



YARGI KARARLARI İŞİĞİNDA ORTAKLARIN TİCARET ŞİRKETİNE AİT GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİ İSTEMESİ SORUNU*

*THE PROBLEM OF SHAREHOLDERS REQUESTING ARREST OF THE
COMPANY'S SHIP IN THE LIGHT OF JUDICIAL DECISIONS*

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY**

ÖZ

TTK'nın 1353/I maddesi gereği borçlunun malvarlığındaki geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için istemin deniz alacağı niteliğinde olması gereklidir. Deniz alacağı haricindeki diğer bir alacak için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Deniz alacağı niteliğindeki istemler ise TTK'nın 1352/I maddesinde sayılmıştır. Ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik istemleri bu alacaklar arasında değildir. Uygulamada duran malvarlığı yalnızca gemiden ibaret olan şirket sayısı oldukça yüksektir. Bu açıdan ortağın doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: •Ticaret Şirketi •Deniz Alacağı •Geminin İhtiyati Haczi •Gemi •Ortaklık

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 19.02.2025 / Kabul Tarihi: 22.10.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1643097.

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.

** Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-03689).

**ABSTRACT**

In order for the arrest of the ship, the claim must be one of the maritime claims. For the other claims from maritime claims, the verdict to arrest of ship is not legally possible (TCC art. 1353/III). In case, the maritime claims were regulated at TCC art. 1352/I but the rights of shareholders for company is not uncodified at the article. However, in practice, the number of companies whose assets consist of only a ship is quite high. In this respect, it is very important whether the shareholder's claims directed to the company are in the nature of maritime claims. In this context, the study examined whether the possible claims of the shareholders to the company gives the right arrest of the company's ship.

Keywords: •Commercial Company •Maritime Claims •Arrest •Ship •Partnership

GİRİŞ

Hukuki anlamda ihtiyati haciz, bir para alacağının zamanında ödenmesinin garanti altına alınması amacıyla mahkeme kararı ile borçlunun mallarına önceden ve geçici olarak el konulmasıdır.¹ İcra İflas Kanunu (İİK)'nin 257/I maddesi uyarınca, kural olarak, vadesi gelmiş² ve rehinle temin edilmemiş³

¹ İBK, 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6; HGK, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11; 19.HD, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430; 19. HD, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512.

<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025. İcra İflas Kanunu (İİK) Dokuzuncu Bap (İİK m. 257 ila 268)'ın başlığı "ihtiyati haciz" olmasına rağmen Kanunda, kavramın açık bir tanımı yapılmamıştır. Doktrinde birbirine yakın ifadelerle yapılan tanımlar için genel olarak bkz. Baki Kuru, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2017) 348; Hakan Pekcanitez, Oğuz Atalay, Meral Sungurtekin Özkan ve Muhammet Özkes, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (B.5, Vedat Kitapçılık 2018) 303; Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz ve Emel Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku* (Güncellenmiş B. 5, Yetkin Yayınları 2020) 442; Erhan Günay, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Güncellenmiş B. 3, Seçkin Yayınları 2024) 283; Talih Uyar, Alper Uyar ve Cüneyt Uyar, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (B.1, Bilge Yayınevi 2018) 2; Umud Akdeniz, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197, 198.

² Borçlunun belirli bir yerleşim yerinin olmaması veya borcu ödememek amacıyla mallarını gizleme ya da kaçırmaya çalışması gibi işlemlerde bulunması halinde henüz müeccel alacaklar için de ihtiyati haciz istenmesi mümkündür. Bkz. İİK m. 257/II ve TTK m. 1353/V. Ayrıntılı bilgi için genel olarak bkz. Kuru, 348; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özkes, 303; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 442; Hasan Özkan, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağının Tahsilinde İhtiyati Haciz* (B.1, Legal Yayıncılık 2015) 893; Günay, 283; Uyar, 2593.

³ Bununla birlikte "alacağın rehinle temin edilmiş tutarını aşan kısmı için ihtiyati haciz" mümkündür.11. HD, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332 <<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%c4%9f%c4%b1n+rehni+a%5c%9fan+k%5c%4>



olması kadıyla, her türlü para alacağı için ihtiyati haciz kararı verilmesi mümkündür.⁴ Gemilerin ihtiyati haczinde ise bu genel ilkedden üç şekilde sapılmıştır.

Bunların birincisi kanuni veya akdi rehinle temin edilmiş alacaklar için de geminin ihtiyati haczinin istenebilmesidir (TTK m. 1353/II). İkinci önemli farklılık ise gemi hakkında yalnızca deniz alacağı niteliğindeki alacaklar için ihtiyati haciz kararı verilebilmesidir. Diğer bir ifadeyle, geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için alacak, Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nın 1352/I maddesinde yirmi iki bent halinde sayılan alacaklardan birine dâhil olmalıdır. Bu açıdan, TTK'nın 1352/I maddesinde sınırlı şekilde sayılanların haricindeki alacakları teminat altına almak amacıyla gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Üçüncü farklılık ise parasal nitelikte olmayan⁵ deniz alacakları için de geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesidir.⁶

Bu genel ilkelere uygun olmak kaydıyla, ticaret şirketi ortaklarının da deniz alacağı niteliğindeki alacaklarını teminat altına almak amacıyla şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olduğu tartışmasızdır. Bununla birlikte TTK'nın 1352/I maddesinde kâr payı, rüçhan hakkı veya tasfiye payı gibi ortaklık haklarından doğan istemler, açık şekilde, deniz alacağı olarak sayılmamıştır. Yalnızca TTK'nın 1352/I maddesinin (u) bendinde “*Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluğun*” ve yine aynı maddenin (f) bendinde “*Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin*

b1sm%4%b1+i%3%a7in> s.e.t. 02 Ağustos 2025. Ayrıca bkz. Uyar, 2591 (19 nolu dipnotta zikredilen kararlar).

⁴ İİK'nın 257. maddesi kapsamında ihtiyati haciz isteminin koşulları için genel olarak bkz. Kuru, 349; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 304; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 443; Talih Uyar, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585, 2587.

⁵ TTK'nın 1352. maddesinde deniz alacağı olarak sayılan istemler arasında para alacağı niteliğinde olmayan alacakların bulunduğu, maddenin lafzındaki “istem” kelimesinin para alacağının tahsiline yönelik olmayan alacakları ifade ettiği hususunda bkz. Ecehan Yeşilova Aras, 1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, *Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023) 71 (97 nolu dipnot). İİK uyarınca ihtiyati haczin, para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemi olduğu, bu haliyle diğer bir koruma müessesesi olan ihtiyati tedbirden ayrıldığı hususunda bkz. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

⁶ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (B.2, On İki Levha Yayınları 2019) 379 (Deniz İcra); Sinan Can Konyalı, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Adalet Yayınevi 2024) 113.



kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme(nin)” deniz alacağı olduğu düzenlenmiştir.

Söz konusu maddelerin lafzından da anlaşılacağı üzere, geminin işletilmesi veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlıkların deniz alacağı niteliğinde olması, ortaklar arasında gemi kirası veya mülkiyet ilişkisi bulunması şartına bağlanmıştır. Türk Hukukunda ise ticaret şirketleri, istisnasız, ortaklarından bağımsız tüzel kişiliğe sahiptir (TTK m. 125/I). Dolayısıyla ortaklık sıfatı, ticaret şirketine ait gemi üzerinde mülkiyet hakkı vermediği gibi ortaklar arasında gemi kirasına benzer bir hukuki ilişki de doğurmaz. Mülkiyeti ticaret şirketine ait gemi bakımından donatan sıfatı yalnızca şirkete aittir.⁷ Şirket ortağı hiçbir şekilde şirkete ait bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni konumunda değildir.

Oysaki uygulamada birden fazla kişinin bir gemiyi, paylı mülkiyet tesis ederek donatma iştiraki veya adi şirket bünyesinde elbirliği mülkiyet şeklinde deniz ticaretinde kullanmalarına pek rastlanmaz. Hemen hemen istisnasız ortaklar, sorumluluk veya vergisel gibi bir takım nedenlerle, geminin işletilmesi amacıyla bir şirket kurmakta ve gemiyi de bu şirket adına tescil ettirme yolunu seçmektedir.⁸ Bu şekilde kurulan bir şirketin duran malvarlığı ise, çoğunlukla, bu gemiden ibaret kalmaktadır. Diğer bir ifadeyle, alacaklıların şirkette yönelik istemlerinin en önemli ve değerli teminatını şirkete ait gemi oluşturmaktadır. Bu açıdan, özellikle malvarlığı yalnızca deniz ticaretinde kullanılan gemiden ibaret olan bir ticaret şirketi ortağının, kâr payı alacağı veya şirkete verdiği borçların iadesini istemesi gibi doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir.

Bu kapsamda çalışmada, ulaşılan yargı kararları ve TTK kapsamında, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı ve dolayısıyla şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir. Çalışmada özellikle bu konuda özel bir düzenleme yapıp yapılmaması gerektiği sorusuna cevap aranmıştır.

⁷ Krş. TTK 1064/II. Bu hususta ayrıca bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (B. 1, On İki Levha Yayınları 2017) 845 (Deniz Ticareti).

⁸ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Kanunu'nun 9/I ve IV maddesi uyarınca deniz ticaretiyle uğraşan tacirlerin kaydolmak zorunda olduğu Deniz Ticaret Odası (İMEAK) ve yine Türkiye'de donatanların büyük çoğunluğunu temsil eden Türk Armatörler Birliği'ne kayıtlı donatanların neredeyse tamamının ticaret şirketi olması da bu görüşü desteklemektedir. Bilgiler için bkz. Deniz Ticaret Odası, “Üyeler”, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/uyeler/tumu> > s.e.t. 03 Ağustos 2025; Türk Armatörler Birliği, “Üyelerimiz”, <<https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz>> s.e.t. 03 Ağustos 2025.



I. TERMİNOLOJİ VE KONUNUN SINIRLANDIRILMASI

Türk hukukunda şirket veya ortaklık terimi,⁹ iktisadi faaliyette bulunmak üzere yeterli miktarda sermayenin birleştirilmesi suretiyle sözleşmeyle kurulan birliklilikleri ifade etmek üzere kullanılan şemsiye bir kavramdır.¹⁰ Şirketler düzenlendikleri kanuna, tüzel kişiliği olup olmamasına, sermaye yapısına, şahıs veya sermaye şirketi ayırımına ve sorumluluk şekline göre farklı görünümlere sahiptir. Bunlardan en az iki gerçek veya tüzel kişi tarafından ekonomik menfaat sağlamak amacıyla kurulan adi şirketin tüzel kişiliği yoktur.¹¹ Kişi veya kişilerin yazılı bir şirket sözleşmesine bağlı olarak ekonomik bir amaca ulaşmak amacıyla TTK'da belirlenmiş şirket türlerinden birini tercih ederek oluşturdukları tüzel kişilikler ise ticaret şirketi olarak isimlendirilmektedir (TTK m. 124/I).

Ticaret şirketlerinden kollektif ve komandit şirket şahıs şirketi; anonim, limited ve sermayesi paylara bölünmüş sermaye şirketi ise sermaye şirketi olarak sınıflandırılmıştır (TTK m. 124/II).¹² Komanditer ortak¹³ hariç, şahıs şirketlerinde ortakların şirketin borçlarından dolayı sorumluluğu ikinci

⁹ Türk hukukunda “şirket” ve “ortaklık” terimleri birbirleriyle eş anlamda kanuni terimler olup birbirleri yerine kullanılabilir. Bkz. TTK m. 1531.

¹⁰ Türk Hukukunda şirket kavramı hakkında genel olarak bkz. Yaşar Karayalçın, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (B.1, Güzel İstanbul Matbaası 1965) 36; Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C.II (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 1403 (Şirketler II); Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. I (B. 15, Vedat Kitapçılık 2021) 23 (Ortaklıklar I); Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (B. 7, Adalet Yayınevi 2021) 574 (Genel Esaslar); Abuzer Kendigelen ve İsmail Kırcı, *Şirketler Hukuku*, C. I (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) 8 (Şirketler I); Fatih Bilgili ve Erhan Demirkapı, *Şirketler Hukuku Dersleri* (B. 8, Dora Yayınları 2021) 1; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 3 (Şerh I); İrem Aral, ‘Şirketler Hukukuna Giriş’, Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (B. 2, Mimoza Yayınları 2013) 21 Ahmet Fatih Özkan, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırcı (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (B. 1, Seçkin Yayınları 2023) 39.

¹¹ Adi şirketin tüzel kişiliğinin olmamasının sonuçları, özellikle, hak ehliyeti ile Türk Hukuku bakımından sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Oruç Hami Şener, *Adi Ortaklık* (B.1, Yetkin Yayınları 2008) 152; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 83; Kendigelen ve Kırcı, *Şirketler I*, 49.

¹² TTK'nın 124/I maddesinde kooperatifler bir ticaret şirketi olarak sayılmış olmasına rağmen aynı maddenin ikinci fıkrasındaki kooperatifler ne şahıs ne de sermaye şirketi olarak gösterilmiştir. Bu durum uygulamada, kooperatiflerin tacir olup olmadığı tartışmasına yol açmıştır. Bkz. İsmail Kırcı, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay’ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5, 6. Yargıtay İçtihatı Birleştirme Büyük Genel Kurulu ise kooperatiflerin tacir olduğu yönünde içtihatları birleştirmiştir. İBBGK, 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (RG 01.04.2022/31796).

¹³ Komandit şirketlerde sorumluluğu şirkete koyduğu veya koymayı taahhüt etmiş olduğu sermaye ile sınırlı olan ortak. Bkz. TTK m. 304/II.



dereceden, müteselsil ve sınırsızdır.¹⁴ Diğer bir ifadeyle alacağını şirketten tahsil edemeyen alacaklılar, ortakların kişisel malvarlığına gitme hatta iflasını isteme hakkına haizdir. Sermaye şirketlerinde ise ortakların sorumluluğu, kural olarak, şirkete getirmeyi taahhüt ettiği sermaye ile sınırlıdır. Alacaklılar, kural olarak, şirkette yönelik istemleri nedeniyle ortaklıklara müracaat edemezler.¹⁵

Şahıs şirketlerindeki sorumluluk rejimi uyarınca ortakların, komanditer ortak hariç, her zaman diğer ortaklara müracaat hakkına sahiptir. Bu sebeple şahıs şirketlerinde ortağın şirkete yönelik istemlerinin yegâne teminatı, şirkete ait gemiden ibaret değildir. Sermaye şirketlerinde ise ortakların alacağına ulaşmasının en önemli teminatını,¹⁶ şirketin sermayesi oluşturmaktadır.

Yukarıda vurgulandığı üzere uygulamada bir gemiyi deniz ticaretinde birlikte kullanmak üzere genel olarak sermaye şirketi, anonim veya limited şirket, tercih edilmektedir. Bu sebeplerle çalışmanın konusu yalnızca anonim ve limited şirket ortaklarının şirkete yönelik istemleriyle sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda çalışmada şirket terimi anonim veya limited şirket; “ortak” terimi ise anonim şirketlerde “pay sahibi”, limited şirkette ise “ortak” terimini¹⁷ göstermek üzere kullanılmıştır.

II. YARGI KARARLARI

Konuyla ilgili üç Bölge Adliye Mahkemesi (BAM) kararına¹⁸ ulaşılmıştır. Her üç kararda da istinaf merci, ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddiaların şirkete ait gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermeyeceğine hükmetmiştir.

¹⁴ TTK m. 236, TTK m. 236 ve TTK m. 317.

¹⁵ Sorumlulukla ilgili bu genel kurallara ek olarak adi şirket ve şahıs şirketlerinde her ortak, kanundan doğan yönetim ve temsil hakkını haizdir. Dilerlerse ortaklar, yönetim ve temsil yetkisini diğer ortaklara veya üçüncü kişilere bırakabilirler. Bu durumda dahi olağan dışı iş ve işlemler ancak tüm ortakların oybirliğiyle şirkete karşı geçerli olur (TTK m. 223). Sermaye şirketlerinde ise yönetim kurulu veya müdür adı verilen ayrı yönetim ve temsil organı vardır. Bu organlar, olağan ve olağan dışı ayrımı olmaksızın şirketin faaliyet konusuna giren her türlü iş ve işlemleri yapma yetkisine sahiptir (TTK m. 371).

¹⁶ Zarar gören ortaklar, somut olayın özelliklerine göre, yönetim kurulu, müdür veya yöneticilerden zararlarının tazmini isteme hakkına sahiptir. TTK m. 553 ve TTK m. 644.

¹⁷ Her iki şirketin yapısının farklı olması nedeniyle TTK’da anonim şirket ortaklarını ifade etmek üzere “pay sahibi”, limited şirkette ise “ortak” terimi kullanılmaktadır. Bkz. TTK m. 329/II ve 573/II.

¹⁸ Bu kararlardan iki tanesinin tarafları, ihtiyati haczi istenen gemi ve istem sebepleri aynı olaya aittir. Bu nedenle çalışmada yalnızca iki İstanbul BAM kararına yer verilmiştir. Çalışmada yer verilmeyen karar için bkz. İstanbul BAM 14. HD, 04.10.2018, E. 2018/1354, K. 2018/1010 <<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023.

Çalışmanın bu kesiminde söz konusu ilk derece mahkemesi ve BAM kararları kısaca özetlendikten sonra kararların kısa bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

1. İstanbul BAM 12. Hukuk Dairesi Kararı

A. Karar Özeti

İstanbul BAM 12. HD, 01.11.2018, E. 2018/1672, K. 2018/1348 sayılı karara¹⁹ konu olayda taraflar, tek duran malvarlığı Malta bayraklı olduğu anlaşılan limited şirket ortaklarıdır. Talepte bulunan ortak, şirketin faaliyetleriyle, dolayısıyla geminin işletilmesiyle ilgili tüm iş ve işlemlerin karşı tarafça yürütüldüğü ancak “*gemi hesaplarını şeffaf tut(ul)madığı, geminin işletilmesinden elde edilen kârdan sadece diğer ortağın faydalandığı, şirketin ticari defterlerinin talep edilmesine rağmen ... gösterilmediği*” iddiasıyla TTK’nın 1352/I-u maddesi uyarınca şirkete ait geminin ihtiyati haczini talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi geminin limited şirkete ait olması sebebiyle donatan sıfatının tarafların ortak olduğu şirkete ait olduğuna vurgu yaparak,

“davacının donatan şirkette hissedar olmasının gemi üzerinde de mülkiyet hissesi bulunduğu anlamına gelmeyeceği, TTK 1064/2 maddesi dikkate alındığında şirket ortakları arasında donatma iştirakinin varlığından söz edilemeyeceği ... bu nedenle alacağın bir deniz alacağı olmadığı”,

Gerekçesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar vermiştir.

İstinaf merci İstanbul BAM 12. HD ise, özetle, davacının ihtiyati haciz istemine dayanmış olduğu 1352/I-u maddesinin, geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlığı deniz alacağı olarak tanımladığı,

“Somut olayda, ihtiyati hacze konu geminin donatanı ... Ltd şirketi olduğuna göre, geminin donatanı/sahibi olan şirketin ortağı olarak ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddialar(ın), geminin ortak malikleri arasında çıkan geminin işletilmesine veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin bir ihtilaf olarak kabul edilemeyeceği), dolayısıyla bu iddialara dayalı alacağın da deniz alacağı olduğunun kabulü mümkün olmadığı”

Gerekçesiyle davacının istinaf başvurusunun esastan reddine karar vermiştir.

¹⁹ Karar için bkz. <https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/> s.e.t. 12 Temmuz 2023.



B. Değerlendirme

Yukarıda özeti verilen karardan İstanbul BAM 12. HD'nin, TTK'nın 1352/I-u maddesindeki geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllara ilişkin istemlerin yalnızca “geminin ortak malikleri” bakımından deniz alacağı niteliğinde olduğunu kabul ettiği anlaşılmaktadır. İstanbul BAM 12. HD'ye göre davaya konu gemi limited şirketin mülkiyetinde olduğundan donatan sıfatı şirkete aittir. Davacı ise şirketin ortağı konumunda olup gemi üzerinde doğrudan mülkiyet hakkına sahip değildir. Bu açıdan davacı ortak ile ticaret şirketi veya diğer ortak arasında birlikte mülkiyetten bahsedilemez. Dolayısıyla TTK'nın 1352/I-u maddesinin somut olaya uygulanması mümkün değildir.²⁰

İleride ayrıntılı olarak tartışılacağı üzere TTK'nın 1352/I-u maddesi yalnızca gemiye paylı veya elbirliği mülkiyet şeklinde malik olan ortaklar arasında geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllara ilişkin çıkan uyuşmazlıklarını deniz alacağı olarak tanımlamıştır. Türk hukukunda ticaret şirketleri, kural olarak, TMK'nın 48. maddesi çerçevesinde her türlü haklardan yararlanabilme ve borçları üstlenebilme hakkını haizdir (TTK m. 125/II). Dolayısıyla şirkete ait geminin suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla yine şirket adına kullanılması durumunda donatan sıfatı yalnızca ticaret şirketine aittir. Şirketteki payı ne olursa olsun ortakların donatan sıfatından bahsedilmesi hukuken mümkün değildir.²¹

Davaya konu olayda geminin tek maliki limited şirkettir. Dolayısıyla donatan sıfatı yalnızca davalı şirkete ait olup davacı ortağın bu sebeple donatan veya işleten sıfatı bulunmaz. Yine ortak ile davalı şirket veya diğer ortak arasında mülkiyetten kaynaklanan herhangi bir hukuki ilişkiden de bahsedilmesi mümkün değildir. TTK'nın 1352/I-u maddesindeki “geminin ortak malikleri” ifadesinden, eşya hukukundaki birlikte mülkiyetin anlaşılması halinde, ilk derece mahkemesi ve istinaf mahkemesi kararlarının isabetli olduğunu söylenebilir.

²⁰ İstinaf sebepleriyle bağlı olması sebebiyle olsa gerek, İstanbul BAM 12. HD yalnızca TTK'nın 1352/I-u maddesi uyarınca bir değerlendirme yapmış; TTK'nın 1352 maddesinin diğer hükümlerinin ticaret şirketi ortaklarına böyle bir imkân verip vermediği tartışmasına girmemiştir.

²¹ Krş. TTK m. 1061.

2. İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi Kararı

A. Karar Özeti

İstanbul BAM 14. HD, 07/02/2020, E. 2020/1336, K. 2020/898 sayılı karara²² konu olayda davacılar, tek duran malvarlığı davaya konu gemiden ibaret olan limited şirketin ortaklarıdır. Davacılar,

“... tarafından (şirkete ait) geminin satılması ve ... ortaklıktan çekilmeleri konusunda (kendileri ve ailelerine zarar verecekleriyle tehdit ederek) baskı yapılmaya başlandığını, tehdit edilmek ve korkutulmak suretiyle... hiç tanımadıkları ... isimli şahsa şirketin hisselerinin tamamını dilediği kişi ve kişilere”

dilediği bedelde satması konusunda yetki vermek zorunda kaldıklarını ve şirket hisselerinin bir başkasına devredildiği iddiasıyla, TTK 1352/I-t uyarınca şirkete ait geminin ihtiyaten haczi ile seferden men kararı verilmesi ve mülkiyetinin üçüncü kişilere devrinin yasaklanması yönünde ihtiyati tedbir kararı verilmesini talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi, davaya konu geminin mülkiyetiyle ilgili Cumhuriyet Savcılığına yansıyan uyuşmazlık bulunduğu gerekçesiyle, TTK'nın 1352/I-t maddesi uyarınca davacıların ihtiyati haciz taleplerinin kabulüne; ihtiyati tedbir talebinin ise reddine karar vermiştir. Yine ilk derece mahkemesi, davalının ihtiyati haciz kararına ilişkin itirazını da;

“geminin mülkiyetinin ihtiyati hacze itiraz eden şirkete ait olduğu, şirketin söz konusu gemiden başka bir mal varlığının bulunmadığı, talepte bulunanlarca şirketteki paylarının devrine ilişkin işlemlerin iradeyi sakatlayan nedenlerle geçersiz olduğundan pay sahipliği ile gemi üzerindeki mülkiyete dayalı hak sahipliklerinin devam ettiğinin ileri sürüldüğü, TTK'nun 1352/1-(t) bendinde geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan istemlerin deniz alacağı niteliğinde olduğu düzenlenmiş olduğundan, pay sahipliğinden kaynaklanan mülkiyet hakkına dayalı uyuşmazlık nedeni ile talepte bulunanlar lehine hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön görülmediği”

gerekçesiyle reddetmiştir.

²² Karar için bkz. <https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023.



İstanbul BAM 14. HD ise geminin ihtiyaten haczine karar verilebilmesi için iddiaya konu alacağı TTK'nın 1352/I maddesinde sınırlı olarak sayılan “deniz alacağı” olması gerektiği, somut olayda ise;

“ihtiyati hacze konu geminin donatanı(nın), itiraz eden ... Şti. olduğu ... geminin donatanı/sahibi olan şirketin ortağının, ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddiaları(nın), alacaklıya, şirkete ait gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı verme(yeceği) ... geminin mülkiyeti adı geçen şirkete ait olup, şirket ortaklığından kaynaklı ihtilaf, TTK'nın 1352/1.u maddesi anlamında geminin mülkiyetine ilişkin bir ihtilaf olarak kabul edileme(yeceği)”

gerekçesiyle geminin ihtiyati haczine ilişkin kararın usul veya yasaya aykırı olduğuna hükmetmiştir.

B. Değerlendirme

İstinaf mahkemesinin gerekçeli kararından, davacıların istemlerinin yalnızca ortaklık ilişkisinden doğan bir takım haklarla sınırlı olmadığı; tehdit ve hile ile şirketteki paylarını devretmek zorunda kalmaları nedeniyle devir işleminin geçersizliğinin tespiti ve şirketin tek duran malvarlığı olan geminin üçüncü kişilere devrinin önlenmesi amacıyla tedbir istemi olduğu anlaşılmaktadır. Yine karar metninden ilk derece mahkemesinin, şirket paylarının devrine ilişkin işlemlerin geçersiz olması halinde davacıların “*gemi üzerindeki mülkiyete dayalı hak sahipliklerinin devam ettiği*”, diğer bir ifadeyle ortakların şirkete ait gemi üzerinde “*pay sahipliğinden kaynaklanan mülkiyet hakkın(ın)*” bulunduğunu kabul ettiği sonucuna ulaşılmaktadır.

İstanbul BAM 14. HD ise kararını TTK'nın 1352/I-u maddesindeki “*geminin ortak malikleri*” ifadesinin, eşya hukuku anlamında malik olmayı ifade ettiği; geminin maliki olan ticaret şirketi ile şirket ortakları arasında birlikte mülkiyet ilişkisinin doğmadığı gerekçesine dayandırmıştır. İlk derece mahkemesinin aksine İstanbul BAM 14. HD'ne göre şirket ortaklığından doğan uyuşmazlıklar, TTK 1352/I-u maddesi uyarınca ihtiyati haciz isteme hakkı vermez.²³

Yukarıda da vurgulandığı üzere ticaret şirketine ait geminin, şirket adı ve hesabına denizde ekonomik menfaat sağlamak amacıyla kullanılması durumunda donatan sıfatı yalnızca şirkete ait olur. Şirket ortaklarının donatan veya işleten sıfatı doğmadığı gibi davalı şirket ile aralarında eşya hukuku

²³ Karar metninden, ilk derece mahkemesinin geminin ihtiyati haczine ilişkin istemini TTK'nın 1352/I-t maddesi uyarınca kabul ettiği; İstanbul BAM 14. HD'nin ret gerekçesini ise TTK'nın 1352/I-u maddesine dayandırdığı anlaşılmaktadır.



anlamında birlikte mülkiyet ilişkisi de doğmaz. Bu açıdan, TTK'nın 1352/I-u maddesindeki “geminin ortak malikleri” ifadesinin eşya hukukundaki birlikte mülkiyeti ifade ettiğinin kabul edilmesi halinde istinaf mahkemesi kararının isabetli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

III. ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUKTA GEMİLERİN İHTİYATI HACZİ

Alacaklının istem hakkına kavuşması bakımından en önemli değerlerden birisi olan gemiler, tahsis amacına uygun olarak, sürekli şekilde hareket halinde olan araçlardır. Yine gemilerin işletilmesinde donatanın yanı sıra yükle ilgililer başta olmak üzere üçüncü kişilerin menfaati de bulunur. Bu sebeple gemilerin ihtiyati haczi, uluslararası ve ulusal mevzuatta özel olarak düzenlenmiştir.²⁴

1. Geminin İhtiyati Haczi Kavramı

A. Tanımı

1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*International Convention on Arrest of Ships, 1999 – 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi*)'nin²⁵ 1/2 maddesinde geminin ihtiyati haczi (*arrest*),²⁶ “*bir deniz alacağının teminat altına alınması için mahkeme (court)*”²⁷ kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Bu anlamda geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı olarak adlandırılan sınırlı sayıdaki

²⁴ Bu hususta genel olarak bkz. Ergon Atilla Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972) 1; Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 1; Atamer, *Deniz İcra*, 165; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2023) 68; Konyalı, 59.

²⁵ Sözleşme metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1999/03/19990312%2009-14%20AM/Ch_XII_8p.pdf s.e.t. 02 Ağustos 2025.

²⁶ 03.05.2019 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan resmî tercümede 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/2 maddesindeki “*arrest*”in karşılığı olarak “ihtiyati haciz” terimi kullanılmıştır. Sözleşmenin 1999 yılında yapılan gayriresmî tercümesinde ise terim, “gemilerin alıkonulması ile ilgili olarak kullanıldığının saptanması üzerine haciz, tevkif, tutuklama sözcüklerden biri yerine” kullanılmak üzere “tutuklama” terimi tercih edilmiştir. Bkz. Gündüz Aybay, N. Oral, M. Oğuzülgen, S. Parlakyıldız, E. Aybay ve D. Özdemir, ‘Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’ (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159. “*Arrest*” teriminin “gemiye el konulması veya hareketliliğinin kısıtlanması” şeklinde iki farklı alternatifi kapsadığı yönünde bkz. Yeşilova Aras, 9. Ayrıca bkz. Doğuş Taylan Türkel, ‘Gemilerin İhtiyati Hazine Borçlunun Korunması’ (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017) 53.

²⁷ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/5 maddesinde “*court*” terimi bir devletin yetkili herhangi bir yargı mercii olarak tanımlanmıştır.



istemlerin teminat altına alınması amacıyla yargı organları vasıtasıyla bir gemiye geçici olarak el konulmasıdır.²⁸

Geminin ihtiyati haczi, alacaklının istem hakkının teminat altına alınmasına yönelik en önemli hukuki koruma yoludur.²⁹ Bu bakımdan İİK'da düzenlenen ihtiyati haciz kurumuna benzer. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi, hukuki anlamda İİK'nın 257 vd. maddelerinde düzenlenen bir ihtiyati haciz değildir.³⁰ İki kurum pek çok konuda birbirinden ayrılır.

Öncelikle geminin ihtiyati haczi yalnızca, deniz alacağı olarak tanımlanan, TTK'nın 1352/I maddesinde³¹ sınırlı olarak sayılan alacaklardan biri veya birkaç tanesi için istenebilir. Deniz alacağı olarak sayılmayan bir istem hakkı için geminin ihtiyati haczi istenemez (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 2/2; TTK m. 1353/III).³² Yine İİK'nın 257/I maddesinin aksine, geminin ihtiyati haczi için alacağın kanuni veya akdi rehinle temin edilmemiş olması zorunlu değildir (TTK m. 1353/II). Ayrıca para alacağı niteliğinde olmayan deniz alacakları için de geminin ihtiyati haczine karar verilmesi mümkündür.³³ İİK anlamında ihtiyati haciz ise rehinle temin edilmemiş para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemidir.³⁴

Geminin ihtiyati haczi, alacaklının alacağına en kısa sürede ve kolay şekilde kavuşmasına yönelik geçici bir hukuki koruma önlemidir.³⁵ İhtiyati haczine karar

²⁸ Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 320. Kavram ve tanımlar için ayrıca bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 197; M. Ali Aksoy, 'Gemilerin İhtiyati Haczi' (2016) 123 TBB Dergisi 259, 261; Yeşilova Aras, 33.

²⁹ Alacaklının, somut olaya göre, borçlunun gemi dışındaki diğer malvarlığına yönelik olarak ihtiyati tedbir (HMK m. 389), ihtiyati haciz (HMK m. 257) veya kesin haciz yoluna başvurma hakkına da sahip olduğu vurgulanmalıdır.

³⁰ Yeşilova Aras, 44.

³¹ Krş. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 1/1.

³² Geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı niteliğindeki istem haklarının teminat altına alınmasına yönelik yegâne hukuki yoldur. Daha açık anlatımla deniz alacağı niteliğinde olmayan alacakların teminat altına alınması için geminin ihtiyati haciz istenemeyeceği gibi deniz alacakları için geminin ihtiyati haczi dışında gemi üzerine başkaca bir geçici tedbir veya seferden menedilmesine karar verilemez (TTK m. 1353/I).

³³ Atamer, *Deniz İcra*, 379; Yeşilova Aras, 72.

³⁴ İhtiyati haciz, para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemidir. Bu haliyle diğer bir koruma müessesesi olan ihtiyati tedbirden ayrılır. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

³⁵ Hatta Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, genel anlamda ihtiyati haczi cebri icra çeşitlerinden cüz'i icra arasında sayılması gerektiğini belirtmektedir. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 8.

verilen gemi, alacaklının istemi üzerine yetkili icra müdürlüğünce seferden men edilerek muhafaza altına alınır (TTK m. 1366/I). Bu anlamda geminin ihtiyati haczinin en önemli fonksiyonu, alacaklının istem hakkına kavuşmasına teminat sağlamak üzere geminin muhafaza altına alınmasıdır.³⁶ Alacaklı olduğu kesinleşen istem sahibi, yargılama sonunda geminin kesin haczi ve paraya çevrilmesi veya geminin serbest bırakılması için depo edilen para vasıtasıyla alacağına kavuşma imkânı kazanır.

Geminin ihtiyati haczi, aynı zamanda, ikame güvence sağlanmasına da hizmet eder. Gemilerin ihtiyati haczinin bu fonksiyonu, özellikle, ihtiyati haciz kararının infazının sonucu ortaya çıkar. Öyle ki kararın infazından olumsuz etkilenen borçlu veya borçlu olmayan malik ya da taşıyanların, geminin tekrar seferine çıkmasını sağlamak amacıyla farklı çözümler veya teminatlar önererek alternatif çözümler sağlanması mümkündür.³⁷

B. Uluslararası Kaynaklar

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda devletlerin farklı uygulamaları, konunun uluslararası bir sözleşme ile düzenlenmesini zorunlu kılmış³⁸ ve bu amaçla 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Hacine Dair Uluslararası Sözleşme (*International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships – 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi*) kabul edilmiştir.³⁹ 24 Şubat 1956 tarihinde yürürlüğe giren⁴⁰ ve Türkiye'nin taraf olmadığı⁴¹ Sözleşme, herhangi bir taraf devlette, taraf bir devletin bayrağını taşıyan bütün deniz gemilerine uygulanır (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi m. 8/1). 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi uyarınca gemi

³⁶ Yeşilova Aras, 44.

³⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova Aras, 60.

³⁸ Çetingil, 161. Hazırlık süreci için ayrıca bkz. Konyalı, 60.

³⁹ Sözleşme metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6330-english.pdf> s.e.t. 02 Ağustos 2025. Gayri resmi Türkçe metin ve bilgiler için bkz. Georges Ripet, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHF 432, 453; Fahiman Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar* (B. 1, Tekil Neşriyat 1987) 30-35 (Uluslararası Konvansiyonlar).

⁴⁰ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 14/a maddesi uyarınca Sözleşme, ikinci onay belgesinin verilmesinden altı ay sonra onaylayan ilk iki devlet arasında yürürlüğe girecek; sonraki her bir Devlet için ise onay kendi onay belgesini verdiği tarihten altı ay sonra yürürlüğe girmiş olacaktır. Ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Çetingil, 173.

⁴¹ Türkiye'nin 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine "ihtiyati haciz hakkının sınırlandırıldığı gerekçesiyle" katılmadığı hususunda bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324)* (Dönem 23, Yasama Yılı 2, S. Sayısı: 96), 414.



üzerinde ihtiyati haciz ancak Sözleşmenin 1/1 maddesinde onyedinci bent halinde sayılan deniz alacağı için ve bir yargı kararı ile uygulanabilir.⁴²

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin uygulanmasında ortaya çıkan sorunlar, yeni bir sözleşmenin hazırlanması zorunlu kılmış⁴³ ve bu amaçla 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi hazırlanmıştır.⁴⁴ Konuyla ilgili hazırlanan bu son Sözleşme ise 14.09.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁵

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde de gemi hakkında ihtiyati haciz kararı yalnızca sözleşmenin 1/1 maddesinde sayılan sınırlı sayılan deniz alacakları için öngörülmüştür. Deniz alacaklarının sayısı ise 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre artırılmıştır. Bu kapsamda geminin “çatma veya diğer bir şekilde neden olduğu zararlar” şeklindeki deniz alacağı, “geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya veya hasar (m. 1/1-a)” şeklinde yeniden düzenlenerek deniz alacağının kapsamı genişletilmiştir.⁴⁶ Yine farklı olarak “çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zararlar (m. 1/1-d)”, “batmış, enkaz hakine gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması vb. giderler (m. 1/1-e)”, “liman, kanal, iskele vb. için ödenecek resim veya ücretler (m. 1/1-n)”, “gemi için ödenen sigorta primleri (m. 1/1-q) ve her türlü komisyon, broker veya acente ücretleri (m. 1/1-r)” ile “geminin satışına ilişkin sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık (m. 1/1-v)” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir.

Önceki haciz sözleşmesi gibi 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde de gemi tanımı yapılmamış; konu ihtiyati haczi uygulayacak devletin ulusal kanuna bırakılmıştır.⁴⁷ Bununla birlikte sözleşmenin uygulanacağı gemilerle ilgili olarak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre iki farklılık getirilmiştir. Bunlardan birincisi “deniz gemisi (*seagoing ship*)” yerine “*ship*” teriminin kullanılmasıdır.

⁴² 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin uygulama şartları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Çetingil, 164; Tekil, 35; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, Bozak Matbaası 1973) 281 (Deniz Ticareti).

⁴³ Atamer, *Deniz Ticareti*, 211.

⁴⁴ Yeşilova Aras, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin revizyonu amacıyla CMI bünyesinde bir çalışma grubunun oluşturulduğu ancak sorunların değişiklik protokolü ile giderilemeyecek kadar büyük olması sebebiyle yeni bir sözleşmenin hazırlanmasına karar verildiğini bildirmektedir. Yeşilova Aras, 13.

⁴⁵ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en s.e.t. 02. Ağustos 2025.

⁴⁶ Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (B. 6, Alkım Yayınları 2001) 485 (Deniz Hukuku).

⁴⁷ Dolayısıyla ilgili Devletin kanunlarına göre gemi vasfında olmayan deniz araçlarının ihtiyati haczi istenemeyecektir. Yeşilova Aras, 69.



Böylelikle karşılaştırmalı hukukta sıklıkla karşılaşılan “deniz gemisi – içsu gemisi” ayırımına son verilmiştir. Diğer farklılık ise donamaya ait gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerinin açık şekilde sözleşmenin kapsamı dışında tutulmasıdır (m. 8/2).⁴⁸

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinde Sözleşmenin, taraf devletlerden birisinin yargı yetkisine tabi olan her gemiye, geminin taraf bir devletin bayrağını taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın uygulanacağı düzenlenmiştir.⁴⁹ Bu haliyle madde, yabancılık unsuru bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, her türlü ihtiyati haciz isteminde uygulanması gerektiği şeklinde yorumlanmaya açıktır.⁵⁰

2. Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi

1956 tarihli eski TTK’da denizde cebri icraya ilişkin özel düzenlemelerin yokluğu ve İİK’nın 23/IV maddesinde sicile kayıtlı Türk Bayraklı gemilerin taşınmaz olarak kabul edilmiş olması, uygulamada, gemilerin ihtiyati haczi konusunda pek çok sorun yaşanması yol açmıştır. Bu sebeple TTK’da konu ile ilgili ayrıntılı düzenleme ve yenilikler yapılmıştır.⁵¹ Bu kapsamda İİK’nın 257/I maddesinden ayrılarak, rehinle temin edilmiş olsa dahi gemilerin ihtiyati haczi ancak deniz alacakları için mümkün kılınmış; deniz alacağı niteliğinde olmayan alacaklar için geminin ihtiyati haczi yolu kapatılmıştır.⁵²

⁴⁸ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi’nde ise Devlet gemilerinin bağımsızlığı hakkında herhangi bir özel kural mevcut değildi. Bkz. Çetingil, 173. Aslında bu durum bir eksiklik olarak görülmemelidir. Zira 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Kurulların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels*)’nin 3. maddesinde bu tür devlet gemileri haciz dâhil yargı bağımsızlığına tabi kılınmıştır.

⁴⁹ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinde ise sözleşmenin uygulanması için hem geminin bayrağını taşıdığı hem de ihtiyati haciz talebinin uygulanacak devletin, taraf devlet olması şartı aranmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, 191; Tekil, Uluslararası Konvansiyonlar, 39.

⁵⁰ Türk Hukuku bakımından aşağıda ayrıntılı değerlendirme yapılmıştır.

⁵¹ TTK’da gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemelerin sebepleri için bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416; Atamer, *Deniz İcra*, 165.

⁵² TTK ile getirilen değişiklik ve yenilikler için bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 63.



A. Kaynaklar

TTK'da gemilerin ihtiyati haczi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir.⁵³ Bu kapsamda TTK'nın deniz alacaklarına ilişkin 1352. maddesi⁵⁴ ile deniz alacaklarının teminat altına alınması için yalnızca geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi (TTK m. 1353/I), deniz alacağı niteliğinde olmayan istemler için geminin ihtiyati haczi yolunun kapatılmasına (TTK m. 1353/III) ilişkin hükümleri sözleşmeden aynen alınmıştır. Yine usule ilişkin yetki veya tahkim kaydına rağmen yetkili mahkemelerin ihtiyati haciz kararı verilebileceği (TTK m. 1356) ve ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili mahkemenin, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında da yetkili olduğuna (TTK m. 1359) dair hükümlerin kaynağı da 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesidir.

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin tüm usul işlemlerini düzenleyen bir sözleşme niteliğinde değildir. Geminin ihtiyaten haczedilmesi veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemleri, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvuru devlet hukukuna tabi tutulmuştur (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 2/4). *Lex fori* ilkesi uyarınca TTK'ya, İİK hükümlerini dikkate alarak, özellikle ihtiyati haciz istemine yönelik usul işlemlerine yönelik özel hükümler derç edilmiştir.⁵⁵

B. TTK'ya Göre Geminin İhtiyati Haczinin Şartları

TTK hükümleri uyarınca gemilerin ihtiyati haczi⁵⁶ konusunda ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, TTK uyarınca bir geminin ihtiyati

⁵³ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416. TTK'nın hazırlandığı dönemde Türkiye sözleşmeye taraf olmadığı gibi 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi de henüz yürürlüğe girmemişti.

⁵⁴ Yalnızca Sözleşme'nin 1/1-p maddesinden farklı olarak 1353/1-p maddesine “*gemi için alınmış krediler dahil olmak üzere*” ifadesi eklenmiştir. Yine Sözleşme'nin 1/1-q ve r maddelerindeki “kiracı (*demise charterer*)” terimleri TTK'nın 1352 maddesine alınmamış; “q” harfi Türkçede olmadığından sıralama da buna göre düzenlenmiştir. TTK'nın 1352/1-p maddesi kapsamında yapılan değişikliğin eleştirisi ve değerlendirmeler için bkz. Sami Aksoy, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri’ (2018) 34(2) BATİDER 199, 199; Kerim Atamer, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315, 315 (‘Deniz Alacaklarına’); Yeşilova Aras, 99.

⁵⁵ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

⁵⁶ Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerin 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nden aynen alınmasıyla, TTK ile uluslararası uygulama arasında da yeknesaklık sağlamıştır. Bu açıdan, TTK kapsamında geminin ihtiyati haczinin şartlarına ilişkin yapılan açıklamalar, kural olarak, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi bakımından da geçerlidir.



haczinin istenilmesinin ön şartı, alacağın, deniz alacağı niteliğinde olmasıdır (TTK m. 1353/I). Deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III).⁵⁷ Bu açıdan alacaklı, istemin TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi gerekli ve yeterlidir (TTK m. 1362).⁵⁸ Aynı zamanda gemi, ihtiyati haczi caiz gemilerden olmalıdır.⁵⁹ İhtiyati haciz istenebilecek gemiler ise deniz alacağından sorumluluk ve geminin maliki veya kiracına göre, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 3. maddesinden alınan, TTK'nın 1369/I maddesinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Borçlunun, üzerinde deniz alacağı doğan geminin maliki veya kiracısı ya da tahsis olunanı yahut taşıtanı olması halinde, mülkiyetindeki diğer gemilerin ihtiyati haczi de mümkündür (TTK m. 1369/II). Buna karşın geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar için yalnızca uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir (TTK m. 1369/III).

İhtiyati haciz kararı verilebilmesi için gemi, aynı zamanda, Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi alanına girmiş olmalıdır. Yetkili mahkeme ise TTK'nın 1354 ve 1555 maddelerinde Türk ve yabancı bayraklı gemiler için ayrı ayrı düzenlenmiştir. Türk Bayraklı gemiler için sicile kayıtlı olup olmadığına göre sabit yetkili mahkemeler sayılmıştır.⁶⁰ Türk Bayraklı gemiler için ayrıca geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa bağlandığı yer mahkemesi de yetkili olarak kabul edilmiştir.⁶¹ Yabancı bayraklı gemiler hakkında ise, yalnızca, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi yetkili kılınmıştır. Bu açıdan yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi,

⁵⁷ Deniz alacağı niteliğindeki alacak, kural olarak, muaccel olmalıdır. Vadesi gelmemiş (müeccel) deniz alacakları için ise ancak İİK'nın 257/II maddesinde öngörülen şartlar gerçekleşmesi halinde geminin ihtiyati haczi istenebilir (TTK m. 1353/V). Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 174; Yılmaz, 163; Konyalı, 146.

⁵⁸ Ayrıntılı bilgi ve ilgili Yargıtay kararları için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 220.

⁵⁹ TTK m. 935/I-c uyarınca TTK'nın cebri icraya ilişkin hükümleri donanmaya ait gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler hakkında uygulanmaz. Bu durum 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 8/II maddesi ile uyumludur.

⁶⁰ Türk Uluslararası Gemi Sicili dâhil Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler için sicil yeri mahkemesi, sicile kayıtlı olmayan gemiler için malikin yerleşim yeri, TTK'nın 941/III maddesi uyarınca özel sicile kayıtlı gemiler de ise kiracının yerleşim yeri mahkemesi. Bkz. TTK m. 1354/I.

⁶¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 208.



“geminin o mahkemenin yargı çevresi içinde seferine ara vermesi şartı(na)⁶² bağlanmıştır.

TTK'nın 1363. maddesinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için alacaklının, kural olarak,⁶³ 10.000 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) tutarında bir teminat⁶⁴ vermesi zorunlu tutulmuştur.⁶⁵ Yine ihtiyati haciz kararı alan alacaklı, kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde, kararı veren mahkemenin yargı çevresi veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemelidir. Aksi hâlde, ihtiyatî haciz kararı kendiliğinden kalkar (TTK m. 1364).⁶⁶

C. Yabancılık Unsuru Tartışması

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri Türkiye'nin Sözleşmeye henüz taraf olmadığı⁶⁷ dönemde TTK'ya derç edilmiştir. Aynı zamanda Türkiye, Sözleşme katılmaya karar vermiş⁶⁸ ve bu amaçla hazırlanan katılma belgesini 11 Eylül 2019 tarihinde sunmuştur.⁶⁹ Sözleşmenin 14/2 maddesi uyarınca da 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi hükümleri, 11 Aralık 2019 tarihi itibarıyla, Türkiye'nin iç hukuk kuralı haline gelmiştir.⁷⁰

⁶² Atamer, *Deniz İcra*, 210. Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczi konusundaki tartışma ve eleştiriler için bkz. Fevzi Topsoy, 'Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu' (2016) 74(1) İÜHF 397, 411; Nuray Ekşi, 'Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması' (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125, 142; Atamer, *Deniz İcra*, 211; Yeşilova Aras, 257; Yılmaz, 217.

⁶³ Gemi adamlarının gemide çalıştırılmasından doğan ücret alacakları teminat yatırılmasından muaf tutulmuştur. Bkz. TTK m. 1363/III.

⁶⁴ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 6/1 maddesinde mahkemenin, alacaklının teminat vermesini şart koşabileceği düzenlenmiş; ayrıntılı düzenleme yapılması mahkemenin hukukuna bırakılmıştır. Mahkeme talep edilmesi halinde somut olaya göre teminat miktarını arttırabileceği gibi azaltabilecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 225; Yeşilova Aras, 101; Aksoy M. A, 277; Konyalı, 178; Yılmaz, 343.

⁶⁵ Maddenin lafzından, teminat yatırılmadan mahkemenin ihtiyati haciz kararı veremeyeceği anlaşılmaktadır. Aksi halde verilen ihtiyati haciz kararı geçerli olmamalıdır.

⁶⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 233; Aksoy M. A, 281; Konyalı, 173; Yılmaz, 373.

⁶⁷ TTK'nın hazırlık çalışmalarında 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi henüz yürürlüğe dahi girmemişti.

⁶⁸ 03 Mayıs 2019 tarihli 1034 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi için bkz. RG 03.05.2019/30763(Mükerrer).

⁶⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en s.e.t. 02 Ağustos 2025.

⁷⁰ 1982 Anayasası 90/V; "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir."



Böylelikle gemilerin ihtiyati haczi konusunda Türkiye’de, TTK ve 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi olmak üzere iki maddi hukuk kuralı oluşmuştur. Bu durum doktrinde, özellikle, yabancılık unsur taşımayan ihtiyati haciz taleplerinde hangi hukuk kuralının öncelikle uygulanması gerektiği yönünde farklı görüşlerin ileri sürülmesine yol açmıştır.

Türkiye’nin henüz sözleşmeye taraf olmadığı döneme ait birinci görüşe göre, taraf olunması halinde 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi, uyuşmazlığın yabancılık unsuru taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın öncelikle uygulanmalıdır.⁷¹ Hatta bu durumda TTK’daki hükümler ilga edilmiş olacaktır.⁷²

Diğer görüşe göre ise 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinden yola çıkılarak, yabancılık unsuru bulunup bulunmadığına bakılmaksızın sözleşmenin her gemi hakkındaki uygulanması yönünde bir çıkarım yerinde değildir. Zira 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi’nin 8/6 maddesinde açık şekilde, sözleşme hükümlerinin, taraf devletin yargı yetkisine fiilen tabi bulunan ve bayrağını taşıyan bir geminin mutlak meskeni veya esas işyeri o devlette bulunan bir kişi tarafından ihtiyaten haczedilmesiyle ilgili o devletin yürürlükteki hukukunu değiştirmeyeceği veya etkilemeyeceği düzenlenmiştir. Bu açıdan, geminin bayrağı ile deniz alacaklısının yerleşim yerinin yargılamayı yapan devletin uyrukluğunda olması durumunda, ihtiyati haciz kararı ve diğer yargılama mahkemenin hukukuna göre yürütülmelidir.⁷³

Sorun ayrı bir çalışma konusu olacak kadar geniştir. Bu sebeple konu hakkında bir değerlendirme yapılması, çalışmanın amaç ve sınırlarını aşacaktır. Nitekim kamuoyu ile paylaşılan taslak Cebri İcra Kanunu (Taslak Kanun)⁷⁴ genel gerekçesinde, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 11.12.2019 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girdiğinin belirtilmesine rağmen, yabancılık unsuru ve TTK’nın mevcut hükümlerinin zımni olarak ilga edilip

⁷¹ Atamer, *Deniz Ticareti*, 212; Atamer, ‘Deniz Alacaklarına’, 320; Aksoy S, 212.

⁷² Kerim Atamer, ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 ve 34 (‘Deniz İcra Hükümlerine’).

⁷³ Yeşilova Aras, 29. Benzer yönde bkz. Konyalı, 100 ve 203. Bununla birlikte yazar, “sınırlandırma tedbiri” hariç 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin TTK’ya alınmış olması sebebiyle, yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklarda Sözleşme hükümlerinin uygulanmamasının Türk Hukuku bakımından farklılık yaratmayacağını; ancak yalnızca seferden men tedbirinin TTK’ya alınmış olmasının bir eksiklik olduğunu belirtmektedir.

⁷⁴ ‘Cebri İcra Kanun Taslağı’ <<https://mgm.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/24072025161511Cebr%C3%AE%20C4%B0cra%20Kanunu%20Tasla%C4%9F%C4%B1%20%20-%20C4%B0kili%20Tablo%20PDF.pdf>> s.e.t. 17Ağustos 2025.



edilmediği tartışmasına girilmemiştir.⁷⁵ Taslak Kanun'un 489. maddesinde ise “Bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bir geminin Türkiye’de ihtiyati haczi bu Kısım hükümlerine tabi” olduğu belirtilmiştir.⁷⁶ Taslak Kanun’un bu şekilde yasalaşması halinde, yeni Kanun ile 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi arasında *lex specialis* ve *lex posterior* değerlendirmeleri⁷⁷ ve özellikle yabancılık unsurunun varlığı ayrı bir tartışma konusu olmaya devam edecektir.⁷⁸

IV. ORTAĞIN ŞİRKETE YÖNELİK İSTEMLERİNİN “DENİZ ALACAĞI” OLUP OLMAMASI SORUNU

Ortak farklı hukuki ilişki ve sebeplerle şirketten istem hakkına sahip olabilir. Kuşkusuz bunların başında ortaklık haklarının kullanılmasından doğan istemler gelir. Yine ortağın şirket ile işlem yapması veya şirket lehine harcama yapması nedeniyle şirketten alacaklı olması da mümkündür. Uygulamada ortağın şirkete ödünç (borç) vermesi veya şirket lehine kefil olması ya da aval vermesine de sıklıkla karşılaşılr. Bu nedenle ortağın şirkete yönelik istemleri farklı ihtimallere göre ayrı başlıklar altında tartışılmıştır.

1. Ortaklık Haklarının Kullanılması Bakımından

Şirketler hukukunda konularına göre ortaklık hakları, genel olarak, “katılma hakları” ve “mali haklar” olarak iki şekilde tasnif edilir.⁷⁹ Bunlardan katılma

⁷⁵ Taslak Kanun ile TTK’nın “*Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler başlıklı 1350 ila 1400 üncü maddelerinde yer alan özel hükümler “Deniz Cebrî İcra” başlığı altında Taslağa alınmış(tur)*”.

⁷⁶ Taslak Kanun’un 489. maddesi gerekçesinde, “*bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın Türkiye’de, diğer bir anlatımla Türk mahkemelerinin yargı yetkisi alanında bulunan bir geminin seferden men edilmek suretiyle ihtiyati haczinin geminin ihtiyati haczi hakkındaki Altıncı Kısım hükümlerine tabi olduğu*” belirtilmiş, deniz alacağının Türkiye’de doğmuş olup olmaması şartına değinilmemiştir.

⁷⁷ Deniz icra hukukuna ilişkin hükümlerin yeni bir Kanun’da düzenlenmesi durumunda, bu hükümlerin *lex posterior* niteliğinde olacağı; ancak yabancılık unsuru taşıyan istemler bakımından *lex specialist* olması sebebiyle 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin öncelikle uygulanması gerektiği hususunda bkz. Yeşilova Aras, 18.

⁷⁸ Bu sebeple, ilgili BAM kararlarında mahkemelerin herhangi bir tartışmaya girmeksizin doğrudan TTK hükümlerini uygulamaları da dikkate alınarak, doktrindeki bu görüş ayrılığı hakkında herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın çalışmada, genel olarak, TTK hükümleri kapsamında bir inceleme yapılmıştır. Bununla birlikte çalışmanın ilgili kesimlerinde TTK ile mehaz 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi’nin konuyla doğrudan ilgili hükümleri birlikte analiz edilmiştir.

⁷⁹ Ayrıntılı bilgi için genel olarak bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, Ortaklıklar I, 686; Pulaşlı, Şirketler Hukuku, 574; Şaban Kayıhan, *Şirketler Hukuku* (B. 4, Seçkin Yayınları 2020) 231; Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar ve Mehmet Özdamar, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (B. 3, Yetkin Yayınlar 2021) 345; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. III (B. 4, Adalet

hakları, ortaklarının genel kurula katılma, oy hakkı, bilgi alma ve inceleme hakkı gibi niteliği itibarıyla parasal olmayan hakları ifade eder. Hukuki anlamda katılma hakları, bir alacak hakkı değildir. Dolayısıyla TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından birisine dâhil olması mümkün değildir. Bununla birlikte katılma hakları, somut olaya göre, ortağa, meydana gelen zararın tazminini isteme hakkı da verdiği için konu; katılma hakları ve mali haklar şeklinde iki başlık altında incelenmiştir.

A. Katılma Hakları

a. Genel Olarak

Ortakların katılma hakları, genel olarak, genel kurula katılma ve oy hakkı, bilgi alma ve inceleme hakkı, özel denetim isteme hakkı ile genel kurul kararlarının iptalini isteme hakkı olarak sayılabilir. Bu haklar vazgeçilmez nitelikte olup önceden feragat edilmesi hukuken mümkün değildir.⁸⁰

Katılma hakkı engellenen ortak, meydana gelen zararın tazminini isteme hakkına sahip olsa da katılma haklarının hiç birisi doğrudan bir parasal alacak niteliğinde değildir. Bu hakkı engellenen ortak, somut olaya göre, TTK'da düzenlenen bir takım hak ve yetkilere sahip olur. Örneğin genel kurul toplantısına katılma veya oy vermesi engellenen ortak, genel kurulun veya ilgili kararın iptalini isteyebilir (TTK m. 446/II).⁸¹ Yine bilgi alma veya inceleme hakkının kullanılması engellenen ortak, genel kurul kararının iptalini isteyebileceği gibi inceleme hakkını mahkeme vasıtasıyla da kullanabilir (TTK m. 437/III).⁸² Özel denetçi atanması isteme hakkı ise genel kurul ve mahkeme kararıyla kullanılabilen bir haktır. Her ortak genel kuruldan özel denetçi atanmasını isteyebilmesine rağmen, bu istemin reddi halinde mahkemeden özel denetçi atanmasını isteme hakkı, yalnızca azlık tabir edilen belirli bir paya⁸³ sahip ortak veya ortaklara

Yayınevi 2022) 1909 (Şerh III); Mehmet Bahtiyar, *Ortaklıklar Hukuku* (B. 16, Beta Yayınları 2022) 248.

⁸⁰ Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. II (B. 14, Vedat Kitapçılık 2019) 9 (Ortaklıklar II); Pulaşlı, *Şerh III*, 1974 ve 2019.

⁸¹ Konu hakkında bkz. Erdoğan Moroğlu, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (B. 7, On İki Levha Yayınları 2014) 275.

⁸² Ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 64; Pulaşlı, *Şerh III*, 2041.

⁸³ Sermayenin 1/10'u, halka açık anonim şirketlerde 1/20 veya payların itibari değeri 1.000.000 TL olan pay sahipleri. TTK m. 439/I.



tanınmıştır.⁸⁴ Bu açıdan İİK'nın 257/I maddesi uyarınca bu hakları teminat altına almak için ihtiyati haciz kararı alınması mümkün değildir.

b. Deniz Alacağı Olma Sorunu

Gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için istemin TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından birisi olması gereklidir (TTK m. 1353/III). Bu açıdan katılma hakkından doğan istem nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenebilmesi, istemin deniz alacağı olması şartına bağlıdır.

Katılma alacaklarının TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan istemlerden birine dâhil edilmesinin mümkün olmadığı görünmektedir. Zira katılma alacaklarının konusu doğrudan para veya parasal nitelikte bir alacak değildir. Dolayısıyla katılma haklarının, parasal nitelikteki deniz alacaklarından birisine dâhil olması zaten hukuken mümkün değildir.

Parasal olmayan alacaklardan ise yalnızca geminin mülkiyeti, gemi ipoteği veya zilyetlik gibi eşya hukukundan doğan istemler deniz alacağı olarak sayılmıştır.⁸⁵ Ayrıntıya girilmemekle birlikte, katılma haklarından doğan istemler, şirketin maliki olduğu gemi üzerinde herhangi bir şekilde mülkiyet veya zilyetlik şeklinde bir hak bahşetmez. Bu açıdan katılma haklarının, ortağa, şirketin malik olduğu gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermediği kabul edilmelidir.

B. Malvarlığı Hakları

a. Genel Olarak

Ortakların malvarlığı hakları, genel olarak, kârdan pay alma, bedelsiz pay edinme, rüşhan ve tasfiye payı alma hakkı olarak sayılabilir. Bunlardan rüşhan

⁸⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Fevzi Topsoy, 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 291; Tuğba Çiftçi, 'Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 339.

⁸⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 379. Ayrıca bkz. Yeşilova Aras, 72. Yazar, TTK'nın. 1352/1-t,u,v ve y maddelerindeki gemi mülkiyeti ile onu sınırlayan aynı haklarla ilişkili uyumsuzluklar ve zilyetlikler ile ilgili istemlerin haricindeki diğer deniz alacaklarının parasal alacakları oluşturduğu hususunda belirtmektedir. Buna göre TTK'nın 1352/1-u maddesindeki (1999 Gemilerin Haczi Sözleşmesi m. 1/1-t) geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluk da parasal nitelikte olmayan deniz alacağıdır.



hakkı, sermayenin artırılmasıyla ortaya çıkan yeni payları, mevcut payı oranında, öncelikle alma hakkını ifade eder (TTK m. 461/I ve 591/I). Rüşhan hakkı, kural olarak, sınırlandırılmaz veya kaldırılmaz.⁸⁶ Bu hakkını kullanması engellenen veya kısıtlanan ortak, ilgili genel kurul kararının iptali isteme veya yöneticilerin sorumluluğa gitme yolunu işletebilir. Bu hakların ise şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı vermeyeceği açıktır.

Tasfiye payı hakkı, ortağın, şirketin sona ermesi durumunda tasfiye sonucunda kalan tutara payı oranında katılma hakkıdır (TTK m. 507/I). Geminin kullanımının sermaye olarak getirilmesinin haricinde⁸⁷ tasfiye payı, kural olarak, geminin paraya çevrilmesi sonucunda nakit olarak ödenir (TTK m. 543/III). Tasfiye payı hakkı ancak şirketin sona ermesi durumunda ileri sürülebileceğinden,⁸⁸ şirket faaliyeti devam ettiği sürece, bu hak nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini istenmesi hukuken mümkün değildir.

Genel anlamda bedelsiz pay edinme hakkı ise şirketin iç kaynaklarının şirket sermayesine eklenmesiyle oluşturulan paylardan ortakların, payları oranında bedelsiz olarak iktisap etmeleridir.⁸⁹ Ortaklar bedelsiz payları, sermaye artırımının tescili ile birlikte kendiliğinden iktisap ederler (TTK m. 462/III). Daha açık anlatımla ortağın bu haktan yararlanması için herhangi bir istemde bulunması gerekmez.⁹⁰ Dolayısıyla bu hakkın kullanılması nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenemeyeceği de söylemek yanlış olmayacaktır. Bu nedenle konu, özellikle, kârdan pay alma hakkı çerçevesinde tartışılmalıdır.

b. Kâr Payı Alma Hakkı

Her ortak, kanun ve esas sözleşme hükümleri çerçevesinde ortaklara dağıtılması kararlaştırılmış net dönem kârından kendisine düşen payı alma hakkına sahiptir

⁸⁶ Pay sahibinin rüşhan hakkı ancak halka arz, işletme ve iştiraklerin devralınması veya işçilerin şirkete katılmaları gibi haklı sebeple sınırlandırılabilir veya kaldırılabilir. TTK m. 461/II ve TTK m. 591/II. Ayrıntılı bilgi için bkz. İbrahim Bektaş, *Anonim Ortaklıklarda Yeni Pay Alma (Rüşhan) Hakkının Kısıtlanması ve Devri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2023) 172; Hasan Pulaşlı, 'Anonim Şirketlerde Yeni Pay Alma, Rüşhan ve Kar Payı Hakkına İlişkin Önemli Sorunlar' (2023) 39(2) BATİDER 239, 244.

⁸⁷ Bu durumda şirketin aktiflerinin pasiflerini karşılması kaydıyla, geminin kullanılmasını sermaye olarak getiren ortağa gemi aynen iade edilir.

⁸⁸ Tasfiye payı hakkının faaliyette bulunduğu sürece şirkete karşı ileri sürülemeyeceği hususunda bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 3; Pulaşlı, *Şerh III*, 1949.

⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, *Şerh III*, 1959.

⁹⁰ Bedelsiz paylar üzerindeki bu hak kaldırılmadığı ve sınırlandırılmadığı gibi bu haktan da vazgeçilemez. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, *Şerh III*, 1961.



(TTK m. 507/I ve TTK m. 608/I). Kâr payı ödenip ödenmeyeceği veya nasıl ödeneceğini belirleme yetkisi ise münhasıran genel kurula aittir. Genel kurul bu yetkisini bir başkasına devredemez (TTK m. 408/I-d ve TTK m. 616/I-e).⁹¹

Kâr payı alma hakkı kapsamında; genel kurulun kâr payı ödeme kararı almaması veya alınan karara rağmen kâr payının ortağa ödenmemesi şeklinde iki sorunun çıkması muhtemeldir.

aa. Kâr Payı Dağıtım Kararı Alınmaması

Doktrinde tartışmalı olmakla birlikte, anonim şirketlerde net dönem kârının en az yüzde beşinin pay sahiplerine dağıtılmasının zorunlu olduğu söylenebilir (TTK m. 519/I-c).⁹² Genel kurul, kural olarak, kâr dağıtım kararı almayıp net dönem kârının tamamının yedek akçeye ayrılması kararı alamaz. Aksi hâlde pay sahipleri alınan kararın butlanının tespitini isteyebileceği gibi şirketin feshi de gündeme gelebilir (TTK m. 531).

Limited şirketlerde ise şirket zararlarının karşılanması için gerekli olması veya şirketin gelişimi için yatırım yapılması ihtiyacının ciddi şekilde ortaya konulması ve bu durumun bütün ortakların menfaatine olması haricinde (TTK m. 608/III) kâr dağıtım kararı alınması gereklidir.⁹³ TTK'nın 608/III maddesine aykırı şekilde kâr dağıtım alınmayıp tüm net dönem kârının yedek akçeye ayrılması yönünde bir kararın, ortakların müktesep haklarını ihlal edeceğinden, iptali mümkündür.

Sermaye şirketlerinde gerekli karşılıklar ayrıldıktan sonra kanunen kâr dağıtım zorunlu olsa dahi genel kurulun kâr payı dağıtım kararı olmadıkça, ortaklar, şirketten kendisine düşen kâr payının ödenmesini isteyemezler.⁹⁴ Daha açık ifadeyle ortakların kâr payı isteme hakkı, genel kurulun kâr payı dağıtım kararıyla birlikte alacak hakkına dönüşür. Özellikle çoğunluğun keyfi tutumu

⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aslı E. Gürbüz Usluer, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016) 67; Kerem Çelikboya, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2021) 436.

⁹² Tartışmalar ve ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 695; Pulaşlı, *Şerh III*, 1928; Gürbüz Usluer, 91; Çelikboya, 72.

⁹³ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 466; Kendigelen ve İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, C. III (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022) 298 (*Şirketler III*); Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C.III (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (*Şirketler III*).

⁹⁴ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 702; Eriş, *Şirketler III*, 2597; Gürbüz Usluer, 68. Kar payı hakkının “geciktirici şarta bağlı bir talep hakkı niteliğinde” olduğu hususunda bkz. Pulaşlı, *Şerh III*, 1929.

nedeniyle kâr dağıtımını yerine tüm net dönem kârının yedek akçeye ayrılması kararının alınması ortaklara, somut olaya göre, alınan kararın iptali veya butlanını ya da şirketin feshini isteme hakkı verir.

Görüldüğü üzere haklı veya haksız şekilde kâr dağıtımını kararı alınmaması hâlinde ortaklar, yalnızca, şirketler hukukundan kaynaklanan bir takım haklara sahip olurlar. Daha açık ifadeyle ortaklar, genel kurul kararı olmadıkça, doğrudan şirkete yöneltilecek bir alacak davasıyla kâr payının kendisine ödenmesini sağlayamazlar. Bu açıdan genel kurulun haksız şekilde kâr dağıtımını kararı almaması veya alamaması,⁹⁵ ortaklara, deniz alacağı niteliğinde bir istem hakkı vermez.

bb. Kâr Payının Ortaklara Ödenmemesi

Genel kurulun kâr payı dağıtımına ilişkin kararını uygulama görevi şirketin yönetim organına⁹⁶ aittir. Yönetim organı kâr dağıtımını, genel kurul kararında belirlenen esaslar dâhilinde yapmakla yükümlüdür. Aksi halde, ayrıca bir ihtaraya gerek olmaksızın, şirketin temerrüdü gündeme gelir.⁹⁷

Muaccel olmuş kâr payı kendisine ödenmeyen ortak, bu hakkını doğrudan ilamsız icra yoluyla şirketten tahsil edebileceği gibi alacak davasıyla mahkeme aracılığıyla da talep edebilir. Somut olayın özelliklerine göre bu hakkın iflas yoluyla da istenmesi mümkündür. Yine ortak, dilerse, kâr payının ödenmemesinde kusuru bulunan yöneticinin kişisel sorumluluğuna giderek de uğramış olduğu zararın tazmini sağlayabilir. Kâr payının gereği gibi ödenmemesi ortağın doğrudan zararını oluşturacağından, mahkemece hükmedilecek tazminat doğrudan ilgili ortağa ödenir.

İkinci olasılıkta, daha açık ifadeyle, ortağın yalnızca kusurlu yöneticiye başvurması durumunda,⁹⁸ şirketin doğrudan sorumluluğundan bahsedilmeyeceğinden, şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin haczinin gündeme gelmesi de hukuken mümkün olmayacaktır. Bu açıdan konu, özellikle, kâr payının tahsili amacıyla doğrudan şirkete yönelik istem hakkı çerçevesinde

⁹⁵ Örneğin genel kurulun hiç toplanmaması veya toplanmasının mümkün olmaması gibi.

⁹⁶ Anonim şirketlerde yönetim kurulu; limited şirketlerde müdür veya müdürler kurulu. Yönetim kurulu veya müdürler bu görevi bir başkasına devredemezler. Bkz. TTK m. 375/I-f ve TTK m. 625/I-g.

⁹⁷ Çelikboya, 463.

⁹⁸ Yönetim kurulu üyelerinin kar payı dağıtılmasındaki hukuki sorumlulukları hakkında bkz. Gürbüz Usluer, 268.



tartışılmalıdır. TTK'nın 1352/I maddesinde ise, kural olarak, gemi veya geminin işletilmesinden ileri gelen istemler deniz alacağı olarak sayılmıştır.

aaa. TTK m. 1352/I-f Kapsamında Değerlendirme

TTK'nın 1352/I-f maddesinde “*Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme(nin)*” deniz alacağı olduğu hükme bağlanmıştır. Madde metnindeki “geminin kiralanması (hire of the ship)” ifadesinin gemi kira sözleşmesi (TTK m. 1119) veya finansal kiralama sözleşmesine⁹⁹ konu gemileri gösterdiği tartışmasızdır.¹⁰⁰ Şirketin malik veya kiracısı olduğu bir gemi üzerinde ise şirket ortağı ile şirket veya ortakların kendi arasında TTK'nın 1352/I-f maddesi anlamında bir kira ilişkisinden bahsedilmez. Zira mülkiyet durumunda tek malik şirket; kira sözleşmesi ilişkisinde tek kiracı yine şirkettir.

Bununla birlikte TTK'nın 1352/I-f maddesindeki “geminin kullanılması (use of the ship)” ifadesi, özellikle tek duran malvarlığı olan gemiyi deniz ticaretinde kullanmak amacıyla kurulan bir şirkette, şirket sözleşmesinin,¹⁰¹ “geminin kullanılması ... amacıyla yapılmış her türlü sözleşme” olarak kabul edilip edilmeyeceğini ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır. Zira münhasıran tek bir geminin işletilmesi amacıyla kurulan bir şirkette, aslında, dağıtımına karar verilen kâr bu geminin işletilmesi veya kullanılmasından elde edilen gelirden oluşmaktadır. Yine şirket sözleşmesinin de madde metnindeki “her tür sözleşme” kapsamında olduğunun ileri sürülmesi de mümkündür.

TTK'nın 1352/I-f maddesi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-f maddesinden aynen alınmıştır.¹⁰² 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-f maddesinin kaynağı ise 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/I-d maddesidir. Farklı olarak 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'ne “bir charterpartide veya başkaca şekilde yer alıp olmadığına bakılmaksızın” ifadesi eklenmiş; ancak iki madde arasında anlamsal bir farklılık oluşturulmamıştır.¹⁰³

⁹⁹ 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu m. 18.

¹⁰⁰ Ayrıntılı bilgi ve intifa hakkı kurulmasının da madde kapsamında olduğuna dair bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 117.

¹⁰¹ Anonim şirketlerde ise esas sözleşme.

¹⁰² TTK m. 1352 madde gerekçesi. Bkz. *Türk Ticaret Kanunu*, 416.

¹⁰³ Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships* (B 5, Informa 2011), 3.155; Atamer, *Deniz İcra*, 116.



Madde metnindeki “geminin kullanılması (use ... of the ship)” ifadesi kira veya finansal kiralama sözleşmesi kapsamına girmeyen, geminin doğrudan kullanılmasına yönelik sözleşmeleri kapsamalıdır. Daha açık ifadeyle geminin, bir kira sözleşmesi düzenlenip düzenlenmesine bakılmaksızın, ortakların adı ve hesabına kullanılmasına yönelik sözleşmeler madde kapsamında olmalıdır. Nitekim gemi üzerinde intifa hakkı kurulması¹⁰⁴ ve gemi yönetim sözleşmeleri de maddenin kapsamına dâhil edilebilir.¹⁰⁵

Türk hukukunda tüm ticaret şirketleri, istisnasız, ortaklardan bağımsız hak ve fiil ehliyetine sahiptir. Şirketin maliki veya kiracısı olduğu bir geminin deniz ticaretinde kullanılmasından doğan tüm hak ve borçlar, yalnızca şirkete aittir. Ortaklar geminin işletilmesi nedeniyle doğrudan hak sahibi olamazlar ve borç altına girmezler. Diğer bir ifadeyle ortak, geminin işletilmesi nedeniyle elde edilen gelir üzerinde doğrudan istem hakkına sahip değildir.¹⁰⁶

Bu açıdan, şirketin dağıtımına karar verdiği kâr payı yalnızca bu geminin işletilmesinden elde edilmiş olsa dahi, ortağın kâr payı isteminin, doğrudan geminin kullanılmasından elde edilen gelir olduğunu söylenemez. Dolayısıyla ortağın şirkete yönelik kâr payı istemi, TTK'nın 1352/I-f maddesi kapsamında bir deniz alacağı niteliğinde olmamalıdır.

bbb. TTK m. 1352/I-u Kapsamında Değerlendirme

TTK'nın 1352/I-u maddesinde “*Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluk*” deniz alacağı olarak sayılmıştır. TTK'nın 1352/I-u maddesi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-t maddesinden aynen; 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-t maddesi ise gerekli değişiklikler yapılarak¹⁰⁷ 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinden alınmıştır.

¹⁰⁴ Atamer, *Deniz İcra*, 117; Yeşilova Aras, 82.

¹⁰⁵ Berlingieri, 3.140.

¹⁰⁶ Hatta tek kişilik şirket olsa dahi bu durum değişmez.

¹⁰⁷ 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde geminin ortak malikleri arasında geminin mülkiyet, zilyetlik, işletilme ve kazanç elde edilmesinden doğan istemlerin deniz alacağı olduğu hükme bağlanmıştı. Sözleşmenin Fransızca metninde ise söz konusu madde, mülkiyet ve hak iddiası ile geminin işletilmesi şeklinde iki ayrı paragrafta düzenlenmişti. Bu haliyle Fransızca metinde geminin işletilmesi veya kazanç elde edilmesinden ileri gelen uyumsuzlukların geminin ortak malikleri arasında olup olmaması gerektiği çok açık değildi. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-s maddesinde ise geminin mülkiyeti veya zilyetliğinin deniz alacağı olduğu ayrıca düzenlendiğinden, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-p



Her üç madde metninde de “ortak malikler (*co-owners*)” ifadesi aynen korunmuş ancak ifadenin tanımı yapılmamıştır. İfadenin medeni hukuktaki birlikte mülkiyetten farklı olup olmadığı özellikle şirket ortaklığının “ortak malik” sıfatı verip vermediği ayrıca tartışmaya değerdir.

TTK’nın 1352/I maddesi ve mehzaz Sözleşmede “geminin ortak malikleri” ifadesinin tanımlanmamış olması, aslında, kanun koyucunun terime medeni hukuktaki tanımından farklı bir anlam vermediği şeklinde yorumlanmalıdır.¹⁰⁸ Daha açık ifadeyle, “geminin ortak malikleri” ifadesi, eşya hukukundaki birlikte mülkiyetten¹⁰⁹ farklı bir anlam taşımaz.¹¹⁰ Bu anlamda ortak malik terimi, genel olarak, bir gemiye birlikte malik olan paydaş veya ortakları ifade eder. Bu kapsamda donatma iştirakindeki müşterek donatanlar arasındaki geminin işletilmesine yönelik uyuşmazlıklar yanında, uygulamada ortaya çıkması pek olası olmasa da, adi şirket ortakları veya mirasçılar arasında geminin işletilmesinden doğan istemlerin deniz alacağı niteliğinde olduğu tartışmasızdır.

Yukarıda vurgulandığı üzere Türk Hukukunda tüm ticaret şirketleri, şirket ortaklarından bağımsız tüzel kişiliğe ve dolayısıyla hak ve fiil ehliyetine sahiptir. Şirketin malik olduğu tüm ekonomik değerler ortaklara değil; şirkete aittir. Ortağın tasarruf veya istem hakkı yalnızca şirketteki payı üzerindedir. Ortak, şirketin malvarlığı üzerinde doğrudan bir tasarruf veya istem hakkına sahip değildir. Tek kişilik bir anonim veya limited şirkette ortak, aynı zamanda şirketin yönetim organı olsa dahi, şirketin malvarlığı üzerinde doğrudan tasarruf hakkına haiz değildir. Dolayısıyla şirketin tek başına malik olduğu gemi üzerinde, şirket ortakları arasında veya ortak ile şirket arasında birlikte mülkiyet ilişkisinden bahsedilemez.¹¹¹ Şirketin tek duran malvarlığı işletilmekte olan gemi olsa da bu sonuç değişmez.

Bu açıdan, şirketin ortakları veya ortak ile şirket arasında geminin işletilmesinden veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlıklar, ortaklara, TTK’nın 1352/I-u maddesi uyarınca geminin ihtiyati haczini isteme hakkı vermez.¹¹² Aynı şekilde şirketin ortakları ile şirketin, adi şirket veya donatma

maddesindeki “mülkiyet ve zilyetlik” terimleri 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 1/I-t maddesine alınmamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, 3.460.

¹⁰⁸ Krş. TTK m.1/I.

¹⁰⁹ Paylı mülkiyet (TMK m. 688) veya elbirliği mülkiyet (TMK m. 701).

¹¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 151.

¹¹¹ Bkz. A. Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (B. 6, Yetkin Yayınları 2018), 276.

¹¹² Yukarıda 85 nolu dipnotta da vurgulandığı üzere, *Yeşilova Aras* TTK’nın 1352/I-u maddesinin, ortaklar malikler arasında gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlığın parasal nitelikte bir

iştiraki şeklinde gemiyi birlikte işlettikleri üçüncü kişiler arasındaki uyuşmazlıklar da TTK'nın 1352/I-t veya u maddeleri anlamında deniz alacağı niteliğinde değildir.

Karşılaştırmalı hukukta da “ortak malikler” ifadesinin, şirket ortaklığını kapsamadığı kabul edilmektedir. Nitekim Hollanda İstinaf Mahkemesinin 1986 tarihli “*Alhena*” kararında, ticaret şirketi ile adi şirket şeklinde gemiyi işletmiş oldukları diğer şirketin ortakları arasındaki uyuşmazlığın, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-p maddesi (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 1/I-t) anlamında deniz alacağı olmadığına hükmettiği bildirilmektedir.¹¹³

2. Şirketin Kötü Yönetilmesi

Anonim ve limited şirketler, yönetim kurulu veya müdür adı verilen ayrı bir yönetim organı tarafından yönetilir ve temsil edilir.¹¹⁴ Yönetim organı, kanun ve esas sözleşme uyarınca genel kurulun yetkisine bırakılmış bulunanlar dışında şirketin işletme konusunun gerçekleştirilmesi için gerekli olan her çeşit iş ve işlemleri yapma yetkisine sahiptir. Yöneticiler bu görevlerini tüm özeni göstererek¹¹⁵ yerine getirmekle yükümlüdür.¹¹⁶ Kanun veya esas sözleşmeden doğan yükümlülüklerini kusurlarıyla ihlâl eden yöneticiler ortaklara, şirkete ve şirketin alacaklılarına karşı sorumludur (TTK m. 553/I).¹¹⁷

Yöneticilerin özen yükümlülüğünü ihlâl etmeleri sonucu kendisinin veya şirketin zarara uğradığını düşünen her ortak, ilgili yönetici veya yöneticilerden meydana gelen zararın tazminini isteme hakkına sahiptir. Ortak lehine hükmedilen tazminatlar, kural olarak, şirkete ödenir (TTK m. 555). Kusurlu eylem nedeniyle

alacağı değil; geminin idari veya finansal açıdan yönetime ilişkin istemleri düzenlediğini belirtmektedir. Yeşilova Aras, 75. Maddenin bu şekilde yorumlanması hâlinde ise ortaklar arasında geminin işletilmesinden elde edilen kazançlar da TTK'nın 1352/I-u maddesinin kapsamına girmeyecektir.

¹¹³ Bkz. Berlingieri, 3.460.

¹¹⁴ Anonim şirkette yönetim kurulu; limited şirkette ise müdür veya müdürler kurulu. Bkz. TTK m. 374; TTK m. 625.

¹¹⁵ TTK'nın 369/I maddesi uyarınca anonim şirketlerde yönetim kurulu üyeleri ve yönetimle görevli kişiler “tedbirli bir yöneticinin özeniyle” hareket etmekle yükümlüdür.

¹¹⁶ TTK m. 369/I ve TTK m. 626/I.

¹¹⁷ Krş. TTK m. 644/I-a.



doğrudan zarara uğrayan ortak, tazminatın şirket yerine kendisine ödenmesini de dava edebilir.¹¹⁸

Her iki ihtimalde de tazminat istemi yalnızca kusurlu yönetici veya yöneticilere yöneltilir. Meydana gelen zarar nedeniyle şirket tüzel kişiliği sorumlu tutulamaz. Bu açıdan, zarar doğrudan geminin kötü işletilmesinden doğmuş olsa dahi, şirketin kötü yönetilmesi sonucu meydana doğan zarar nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin haczine gidilmesi hukuken mümkün değildir.

3. Ortağın Şirketten Alacaklı Olması

Uygulamada şirketle doğrudan işlem yapması veya şirkete borç (kredi) vermesi ya da kefil olmasına gibi sebeplerle ortağın, doğrudan şirketten alacaklı olmasına sıklıkla karşılaşılr. Bu açıdan ortağın, bu alacakları nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışılmaya değerdir.

A. Şirket ile İşlem Yapılması

Anonim şirket yönetim kurulu üyeleri hariç olmak üzere,¹¹⁹ yönetici olan veya olmayan ortağın, kural olarak, şirket ile işlem yapmasının önünde hukuki bir engel yoktur.¹²⁰ Bu şekilde şirket ile doğrudan işlem yapan ortağın durumu, şirketten alacaklı üçüncü kişilerden farklı olmaz. Alacaklı ortak, kural olarak,

¹¹⁸ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 445; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. IV (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Şerh IV) 2841.

¹¹⁹ TTK'nın 395/I maddesinde yönetim kurulu üyesinin, genel kuruldan izin almadan, şirketle kendisi veya başkası adına herhangi bir işlem yapması açıkça yasaklanmıştır. Yasağa rağmen yapılan işlemin hukuki yaptırımı, askıda hükümsüzlüktür (tek taraflı bağlamazlık). Buna göre şirket, yasak kapsamında yapılan işlemin batıl olduğunu ileri sürebilirken diğer taraf böyle ise bir iddiada bulunamaz. Yaptırımın hukuki niteliği hakkındaki tartışmalar hakkında bkz. İsmail Kırcı, Feyzan Hayal Şehirali Çelik ve Çağlar Manavgat, *Anonim Şirketler Hukuku*, C.I (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013) 665; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 412; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. II (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 1685 (Şerh II) 2841; Ebru Demirci, 'Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı' (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018) 71.

¹²⁰ TTK'da limited şirket müdürleri hakkında ise bu yönde açık bir yasak öngörülmediği gibi TTK'nın 395/I maddesine atıf da yapılmamıştır. 11. HD, 16.2.2022, E. 2020/2149, K. 2022/1158 <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>> s.e.t. 20 Eylül 2023. Bununla birlikte müdürler şirkete bağlılık borcu altındadır (TTK m. 626/III). Bu açıdan müdürlerin, şirkete bağlılık ve özen yükümlülüğü (TTK m. 626) ilkesine uygun olmak koşuluyla, genel kurulun iznine gerek olmadan, şirketle işlem yapabileceğini söylemek mümkündür. Aksi yönde, şirketle işlem yapma yasağının müdürler için öngörülen bağlılık yükümlülüğünün sonucu olduğu hususunda ise bkz. Kendigelen ve Kırcı, *Şirketler III*, 130.



üçüncü kişilerin şirkete yönelik kullanabileceği her türlü hukuki hakka sahip olur. Kuşkusuz bu hakkın arasına şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin haczini istemek de girer.

Şirket ile yaptığı doğrudan işlem nedeniyle alacaklı olan ortağın, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteyip istemeyeceği, istemin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığına göre belirlenir. Daha açık ifadeyle ortak, yalnızca TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan istemler¹²¹ nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkında sahiptir. Bunun haricindeki alacaklar, üçüncü kişiler gibi ortağa da ihtiyati haciz isteme hakkı vermez. Örneğin şirketin gemisine yakıt veren ortak, yakıt verdiği gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkına sahip olurken; şirketin kara araçlarına vermiş olduğu yakıt nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip değildir.

B. Şirket Lehine İşlem Yapılması

a. Genel Olarak

Değişen piyasa koşulları nedeniyle şirketler sıklıkla krediye ihtiyaç duyarlar. Kuşkusuz kredi temin edilecek en önemli finans kaynağı bankalardır. Ancak kredi notunun düşük olması veya maliyetinin çok yüksek olması gibi sebeplerle ihtiyaç duyulan kredinin temin edilemediği durumlarda, (özellikle ortak sayısının az olduğu şirketlerde), ortağın şirkete borç vermesi veya şirkete ait bir borcu ödemesine sıklıkla karşılaşılır. Yine ortağın şirket lehine kefil veya aval olması da yaygın bir uygulamadır. Bu açıdan çeşitli sebeplerle şirkete borç veren veya şirketin borcunu ödeyen ya da kefil olan ortağın, bu alacağı nedeniyle, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışmaya değerdir.

Konuyla ilgili olarak TTK'da açık bir düzenleme mevcut değildir. Yalnızca TTK'nın 1352/I-p maddesinde “*Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar*” deniz alacağı olarak sayılmıştır. Söz konusu madde, “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere” ifadesi eklenerek 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinden aynen alınmıştır. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin

¹²¹ Eşyasını şirketin gemisiyle taşıtan veya gemiye kurtarma hizmeti veren ortağın bu tür işlemlerden doğan alacakları gibi.



1/I-p maddesi ise 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-n maddesinin değiştirilmiş halidir.¹²²

Ortağın şirket lehine işlem yapması nedeniyle şirketten alacaklı olması, farklı açıdan incelenebilir. Çalışmada ise konu, uygulamada en sık karşılaşılan, ortağın şirkete ödünç vermesi, şirket adına harcama yapması ve şirket lehine kefil/aval olması başlıkları altında değerlendirilmiştir.

b. Ortağın Şirkete Ödünç Vermesi

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “gemi için alınmış krediler” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Yukarıda vurgulandığı üzere, söz konusu ifade mehz 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde yoktur. İfadenin, özellikle, gemi ipoteği ile teminat altına alınmamış banka kredilerinin deniz alacağı olarak kabul edilmesi amacıyla TTK'nın 1352/I-p maddesine eklendiği bildirilmektedir.¹²³

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “kredi” terimi kullanılmış olsa da doğrudan gemiyle ilgili olmak kaydıyla, bankalar yanında factoring, finansal kiralama veya finansman şirketi gibi diğer finans kuruluşları ya da üçüncü kişiler ile yapılan ödünç sözleşmeleri de madde kapsamında olmalıdır.¹²⁴ Bu açıdan ortağın, kural olarak, nakit ihtiyacı olan şirkete vermiş olduğu krediler deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.

TTK'nın 1352/I-p maddesinde yalnızca “gemi için alınmış krediler” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla malike verilen her türlü kredi değil yalnızca ihtiyati haczi istenen gemi için verilen kredi veya ödünç sözleşmelerinden doğan istemler deniz alacağı niteliğindedir.¹²⁵ Daha açık ifadeyle ortağın, şirkete verdiği para borcu nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati

¹²² 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-n maddesinde taşıtan, *charterer* veya acente dahil olmak üzere kaptan tarafından gemi veya malik adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak düzenlenmişti. Maddenin bu haliyle taşıtanın gemi veya malik adına yapmadığı harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmesi ve yine kaptan adına yapılmayan harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmemesi gibi farklı yorumlara neden olacağı gerekçesiyle CMI'nın istemi üzerine 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesi “gemi veya malikin adına yapılan harcamalar” şeklinde kaleme alınmıştır. Bkz. Berlingieri, 3.403.

¹²³ Bu ifadenin eklenme süreci ve gerekçesi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 142. İfadenin eklenmesinin isabetsizliği ve 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi ile çeliştiği yönünde bkz. Yeşilova Aras, 91.

¹²⁴ Diğer bir ifadeyle madde metnindeki “kredi” terimi gemi için verilen her türlü ödünç sözleşmesini kapsmalıdır.

¹²⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 143.

haczini isteyebilmesi, bu borcun geminin bakım ve onarımı, donatılması, işletilmesi gibi doğrudan gemi için verilmiş olmasına bağlıdır. Doğrudan gemi için verildiği anlaşılmayan krediler nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenmesi hukuken mümkün değildir.

c. Şirket Adına Harcama Yapılması

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar” deniz alacağı olarak sayılmıştır. Maddenin lafzından, gemi veya maliki adına yapılmış olması kaydıyla, harcamanın kim tarafından yapıldığının bir önemi olmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şirket ortaklarınca yapılan bu tür harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmesinin önünde hukuki bir engel olmamalıdır.

Bununla birlikte TTK'nın 1352/I-p maddesinde her türlü harcama değil yalnızca gemi veya maliki adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmiştir.¹²⁶ Bakım ve onarım gibi doğrudan ihtiyati haczi istenen gemi için yapılan harcamaların deniz alacağı olduğu hususunda tartışma olmamalıdır. Buna karşın “malikinin adına yapılan harcama ifadesinin” anlamı çok açık değildir. Zira ifade, ihtiyati haciz istenen gemi için olup olmadığına bakılmaksızın, malik adına yapılan her türlü harcamanın deniz alacağı niteliğinde olduğu şeklinde yorumlanmasına müsaittir.

Yukarıda vurgulandığı üzere, TTK'nın 1352/I-p maddesinin kaynağı olan 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesi, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinin düzeltilmiş halidir. 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinde ise yalnızca kaptan ile acente veya *charterer* tarafından gemi veya maliki adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak sayılmış; diğer kişilerce yapılan bu türden harcamalar madde kapsamı dışında tutulmuştu. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde bu tercihten vazgeçilerek, kim tarafından yapıldığına bakılmaksızın, gemi veya maliki adına yapılan tüm harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Bunun dışında özellikle maddenin anlamında bir değişiklik yapılmamıştır.¹²⁷ Diğer bir ifadeyle, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde yalnızca

¹²⁶ 1999 Gemilerin Haczi Sözleşmesi'nin 3/1-p maddesi kapsamındaki değerlendirme için bkz. Yeşilova Aras, 90.

¹²⁷ *Berlingieri*, bu haliyle, 1952 Sözleşmesinin hem daha geniş hem de daha dar olduğunu belirtmektedir. Zira yükleten tarafından geminin işletilmesiyle ilgili yapılan harcamalar 1952 Sözleşmesine göre deniz alacağı sayılmazken, 1999 Sözleşmesi uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilecektir. Bkz. *Berlingieri*, 3.403.



harcama yapan kişilerle ilgili sınırlamadan vazgeçilmiş ancak harcamanın gemi veya malikin adına yapılması şartı korunmuştur. Bu açıdan, sigorta brokeri (*insurance broker*) tarafından gemi adına yapılan harcama 1952 Brüksel Sözleşmesi kapsamında deniz alacağı sayılmazken;¹²⁸ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilebilecektir.

TTK'nın 1352/I-p maddesinde açık şekilde “malikin adına (*behalf of its owner*)” terimi kullanılmıştır. Kiracı (*bareboard charterer*), tahsis olunan (*time charterer*), taşıtan (*shipper*) gibi malik olmayanlar adına yapılan harcamaların, doğrudan gemiyle ilgili olmadıkça, deniz alacağı niteliğinde olmadığı tartışmasızdır. Bu açıdan kiracı veya tahsis olunan adına ödenen liman ücreti veya yükleme-boşaltma masrafı, kural olarak, deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹²⁹

Malik adına yapılan harcamanın gemiyle ilgili olup olmadığı hususu ise açık değildir. Hatta TTK'nın 1352/I-p maddesinin lafzı, malik adına yapılan harcamanın gemiyle ilgili olması koşuluna bağlanmadığı şeklinde yorumlanmasına müsaittir.

Konu hakkında ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, özellikle, maddenin amaçsal yorumundan yalnızca gemiyle ilgili malik adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹³⁰ Aksine yorum deniz alacağı kurumunun tesis amacına aykırı olacaktır. Zira malik adına yapılan her türlü harcamanın deniz alacağı olduğunun kabul edilmesi halinde, deniz alacağı niteliğindeki istemlerin sınırlı şekilde sayılmasına ihtiyaç kalmayacaktır. Yine malik adına karada yapılan bir harcama nedeniyle kiracının kullanımında olan geminin ihtiyati haczi mümkün olacaktır. Böyle bir sonucun ise deniz alacağı kurumunun amacına aykırı olacağı tartışmasızdır. Bu açıdan liman harçları, acente, kılavuz veya römorkör ücretleri, yükleme-boşaltma masrafları gibi geminin işletilmesine yönelik harcamalar, geminin maliki adına yapılmadığı sürece deniz alacağı niteliğinde olmamalıdır.¹³¹

¹²⁸ 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinde harcama yapanların sayılan kişilerle sınırlı olduğu hususunda özellikle bkz. David C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims* (B. 4, Informa 2005), 2.232.

¹²⁹ Bu tür harcamaların TTK'nın 1352/I-n maddesi uyarınca ayrıca deniz alacağı olması da mümkündür.

¹³⁰ Aynı yönde bkz. Yeşilova Aras, 91.

¹³¹ Berlingieri, 3.388. Bu alacakların TTK'nın 1352/I maddesi uyarınca ayrı deniz alacağı olması mümkündür.



Gemi adamlarına gemide çalışmalarından doğan işçilik alacaklarını şirket adına ödeyen ortağın, bu harcamasının deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı ayrıca tartışmaya değerdir. Zira TTK'nın 1352/I-o maddesinde gemide çalışanları dolayısıyla gemi adamlarına ödenecek ücretler deniz alacağı sayılmış ancak üçüncü kişilerce bunlara yapılan ödemelerin deniz alacağı olduğu açıklanmamıştır. Yine TTK'nın 1352/I-s maddesinde malikin hesabına ödenen ücretler arasında gemi adamlarının işçilik alacakları sayılmamıştır.

Bilindiği üzere gemilerin denizde ticari amaçla kullanılmaları denize, yola ve yüke elverişli olma koşuluna bağlıdır. Gemilerin yeterli sayı ve nitelikte gemi adamlarıyla donatılması ise gemilerin yola elverişli olmalarıyla doğrudan ilgilidir (TTK m. 932/II). Gemilerin türü, sefer bölgesi ve büyüklüğüne göre gemi adamlarıyla donatılması gereken asgari sayılar ilgili mevzuatta¹³² açık şekilde düzenlenmiştir. Gemi adamlarının yeterlik dereceleri ve sayıları yönünden asgari sayıda donatılmamış gemiler yola elverişsiz gemi sayılır ve sefere çıkmalarına izin verilmez.¹³³ Dolayısıyla gemi adamlarına ödenen işçilik alacaklarının, TTK'nın 1352/I-p maddesi anlamında malik adına yapılan harcama olacağı tartışmasızdır.

Bununla birlikte iş akdinin sona ermesi üzerine gemiden ayrılan ve işçilik alacağı bulunmasına rağmen şirkete yönelik henüz hukuki süreç başlatmayan bir gemi adamına yapılan ödemenin, TTK'nın 1352/I-p maddesi kapsamında olup olmadığı tartışma konusu olabilir. Zira işçilik alacağı ödenen gemi adamı artık gemide değildir. Dolayısıyla yapılan ödemenin, geminin işletilmesine yönelik malik adına yapılan bir harcama niteliğinde olmadığı ileri sürülmesi mümkündür.

Kuşkusuz konu hakkında farklı yorumların yapılması mümkündür. Ancak özellikle gemide çalışmasından doğan ücret alacakları, aynı zamanda, gemi adamlarına gemi alacaklısı hakkı verir (TTK m. 1320/I-a).¹³⁴ Diğer bir ifadeyle gemi adamı, ödenmeyen bu tür alacakları nedeniyle kanuni rehin hakkına sahiptir. Gemi adamları, her zaman, geminin ihtiyatı haczini sağlama ve gemiyi seferden ettirme hakkına sahiptir.

¹³² Bkz. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği; Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge.

¹³³ Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge m. 8.

¹³⁴ Bu konuda bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 139; M. Barış Günay, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009), 107; Cüneyt Süznel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (B. 1, On İki Levha 2012), 208.



İhtiyati hacze karar verilen bir geminin serbest bırakılması için TTK m. 1371/I uyarınca yapılan ödeme veya gösterilen teminat, deniz alacağı niteliğindedir.¹³⁵ Dolayısıyla böyle bir riskin yaşanmaması amacıyla, iş akdi sona eren gemi adamlarına ödenen ücretlerin de geminin işletilmesine yönelik malik adına yapılan bir harcama olarak kabul edilmesinde bir engel olmamalıdır.

d. Şirket Lehine Kefil Olunması

TTK'nın 1352/I maddesi ve kaynak 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde malik lehine verilen kefalet veya garantilerin deniz alacağı niteliğinde olduğuna dair açık bir hüküm yoktur. Oysaki ortağın şirket lehine kefil veya aval olması uygulamada sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Bu kapsamda, şirket lehine kefil olduğu veya aval verdiği borcu ödeyen ortağın, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır.

Hukuki niteliği itibarıyla kefalet sözleşmesi, "*kefilin alacaklıya karşı, borçlunun borcunu ifa etmemesinin sonuçlarından kişisel olarak sorumlu olmayı üstlendiği sözleşmedir*" (TBK m. 581/I). Kefilin üstlendiği borç, asıl borçlunun borcunu ifa etmemesi halinde sorumlu olduğu borcu ödemeyi üstlenir. Hukuki anlamda kefilin ifa ettiği bu borç, alacaklı ile borçlu arasındaki asıl borç değil; kefilin sözleşmeyle üstlenmiş olduğu kendi borcudur. Daha açık ifadeyle kefil, kefalet sözleşmesi kapsamında ödemeyi taahhüt ettiği kendi borcunu ifa eder.

Kefil veya avalist, hukuki anlamda kendi borcunu ödemiş olsa da asıl borcun ödenmemesi nedeniyle yapılan bu ifanın, gemi veya maliki adına yapılmış harcama olarak kabul edilmesinin önünde hukuki bir engel olmamalıdır. Zira bu durumda da kefil veya avalist, bir anlamda, asıl borçlu olan şirket adına bir harcama yapmaktadır. Bu açıdan kefil veya avalistin ifası TTK'nın 1352/I-p maddesi kapsamında deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹³⁶

Bununla birlikte, her türlü kefalet ilişkisi değil yalnızca gemi ve malikin lehine verilen kefalet nedeniyle yapılan ifalar bu kapsamdadır. Dolayısıyla yalnızca geminin işletilmesi için yapılan bir sözleşmeye kefil olan veya düzenlenen kambyo senedine aval veren ortağın, bu nedenle ifa etmek zorunda kaldığı edimler deniz alacağı niteliğinde olmalıdır.

¹³⁵ Bkz. TTK m. 1352/I-p.

¹³⁶ Buradaki kefalet veya avalin gemiyle ilgili bir borca verilmiş olması gerektiği izahtan varestedir.



SONUÇ

TTK'nın 1352/I maddesinde ortakların doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı olduğuna dair açık bir hüküm yoktur. Sorun, ortağın şirkete yönelik isteminin sebebi veya kaynağına göre her bir somut olaya göre çözümlenmelidir. Bu anlamda, şirketin kötü yönetilmesi veya kâr payının ödenmemesi nedeniyle ortağın şirkete yönelik istemi deniz alacağı niteliğinde değilken; geminin işletilmesi nedeniyle şirkete verdiği borç veya kefaletten doğan istemler deniz alacağı niteliğinde olabilecektir.

Bu farklı sonucun temel nedeni, TTK'nın 1352/I maddesinin, bir takım değişikliklerle, 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinden alınmış olmasıdır. Kanun koyucunun bu tercihinin, uluslararası kurullarla yeknesaklık sağlanması bağlamında isabetli olsa da özellikle tek duran malvarlığı yabancı sicile kayıtlı gemiden ibaret olan bir ticaret şirketi ortaklarının, şirkete yönelik istemlerini teminat altına almada yetersiz kaldığını söylemek yanlış olmayacaktır.

TTK'nın gerekçesi ve kanunlaşma sürecinden, 1352/I maddesinin mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinden aynen alınmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle bankaların istemi üzerine maddenin birinci fıkrasının p bendine “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere” ifadesi eklenmiştir. Yine maddenin birinci fıkrasının r ve s bentlerine ise mehzaz sözleşmedeki “veya kiracısı” terimi alınmamıştır. Görüldüğü üzere Kanun Koyucu, deniz ticareti aktörlerinin istemine göre madde metninde bir takım değişikliklere gitmekten çekinmemiştir.

Türkiye’de hemen hemen tüm ticaret gemilerinin, bu amaçla kurulan bir ticaret şirketinin unvanı altında işletildiği, hatta her bir gemi için ayrı bir ticaret şirketi kurulmasının tercih edildiği dikkate alındığında, bu yönde bir düzenlemeye ihtiyaç olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bununla birlikte mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinde sayılmayan bir alacağın, ulusal mevzuatta deniz alacağı olarak sayılması uygulamada pek çok soruna yol açacaktır. Bu açıdan ortakların şirkete yönelik istemlerinin, deniz alacağı olarak kabul edilmesi mümkün değildir.

TTK'nın cebri icraya ilişkin maddelerinin, hazırlık çalışmaları devam eden Cebri İcra Kanunu alınması planlanmaktadır. Hazırlıkları devam eden ve kamuoyuyla paylaşılan Taslak Kanun'un denizde cebri icra veya genel ihtiyati hacze ilişkin hükümleri arasına, en azından, Türk ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik



istemlerinin şirkete ait Türk Bayraklı gemilerin ihtiyati haczini isteme hakkı verdiğine dair özel bir hüküm eklenmesi isabetli olacaktır. Böylelikle hem yabancı bayraklı gemiler bakımından mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nden sapılmamış; hem de ortaklık hakkından doğan istemlerin teminat altına alınması sağlanmış olacaktır. Bu yönde bir tercih, aynı zamanda, ortakların bu amaçla şirket kurmalarını teşvik edeceğinden Türk denizciliğinin gelişmesine de olumlu bir katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Akdeniz U, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197

Aksoy S, 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri' (2018) 34(2) BATİDER 199

Aral İ, 'Şirketler Hukukuna Giriş', Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (B. 2, Mimoza Yayınları 2013) 21

Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar Ayvaz S. ve Hanağası E, *İcra ve İflas Hukuku* (Güncellenmiş B. 5, Yetkin Yayınları 2020)

Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (B. 1, On İki Levha Yayınları 2017) 379 (Deniz Ticareti)

— *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (B. 2, On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz İcra)

— 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt' (2018) 34(3) BATİDER 315

— 'Deniz İcra Hükümleri'ne Genel Bakış' (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 ('Deniz İcra Hükümlerine')

Aybay G, Oral N, Oğuzülgen M, Parlakyıldız S, Aybay E ve Özdemir D, 'Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme' (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159

Ayhan R, Çağlar H. ve Özdamar M, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (B. 3, Yetkin Yayınlar 2021)

Bahtiyar M, *Ortaklıklar Hukuku* (B. 16, Beta Yayınları 2022)

Berlingieri F, *Berlingieri on Arrest of Ships* (B. 5, Informa 2011)

Bilgili F. ve Demirkapı E, *Şirketler Hukuku Dersleri* (B. 8, Dora Yayınları 2021)

- Çelikboya K, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2021)
- Çetingil E. A, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972)
- Çiftçi T, ‘Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 239
- Demirci E, ‘Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı’ (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018)
- Ekşi N, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) *Public and Private International Law Bulletin* 125
- *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Beta Yayınları 2000)
- Eriş G, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) (Şirketler II)
- *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. III (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (Şirketler III)
- Günay E, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Güncellenmiş B. 3, Seçkin Yayınları 2024)
- Günay M. B, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009)
- Gürbüz Usluer A. E, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016)
- Jackson D. J, *Enforcement of Maritime Claims* (B. 4, Informa 2005)
- Karayaşın Y, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (B.1, Güzel İstanbul Matbaası 1965)
- Kayhan Ş, *Şirketler Hukuku* (B. 4, Seçkin Yayınları 2020)
- Kendigelen A. ve Kırcı İ, *Şirketler Hukuku*, C. I (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Şirketler I)
- *Şirketler Hukuku* C. III (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022) (Şirketler III);



Kırca İ, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay’ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5

—, Şehirli Çelik F. H. ve Manavgat Ç, *Anonim Şirketler Hukuku C. I* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013)

Konyalı S. C, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Adalet Yayınevi 2024)

Kuru B, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2017)

Moroğlu M, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (B. 7, On İki Levha Yayınları 2014)

Özkan H, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağıın Tahsilinde İhtiyati Haciz* (B.1, Legal Yayıncılık 2015)

Özkan A. F, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi C I* (B. 1, Seçkin Yayınları 2023)

Pekcanıztez H, Atalay O, Sungurtekin Özkan M. ve Özekes M, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (B.5, Vedat Kitapçılık 2018)

Poroy R, Tekinalp Ü. ve Çamoğlu E, *Ortaklıklar Hukuku C. I* (B. 15, Vedat Kitapçılık 2021) (Ortaklıklar I)

— *Ortaklıklar Hukuku C. II* (B. 14, Vedat Kitapçılık 2019) (Ortaklıklar II)

Pulaşlı H, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (B. 7, Adalet Yayınevi 2021) (Genel Esaslar)

— *Şirketler Hukuku Şerhi, C. I* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh I)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. II* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh II)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh III)

Ripet G, ‘Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları’ (1953) 19(1-2) İÜHF 432

Şener O. H, *Adi Ortaklık* (B.1, Yetkin Yayınları 2008)

Sirmen A. L, *Eşya Hukuku* (B. 6, Yetkin Yayınları 2018)

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

Tekil F, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, Bozak Matbaası 1973) (Deniz Ticareti)

— *Uluslararası Konvansiyonlar* (B. 1, Tekil Neşriyat 1987) (Uluslararası Konvansiyonlar).

— *Deniz Hukuku* (B. 6, Alkım Yayınları 2001) (Deniz Hukuku)

Topsoy F, ‘Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu’ (2016) 74(1) İÜHF 397

— ‘Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 291

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324) (Dönem 23, Yasama Yılı 2, Sayısı: 96)

Türkel D. T, ‘Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması’ (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017)

Uyar T, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585

— Uyar A. ve Uyar C, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (B.1, Bilge Yayınevi 2018)

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

Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2023)

Mahkeme Kararları:

İBK, 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025

İBBGK, 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (RG 01.04.2022/31796)

HGK, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025

19. HD, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025



19. HD, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/ar-ama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
11. HD, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%409f%40b1n+rehni+a%405%9fan+k%40b1sm%40b1+i%403%a7in>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
11. HD, 16.2.2022, 2020/2149 E., 2022/1158 K. <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>> s.e.t. 20 Eylül 2023
- İstanbul BAM 12. HD, 01.11.2018 tarih ve 2018/1672 E. 2018/1348 K.
<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/> s.e.t. 12 Temmuz 2023
- İstanbul BAM 14. HD. 04.10.2018 tarih ve 2018/1354 E. 2018/1010 K.
<<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023
- İstanbul BAM 14. HD, 07/02/2020 tarih ve 2020/1336 E. 2020/898 K.
<<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023



DEHUKAMDER

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

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 2 / Year: 2025, pp. 287-374

-Çeviri / Translation-

THE PROBLEM OF SHAREHOLDERS REQUESTING ARREST OF THE COMPANY'S SHIP IN THE LIGHT OF JUDICIAL DECISIONS*

YARGI KARARLARI İŞİĞİNDA ORTAKLARIN TİCARET ŞİRKETİNE AİT GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİ İSTEMESİ SORUNU

Assoc. Prof. Fevzi TOPSOY**

ABSTRACT

In order for the arrest of the ship, the claim must be one of the maritime claims. For the other claims from maritime claims, the verdict to arrest of the ship is not legally possible (TCC art. 1353(III)). In case, the maritime claims were regulated at TCC art. 1352(I) but the rights of shareholders for the company are uncodified in the article. However, in practice, the number of companies whose assets consist of only a ship is quite high. In this respect, it is very important whether the shareholder's claims directed to the company are in the nature of maritime claims. In this context, the study examined whether the possible claims of the shareholders to the company gives the right to arrest of the company's ship.

Keywords: •Commercial Company •Maritime Claims •Arrest •Ship •Partnership

* Research Article, Submission Date: 19.02.2025 / Acceptance Date: 22.10.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1643097.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Piri Reis University Law Faculty, Department of Maritime Law (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-03689)

**ÖZET**

TTK'nın 1353/I maddesi gereği borçlunun malvarlığındaki geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için istemin deniz alacağı niteliğinde olması gereklidir. Deniz alacağı haricindeki diğer bir alacak için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Deniz alacağı niteliğindeki istemler ise TTK'nın 1352/I maddesinde sayılmıştır. Ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik istemleri bu alacaklar arasında değildir. Uygulamada duran malvarlığı yalnızca gemiden ibaret olan şirket sayısı oldukça yüksektir. Bu açıdan ortağın doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: •Ticaret Şirketi •Deniz Alacağı •Geminin İhtiyati Haczi •Gemi •Ortaklık

INTRODUCTION

In legal terms, an arrest is the antecedent and temporary seizure of the debtor's assets by a court order for the purpose of guaranteeing the timely payment of a pecuniary claim.¹ Pursuant to article 257(I) of the Execution and Bankruptcy Code (EBC), it is generally possible to issue an arrest order for any type of

¹ UDSC, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6; GACC, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11; 19th CC, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430; 19th CC, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512.

<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025. Although the title of the Ninth Section of the Execution and Bankruptcy Code (EBC) (EBC art. 257 to 268) is "arrest," the concept is not explicitly defined in the Law. For definitions in scholarly works that use similar expressions, generally see: Baki Kuru, İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı (1st edn, Yetkin Yayınları 2017) 348; Hakan Pekcanıztez, Oğuz Atalay, Meral Sungurtekin Özkan and Muhammet Özkes, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (5th edn, Vedat Kitapçılık 2018) 303; Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz and Emel Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku* (Updated 5th edn, Yetkin Yayınları 2020) 442; Erhan Günay, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Updated 3rd edn, Seçkin Yayınları 2024) 283; Talih Uyar, Alper Uyar and Cüneyt Uyar, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (1st edn, Bilge Yayınevi 2018) 2; Umut Akdeniz, 'İhtiyati Haciz Müessesesi (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197, 198.



pecuniary claim, provided that it is due² and not secured³ by a pledge.⁴ However, in the case of the arrest of ships, there are three deviations from this general principle.

The first of these is the possibility of requesting the arrest of a ship even for claims secured by a statutory or contractual pledge [TCC art. 1353(II)]. The second significant difference is that an arrest order can only be issued for a ship in respect of maritime claims. In other words, for an arrest order to be issued against a ship, the claim must be included in one of the twenty-two paragraphs enumerated in article 1352(I) of the Turkish Commercial Code (TCC). From this perspective, it is legally impossible to issue an arrest order against a ship to secure claims other than those exhaustively listed in TCC art. 1352(I) [TCC art. 1353(III)]. The third difference is the possibility of ordering the arrest of a ship even for maritime claims⁵ that are non-pecuniary in nature.⁶

² It is possible to request arrest even for unmatured receivables in cases where the debtor does not have a specific place of residence or engages in actions such as concealing or attempting to escape with their assets to avoid paying the debt. See EBC art. 257(II) and TCC art. 1353(V). For detailed information, generally see: Kuru, 348; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 303; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz and Hanağası, 442; Hasan Özkan, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağıın Tahsilinde İhtiyati Haciz* (1st edn, Legal Yayıncılık 2015) 893; Günay, 283; Uyar, 2593.

³ However, “arrest is possible for the part of the receivable exceeding the amount secured by a pledge.” 11th CC, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332 <[⁴ For the general conditions of the request for arrest \(ihtiyati haciz\) under article 257 of the Execution and Bankruptcy Law \(EBC\), see generally. Kuru, 349; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 304; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 443; Talih Uyar, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ \(2017\) 19\(Özel Sayı\) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585, 2587.](https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%4%9f%4%b1n+rehni+a%5%9fan+k%4%b1sm%4%b1+i%3%a7in>” accessed 02 August 2025. Also see Uyar, 2591 (decisions cited in footnote 19).</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁵ Regarding the fact that claims that are non-pecuniary in nature are included among the claims enumerated as maritime claims in TCC article 1352, and that the word “claim” in the literal wording of the article refers to claims not aimed at collecting a pecuniary claim, see: Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları 2023) 71 (footnote 97). Regarding the fact that arrest pursuant to the EBC is a temporary legal protection system specially established for pecuniary claims, and that in this state it differs from the measure of protection of an interim injunction. see: Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

⁶ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2019) 379 (Deniz İcra); Sinan Can Konyalı, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (2st edn, Adalet Yayınevi 2024) 113.



Subject to compliance with these general principles, it is undisputed that partners of a commercial company also have the right to request the arrest of the company's ship in order to secure their claims that qualify as maritime claims. Nevertheless, claims arising from partnership rights, such as profit share, preemptive rights, or liquidation share, are not explicitly enumerated as maritime claims in TCC article 1352(I). Only sub-paragraph (u) of TCC article 1352(I) stipulates that "*Any dispute between the co-owners of the ship regarding the operation of the ship or the proceeds derived therefrom,*" and sub-paragraph (f) of the same article stipulates that "*Any contract for the use or hire of the ship, regardless of whether a charter party has been concluded,*" constitute a maritime claim.

As can be understood from the literal wording of the aforementioned articles, for disputes concerning the operation of the ship or the proceeds derived from the ship to qualify as a maritime claim, this is contingent upon the existence of a charter or ownership relationship between the partners. In Turkish Law, however, commercial companies, without exception, possess an independent legal personality separate from their partners [TCC art. 125(I)]. Consequently, the status of partnership neither confers a right of ownership over the ship belonging to the commercial company nor does it create a legal relationship similar to a ship charter between the partners. Regarding a ship whose ownership belongs to a commercial company, the status of 'shipowner' belongs solely to the company.⁷ The company partner is in no way positioned as the owner, charterer, or operator of a ship belonging to the company.

However, in practice, it is rarely encountered that multiple individuals utilize a ship in maritime trade by establishing co-ownership within a joint venture in ship operation or through joint ownership within an ordinary partnership. Almost without exception, partners opt to establish a company for the purpose of operating the ship and choose to register the ship in the name of that company, often for reasons such as liability or taxation.⁸ The fixed assets of a company

⁷ Cf. TCC art. 1064(II). In this matter, see also: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I (1st edn, On İki Levha Yayınları 2017) 845 (*Deniz Ticareti*).

⁸ The view is also supported by the fact that almost all shipowners registered with the Chamber of Shipping (İMEAK), to which merchants engaged in maritime trade are obliged to register pursuant to article 9/I and IV of the Law on the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Türkiye, and the Turkish Shipowners' Association, which represents the great majority of shipowners in Türkiye, are commercial companies. For information, see: Chamber of Shipping, "Üyeler", <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/uyeler/tumu> accessed 03 August

established in this manner often consist solely of this ship. In other words, the ship belonging to the company constitutes the most important and valuable security for the creditors' claims against the company. From this perspective, it is extremely important whether a claim directed directly against the company, such as a company partner's claim for dividends or for the repayment of loans extended to the company, especially when the commercial company's assets consist solely of the ship used in maritime trade, qualifies as a maritime claim.

In this study, within the scope of the judicial decisions reached and the TCC, it has been examined whether the partners' potential claims against the company constitute a maritime claim and consequently, whether they grant the right to request the arrest of the ship belonging to the company. The study specifically sought an answer to the question of whether a special regulation should be made regarding this matter.

I. TERMINOLOGY AND SCOPE OF THE STUDY

The term “company” or “partnership” in Turkish law,⁹ is an umbrella concept used to denote associations established by contract through the combination of a sufficient amount of capital for the purpose of engaging in economic activity.¹⁰ Companies possess different characteristics depending on the law under which they are regulated, whether or not they have legal personality, their capital structure, the distinction between partnership and capital companies, and the form of liability. Of these, the ordinary partnership, which is established by at least two natural or legal persons for the purpose of generating economic benefit,

2025; Turkish Shipowners' Association, “Üyelerimiz”, <<https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz>> accessed 03 August 2025.

⁹ In Turkish law, the terms company and partnership are synonymous statutory terms and can be used interchangeably. See TCC art. 1531.

¹⁰ For general information regarding the concept of company/partnership in Turkish Law, see generally. Yaşar Karayalçın, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (1st edn, Güzel İstanbul Matbaası 1965) 36; Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 1403 (Şirketler II); Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. I (15th edn, Vedat Kitapçılık 2021) 23 (Ortaklıklar I); Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (7th edn, Adalet Yayınevi 2021) 574 (Genel Esaslar); Abuzer Kendigelen ve İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 8 (Şirketler I); Fatih Bilgili ve Erhan Demirkapı, *Şirketler Hukuku Dersleri* (8th edn, Dora Yayınları 2021) 1; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 3 (Şerh I); İrem Aral, ‘Şirketler Hukukuna Giriş’, Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (2nd edn, Mimoza Yayınları 2013) 21 Ahmet Fatih Özkan, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (1st edn, Seçkin Yayınları 2023) 39.



does not possess legal personality.¹¹ However, legal entities formed by one or more persons, adhering to a written company contract and choosing one of the company types specified in the TCC to achieve an economic purpose, are termed as commercial companies (TCC art. 124(I)).

Among commercial companies, ordinary partnership and limited partnership are classified as partnership companies; joint stock company, limited liability company, and joint stock company whose capital is divided into shares are classified as capital companies (TCC art. 124(II)).¹² Except for the limited partner,¹³ in partnership companies, the liability of the partners for the company's debts is secondary, joint and several, and unlimited.¹⁴ In other words, creditors who cannot collect their receivable from the company have the right to proceed against the personal assets of the partners, and even request their bankruptcy. In capital companies, however, the liability of the partners is, as a rule, limited to the capital they have undertaken to contribute to the company. Creditors, as a rule, cannot apply to the partners for their claims against the company.¹⁵

¹¹ For detailed information and evaluation regarding the consequences of the ordinary partnership lacking legal personality, especially concerning its consequences for legal capacity and under Turkish Law, see generally. Oruç Hami Şener, *Adi Ortaklık* (1st edn, Yetkin Yayınları 2008) 152; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 83; Kendigelen ve Kırca, *Şirketler I*, 49.

¹² Although cooperatives are counted as a commercial company in TCC art. 124(I), they are not shown as either a partnership company nor a capital company in the second paragraph of the same article. This situation has led to discussions in practice regarding whether cooperatives are merchants. See İsmail Kırca, 'Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay'ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?' (2017) 33(2) *BATİDER* 5, 6. The Grand General Council for the Unification of Case Law, however, unified the case law to the effect that cooperatives are merchants. UDSC., 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (O.G. 01.04.2022/31796).

¹³ The partner in limited partnerships whose liability is limited to the capital they have contributed or committed to contribute to the company. See generally: TCC art. 304(II).

¹⁴ TCC art. 236, TCC art. 236 and TCC art. 317.

¹⁵ In addition to these general rules concerning liability, in ordinary partnerships and partnerships, every partner possesses the right of management and representation arising from the law. Partners may, if they wish, delegate the authority for management and representation to other partners or to third parties. Even in this case, extraordinary affairs and transactions become valid against the company only by the unanimous consent of all partners (TCC art. 223). In capital companies, however, there is a separate organ of management and representation called the board of directors or manager. These organs have the authority to carry out all kinds of affairs and transactions falling within the scope of the company's field of activity, without distinction between ordinary and extraordinary matters (TCC art. 371).

Pursuant to the liability regime in partnerships, partners, excluding the limited partner, always have the right to recourse against the other partners. For this reason, the sole security for a partner's claims against the company is not limited to the ship belonging to the company in partnerships. However, in capital companies, the company's capital constitutes the most important security¹⁶ for partners to realize their claims.

As emphasized above, in practice, capital companies, namely joint stock companies or limited liability companies, are generally preferred for the joint use of a ship in maritime trade. For these reasons, the scope of this study is limited solely to the claims of joint stock and limited liability company partners directed against the company. Within this scope, the term "company" has been used in the study to denote either a joint stock or a limited liability company; and the term "partner" has been used to refer to "shareholders" in joint stock companies and "partners" in limited liability companies.¹⁷

II. JUDICIAL DECISIONS

Three Regional Court of Justice (RCJ) decisions¹⁸ related to the matter have been accessed. In all three decisions, the appellate authority ruled that claims regarding the infringement of partnership rights do not confer the right to precautionary arrest over a ship belonging to the company. In this section of the study, the aforementioned first instance court and RCJ decisions have been briefly summarized, followed by a short evaluation of the decisions.

¹⁶ Aggrieved partners/shareholders have the right to request compensation for their damages from the board of directors, manager, or executives, according to the specific characteristics of the concrete case. TCC art. 553 and TCC art. 644.

¹⁷ Due to the differing structures of the two companies, the term "shareholder" is used in the TCC to refer to the partners/members of a joint stock company, while the term "partner" is used for a limited liability company. See TCC art. 329(II) and 573(II).

¹⁸ The parties, the ship for which arrest was requested, and the grounds for the claim of two of these decisions belong to the same incident. For this reason, only two Istanbul Regional Court of Justice (RCJ) decisions have been included in the study. For the decision not included in the study, see. İstanbul RCJ. 14th CC, 04.10.2018, E. 2018/1354, K. 2018/1010 <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> accessed 13 July 2023.



1. Decision of the Istanbul Regional Court of Justice (RCJ) 12th Civil Chamber

A. Summary of the Decision

The parties in the case subject to the decision of Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, dated 01.11.2018, Docket No. (E.) 2018/1672, Decision No. (K.) 2018/1348,¹⁹ are partners of a limited liability company whose sole fixed asset is understood to be a Malta-flagged ship. The claiming partner requested the precautionary arrest of the company's ship pursuant to TCC article 1352(I)(u), claiming that all affairs and transactions related to the company's activities, and thus the operation of the ship, were carried out by the other party, but that *"the ship's accounts were not kept transparent, only the other partner benefited from the profits derived from the operation of the ship, and the company's commercial books were not shown despite being requested..."*

The court of first instance emphasized that since the ship belonged to the limited liability company, the status of 'shipowner' belonged to the company of which the parties were partners, and denied the arrest request on the grounds that

"The plaintiff being a shareholder in the shipowning company does not mean that he also has an ownership share in the ship, that the existence of a joint venture in ship operation cannot be inferred between the company partners given TCC article 1064/2... and therefore, the claim is not a maritime claim."

The appellate authority, Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, summarized that article 135(I)(u), which the plaintiff based his arrest request upon, defines any dispute between the co-owners of the ship regarding the operation of the ship or the proceeds derived from the ship as a maritime claim,

"Given that the ship subject to precautionary arrest in the concrete case is owned by the ... Ltd company claims regarding the infringement of partnership rights, asserted by a partner of the shipowning/owner company, cannot be accepted as a dispute between the co-owners of the ship regarding its operation or the proceeds derived from the ship; consequently, it is not possible to accept the claim based on these allegations as a maritime claim."

¹⁹ For the decision, see. <https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/> accessed 12 July 2023.

B. Evaluation

From the decision summarized above, it is understood that the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber accepted that claims regarding the operation of the ship or the proceeds derived from the ship, as stipulated in TCC article 1352(I)-u, constitute a maritime claim only in respect of “co-owners of the ship.” According to the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, since the ship subject to the case is owned by the limited liability company, the status of ‘shipowner’ belongs to the company. The plaintiff, however, is merely a partner of the company and does not have a direct ownership right over the ship. From this perspective, co-ownership cannot be asserted between the plaintiff partner and the commercial company or the other partner. Therefore, TCC article 1352(I)(u) cannot be applied to the concrete case.²⁰

As will be discussed in detail later, TCC article 1352(I)(u) defines only disputes concerning the operation of the ship or the proceeds derived from the ship, arising between partners who own the ship under co-ownership or joint ownership as a maritime claim. In Turkish law, commercial companies, as a rule, are entitled to benefit from all kinds of rights and assume obligations within the framework of TCC art. 48 [TCC art. 125(II)]. Consequently, when a ship belonging to the company is used in the water for the purpose of generating economic benefit, again in the name of the company, the status of ‘shipowner’ belongs solely to the commercial company. Regardless of their share in the company, it is not legally possible to refer to the partners as having the status of ‘shipowner’.²¹

In the case at hand, the sole owner of the ship is the limited liability company. Thus, the status of ‘shipowner’ belongs solely to the defendant company, and the plaintiff partner does not, for this reason, possess the status of ‘shipowner’ or ‘operator’. Furthermore, it is not possible to assert any legal relationship arising from ownership between the partner and the defendant company or the other partner. If the expression “co-owners of the ship” in TCC article 1352(I)(u) is understood to mean co-ownership as defined in property law, it can be said that the decisions of the court of first instance and the appellate court are appropriate.

²⁰ Perhaps due to being bound by the grounds for appeal, the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber only conducted an evaluation pursuant to TCC art. 1352(I)(u); it did not enter into the discussion of whether the other provisions of TCC art. 1352 grants such a possibility to commercial company partners.

²¹ Cf. TCC art. 1061.



2. Decision of the Istanbul RCJ 14th Civil Chamber

A. Summary of the Decision

In the case subject to the decision of Istanbul RCJ 14th Civil Chamber, dated 07/02/2020, Docket No. (E.) 2020/1336, Decision No. (K.) 2020/898,²² the plaintiffs are partners of a limited liability company whose sole fixed asset consists of the ship subject to the lawsuit. The plaintiffs claimed that

“they were pressured to sell the company’s ship and withdraw from the partnership (by threatening to harm them and their families), and that they were forced, under threat and intimidation, to authorize an individual they did not know (named...) to sell all of the company’s shares to any person or persons”

at any price. They alleged that the company shares were subsequently transferred to another party and requested the precautionary arrest of the company’s ship and a prohibition on its sailing pursuant to TCC art. 1352(I)(t), as well as an interim injunction prohibiting the transfer of its ownership to third parties.

The court of first instance, on the grounds that there was a dispute concerning the ownership of the ship subject to the lawsuit that had been escalated to the Public Prosecutor’s Office, accepted the plaintiffs’ arrest request pursuant to TCC article 1352(I)(t), but denied the request for an interim injunction. Furthermore, the court of first instance denied the defendant’s objection to the arrest order, stating that:

The ship’s ownership belongs to the company objecting to the arrest, that the company has no assets other than the said ship, that the applicants claim their ownership rights based on shareholding and ownership rights over the ship continue because the transactions related to the transfer of their shares in the company are invalid due to vitiated consent; and since TCC article 1352(I)(t) stipulates that claims arising from any dispute concerning the ownership or possession of the ship are of the nature of a maritime claim, there was no aspect contrary to procedure or law in issuing a precautionary arrest order in favor of the applicants based on a dispute arising from shareholding-based ownership rights.”

İstanbul RCJ. 14th CC, on the other hand, ruled that for a decision to be made on the arrest of the ship, the claim subject to the allegation must be a “maritime

²² For the decision see. <https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> accessed 13 July 2023.

claim” as restrictively enumerated in TCC art. 1352(I), whereas in the concrete case:

“The ship subject to arrest is owned by the objecting ... Co.... the claims of a partner of the shipowning/owner company regarding the infringement of partnership rights do not confer upon the creditor the right to request a arrest over the company’s ship... the ownership of the ship belongs to the said company, and the dispute arising from company partnership cannot be accepted as a dispute regarding the ownership of the ship within the meaning of TCC article 1352(I)(u).”

On this ground, it ruled that the decision regarding the arrest of the ship was contrary to procedure or law.

B. Evaluation

It is understood from the reasoned decision of the appellate court that the plaintiffs’ claims were not merely limited to certain rights arising from the partnership relationship, but that they requested an interim measure for the determination of the invalidity of the share transfer transaction, due to being forced to transfer their shares in the company through threat and deceit, and for the prevention of the transfer of the ship, which is the company’s sole fixed asset, to third parties. Furthermore, from the text of the decision, it is concluded that the court of first instance accepted that if the transactions related to the transfer of company shares were invalid, the plaintiffs’ *“rights based on ownership over the ship continued,” meaning that the partners possessed an “ownership right arising from shareholding”* over the company’s ship.

The Istanbul RCJ 14th CC, however, based its decision on the reasoning that the term *“co-owners of the ship”* in TCC article 1352(I)(u) signifies ownership in the context of property law; and that a co-ownership relationship does not arise between the commercial company, which is the owner of the ship, and the company partners. Contrary to the court of first instance, according to the Istanbul RCJ 14th CC, disputes arising from company partnership do not grant the right to request precautionary arrest pursuant to TCC article 1352(I)(u).²³

As emphasized above, when a ship belonging to a commercial company is used in the water for the purpose of generating economic benefit in the name and for

²³ It is understood from the text of the decision that the first instance court accepted the request for the arrest of the ship pursuant to TCC article 1352(I)(t); while the Istanbul RCJ 14th Civil Chamber based its grounds for refusal on TCC article 1352(I)(u).



the account of the company, the status of 'shipowner' belongs solely to the company. Not only do the company partners not acquire the status of shipowner or operator, but a co-ownership relationship in the context of property law does not arise between them and the defendant company. From this perspective, assuming that the expression "co-owners of the ship" in TCC article 1352(I)(u) refers to co-ownership in property law, it would not be incorrect to state that the appellate court's decision is appropriate.

III. ARREST OF SHIPS IN NATIONAL AND INTERNATIONAL LAW

Ships, being one of the most important assets for a creditor to realize their claim, are vehicles that are constantly in motion in line with their designated purpose. Furthermore, in the operation of ships, the interest of third parties, particularly those involved with the cargo, exists in addition to the shipowner. For this reason, the arrest of ships is specially regulated in international and national legislation.²⁴

1. The Concept of Arrest of Ships

A. Definition

In article 1(2) of the International Convention on Arrest of Ships, 1999 (1999 Arrest Convention),²⁵ the arrest of a ship²⁶ is defined as "any detention or restriction on removal of a ship by order of a court²⁷ to secure a maritime claim."

²⁴ In this matter, generally see: Ergon Atilla Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972) 1; Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 1; Atamer, *Deniz İcra*, 165; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2023) 68; Konyalı, 59.

²⁵ For the text of the Convention, see https://treaties.un.org/doc/Treaties/1999/03/19990312%2009-14%20AM/Ch_XII_8p.pdf accessed 02 August 2025.

²⁶ In the official translation published in the Official Gazette on 03.05.2019, the term "ihtiyati haciz" was used as the equivalent of "arrest" in art. 1(2) of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships. In the unofficial translation of the Convention made in 1999, the term "arrest" was preferred "instead of one of the words attachment, seizure, arrest, upon the determination that the term was used in relation to the detention of ships." See Gündüz Aybay, N. Oral, M. Oğuzülgen, S. Parlakyıldız, E. Aybay ve D. Özdemir, 'Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme' (1999) 4(1-2) *Deniz Hukuku Dergisi* 159. For the view that the term "arrest" covers two different alternatives: "seizing the ship or restricting its movement," see Yeşilova Aras, 9. Also see Doğuş Taylan Türkel, 'Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması' (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017) 53.

²⁷ In article 1(5) of the 1999 Arrest Convention, the term "court" is defined as any competent judicial authority of a State.

In this sense, the arrest of a ship is the temporary seizure of a ship via judicial authorities for the purpose of securing a limited number of claims designated as maritime claims.²⁸

The arrest of a ship is the most significant legal protective measure aimed at securing the creditor's right to claim.²⁹ In this respect, it resembles the arrest institution regulated in the EBL. However, the arrest of ships is not, in the legal sense, an arrest regulated by EBL articles 257 et seq.³⁰ The two institutions differ in many aspects.

Firstly, the arrest of a ship can only be requested for one or more claims exhaustively enumerated in TCC article 1352(I),³¹ which are defined as maritime claims. Arrest of a ship cannot be requested for a right to claim that is not considered a maritime claim (1999 Arrest Convention art. 2/2; TCC art. 1353(III)).³² Furthermore, contrary to EBL article 257(I), it is not mandatory for the claim to be unsecured by a statutory or contractual pledge for the arrest of a ship (TCC art. 1353(II)). Additionally, it is possible to order the arrest of a ship even for maritime claims that are non-pecuniary in nature.³³ Arrest within the meaning of the EBL, however, is a temporary legal protection system specifically established for pecuniary claims that are unsecured by a pledge.³⁴

²⁸ Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 320. For terms and definitions also see. Atamer, *Deniz İcra*, 197; M. Ali Aksoy, 'Gemilerin İhtiyati Haczi' (2016) 123 TBB Dergisi 259, 261; Yeşilova Aras, 33.

²⁹ It should also be emphasized that the creditor, depending on the specifics of the concrete case, has the right to resort to arrest (HMK art. 389), arrest (EBC art. 257), or final arrest against the debtor's other assets outside of the ship.

³⁰ Yeşilova Aras, 44.

³¹ Cf. 1999 Arrest Convention art. 1(1).

³² The arrest of a ship is the sole legal method aimed at securing claims that qualify as maritime claims. More clearly expressed, just as the arrest of the ship cannot be requested to secure claims that are non-maritime in nature, no other interim measure or prohibition of sailing may be ordered against the ship for maritime claims, except for the arrest of the ship itself. (TCC art. 1353(I)).

³³ Atamer, *Deniz İcra*, 379; Yeşilova Aras, 72.

³⁴ Arrest is a temporary legal protection system specially established for pecuniary claims. In this state, it differs from the precautionary measures, which is another protective measure. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.



The arrest of a ship is a temporary legal protection measure aimed at enabling the creditor to realize their claim in the shortest possible time and with ease.³⁵ The ship for which arrest has been ordered is detained from sailing and placed under custody by the competent execution office upon the creditor's request (TCC art. 1366(I)). In this sense, the most important function of the arrest of a ship is to ensure the custody of the ship to provide security for the creditor's right to claim.³⁶ The claimant, whose claim has been definitively established as a creditor, gains the opportunity to realize their claim through the definitive seizure and liquidation of the ship, or through the funds deposited for the ship's release, following the conclusion of the proceedings.

The arrest of a ship also serves to provide substitute security. This function of ship arrest emerges particularly as a result of the enforcement of the arrest order. Indeed, it is possible to provide alternative solutions by suggesting different arrangements or securities to ensure the ship can resume its voyage, proposed by the debtor or the non-debtor owner or carrier who are negatively affected by the enforcement of the order.³⁷

B. International Sources

The differing practices of states regarding the arrest of ships necessitated that the matter be regulated by an international convention,³⁸ and for this purpose, the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952 (1952 Arrest Convention) was adopted.³⁹ The Convention, which entered into force on

³⁵ Furthermore, Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan, and Özekes state that arrest in a general sense should be counted among the types of forced execution, specifically as partial enforcement. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 8.

³⁶ Yeşilova Aras, 44.

³⁷ For further information see. Yeşilova Aras, 60.

³⁸ Çetingil, 161. For Preparation process see. Konyalı, 60.

³⁹ For contract text see. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6330-english.pdf> accessed 02 August 2025. For unofficial Turkish text and information, see: Georges Ripet, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHF 432, 453; Fahiman Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar* (1st edn, Tekil Neşriyat 1987) 30-35 (*Uluslararası Konvansiyonlar*).

February 24, 1956⁴⁰ and to which Türkiye is not a party,⁴¹ applies in any contracting state to all seagoing ships flying the flag of a contracting state (1952 Arrest Convention art. 8(1)). Pursuant to the 1952 Arrest Convention, arrest on a ship can only be applied for a maritime claim, one of the seventeen claims exhaustively enumerated in article 1(1) of the Convention, and by a judicial decision.⁴²

Problems arising from the application of the 1952 Arrest Convention necessitated the drafting of a new convention,⁴³ and for this purpose, the 1999 Arrest Convention was prepared.⁴⁴ This final Convention on the subject entered into force on September 14, 2011.⁴⁵

The 1999 Arrest Convention also stipulates that an order for the arrest of a ship is provided only for the limited number of maritime claims enumerated in article 1(1) of the Convention. The number of maritime claims was increased compared to the 1952 Arrest Convention. Within this scope, the maritime claim concerning “loss or damage caused by collision or any other means” was redefined as “loss or damage caused by the operation of the ship (art. 1(1)(a)),” thereby expanding the scope of the maritime claim.⁴⁶ Furthermore, “damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests (art. 1(1)(d)),” “costs and expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or rendering harmless of a ship that is sunk, wrecked, stranded or abandoned (art. 1(1)(e)),” “port, canal, pier, or other waterway charges and dues

⁴⁰ Pursuant to article 14(a) of the 1952 Arrest Convention, the Convention shall enter into force between the first two states ratifying it six months after the date of deposit of the second instrument of ratification; and for each subsequent State, the ratification shall enter into force six months after the date of deposit of its own instrument of ratification. For detailed information and evaluation, see generally: Çetingil, 173.

⁴¹ Regarding the fact that Türkiye did not accede to the 1952 Arrest Convention “on the grounds that the right to arrest was restricted,” see generally: *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324)* (Period 23, Legislative Year 2, Issue No: 96), 414.

⁴² For detailed information and evaluation regarding the conditions for the application of the 1952 Arrest Convention, see generally: Çetingil, 164; Tekil, 35; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn 1, Bozak Matbaası 1973) 281 (Deniz Ticareti).

⁴³ Yeşilova Aras reports that a working group was established within CMI for the purpose of revising the 1952 Arrest Convention, but due to the problems being too extensive to be resolved by an amendment protocol, it was decided to prepare a new convention. Yeşilova Aras, 13.

⁴⁴ Atamer, *Deniz Ticareti*, 211.

⁴⁵ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en accessed 02. August 2025.

⁴⁶ Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (6th edn, Alkım Yayınları 2001) 485 (*Deniz Hukuku*).



(art. 1(1)(n)),” “insurance premiums, including mutual insurance calls, in respect of the ship (art. 1(1)(q)), and any commissions, brokerages or agency fees (art. 1(1)(r)),” as well as “any dispute arising out of a contract for the sale of the ship (art. 1(1)(v))” were accepted as maritime claims.

Just like the previous arrest convention, the 1999 Arrest Convention does not provide a definition of ‘ship’; the matter is left to the national law of the state enforcing the precautionary arrest.⁴⁷ Nevertheless, two differences were introduced regarding the ships to which the convention would apply, compared to the 1952 Arrest Convention. The first of these is the use of the term “ship” instead of “seagoing ship.” This thus abolished the distinction between “seagoing ship – inland waterway vessel”, which is frequently encountered in comparative law. The other difference is the explicit exclusion of warships and state ships exclusively allocated to public non-commercial service from the scope of the convention (art. 8(2)).⁴⁸

Art. 8(1) of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships stipulates that the Convention shall apply to every ship under the jurisdiction of one of the contracting states, regardless of whether the ship flies the flag of a contracting state.⁴⁹ As such, the article is open to interpretation that it should be applied in all requests for arrest, regardless of whether there is a foreign element.⁵⁰

2. Arrest of Ships in Turkish Law

The absence of specific regulations concerning forced execution in maritime law in the former TCC (dated 1956) and the acceptance of Turkish-flagged ships registered in the registry as immovable property in EBC article 23(IV) led to many issues in practice regarding the precautionary arrest of ships. For this reason, detailed regulations and innovations were introduced in the TCC

⁴⁷ Consequently, the arrest of marine vehicles that do not qualify as a ship according to the laws of the relevant State cannot be requested. Yeşilova Aras, 69.

⁴⁸ The 1952 Arrest Convention, however, did not contain any special rule regarding the immunity of State vessels. See Çetingil, 173. This situation should not actually be seen as a shortcoming. Because art. 3 of the 1926 International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels subjected such State vessels to judicial immunity, including arrest.

⁴⁹ However, article 8(1) of the 1952 Arrest Convention stipulated that for the Convention to apply, the requirement was that both the state whose flag the ship flies and the state where the arrest request would be enforced must be contracting states. For detailed information, see Çetingil, 191; Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar*, 39.

⁵⁰ A detailed evaluation has been provided below in terms of Turkish Law.



regarding this matter.⁵¹ Within this framework, by deviating from EBC article 257(I), the arrest of ships, even if secured by a pledge, was made possible only for maritime claims; the path to arrest of a ship for non-maritime claims was closed.⁵²

A. Sources

The regulation of the arrest of ships in the TCC was based on the 1999 Arrest Convention.⁵³ Within this scope, TCC article 1352 concerning maritime claims,⁵⁴ and the provisions related to the restriction that only the arrest of the ship can be ordered to secure maritime claims (TCC art. 1353(I)), and the closing of the path for the arrest of the ship for non-maritime claims (TCC art. 1353(III)) were adopted exactly from the Convention. Furthermore, the source of the provisions stating that competent courts may issue arrest orders despite jurisdiction or arbitration clauses (TCC art. 1356), and that the court competent to issue the arrest order is also competent for the lawsuit to be filed to complete the arrest (TCC art. 1359), is also the 1999 Arrest Convention.

The 1999 Arrest Convention does not purport to regulate all procedural steps related to the arrest of ships. The procedural steps for the arrest or release of the ship are subject to the law of the state where the arrest is enforced or where the application for arrest is made [1999 Arrest Convention art. 2(4)]. Pursuant to the principle of *lex fori*, the TCC incorporated special provisions governing

⁵¹ For the reasons for the regulations concerning the precautionary arrest of ships in the TCC, see generally. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416; Atamer, *Deniz İcra*, 165.

⁵² For the changes and innovations introduced by the TCC (Turkish Commercial Code), see generally. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 63.

⁵³ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416. During the period when the TCC (Turkish Commercial Code) was drafted, Türkiye was not a party to the Convention, nor had the 1999 Arrest Convention yet entered into force.

⁵⁴ Only difference from article 1(1)(p) of the Convention is that the phrase “including credits taken for the ship” was added to article 1353(I)(p). Furthermore, the terms “demise charterer” in articles 1(1)(q) and (r) of the Convention were not included in TCC article 1352; and since the letter “q” does not exist in Turkish, the numbering was arranged accordingly. For criticism and evaluations of the amendment made within the scope of TCC art. 1352(I)(p), see: Sami Aksoy, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştirisi’ (2018) 34(2) BATİDER 199, 199; Kerim Atamer, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriyeye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315, 315 (‘Deniz Alacaklarına’); Yeşilova Aras, 99.



procedural steps for the arrest request, taking into account the provisions of the EBL.⁵⁵

B. Conditions for Arrest of Ships According to the TCC

While delving into the details of the arrest of ships⁵⁶ under the TCC provisions exceeds the scope of this study, the prerequisite for requesting the arrest of a ship under the TCC is that the claim must be a maritime claim (TCC art. 1353(I)). It is legally impossible to issue an arrest order against a ship for claims other than maritime claims [TCC art. 1353(III)].⁵⁷ From this perspective, it is necessary and sufficient for the creditor to present evidence to convince the court that the claim is one of the maritime claims enumerated in TCC article 1352(I) and to demonstrate its pecuniary value (TCC art. 1362).⁵⁸ Concurrently, the ship must be among those eligible for arrest.⁵⁹ The ships against which arrest may be sought are regulated in detail in TCC article 1369(I), derived from article 3 of the 1999 Arrest Convention, based on liability for the maritime claim and the ship's owner or charterer.

Where the debtor is the owner or charterer, demise charterer or carrier of the ship upon which the maritime claim arose, the arrest of other ships under their ownership is also possible (TCC art. 1369(II)). Conversely, for disputes concerning the ownership or possession of the ship, an arrest order can only be issued against the ship that is the subject of the dispute [TCC art. 1369(III)].

For a arrest order to be issued, the ship must also have entered the jurisdiction of the Turkish Courts. The competent jurisdiction is regulated separately for Turkish and foreign flagged ships in TCC articles 1354 and 1555. For Turkish flagged ships, courts with fixed jurisdiction are enumerated based on whether the ship is registered.⁶⁰ Furthermore, for ships flying the Turkish flag, the court

⁵⁵ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

⁵⁶ By adopting the provisions concerning the arrest of ships exactly from the 1999 Arrest Convention, uniformity has also been achieved between the TCC and international practice. From this perspective, the explanations made regarding the conditions for the arrest of a ship under the TCC are, as a rule, also valid in terms of the 1999 Arrest Convention.

⁵⁷ Atamer, *Deniz İcra*, 174; Yılmaz, 163; Konyalı, 146.

⁵⁸ Pursuant to TCC article 935(I)(c), the provisions of the TCC concerning compulsory enforcement shall not apply to warships and ships exclusively allocated to public service. This situation is consistent with article 8(II) of the 1999 Arrest Convention.

⁵⁹ For further information and Supreme Court Decisions Atamer, *Deniz İcra*, 220.

⁶⁰ Atamer, *Deniz İcra*, 210. For discussions and criticisms regarding the arrest of ships passing through the Turkish Straits without calling, see: Fevzi Topsoy, 'Türk Boğazları'ndan Geçiş

of the place where the ship is anchored, moored to a buoy or vault, berthed, or laid up on the stocks has also been accepted as competent.⁶¹ Regarding foreign flagged ships, only the court of the place where the ship is anchored, moored to a buoy or vault, berthed, or placed on a slipway is made competent. From this perspective, the issuance of an arrest order against foreign flagged ships is contingent upon “the condition that the ship ceases its voyage within the jurisdiction of that court”⁶²

TCC article 1363 mandates that, as a rule,⁶³ the creditor must provide security⁶⁴ in the amount of 10,000 Special Drawing Rights (SDR) for an arrest order to be issued.⁶⁵ Furthermore, the creditor who obtains the arrest order must request the enforcement of the decision from the execution office within the jurisdiction of the court that issued the decision, or where the ship is located, within three working days from the date the decision was issued. Otherwise, the arrest decision shall automatically lapse (TCC art. 1364).⁶⁶

C. Discussion on the Element of Foreignness

The relevant provisions of the 1999 Arrest Convention were incorporated into the TCC during a period when Türkiye was not yet a party to the Convention.⁶⁷

Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu’ (2016) 74(1) İÜHF 397, 411; Nuray Ekşi, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125, 142; Atamer, *Deniz İcra*, 211; Yeşilova Aras, 257; Yılmaz, 217.

⁶¹ For further information see. Atamer, *Deniz İcra*, 208.

⁶² For ships registered in the Turkish Ship Registry, including the Turkish International Ship Registry, the court of the registry location; for ships not registered in a registry, the domicile of the owner; and for ships registered in a special registry pursuant to TCC article 941(III), the domicile of the charterer. See generally: TCC art. 1354(I).

⁶³ Wage claims arising from the employment of seafarers on a ship are exempted from the requirement to deposit security. See generally: TCC art. 1363(III).

⁶⁴ In article 6(1) of the 1999 Arrest Convention, it is stipulated that the Court may require the applicant to give security; the making of detailed regulations is left to *lex fori*. If requested, the Court may increase or decrease the amount of security according to the concrete case. For detailed information, see generally: Atamer, *Deniz İcra*, 225; Yeşilova Aras, 101; Aksoy M. A., 277; Konyalı, 178; Yılmaz, 343.

⁶⁵ It is understood from the literal wording of the article that the court cannot issue an arrest order without security being deposited. Otherwise, the arrest order issued should be invalid.

⁶⁶ For further information see. Atamer, *Deniz İcra*, 233; Aksoy M. A., 281; Konyalı, 173; Yılmaz, 373.

⁶⁷ During the preparatory work of the TCC, the 1999 Arrest Convention had not even entered into force yet.



Concurrently, Türkiye decided to accede to the Convention⁶⁸ and submitted the instrument of accession prepared for this purpose on September 11, 2019.⁶⁹ Pursuant to art. 14(2) of the Convention, the provisions of the 1999 Arrest Convention became a part of Türkiye's domestic law as of December 11, 2019.⁷⁰ Thus, two substantive legal rules regarding the arrest of ships have emerged in Türkiye: the TCC and the 1999 Arrest Convention. This situation has led to the advancement of different views in legal doctrine regarding which legal rule should be applied primarily, especially in requests for arrest that do not contain an element of foreignness.

According to the first view, dating from the period when Türkiye was not yet a party to the Convention, the 1999 Arrest Convention should be applied primarily, regardless of whether the dispute contains an element of foreignness.⁷¹ Moreover, in this scenario, the provisions in the TCC would be deemed repealed.⁷²

The alternative view suggests that it is inappropriate to infer, based on article 8(1) of the 1999 Arrest Convention, that the Convention applies to every ship regardless of the presence of an element of foreignness. This is because article 8(6) of the 1999 Arrest Convention explicitly stipulates that the provisions of the Convention shall not modify or affect the domestic law in force of a Contracting State pertaining to the arrest of a ship flying its flag and falling under the jurisdiction of that State, when the ship is arrested by a person who has their habitual residence or principal place of business in that State. From this perspective, when the flag of the ship and the domicile of the maritime creditor are within the nationality of the adjudicating state, the precautionary arrest order and other judicial proceedings should be conducted according to the *lex fori*.⁷³

⁶⁸ For Presidential Decree No. 1034, dated May 3, 2019, see generally. OG 03.05.2019/30763 (Duplicate).

⁶⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en accessed 02 August 2025.

⁷⁰ 1982 Constitution 90(V); “*International agreements that have been duly put into effect have the force of law.*”

⁷¹ Atamer, *Deniz Ticareti*, 212; Atamer, ‘Deniz Alacaklarına’, 320; Aksoy S, 212.

⁷² Kerim Atamer, ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 and 34 (‘Deniz İcra Hükümlerine’).

⁷³ Yeşilova Aras, 29. See in a similar point: Konyalı, 100 and 203. However, the author states that due to the inclusion of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships in the TCC, excluding the “limitation measure,” the non-application of the Convention’s provisions in disputes that do not involve a foreign element will not create a difference under Turkish

The issue is broad enough to constitute a separate study. Therefore, making an assessment on the subject would exceed the scope and limits of this study. Indeed, although the general justification of the draft Compulsory Enforcement (Draft Law)⁷⁴ shared with the public states that the 1999 International Convention on the Arrest of Ships entered into force for Türkiye on 11.12.2019, the discussion about whether the foreign element and the existing provisions of the TCC have been subject to implied abrogation has not been addressed.⁷⁵ Art. 489 of the Draft Law specifies that “*arrest of a ship in Türkiye, regardless of its flag or whether it is registered in the registry, is subject to the provisions of this Part.*”⁷⁶ If the Draft Law is enacted in this manner, the *lex specialis* and *lex posterior* evaluations between the new Law and the 1999 International Convention on the Arrest of Ships,⁷⁷ and especially the existence of the foreign element, will continue to be a separate subject of discussion.⁷⁸

IV. THE ISSUE OF WHETHER SHAREHOLDER CLAIMS AGAINST THE COMPANY CONSTITUTE A “MARITIME CLAIM”

A shareholder may possess the right to claim against the company based on various legal relationships and grounds. Undoubtedly, claims arising from the

Law; but he specifies that the inclusion of only the measure of barring from sailing in the TCC is a shortcoming.

⁷⁴ ‘Cebri İcra Kanun Taslağı’ <<https://mgm.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/24072025161511Cebr%C3%AE%20%C4%B0cra%20Kanunu%20Tasla%C4%9F%C4%B1%20%20-%20%C4%B0kili%20Tablo%20PDF.pdf>> accessed 17 August 2025.

⁷⁵ With the draft Law, the special provisions found in TCC art. 1350 to 1400, titled “Special Provisions Regarding Enforcement,” were incorporated into the Draft under the heading “Enforcement of Maritime (Deniz Cebri İcra).”

⁷⁶ In the justification of art. 489 of the Draft Law, it is stated that “the arrest of a ship located in Türkiye, in other words, within the jurisdiction of Turkish courts, by barring it from sailing, regardless of its flag or whether it is registered in the registry, is subject to the provisions of Part Six regarding the arrest of ships,” and the condition of whether the maritime claim originated in Türkiye has not been mentioned.

⁷⁷ In the event that the provisions regarding enforcement on maritime are regulated in a new Law, these provisions would be in the nature of *lex posterior*; however, on the matter that the 1999 International Convention on the Arrest of Ships should primarily be applied due to its nature as *lex specialis* for claims involving a foreign element, see Yeşilova Aras, 18.

⁷⁸ For this reason, taking into account that the courts in the relevant RCJ decisions directly applied the TCC provisions without entering into any debate, an examination was generally conducted within the scope of the TCC provisions in the study, without making any evaluation regarding this divergence of opinion in the doctrine. Nevertheless, in the relevant sections of the study, the provisions of the TCC and its source convention, the 1999 Arrest Convention, which are directly related to the subject, were analyzed together.



exercise of partnership rights constitute the primary examples of such claims. Moreover, it is possible for a shareholder to become a creditor of the company as a result of conducting transactions with the company or incurring expenses on its behalf. In practice, instances where a shareholder grants loans to the company, acts as a guarantor, or provides a surety in its favor are also frequently encountered. Consequently, claims of the shareholder against the company have been discussed under separate headings in accordance with these distinct scenarios.

1. In Terms of the Exercise of Partnership Rights

In corporate law, partnership rights are generally classified into two categories based on their subject matter: “participation rights” and “financial rights.”⁷⁹ Of these, participation rights refer to rights that are non-pecuniary by nature, such as the right to attend the general assembly, voting rights, and the right to request information and examination. In a legal sense, participation rights do not constitute a right of claim. Consequently, they cannot be included among the maritime claims under TCC art. 1352(I). Nevertheless, since participation rights may also grant the shareholder the right to claim compensation for incurred damages depending on the specific circumstances, the subject has been examined under two headings: participation rights and financial rights.

A. Participation Rights

a. In General

Shareholders' participation rights may generally be enumerated as the right to attend the general assembly and the right to vote, the right to request information and examination, the right to request a special audit, and the right to request the annulment of general assembly resolutions. These rights are indispensable in nature, and their prior waiver is not legally possible.⁸⁰

⁷⁹ For detailed information, see generally Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 686; Pulaşlı, *Şirketler Hukuku*, 574; Şaban Kayıhan, *Şirketler Hukuku* (4th edn, Seçkin Yayınları 2020) 231; Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar and Mehmet Özdamar, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (3rd edn, Yetkin Yayınlar 2021) 345; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Commentary III); Mehmet Bahtiyar, *Ortaklıklar Hukuku* (16th edn, Beta Yayınları 2022) 248.

⁸⁰ Reha Poroy, Ünal Tekinalp and Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, Vol. II (14th edn, Vedat Kitapçılık 2019) 9 (Ortaklıklar II); Pulaşlı, *Commentary III*, 1974 and 2019.



Although a shareholder whose participation rights are impeded possesses the right to claim compensation for the damages incurred, none of the participation rights constitute a direct pecuniary claim. A shareholder who is prevented from exercising this right holds certain rights and authorities stipulated in the TCC, depending on the specific circumstances. For instance, a shareholder prevented from attending the general assembly meeting or from casting a vote may request the annulment of the general assembly or the relevant resolution (TCC art. 446(II)).⁸¹ Similarly, a shareholder prevented from exercising the right to request information or examination may request the annulment of the general assembly resolution or may exercise the right of examination through the court (TCC art. 437(III)).⁸² The right to request the appointment of a special auditor is a right exercisable through a resolution of the general assembly and a court decision. While every shareholder may request the appointment of a special auditor from the general assembly, the right to request such an appointment from the court, in the event of the rejection of this request, is granted exclusively to a shareholder or shareholders holding a specific proportion of shares,⁸³ referred to as the minority.⁸⁴ Pursuant to EBL art. 257(I), it is not possible to obtain an arrest decision to secure these rights.

b. The Issue of Constituting a Maritime Claim

In order for a decision regarding the arrest of a ship to be granted, the claim must be one of the maritime claims enumerated in TCC art. 1352(I) (TCC art. 1353(III)). In this respect, the ability to request the arrest of a ship belonging to the company due to a claim arising from participation rights is contingent upon the condition that the claim constitutes a maritime claim.

It appears that claims arising from participation rights cannot be classified under any of the claims enumerated in TCC art. 1352(I). This is because the subject

⁸¹ On this subject, see Erdoğan Moroğlu, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (7th edn, On İki Levha Yayınları 2014) 275.

⁸² For detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 64; Pulaşlı, *Commentary III*, 2041.

⁸³ Shareholders holding 1/10 of the capital, or 1/20 in publicly held joint-stock companies, or shares with a nominal value of 1,000,000 TL. TCC art. 439(I).

⁸⁴ For detailed information, see Fevzi Topsoy, 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', in Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 291; Tuğba Çiftçi, 'Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı', in Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 339.



matter of participation claims is not directly money or a claim of a pecuniary nature. Consequently, it is legally impossible for participation rights to be included among maritime claims, which are of a pecuniary nature.

As for non-pecuniary claims, only claims arising from property law, such as ownership of the ship, ship mortgage, or possession, are enumerated as maritime claims.⁸⁵ Without going into detail, claims arising from participation rights do not confer any right in the form of ownership or possession in any manner over the ship owned by the company. In this respect, it must be accepted that participation rights do not grant the shareholder the right to arrest the ship owned by the company.

B. Pecuniary Rights

a. In General

Shareholders' pecuniary rights may generally be enumerated as the right to receive dividends, the acquisition of bonus shares, the right of preemption, and the right to receive a liquidation share. Of these, the right of preemption refers to the right to acquire new shares resulting from a capital increase, in proportion to the existing shareholding, with priority (TCC art. 461(I) and 591(I)). As a rule, the right of preemption cannot be restricted or abolished.⁸⁶ A shareholder who is prevented or restricted from exercising this right may initiate the process of requesting the annulment of the relevant general assembly resolution or pursuing the liability of the directors. It is evident that these rights do not confer the right to request the arrest of the ship belonging to the company.

The right to a liquidation share is the right of the shareholder to participate in the remaining amount resulting from liquidation in proportion to their share in the

⁸⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 379. See also Yeşilova Aras, 72. The author states that, excluding claims related to disputes regarding ship ownership and rights *in rem* limiting it, and possession, as found in TCC arts. 1352(1)(t), (u), (v), and (y), other maritime claims constitute pecuniary claims. Accordingly, any dispute arising between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship, as stipulated in TCC art. 1352(1)(u) (art. 1(1)(t) of the International Convention on Arrest of Ships, 1999), is also a maritime claim of a non-pecuniary nature.

⁸⁶ The preemption right of the shareholder may be restricted or abolished only for just cause, such as a public offering, the acquisition of enterprises and participations, or the participation of employees in the company. TCC art. 461(II) and TCC art. 591(II). For detailed information, see İbrahim Bektaş, *Anonim Ortaklıklarda Yeni Pay Alma (Rüçhan) Hakkının Kısıtlanması ve Devri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2023) 172; Hasan Pulaşlı, 'Anonim Şirketlerde Yeni Pay Alma, Rüçhan ve Kar Payı Hakkına İlişkin Önemli Sorunlar' (2023) 39(2) *BATİDER* 239, 244.



event of the company's dissolution (TCC art. 507(I)). With the exception of the contribution of the right of use of a ship as capital,⁸⁷ the liquidation share is, as a rule, paid in cash as a result of the conversion of the ship into money (TCC art. 543(III)). Since the right to a liquidation share can only be asserted in the event of the company's dissolution,⁸⁸ it is not legally possible to request the arrest of the ship belonging to the company based on this right as long as the company's operations continue.

In a general sense, the right to acquire bonus shares is the acquisition by partners, free of charge, of shares created by adding the company's internal resources to the company's capital, in proportion to their existing shares.⁸⁹ Partners automatically acquire the bonus shares upon the registration of the capital increase (TCC art. 462(III)). More clearly, the partner does not need to make any request to benefit from this right. Therefore, it would not be wrong to say that the arrest of the ship belonging to the company cannot be requested due to the exercise of this right.⁹⁰ For this reason, the matter should be discussed, in particular, within the framework of the right to participate in dividends.

b. Right to Receive Dividends

Every shareholder has the right to receive the share corresponding to them from the net profit for the period resolved to be distributed to shareholders within the framework of the provisions of the law and the articles of association (TCC art. 507(I) and TCC art. 608(I)). The authority to determine whether dividends will be paid or the manner of payment is vested exclusively in the general assembly. The general assembly cannot delegate this authority to another party (TCC art. 408(I)(d) and TCC art. 616(I)(e)).⁹¹

⁸⁷ In this case, provided that the company's assets cover its liabilities, the ship is returned in kind to the shareholder who contributed the use of the ship as capital.

⁸⁸ Regarding the fact that the right to a liquidation share cannot be asserted against the company as long as it remains in operation, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 3; Pulaşlı, Commentary III, 1949.

⁸⁹ For detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, Commentary III, 1959.

⁹⁰ Just as this right over bonus shares cannot be abolished or restricted, it also cannot be waived. Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, Commentary III, 1961.

⁹¹ For detailed information, see Aslı E. Gürbüz Usluer, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016) 67; Kerem Çelikboya, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 436.



Within the scope of the right to receive dividends, it is likely that two issues may arise; the general assembly failing to adopt a resolution on dividend distribution, or the non-payment of dividends to the shareholder despite a resolution having been adopted.

aa. Failure to Adopt a Resolution on Dividend Distribution

Although a matter of debate in legal doctrine, it can be stated that in joint-stock companies, the distribution of at least five percent of the net profit for the period to shareholders is mandatory (TCC art. 519(I)(c)).⁹² As a rule, the general assembly cannot resolve not to distribute dividends and instead decide to allocate the entire net profit for the period to reserves. Otherwise, shareholders may request the determination of the nullity of the adopted resolution, or the dissolution of the company may also come into question (TCC art. 531).

In limited liability companies, however, it is required to adopt a resolution on dividend distribution, except in cases where it is necessary to cover company losses or where the need to make investments for the development of the company is seriously demonstrated and such a situation is in the interest of all shareholders (TCC art. 608(III)).⁹³ It is possible to annul a resolution determining the allocation of the entire net profit for the period to reserves without resolving on dividend distribution, in violation of article 608(III) of the TCC, since such a resolution would violate the vested rights of the shareholders.

In capital companies, even if dividend distribution is legally mandatory after the necessary reserves have been set aside, shareholders cannot demand the payment of their corresponding share of profits from the company unless there is a general assembly resolution regarding the distribution of dividends.⁹⁴ To state it more explicitly, the shareholders' right to claim dividends transforms into a right of claim upon the general assembly's resolution on dividend distribution. In particular, the adoption of a resolution to allocate the entire net profit for the period to reserves instead of distributing dividends, due to the arbitrary conduct

⁹² For discussions and detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 695; Pulaşlı, Commentary III, 1928; Gürbüz Usluer, 91; Çelikboya, 72.

⁹³ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 466; Kendigelen and İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, Vol. III (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 298 (*Şirketler III*); Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, Vol. III (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (*Şirketler III*).

⁹⁴ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 702; Eriş, *Şirketler III*, 2597; Gürbüz Usluer, 68. Regarding the fact that the right to receive dividends is in the nature of "a right of claim subject to a condition precedent," see Pulaşlı, Commentary III, 1929.

of the majority, grants shareholders the right to request the annulment or determination of nullity of the adopted resolution, or the dissolution of the company, depending on the specific circumstances.

As can be seen, in the event that a resolution on dividend distribution is not adopted, whether justifiably or unjustifiably, shareholders possess only a certain set of rights arising from corporate law. To state it more explicitly, unless a general assembly resolution exists, shareholders cannot secure the payment of dividends to themselves through an action for a receivable directed directly against the company. In this respect, the failure or inability⁹⁵ of the general assembly to adopt a resolution on dividend distribution unjustifiably does not grant shareholders a right of claim in the nature of a maritime claim.

bb. Non-Payment of Dividends to Shareholders

The duty to implement the general assembly's resolution regarding dividend distribution is vested in the company's management body.⁹⁶ The management body is obliged to carry out the dividend distribution in accordance with the principles determined in the general assembly resolution. Otherwise, the default of the company arises without the necessity of a separate notice.⁹⁷

A shareholder to whom due dividends have not been paid may collect this entitlement directly from the company through execution proceedings without a judgment, just as they may claim it through the court by filing an action for a receivable. Depending on the specifics of the case, it is also possible to seek this right through bankruptcy proceedings. Moreover, if the shareholder so chooses, they may secure compensation for the damages incurred by pursuing the personal liability of the director at fault regarding the non-payment of dividends. Since the failure to pay dividends duly constitutes direct damage to the shareholder, the compensation to be awarded by the court is paid directly to the relevant shareholder.

⁹⁵ For instance, such as the general assembly never being able to convene or it being impossible for it to convene.

⁹⁶ In joint-stock companies, the board of directors; in limited liability companies, the manager or the board of managers. The board of directors or managers cannot delegate this duty to another person. See TCC art. 375(I)(f) and TCC art. 625(I)(g).

⁹⁷ Çelikboya, 463.



In the second scenario, stated more explicitly, in the event that the shareholder resorts solely to the director at fault,⁹⁸ since the direct liability of the company cannot be mentioned, it will not be legally possible for the arrest or final arrest of the ship belonging to the company to come into question. In this respect, the subject should be discussed particularly within the framework of the right of claim directed directly against the company for the purpose of collecting dividends. In article 1352(I) of the TCC, as a rule, claims arising from the ship or the operation of the ship are enumerated as maritime claims.

aaa. Evaluation Under TCC art. 1352(I)(f)

It is stipulated in TCC art. 1352(I)(f) that “*any agreement for the use or hire of the ship, whether or not a charter party has been drawn up,*” constitutes a maritime claim. It is indisputable that the expression “hire of the ship” within the text of the article refers to ships that are the subject of a charter agreement (TCC art. 1119) or a financial charter⁹⁹ agreement.¹⁰⁰ Regarding a ship of which the company is the owner or charterer, a hire relationship within the meaning of TCC art. 1352(I)(f) cannot be said to exist between the company shareholder and the company, or among the shareholders themselves. This is because, in the case of ownership, the sole owner is the company; and in the relationship of a charter agreement, the sole charterer is, again, the company.

Nevertheless, the expression “*use of the ship*” in TCC art. 1352(I)(f) renders it worth discussing whether the company agreement,¹⁰¹ particularly in a company established for the purpose of utilizing a ship which constitutes its sole fixed asset in maritime trade, should be accepted as “*any agreement ... for the use of the ship.*” For in a company established exclusively for the operation of a single ship, the profit resolved to be distributed actually consists of the income derived from the operation or use of this ship. Furthermore, it is also possible to argue that the company agreement falls within the scope of “any agreement” within the text of the article.

⁹⁸ Regarding the legal liability of board members in the distribution of dividends, see Gürbüz Usluer, 268.

⁹⁹ article 18 of the Financial Leasing, Factoring, Financing and Savings Financing Companies Law No. 6361.

¹⁰⁰ For detailed information and regarding the fact that the establishment of a right of usufruct is also within the scope of the article, see Atamer, *Deniz İcra*, 117.

¹⁰¹ articles of association in joint-stock companies.

TCC art. 1352(I)(f) has been adopted verbatim from the 1999 Arrest Convention art. 1(I)(f).¹⁰² The source of 1999 Arrest Convention art. 1(I)(f) is 1952 Arrest Convention article 1(I)(d). Distinguishably, the phrase “*whether contained in a charter party or otherwise*” was added to the 1999 Arrest Convention; however, no semantic difference was created between the two articles.¹⁰³

The expression “*use ... of the ship*” in the text of the article should encompass agreements regarding the direct use of the ship that do not fall within the scope of a charter or financial charter agreement. To state it more explicitly, agreements regarding the use of the ship in the name and on the account of the shareholders, regardless of whether a charter agreement has been drawn up, should be considered within the scope of the article. Indeed, the establishment of a right of usufruct on the ship¹⁰⁴ and ship management agreements may also be included within the scope of the article.¹⁰⁵

In Turkish law, all commercial companies, without exception, possess legal capacity and the capacity to act independent of their shareholders. All rights and obligations arising from the use in maritime trade of a ship owned or chartered by the company belong exclusively to the company. Shareholders do not directly become rights holders or incur liabilities due to the operation of the ship. In other words, a shareholder does not possess a direct right of claim over the income derived from the operation of the ship.¹⁰⁶

In this respect, even if the dividends the company resolved to distribute were derived solely from the operation of this ship, it cannot be asserted that the shareholder’s claim for dividends constitutes income derived directly from the use of the ship. Consequently, the shareholder’s claim for dividends directed against the company should not be characterized as a maritime claim within the scope of TCC art. 1352(I)(f).

bbb. Evaluation Under TCC art. 1352(I)(u)

It is stipulated in TCC art. 1352(I)(u) that “*any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship*” constitutes a maritime claim.

¹⁰² Legislative justification of TCC art. 1352. See *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

¹⁰³ Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships* (5th edn, Informa 2011), 3.155; Atamer, *Deniz İcra*, 116.

¹⁰⁴ Atamer, *Deniz İcra*, 117; Yeşilova Aras, 82.

¹⁰⁵ Berlingieri, 3.140.

¹⁰⁶ Even if it is a single-member company, this situation remains unchanged.



TCC art. 1352(I)(u) has been adopted verbatim from 1999 Arrest Convention article 1(I)(t); whereas 1999 Arrest Convention article 1(I)(t) was derived from Brussels Convention of 1952 article 1(I)(p), with necessary amendments.¹⁰⁷

The expression “*co-owners*” has been preserved verbatim in the texts of all three articles, yet no definition of the expression has been provided. It merits further discussion whether the expression differs from co-ownership in civil law, and particularly whether company partnership confers the status of “co-owner.”

The fact that the expression “co-owners of the ship” is not defined in TCC art. 1352(I) and in the source Convention should be interpreted to mean that the legislator did not, in fact, assign a meaning to the term different from its definition in civil law.¹⁰⁸ To state it more explicitly, the expression “co-owners of the ship” does not carry a meaning different from co-ownership in property law,¹⁰⁹ nor does it bear a distinct significance.¹¹⁰ In this sense, the term co-owner generally refers to stakeholders or partners who jointly own a ship. Within this scope, it is indisputable that, in addition to disputes regarding the operation of the ship between joint shipowners in a shipowners’ association, claims arising from the operation of the ship between partners in an ordinary partnership or heirs are in the nature of a maritime claim, even if such instances are unlikely to occur in practice.

As emphasized above, under Turkish Law, all commercial companies possess legal personality independent of their shareholders and, consequently, legal capacity and the capacity to act. All economic assets owned by the company belong to the company, not to the shareholders. The shareholder’s right of disposition or claim pertains solely to their share in the company. The shareholder does not possess a direct right of disposition or claim over the

¹⁰⁷ In 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p), it was stipulated that claims arising from the ownership, possession, employment, or earnings of the ship between co-owners of the ship were maritime claims. In the French text of the Convention, the article in question was regulated in two separate paragraphs concerning ownership and assertion of right, and the employment of the ship. As such, in the French text, it was not very clear whether disputes arising from the employment or earnings of the ship were required to be between the co-owners of the ship. Since the ownership or possession of the ship is separately regulated as a maritime claim in 1999 Arrest Convention art.1(I)(s), the terms “ownership and possession” in 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p) were not included in 1999 Arrest Convention art.1(I)(t). For detailed information, see Berlingieri, 3.460.

¹⁰⁸ Cf. TCC art. 1(I).

¹⁰⁹ Co-ownership (Turkish Civil Code art. 688) or joint ownership (Turkish Civil Code art. 701).

¹¹⁰ For detailed information, see Atamer, *Deniz İcra*, 151.

company's assets. In a single-member joint-stock or limited liability company, even if the shareholder simultaneously constitutes the management body of the company, they do not hold a direct right of disposition over the company's assets. Consequently, regarding a ship of which the company is the sole owner, the existence of a co-ownership relationship between company shareholders or between a shareholder and the company cannot be asserted.¹¹¹ Even if the ship under operation constitutes the sole fixed asset of the company, this conclusion remains unchanged.

In this respect, disputes between the shareholders of the company or between a shareholder and the company regarding the operation of the ship or the earnings derived from the ship do not grant shareholders the right to request the arrest of the ship pursuant to TCC art. 1352(I)(u).¹¹² Similarly, disputes between the shareholders of the company and third parties with whom the company jointly operates the ship in the form of an ordinary partnership or a shipowners' association do not constitute a maritime claim within the meaning of TCC arts. 1352(I)(t) or (u).

In comparative law, it is also acknowledged that the expression "co-owners" does not encompass company partnership. Indeed, it is reported that in the "Alhena" decision of the Dutch Court of Appeal dated 1986, the court ruled that a dispute between a commercial company and the partners of another company with whom they operated the ship in the form of an ordinary partnership did not constitute a maritime claim within the meaning of 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p) (1999 Arrest Convention art 1(I)(t)).¹¹³

2. Mismanagement of the Company

Joint-stock and limited liability companies are managed and represented by a distinct management body, referred to as the board of directors or the manager.¹¹⁴ The management body possesses the authority to perform all kinds of acts and

¹¹¹ See A. Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (6th edn, Yetkin Yayınları 2018), 276.

¹¹² As emphasized in footnote 85 above, *Yeşilova Aras* states that TCC art. 1352(I)(u) regulates claims regarding the administrative or financial management of the ship, rather than a pecuniary claim regarding disputes concerning earnings derived from the ship between co-owners. *Yeşilova Aras*, 75. In the event that the article is interpreted in this manner, earnings derived from the operation of the ship between partners will also not fall within the scope of TCC art. 1352(I)(u).

¹¹³ See Berlingieri, 3.460.

¹¹⁴ In joint-stock companies, the board of directors; in limited liability companies, the manager or the board of managers. See TCC art. 374; TCC art. 625.



transactions necessary for the realization of the subject of activity of the company, excluding those reserved for the authority of the general assembly pursuant to the law and the articles of association. Directors must display all due care¹¹⁵ while fulfilling these duties.¹¹⁶ Directors who breach their obligations arising from the law or the articles of association through their fault are liable to the shareholders, the company, and the company's creditors (TCC art. 553(I)).¹¹⁷

Every shareholder who considers that they or the company have incurred damages as a result of the directors' breach of their duty of care possesses the right to claim compensation for the damages incurred from the relevant director or directors. As a rule, compensation awarded in favor of the shareholder is paid to the company (TCC art. 555). A shareholder who has suffered direct damage due to a wrongful act may also file an action requesting that the compensation be paid to themselves instead of the company.¹¹⁸

In both scenarios, the claim for compensation is directed exclusively against the director or directors at fault. The corporate legal entity of the company cannot be held liable for the damages incurred. In this respect, even if the damage originated directly from the poor operation of the ship, it is not legally possible to resort to the arrest or final arrest of the ship belonging to the company due to damages arising as a result of the company's mismanagement.

3. The Shareholder as a Creditor of the Company

In practice, it is frequently encountered that a shareholder becomes a direct creditor of the company due to reasons such as conducting direct transactions with the company, granting loans (credit) to the company, or acting as a guarantor. In this respect, it is also worth discussing whether the shareholder possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of these receivables.

¹¹⁵ Pursuant to TCC art. 369(I), members of the board of directors and persons charged with management in joint-stock companies are obliged to act with "the care of a prudent manager."

¹¹⁶ TCC art. 369(I) and TCC art. 626(I).

¹¹⁷ Cf. TCC art. 644(I)(a).

¹¹⁸ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 445; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi* Vol. IV (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Commentary IV) 2841.



A. Conducting Transactions with the Company

As a rule, with the exception of members of the board of directors of joint-stock companies,¹¹⁹ there is no legal impediment preventing a shareholder, whether holding a management position or not, from conducting transactions with the company.¹²⁰ The status of a shareholder conducting direct transactions with the company in this manner does not differ from that of third-party creditors of the company. As a rule, the creditor shareholder possesses every legal right that third parties may exercise against the company. Undoubtedly, the right to request the arrest or final arrest of the ship belonging to the company is included among these rights.

Whether a shareholder, who has become a creditor due to a direct transaction with the company, may request the arrest of the ship belonging to the company is determined according to whether the claim constitutes a maritime claim. To state it more explicitly, the shareholder possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company solely on the grounds of the claims enumerated in TCC art. 1352(I).¹²¹ Claims falling outside this scope do not grant the right to request arrest to the shareholder, just as they do not to third parties.

¹¹⁹ TCC art. 395(I) explicitly prohibits a member of the board of directors from conducting any transaction with the company on their own behalf or on behalf of another without obtaining permission from the general assembly. The legal sanction for a transaction conducted despite the prohibition is pending invalidity (unilateral non-bindingness). Accordingly, while the company may assert that the transaction conducted within the scope of the prohibition is null and void, the other party cannot make such a claim. Regarding the discussions on the legal nature of the sanction, see İsmail Kırca, Feyzan Hayal Şehirali Çelik and Çağlar Manavgat, *Anonim Şirketler Hukuku*, Vol. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013) 665; Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 412; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, Vol. II (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1685 (Commentary II) 2841; Ebru Demirci, 'Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasası' (Master's Thesis, Gazi University Institute of Social Sciences, Ankara 2018) 71.

¹²⁰ The TCC does not foresee an explicit prohibition in this direction for managers of limited liability companies, nor does it make a reference to TCC art. 395(I). 11th Civil Chamber, 16.2.2022, File No. 2020/2149, Decision No. 2022/1158 <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/> accessed 20 September 2023. Nevertheless, managers are under a duty of loyalty to the company (TCC art. 626(III)). In this respect, it is possible to state that managers may conduct transactions with the company without the need for permission from the general assembly, provided that this is in accordance with the principle of loyalty and the duty of care (TCC art. 626). For the opposing view that the prohibition on transacting with the company is a consequence of the duty of loyalty foreseen for managers, see Kendigelen and Kırca, *Şirketler III*, 130.

¹²¹ Such as claims arising from transactions where a shareholder has their goods transported by the company's ship or provides salvage services to the ship.



For instance, while a shareholder supplying fuel to the company's ship holds the right to arrest over the ship supplied, they do not possess the right to request the arrest of the ship belonging to the company due to fuel supplied to the company's land vehicles.

B. Conducting Transactions in Favor of the Company

a. In General

Companies frequently require credit due to fluctuating market conditions. Undoubtedly, banks constitute the most significant financial source for obtaining credit. However, in cases where the required credit cannot be procured due to reasons such as a low credit rating or excessively high costs, instances where a shareholder grants a loan to the company or pays a debt belonging to the company are frequently encountered (particularly in companies with a small number of shareholders). Furthermore, it is a widespread practice for a shareholder to act as a guarantor or provide an surety in favor of the company. In this respect, it is also worth discussing whether a shareholder who lends money to the company, pays the company's debt, or acts as a guarantor for various reasons possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of this claim.

The TCC does not contain an explicit provision regarding this subject. Solely in TCC article 1352(I)(p), "*disbursements made on behalf of the ship or its owners, including loans obtained for the ship,*" are enumerated as maritime claims. The article in question has been adopted verbatim from 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), with the addition of the phrase "including loans obtained for the ship." 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), constitutes the modified version of 1952 Brussels Convention article 1(I)(n).¹²²

The fact that a shareholder becomes a creditor of the company due to conducting transactions in favor of the company may be examined from various perspectives. In this study, the subject has been evaluated under the headings of

¹²² In 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), disbursements made by the master, including those made by shippers, charterers, or agents on behalf of the ship or its owner, were regulated as maritime claims. Upon the request of the CMI, 1999 Arrest Convention article 1(I)(p) was drafted as "disbursements made on behalf of the ship or its owners" on the grounds that the former version of the article would lead to divergent interpretations, such as accepting disbursements not made by the shipper on behalf of the ship or owner as maritime claims, while not accepting disbursements not made on behalf of the master as maritime claims. See Berlingieri, 3.403.

the shareholder lending to the company, incurring expenses on behalf of the company, and acting as a guarantor or providing an surety, which constitute the instances most frequently encountered in practice.

b. Granting of Loans by the Shareholder to the Company

In TCC article 1352(I)(p), “loans obtained for the ship” are recognized as maritime claims. As emphasized above, the expression in question is absent from 1999 Arrest Convention article 1(I)(p). It is reported that the expression was added to TCC article 1352(I)(p) of the specifically for the purpose of recognizing bank loans not secured by a ship mortgage as maritime claims.¹²³

Although the term “credit” is employed in TCC article 1352(I)(p), loan agreements concluded with other financial institutions such as factoring, financial leasing, or financing companies, or with third parties, in addition to banks, should also be considered within the scope of the article, provided that they are directly related to the ship.¹²⁴ In this respect, as a rule, loans granted by the shareholder to a company in need of cash should be accepted as maritime claims.

In TCC article 1352(I)(p), only “loans obtained for the ship” are accepted as maritime claims. Consequently, not every type of loan granted to the owner, but solely claims arising from credit or loan agreements granted for the ship subject to the request for arrest are in the nature of a maritime claim.¹²⁵ To state it more explicitly, the shareholder’s ability to request the arrest of the ship belonging to the company due to a monetary loan granted to the company is contingent upon this debt having been provided directly for the ship, such as for the maintenance and repair, equipping, or operation of the ship. It is not legally possible to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of loans that are not understood to have been granted directly for the ship.

¹²³ For the process and justification regarding the addition of this expression, see Atamer, *Deniz İcra*, 142. Regarding the inappropriateness of the addition of the expression and the view that it contradicts the International Convention on Arrest of Ships, 1999, see Yeşilova Aras, 91.

¹²⁴ In other words, the term “credit” in the text of the article should encompass every type of loan agreement granted for the ship.

¹²⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 143.



c. Incurring Expenses on Behalf of the Company

In TCC article 1352(I)(p), “disbursements made on behalf of the ship or its owners” are enumerated as maritime claims. It is understood from the wording of the article that the identity of the party making the disbursement is of no significance, provided that such disbursement is made on behalf of the ship or its owner. Consequently, there should be no legal impediment to accepting such disbursements made by company shareholders as maritime claims.

However, in TCC article 1352(I)(p), not every type of expense, but solely disbursements made on behalf of the ship or its owners are recognized as maritime claims.¹²⁶ There should be no dispute that disbursements made directly for the ship subject to the request for arrest, such as maintenance and repair, constitute a maritime claim. Conversely, the meaning of the expression “*disbursements made on behalf of its owners*” is not very clear. For the expression lends itself to the interpretation that any disbursement made on behalf of the owner is in the nature of a maritime claim, regardless of whether it is for the ship subject to the request for arrest.

As emphasized above, 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), which constitutes the source of TCC article 1352(I)(p), is a revised version of 1952 Brussels Convention article 1(I)(n). In 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), only disbursements made by the master, agent, or charterer on behalf of the ship or its owners were enumerated as maritime claims; such disbursements made by other persons were excluded from the scope of the article. In 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), this approach was abandoned, and all disbursements made on behalf of the ship or its owners were accepted as maritime claims, regardless of by whom they were made. Apart from this, no change was made, particularly regarding the meaning of the article.¹²⁷ In other words, in 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), the limitation regarding the persons making the disbursement was abandoned; however, the condition that the disbursement be made on behalf of the ship or its owner was retained. In this respect, while a disbursement made by an insurance broker on behalf of the ship was not

¹²⁶ For an evaluation within the scope of 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), see Yeşilova Aras, 90.

¹²⁷ *Berlingieri* states that, in this form, the 1952 Convention is both wider and narrower. For while disbursements made by the shipper regarding the operation of the ship are not considered maritime claims under the 1952 Convention, they will be accepted as maritime claims pursuant to the 1999 Arrest Convention. See *Berlingieri*, 3.403.

considered a maritime claim under the 1952 Brussels Convention,¹²⁸ it may be accepted as a maritime claim pursuant to the 1999 Arrest Convention.

The term “*on behalf of its owners*” is explicitly employed in TCC article 1352(I)(p). It is indisputable that disbursements made on behalf of non-owners, such as the bareboat charterer, time charterer, or shipper, do not constitute a maritime claim unless they are directly related to the ship. In this respect, port dues or loading and unloading costs paid on behalf of the charterer or the time charterer should, as a rule, be accepted as maritime claims.¹²⁹

However, the issue of whether disbursements made on behalf of the owner are related to the ship is not clear. In fact, the wording of TCC article 1352(I)(p) lends itself to the interpretation that disbursements made on behalf of the owner are not conditional upon being related to the ship.

While delving into the details of the subject lies beyond the scope of this study, it should be accepted, particularly based on a teleological interpretation of the article, that only disbursements made on behalf of the owner which are related to the ship constitute a maritime claim.¹³⁰ An interpretation to the contrary would contravene the intended purpose of the institution of maritime claims. For if it were accepted that any disbursement made on behalf of the owner constitutes a maritime claim, the necessity for an exhaustive enumeration of claims in the nature of maritime claims would be obviated. Furthermore, it would become possible to effect the arrest of a ship under the use of a charterer due to a disbursement made onshore on behalf of the owner. It is indisputable that such a result would be contrary to the purpose of the institution of maritime claims. In this respect, disbursements directed toward the operation of the ship, such as port dues, agency, pilotage or towage fees, and loading and unloading costs, should not be considered to be in the nature of a maritime claim unless they are incurred on behalf of the ship’s owner.¹³¹

¹²⁸ Regarding the fact that the persons making disbursements are limited to those enumerated in 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), see particularly David C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims* (4th edn, Informa 2005), 2.232.

¹²⁹ It is also possible for such disbursements to constitute a maritime claim separately pursuant to TCC article 1352(I)(n).

¹³⁰ In the same point, see Yeşilova Aras, 91.

¹³¹ Berlingieri, 3.388. It is possible for these claims to constitute a separate maritime claim pursuant to TCC article 1352(I).



It is also worth discussing whether the disbursement made by a shareholder who pays the employment claims of seamen arising from their work on board on behalf of the company constitutes a maritime claim. For in TCC article 1352(I)(o), wages payable to seafarer due to their employment on the ship are recognized as maritime claims; however, it is not explicitly stated that payments made to them by third parties constitute maritime claims. Furthermore, in TCC article 1352(I)(s), seafarer's employment claims are not listed among the fees paid on the owner's account.

As is known, the commercial utilization of ships at sea is contingent upon the condition of their being seaworthy, cargo-worthy, and fit for the voyage. The manning of ships with a sufficient number and quality of seafarer is directly related to their fitness for the voyage (TCC art. 932(II)). The minimum numbers required for manning ships with seafarer, according to the type, voyage region, and size of the ship, are explicitly regulated in the relevant legislation.¹³² Ships that are not manned with the minimum number of seafarer in terms of competency ratings and quantity are deemed unfit for the voyage and are not permitted to sail.¹³³ Consequently, it is indisputable that employment claims paid to seafarer constitute disbursements made on behalf of the owner within the meaning of TCC article 1352(I)(p).

However, whether a payment made to a seafarer who has left the ship upon the termination of the employment contract and who, despite having outstanding employment claims, has not yet initiated legal proceedings against the company falls within the scope of TCC article 1352(I)(p) may be a subject of debate. This is because the seafarer whose employment claim is paid is no longer on board. Consequently, it is possible to argue that the payment made is not in the nature of a disbursement made on behalf of the owner for the operation of the ship.

Undoubtedly, it is possible to put forward different interpretations regarding the subject. However, wage claims arising specifically from employment on board simultaneously confer a maritime lien upon the seafarers (TCC art. 1320(I)(a)).¹³⁴ In other words, the seafarer possesses a statutory lien due to such

¹³² See Regulation on Seafarers and Harbor Pilots; Directive on Manning Ships with Seafarers.

¹³³ Directive on Manning Ships with Seafarers art. 8.

¹³⁴ On this subject, see Atamer, *Deniz İcra*, 139; M. Barış Günay, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009), 107; Cüneyt Süzöl, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (1st edn, On İki Levha 2012), 208.

unpaid claims. Seafarers possess the right, at all times, to secure the arrest of the ship and to prevent it from sailing.

The payment made or security provided pursuant to TCC article 1371(I) for the release of a ship subject to an arrest order constitutes a maritime claim.¹³⁵ Consequently, for the purpose of preventing the occurrence of such a risk, there should be no impediment to accepting that wages paid to seafarer whose employment contracts have been terminated also constitute a disbursement made on behalf of the owner directed toward the operation of the ship.

d. Acting as a Guarantor in Favor of the Company

There exists no explicit provision in TCC article 1352(I) and in the source 1999 Arrest Convention stating that suretyships or guarantees provided in favor of the owner constitute a maritime claim. However, instances where a shareholder acts as a guarantor or provides an surety in favor of the company are frequently encountered in practice. Within this scope, the issue of whether a shareholder who pays a debt for which they acted as a guarantor or provided an surety possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company renders the matter worth discussing.

In terms of its legal character, a suretyship agreement is “*a contract whereby the surety undertakes personal liability to the creditor for the consequences of the debtor’s failure to perform the debt*” (TCO art. 581(I)). The obligation assumed by the surety entails the undertaking to pay the debt for which they are liable in the event that the principal debtor fails to perform their obligation. In a legal sense, this debt discharged by the surety is not the principal debt existing between the creditor and the debtor; rather, it is the surety’s own obligation assumed under the contract. To state it more explicitly, the surety performs their own obligation, which they have committed to pay within the scope of the suretyship agreement.

Even though the surety or avalist has discharged their own obligation in a legal sense, there should be no legal impediment to accepting this performance, executed due to the non-payment of the principal debt, as a disbursement made on behalf of the ship or its owner. For in this instance as well, the surety or avalist is, in a sense, making a disbursement on behalf of the company, which is the

¹³⁵ See TCC art. 1352(I)(p).



principal debtor. In this respect, the performance of the surety or avalist should be accepted as a maritime claim within the scope of TCC article 1352(I)(p).¹³⁶

However, this scope encompasses not every type of suretyship relationship but solely performances executed due to a suretyship provided in favor of the ship and its owner. Consequently, only the obligations that a shareholder is compelled to discharge for this reason, having acted as a surety for an agreement concluded for the operation of the ship or provided an surety for a negotiable instrument drawn, should be considered to be in the nature of a maritime claim.

CONCLUSION

There is no explicit provision in TCC article 1352(I) stating that claims of shareholders directed directly against the company constitute maritime claims. The issue must be resolved on a case-by-case basis, depending on the cause or source of the shareholder's claim against the company. In this sense, whereas a shareholder's claim against the company arising from the mismanagement of the company or the non-payment of dividends is not in the nature of a maritime claim, claims arising from loans granted to the company or suretyships provided due to the operation of the ship may constitute maritime claims.

The fundamental reason for this distinct outcome is that TCC article 1352(I) has been adopted from 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1), with certain modifications. Although this preference of the legislator is appropriate in the context of achieving uniformity with international rules, it would not be incorrect to state that it remains insufficient in securing the claims of shareholders against the company, particularly for shareholders of a commercial company whose sole fixed asset consists of a ship registered in a foreign registry.

It is understood from the legislative justification and the enactment process of the TCC that article 1352(I) was not adopted verbatim from 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1). Specifically, upon the request of banks, the expression "including loans obtained for the ship" was added to subparagraph (p) of the first paragraph of the article. Furthermore, the term "or charterer" found in the source convention was not included in subparagraphs (r) and (s) of the first paragraph of the article. As is evident, the Legislator did not

¹³⁶ It is self-evident that the suretyship or aval referred to herein must have been provided for a debt related to the ship.



refrain from making a number of amendments to the text of the article in accordance with the requests of maritime trade actors.

Considering the fact that in Türkiye, almost all commercial ships are operated under the trade name of a commercial company established for this purpose, and that the establishment of a separate commercial company for each individual ship is even preferred, it would not be incorrect to state that there is a need for a regulation in this direction. Nevertheless, the classification of a claim in national legislation as a maritime claim, despite not being enumerated in source 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1), would lead to numerous problems in practice. In this respect, it is not possible to accept shareholders' claims directed against the company as maritime claims.

It is planned that the provisions of the TCC regarding forced execution will be incorporated into the Law on Enforcement, the preparatory works for which are ongoing. It would be appropriate to insert a special provision among the provisions regarding maritime enforcement or general precautionary attachment within the Draft Law, which is currently being prepared and has been shared with the public. This provision should stipulate, at the very least, that claims of shareholders of Turkish commercial companies against the company confer the right to request the arrest of Turkish-flagged ships owned by the company. In this way, deviation from the source 1999 International Convention on Arrest of Ships would be avoided regarding foreign-flagged ships, while simultaneously ensuring that claims arising from partnership rights are secured. Such a preference would also make a positive contribution to the development of Turkish maritime shipping, as it would incentivize shareholders to establish companies for this purpose.

BIBLIOGRAPHY

- Akdeniz U, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197
- Aksoy S, 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri' (2018) 34(2) BATİDER 199
- Aral İ, 'Şirketler Hukukuna Giriş', Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (2nd edn, Mimoza Yayınları 2013) 21
- Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar Ayvaz S. and Hanağası E, *İcra ve İflas Hukuku* (Updated 5th edn, Yetkin Yayınları 2020)



Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayınları 2017) 379 (Deniz Ticareti)

— *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz İcra)

— ‘‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriyeye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315

— ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 (‘Deniz İcra Hükümlerine’)

Aybay G, Oral N, Oğuzülgen M, Parlakyıldız S, Aybay E and Özdemir D, ‘Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’ (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159

Ayhan R, Çağlar H. and Özdamar M, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (3rd edn, Yetkin Yayınlar 2021)

Bahtiyar M, *Ortaklıklar Hukuku* (16th edn, Beta Yayınları 2022)

Berlingieri F, *Berlingieri on Arrest of Ships* (5th edn, Informa 2011)

Bilgili F. and Demirkapı E, *Şirketler Hukuku Dersleri* (8th edn, Dora Yayınları 2021)

Çelikboya K, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021)

Çetingil EA, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972)

Çiftçi T, ‘Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 239

Demirci E, ‘Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı’ (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018)

Ekşi N, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125

Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi (1st edn, Beta Yayınları 2000)

- Eriş G, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) (Şirketler II)
- *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. III (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (Şirketler III)
- Günay E, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Updated 3rd edn, Seçkin Yayınları 2024)
- Günay MB, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009)
- Gürbüz Usluer AE, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016)
- Jackson DJ, *Enforcement of Maritime Claims* (4th edn, Informa 2005)
- Karayalçın Y, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (1st edn, Güzel İstanbul Matbaası 1965)
- Kayihan Ş, *Şirketler Hukuku* (4th edn, Seçkin Yayınları 2020)
- Kendigelen A and Kırca İ, *Şirketler Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Şirketler I)
- *Şirketler Hukuku* C. III (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) (Şirketler III);
- Kırca İ, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay’ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5
- Şehirli Çelik F. H. and Manavgat Ç, *Anonim Şirketler Hukuku* C. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013)
- Konyalı SC, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, Adalet Yayınevi 2024)
- Kuru B, *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2017)
- Moroğlu M, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (7th edn, On İki Levha Yayınları 2014)
- Özkan H, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağıının Tahsilinde İhtiyati Haciz* (1st edn, Legal Yayıncılık 2015)
- Özkan AF, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi C I* (1st edn, Seçkin Yayınları 2023)



Pekcanıztez H, Atalay O, Sungurtekin Özkan M. and Özekes M, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (5th edn, Vedat Kitapçılık 2018)

Poroy R, Tekinalp Ü. and Çamoğlu E, *Ortaklıklar Hukuku C. I* (15th edn, Vedat Kitapçılık 2021) (Ortaklıklar I);

— *Ortaklıklar Hukuku C. II* (14th edn, Vedat Kitapçılık 2019) (Ortaklıklar II)

Pulaşlı H, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (7th edn, Adalet Yayınevi 2021) (Genel Esaslar)

— *Şirketler Hukuku Şerhi, C. I* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh I)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. II* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh II)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh III)

Ripet G, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHFİM 432

Şener OH, *Adi Ortaklık* (1st edn, Yetkin Yayınları 2008)

Sirmen AL, *Eşya Hukuku* (6th edn, Yetkin Yayınları 2018)

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

Tekil F, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, Bozak Matbaası 1973) (Deniz Ticareti)

— *Uluslararası Konvansiyonlar* (1st edn, Tekil Neşriyat 1987) (*Uluslararası Konvansiyonlar*).

— *Deniz Hukuku* (6th edn, Alkım Yayınları 2001) (*Deniz Hukuku*)

Topsoy F, 'Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Hacı Sorunu' (2016) 74(1) İÜHFİM 397

— 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 291

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324) (Period 23, Legislative Year 2, Issue No: 96)

Türkel D. T, 'Gemilerin İhtiyati Haczinde Borçlunun Korunması' (PhD Dissertation, Dokuz Eylül University 2017)

Uyar T, 'İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları' (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585

— Uyar A. and Uyar C, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (1st edn, Bilge Yayınevi 2018)

Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları 2023)

Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2023)

Court Decisions:

UDSC (İBK), 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

UDSC (İBBGK), 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (OG 01.04.2022/31796)

GACC (HGK), 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

19. CC (19. HD), 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

19. CC (19. HD), 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

11. CC (11. HD), 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%409f%40b1n+rehni+a%405%9fan+k%40b1sm%40b1+i%403%a7in>> accessed 02 August 2025

11. CC (11. HD), 16.2.2022, 2020/2149 E., 2022/1158 K.
<<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>>
accessed 20 September 2023

İstanbul RCJ 12. CC (İstanbul BAM 12. HD), 01.11.2018 dated and 2018/1672 E. 2018/1348 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/>>
accessed 12 July 2023



İstanbul RCJ 14. CC (İstanbul BAM 14. HD), 04.10.2018 dated and 2018/1354 E. 2018/1010 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> accessed 13 July 2023

İstanbul RCJ 14. CC (İstanbul BAM 14. HD), 07/02/2020 dated and 2020/1336 E. 2020/898 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> accessed 13 July 2023