not currently included in the text of Art. 1326 of the TCC.

process of becoming a party has not yet been completed. If the 1993 Maritime Liens Convention enters into force with respect to Türkiye, Art. 11 of the 1993 Maritime Liens Convention should be primarily applicable. In any case, it would be appropriate to bring the aforementioned provisions into line with the 1993 Maritime Liens Convention through a law amendment.

[4] In order for the jurisdiction of Turkish courts to be established with respect to the lien decision on a foreign flagged ship, the ship must establish a connection with the land within the territorial jurisdiction envisaged under Art. 1355 of the TCC, and the ship must not make a non-stop passage. In terms of the arrest decision to be issued for foreign flagged ships; the failure to establish the jurisdiction of Turkish courts within the meaning of Art. 1355 TCC should not stop the one-year extinction period to which maritime liens are subject.

[5] The 2023 Beijing Convention has not yet entered into force in international law. The provisions of the 2023 Beijing Convention are based on Articles 11 and 12 of the 1993 Maritime Liens Convention. If Türkiye shows its will to become a party to the 2023 Beijing Convention, the provisions of the 2023 Beijing Convention that are reflected in the TCC should be reviewed anew.

BIBLIOGRAPY

- Atamer K, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2013)
- and Süzel C, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Volume I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2013)
- and Süzel C and Damar D, 'Metin ve Çeviri', Kerim Atamer and Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Volume I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2013)
- *Deniz Ticareti Hukuku I*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2017), (Volume I)
- *Deniz Ticareti Hukuku II: Gemilerin Eşya Hukuku, Fascicle I: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2018) (Volume II)



— *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV, Deniz İcra Hukuku*, (2nd edn, On İki Levha Publishing 2019) (Volume IV)

Berlingieri F, *The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires*, (CMI Yearbook 2016)

Czerwenka B, 'Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, Übereinkommen von 1993' (1994) *Transportrecht* 213

Çetingil AE and Kender R and Ünan S and Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5.Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2016) (Special Issue) *Journal of Maritime Law* 1, Evaluations on the Draft Turkish Commercial Code

Demir Gökyayla C, *Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizinde Kamu Düzeni*, (1st edn, Seçkin Publications 2001)

Ekşi N, 'Türk Gemi Siciline Kayıtlı Geminin Yurtdışında Cebrî İcra Yoluyla Satışı', (2003) (1-4) *Maritime Law Journal* 25

Kula Değirmenci N, 'Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi', (2014)18(3-4) *Gazi University Faculty of Law Journal* 245

Sefer N, 'Gemilerin Yurt Dışında Cebrî İcra Yoluyla Satışları ve Bunların Tanınmasına Dair Milletlerarası Sözleşme Taslağı', (Master's Thesis, TC Istanbul University, Institute of Social Sciences, Department of Private Law 2020)

Selek N and Tuygan C, 'Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi', (2024) 3 (1) *Piri Reis University Maritime Law Journal* 129

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – II (Textbook): Müşterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, (1st edn, Vedat Kitapçılık 2016)

Süzel C, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2012) (Gemi Alacaklısı Hakkı)

— *Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları Sempozyumu Özeti, Deniz İcra Hukuku Güncel Sorunları*, (1st edn, Istanbul Bar Association Publications 2018)



- and Işıklar GK, 'Gemilerin Adli Satışının Milletlerarası Etkilerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi' (Translation), (2023) 2(2) Piri Reis University Journal of Maritime Law 389, 390 fn. 2
- 'Maritime Liens: 'An Endless Torpedo for Foreign Flagged Vessels in Turkish Seas', *Journal of Maritime Law and Commerce* (2023/24) 53(1)
- Tekil F, *Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)*, (1st edn, Tekil Neşriyat 1987)
- Wersel C, *Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993*, (1st edn, Lit 1996)
- Yazıcıoğlu E, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (16th edn, Filiz Bookstore 2020)
- Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı "Arrest"*, (1st edn, Yetkin Publications 2023)
- Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, (1st edn, On İki Levha Publishing 2023)