

**GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNDE,  
SEFERDEN MEN ÖNLEMİNİN UYGULANMASI(\*)  
(İİK m. 23 f. 4 ve m. 92'nin tarihsel kökenleriyle  
Deniz Takip Hukuku'ndaki anlamları üstüne)**

Kerim Atamer(\*\*)

## I. GİRİŞ

"*Scire leges non hoc est verba earum tenere, sed vim ac potestatem*": Yasaları bilmek, onların sözlerine saplanıp kalmak olmayıp, amaç ve anlamlarını kavramaktır! *Celsus*<sup>1</sup>, yaklaşık onsekiz yüzyıl önce bu düsturu Hukuk bilimine miras bırakırken, bu yazıda gündeme gelen türde sorunların doğmaması için izlenecek yolu da göstermişti. Bir hukuksal kuralın anlamını tespit etmeye yönelik her çalışma ("yorum"), gerçi o kuralın söz'ü ile başlayacaktır; ancak sözel (*de dicto*) yorumunun sonuçları, öz'e dayalı (*de re*) anlamın belirlenmesi yolunda atılacak yalnızca ilk adımdır. Söz konusu kuralın yasal düzen içindeki sistematik yeri, yasama tarihçesi ve yasakoyucunun iradesi de araştırıla-

---

(\*) Bu çalışmada varılan sonuçlar, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin başka güncel sorunlarla birlikte, 13 Şubat 1997'de Deniz Hukuku Derneği'ne sunulan bir tebliğ çerçevesinde tartışmaya açılmıştır; tebliğin özeti için bkz. Deniz Hukuku Dergisi 1997/1, 79-85. Metinde ve dipnotlarda kullanılan kısaltmaların açılımları ilk kez kullanıldıkları yerde verilmiştir; açılımı verilmeyen kısaltmaların bugün artık yerleşik hale geldikleri varsayılmıştır. Dipnotlarda gönderme yapılan eserlerin tam künyeleri, ilk kez anıldıkları dipnotunda verilmiş; sonraki dipnotlarda, yazarın soyadı ile birlikte, o eserin ilk kez anıldığı dipnotu, parantez içinde belirtilmiştir.

(\*\*) Avukat, İstanbul

1 *Celsus*'dan (Dig. 1.3.17.) nakleden: Honsell, *Römische Zivilrechtsdogmatik*, recht 1987, 33-41, s. 38 (Türkçe metin, Honsell'in verdiği Almanca çeviriye dayanmaktadır). Günümüzde bu kural, sözelimi, irade beyanlarının yorumu bakımından Alman Medeni Kanununda (§ 133 BGB) aynen yer almaktadır; ayrıca bkz. BK m. 18.



rak, elde edilen sonuçların tümü "yasanın amacı" (*ratio legis*) süzgecinden geçirildikten sonra ulaşılabilecek olan *teleolojik* (amaca uygun) yorum, o kuralın özünü (ruhunu) teşkil edecektir ki, sonuçta bağlayıcı olan bu yorumdur<sup>2</sup>. Türk Hukuku'nda Medeni Kanun ("MK") m. 1 f. 1 c. 1 üzerinden kendisine köklü bir yasal dayanak sağlanan<sup>3</sup> bu düstura, uygulamada gerçekten ne denli işlerlik kazandırıldığı kuşku götürür. Aşağıda ele alınan sorunun, bu kuşkuları pekiştiren canlı bir örnek teşkil ettiğini sanıyorum.

### a) Sorun

Türk Hukuku'nda gemilerin cebri icrasına ilişkin özel bir yasa yoktur; bu konu Takip Hukuku'na ilişkin genel kurallar, yani İcra ve İflas Kanunu'nun ("İİK") içinde ele alınır. Gerçi İİK'da -ilk bakışta- yasanın çeşitli yerlerine serpiştirilmiş gibi gözükse de az sayıda hüküm dışında doğrudan gemilerle ilgili bir düzenleme bulunmamaktaysa da, bu ilk izlenim İİK m. 23 f. 4 ile aşılabilecektir. Müsellel Türk gemilerinin İİK bakımından taşınmaz, diğer gemilerinse taşınır hükmünde sayıldığını öngören bu kural nedeniyle İİK, Deniz Takip Hukuku olarak bilinen<sup>4</sup> Hukuk dalının da hammaddesini teşkil eder. Böyle bir külli atfın bazı sorunları beraberinde getirmesi, tabii ki, şaşırtıcı değildir. Sözgelimi, yasadan doğan (*ex lege*) bir kanuni rehin hakkı olan (Türk Ticaret Kanunu ("TTK") m. 1236 f. 1) gemi alacaklısı hakkına (TTK m. 1235) dayanan ilamsız icra takiplerinde, İİK m. 145 vdm. hükümlerinin nasıl işleyeceği, veya mükellefiyetler listesine bu tür rehin haklarının nasıl yansıtılacağı, kurtarma alacaklarını temin eden rehin haklarının İİK m. 150h karşısında nasıl uygulanacakları, İİK'nin *okunmasıyla değil yorumlanmasıyla* yanıtı geliştirilebilecek sorulardır. Ancak bu açıdan da uygulamacı yalnız değildir. Nitekim, günlük uğraş içinde böyle sorunlarla karşılaşan herkes, genelde Türk Deniz Takip Hukuku'nun dogmatik temellerini atan ve ilk kez sistemiyle aksaklıklarını ortaya koyan Çağa'nın eserine<sup>5</sup> ne denli borçlu olduğumuzu bilir. Üstelik burada gündeme getirilen, "gemilerin haczi"nde Çetingil'in monografisi<sup>6</sup> kendi başına benzersiz bir rehberdir. Nihayet gemilerin cebri icrasına ilişkin bilimsel kaynaklarda ve yargısal içtihatlarda da yine önemli bir birikim sağlandığı, bu çalışmada zikredilen kaynaklarla belli olacaktır.

2 Bkz. örn. Larenz, *Methodenlehre der Rechtswissenschaft*, Studienausgabe 2. Auflage, Berlin/Heidelberg 1992, s. 195 vdm. 220 vdm.; Palandt/Heinrichs, *Bürgerliches Gesetzbuch*, 55. Auflage, München 1996, Einl Rn. 35, 38; Fikentscher, *Methoden des Rechts in vergleichender Darstellung*, IV: Dogmatischer Teil, Tübingen 1977, s. 361 vdm., 364 vdm.; Soergel/Hefermehl, *Bürgerliches Gesetzbuch*, Band I, 12. Auflage, Stuttgart 1987, Anh § 133 Rn. 5-7.

3 Meier-Hayoz, *Berner Kommentar zum schweizerischen Privatrecht*, Art. 1-10 ZGB Bern 1966, Art. 1 Rn. 132 vdm.; Ataay, *Medeni Hukukun Genel Teorisi* 3. bası, İstanbul 1980 s. 204 vdm.; Oğuzman, *Medeni Hukuk Dersleri*, 7. bası, İstanbul 1994, s. 46-50; YHGK, 25. 11. 1992, Yargıtay Kararları Dergisi ("YKD") 1993, 325, 327.

4 Bkz. örn. Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, cilt I, 10. bası İstanbul 1995. § 1. 1, s. 2; Kender/Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 5. bası, İstanbul 1992, 7. Bölüm, s. 163-185. Diğer bir ayırım, bu hukuk dalını Deniz Usul Hukuku'nun içinde düşünür; bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, cilt I, Ankara 1971, s. 2.

5 Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, cilt III, 2. bası, İstanbul 1988 § 7, s. 89 vdm.

6 Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul 1972.



Dolayısıyla, bu kaynakları mürettebat olarak seçip *Celsus*'un düsturunu kendisine pusula yapan uygulamacı, İcra Hukuku'yla "denize elverişli" ve Deniz Hukuku'yla "yola elverişli" hale getirilmiş bir gemiyle, Deniz Takip Hukuku'nun kabarmış denizlerinde güvenle seyir yapabilecektir! Aksi halde, karşılaştığı ilk çarpıntılı sularda batma tehlikesiyle yüzleşecektir. İşte, her tekne sigortacısına kabuslar yaşatacak derecede yüksek bir batma riskiyle yolalanan alanlardan biri, gemilerin ihtiyati (veya icrai) haczine ilişkin kararların infazıdır<sup>7</sup>.

Gerçekten, İİK hükümlerine göre gemilerin nasıl haczedileceği, uygulamada sorunsuz olmaktan çok uzaktır. Öğretide çeşitli yönleriyle incelenmiş olan<sup>8</sup> bu sorun yumağının içinden burada, özellikle tartışmalı olan bir başlık ele alınacaktır: *İhtiyati veya icrai haczine karar verilen bir gemi, İİK uyarınca muhafaza altına alınırken, seferden men edilir mi?*

Bu başlık altında günlük uğraş içerisinde sıkça karşılaşılan tereddütlere örnek olarak şunlar sayılabilir: İcra Daireleri, kendilerine ihtiyati haciz kararının infazı için başvurduğunda (İİK m. 261 f. 1), Mahkeme kararında ayrıca belirtilmedikçe gemiyi seferden men etmekten kaçınmakta ve yalnızca bir haciz tutanağı düzenlemekle yetinmektedirler. Veya, menkul hükmündeki gemiler seferden men edilmekte, buna karşılık gayrimenkul sayılan -Türk gemi siciline kayıtlı- gemilerde İİK m. 91 f. 1 uyarınca sicile bildirimde bulunulmakta, İİK m. 92 işletilmemektedir. Hatta Mahkeme ve İcra Tetkik Mercii uygulamasında, bir geminin ancak HUMK m. 101 vdm. hükümlerine göre ihtiyati tedbir yoluyla seferden men edilebileceği; İİK hükümlerine göre uygulanan ihtiyati haczin ise başka bir hukuksal koruma aracı olduğu doğrultusunda düşünce ve gerekçelerle karşılaşılmaktadır. Çoğaltılması mümkün olan bu tür uygulamalar sonucunda da, örneğin kanuni rehin hakkının güvence altına alınması için TTK ve İİK'nın kendisine gösterdiği yola başvurarak bir ihtiyati haciz kararı istihsal eden gemi alacaklısının, geminin -yeniden ele geçirilene kadar- batmamasını ümit etmekten başka çaresi kalmamaktadır.

Aşağıda, bu sorunun aslında son derece yapay olduğu ve yürürlükteki yasal kurallar çerçevesinde ihtiyati veya icrai haczine karar verilen -sicile kayıtlı olsun olmasın- her geminin seferden men edilmek zorunda olduğu -başta ilgili kuralların yasama tarihiyle- kanıtlanacaktır. Ancak, bu ispata girişmeden önce bazı kısa anımsatmalar yapılmalıdır.

7 Uyar'ın uygulamada tüm İhtiyati Haciz Hukuku için tespit ettiği bir sorun! Bkz. Uyar, *İcra Hukukunda Haciz*, 2. bası, Manisa 1990, s. 9.

8 Bkz. örn. Çetingil, (yuk. dn. 6), §§ 5, 6, 7; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5, s. 109-142; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 54-55, 208-209, 231, 283, 575-576; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 172-175; Tekil, *Deniz Hukuku*, 4. bası, İstanbul 1993, s. 318-319; Eriş, *Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu*, cilt III, Ankara 1990, m. 892, s. 192-195; Berkin, *Tatbikatçılara İcra Hukuku Rehberi*, cilt II, İstanbul 1979, s. 240-243; Duyar-Barlas, *Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tâbi Tutulmazlığı İlkesi*, İstanbul Barosu Dergisi 1987, 328-339; Sengir, *Deniz Ticareti Hukuku'nda Gemi İhtiyati Haczi*, İstanbul Barosu Dergisi 1966, 561-563.

9 Ritter'den (Recht 1911, 398) nakleden: Looks, *Die Arrestierung eines ausländischen Seeschiffes*, Transportrecht 1989, 345-350, s. 345 dn. 1.



### b) Gemi haczinin milletlerarası boyutu

Yürürlükteki yasal düzenin kavranmasında karşılaşılan bu güçlükler değerlendirilirken, milletlerarası niteliği son derece belirleyici olan Deniz Ticaret Hukuku açısından başka bir boyut da gözönünde bulundurulmalıdır. *Looks*, 1987 yılında yayınlanan, yabancı gemilerin ihtiyati haczine ilişkin bir yazısına başlarken, Ritter'in yaklaşık 80 yıl önceki çarpıcı bir benzetmesini hatırlatır: Gemi ihtiyati haczi, Deniz Hukuku ile uğraşan Mahkeme ve Avukatların "günlük ekmeği"dir<sup>9</sup>! Bu benzetme, yalnızca ihtiyati haczin hiç eksilmeyen önemini pekiştirmekle kalmamakta, aynı zamanda yabancı gemilerin hacziyle yabancı alacaklılar adına takip edilen hacizlerin günümüzde ne denli yaygınlaştığını da hatırlatmaktadır. Gerçekten, deniz ticaretinin en sık başvurulmuş örgütlenme tipi olan "bir gemi-bir şirket" ("one ship-one company") uygulaması nedeniyle, deniz alacaklılarının başvurabileceği malvarlığı sıklıkla somut gemiden ibaret kalmaktadır. Öte yandan, borçlarını ifa etmekte mütereddit davranabilen donatanların çoğu, gemileri ihtiyaten haczedilince bu konuda işbirliğine daha çabuk karar verebilmektedirler. Dolayısıyla alacaklılar için, somut geminin yeniden kendi ülkelerine gelmesini beklemektense, çağdaş haberleşme olanaklarından ve sınır ötesi hukuksal hizmetlerden yararlanarak gemiyi "elverişli" bir yargı çevresinde haczetmek, gittikçe daha fazla tercih edilen bir yöntem haline gelmiştir.

Bu gelişmelerin zorlamasıyla, gemi ihtiyati haczi, Deniz Hukuku'nun milletlerarası uygulamasında yalnızca en çok gündeme gelen hukuksal araçlardan biri haline gelmiş, denize kıyısı olan bazı ülkelerin neredeyse "ihraç" ettiği bir "ticari ürün" niteliğini kazanmıştır. İhtiyati haciz kararlarının geleneksel olarak kolay ve çabuk alınıp uygulandığı bilinen, sözgelimi Hollanda<sup>10</sup> ve Belçika<sup>11</sup> gibi ülkelere, yakın geçmişte, yasalarını alacaklılar bakımından son derece elverişli hale getiren Güney Afrika Cumhuriyeti ("G.A.C.")<sup>12</sup> ve Kanada<sup>13</sup> gibi, deniz trafiği yoğun ama filosu az gelişmiş ülkeler eklen-

10 Bir süre önce yayınlanan bir inceleme, Hollanda'dan bir ihtiyati haciz "cenneti" olarak sözediyor, bkz. Rotterdam-Still a paradise for arrest lawyers: The Port of Rotterdam, Lloyd's List Special Supplement, October 1992, s. 50-51. Bu ülkenin Gemi İhtiyati Haczi Hukuku için bkz. örn. International Bar Association (yayınlayan), Maritime Law Handbook, Part I: Arrest of Vessels, The Hague, currently March 1996/Verhoeven, The Netherlands, s. 1 vdm.

11 Belçika açısından, mahalli bir hukuk bürosuna telefon ve faks ile talimat verildikten sonra bir saat (!) içerisinde ilgili geminin ihtiyaten haczedilebildiği, uygulamadan bir örnek olarak zikredilebilir. Belçika Mahkemelerinin, zaten esnek olan sistemi, alacaklılar için daha da elverişli hale getirmeleri için bkz. Weyand, Arrest in Seeschiffe zur Sicherung von Seeforderungen gegen einfache Zeitcharterer, Transportrecht 1991, 56-58; Verstrepren, Arrest and judicial sale of ships in Belgium, [1995] 1 Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly 131-154.

12 G.A.C.'ndeki bu gelişmeler hakkında bkz. örn. Staniland, Ex Africa semper aliquid novi: Associated ship arrest in South Africa, [1995] 4 Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly 561-571 vdm.; Findlay & Tait/Shepstone & Wylie, Enforcement of Maritime Claims in South Africa, Maritime Brief, June 1992. Ayrıca, Weyand, (yuk. dn. 11), TranspR 1991, 57 dn. 8'de, Durban'da yayınlanan şu incelemeyi zikretmektedir: Mathias Peter Schlichting, The Arrest of Ships in German and South African Law (1988).

13 Kanada'daki gelişmeler için bkz. örn. IBA(yuk. dn. 10)/Cunningham, Canada, s. 1 vdm.; aynı yazar, New sister ship arrest legislation (Canada), [1992] 8 International Business Lawyer 380-381.



miştir. Öyle ki, G.A.C.'de 1983 yılında çıkarılan ve Deniz Takip Hukuku'nu yerli ve yabancı ayrımı yapılmadan herkesçe yararlanılabilir hızlı ve basit bir sisteme dönüştüren "Admiralty Jurisdiction Regulation Act", deniz *ticaretine* ilişkin yayınlarda, adeta piyasaya yeni çıkan bir ürün gibi tanıtılmış ve, sözgelimi, şu şaşkıncı (bir reklam spotunu andıran) sözlerle övülmüştür: 1983 yasası "gemilerin ihtiyati haczi, ipoteklerin paraya çevrilmesi ve gemilerin cebri icra yoluyla satışı bakımından Güney Afrika'yı en *konuksever* yargı çevrelerinden biri haline getirmiştir"<sup>14</sup>.

Üstelik, ihtiyati haciz alanında milletlerarası tekdüzeliğin sağlanması için özellikle Comité Maritime International ("CMI") tarafından yürütülen çalışmalar da, bilindiği gibi, 1952 tarihli "Gemilerin İhtiyati Hacze ilişkin Brüksel Milletlerarası Sözleşmesi"nin ("HacizMS") akdedilmesi ile sonuçlanmıştır<sup>15</sup>. Mart 1996 kesidi itibariyle 78 (!) ülke veya dominyonun taraf olduğu<sup>16</sup> bu konvansiyon, dünyanın hemen bütün limanlarında gemi ihtiyati haczi uygulamasında bir birlik sağlamıştır.

Oysa Türkiye, Konvansiyona taraf olmayarak, bu gelişmenin dışında kalmıştır<sup>17</sup>. Dolayısıyla, İç Hukukun bir saat kadar mükemmel işlemesi, gemilerin çoğu kez iki-üç günden fazla sürmeyen yükleme veya boşaltma işleri nedeniyle, milletlerarası alanda da bir beklenti teşkil etmektedir. Oysa yasalarda öngörülmüş kuralların işletilmesinde, bu incelemeye konu olan türde sorunlarla karşılaşılması, yalnızca yerel Hukuk güvenliğine değil, aynı zamanda Türk Yargısının milletlerarası alandaki saygınlığına da gölge düşürebilecektir. Hiç şüphesiz, başka ülkelerin örneklerine kapılıp yerel gemi ihtiyati haczi

14 Bkz. Lawyers court the wandering litigants, [1992] 3 International Marine Business, s. 32.

15 "International Convention relating to the Arrest of Seagoing Ships", metin için bkz. örn. IBA (yuk. dn. 10), International Section, s. 23-29; Herber, *Transportgesetze*, München 1992, N. 76. Konvansiyonun, "Deniz Gemilerinin İhtiyati Hacze Dair Bazı Kaidelerin Tevhidi hakkında Anlaşma" başlıklı, Hotinli tarafından hazırlanmış, bir çevirisi için bkz. İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası XIX, 453-458. Tekil'in "Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi Üzerindeki Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyon" başlıklı bir çevirisi için de bkz. Tekil, *Deniz Hukuku -Uluslararası Konvansiyonlar-*, İstanbul 1987, s. 30-35. Konvansiyona ilişkin Türkçe bilgi için bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), §§ 16-26; Tekil, anılan eser, s. 35-48; Ripert (çev. Hotinli), *Deniz Hukukunun Tevhidi hakkında 10 Mayıs 1952 tarihli Brüksel Anlaşmaları*, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası XIX (1953), 432-448, s. 442 vdm.; Sengir, (yuk. dn. 8), İBD 1966, 561. Bu konvansiyon için temel eser olarak artık bkz. F. Berlingieri, *On Arrest of Ships -A Commentary on the 1952 Arrest Convention-*, 2nd edition, London 1996.

16 Bkz. F. Berlingieri, (yuk. dn. 15), s. 154-156.

17 Sengir, bazı katılma hazırlıklarından söz etmişti, bkz. Sengir, (yuk. dn. 8), İBD 1966, 562. Hatem'e göre "Bozkurt/Lotus" davasında Türkiye'nin lehine kabul edilen ilkelerin, 1952 Konvansiyonu ile değiştirilmiş olduğu endişesi nedeniyle, Türkiye henüz bu adımı atmamıştır, bkz. Hatem, in: F. Berlingieri, (yuk. dn. 15), s. 199. Anılan kararın resmi metni için bkz. Collection of Judgements, Publications of the Permanent Court of International Justice, Series A, No. 10 (1927); karar üstüne düşünceler için bkz. örn. Colombos, *The International Law of The Sea*, 5th edition, London 1962, §§ 305, 324-325; Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, cilt II, İstanbul 1987, s. 196 vdm.; Ripert (çev. Hotinli), (yuk. dn. 15), İHFM XIX, 433-434. Türkiye Cumhuriyeti'nin cezai alanda milletlerarası yargı yetkisine ilişkin bu kararda kabul edilen ilkelerin, 1952 İhtiyati Haciz Konvansiyonuyla ne ölçüde sınırlanmış olabileceği sorusu ayrıntılı bir incelemeye gerek duyurur; soru, burada açık bırakılacaktır. Ancak, bu konvansiyon ile birlikte 10 Mayıs 1952'de, Çatmalarda Hukuki ve Cezai Yetkiye ilişkin iki konvansiyonun daha kabul edilmiş olduğu; özellikle ikincisinin "Bozkurt/Lotus" kararıyla doğrudan ilgili bulunduğu anımsatılmalıdır. Bu konvansiyonların Türkçe metinleri ve kısa açıklamaları için bkz. Tekil, (yuk. dn. 15), s. 228 vdm.; Ripert (çev. Hotinli), (yuk. dn. 15), İHFM XIX, 432 vdm.



uygulamasının milletlerarası alanda "rekabet gücünü" arttırmaya yönelik önlemler düşünülmesi sözkonusu *değildir*. Ancak, yürürlükteki yasal kuralların, Türk Hukuk Sistemi'nin benimsediği ve gözetilmesini emrettiği yorum ve anlamlandırma ilkeleri doğrultusunda ele alınması ve gereksinimleri karşılayan bir biçimde uygulanması, milletlerarası gelişmeler gözardı edilse bile, bir *zorunluluktur*.

### c) İhtiyati tedbir mi, yoksa ihtiyati haciz mi?

Bu kısa anımsatmadan sonra, inceleme konusuna dönülecek olursa; başlıkta yer verilen sorun bazı yönlerden açıklanmaya muhtaçtır.

Soru, *ihtiyati haciz* kararlarının infazında seferden men önlemi uygulanır mı, şeklinde ortaya atılmıştır. Özellikle uygulamacılar bu başlığı yadırgayabilirler, çünkü -bildiğim kadarıyla- hemen bütün Türk limanlarında, bir alacağın güvence altına alınabilmesi amacıyla, gemilerin seferden alıkonmaları için başvuru yöntem Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu ("HUMK") m. 101 vdm. uyarınca *ihtiyati tedbir*'dir<sup>18</sup>. Buna karşılık öğretide, doğru yöntemin *ihtiyati haciz* olduğu yolunda bir görüş birliği sezilmektedir; gerçi bu soruna doğrudan temas eden az sayıda yazar dışında bir eser saptayamadım ama, birçok yayının başlıklarına ve terminolojisine bakıldığında, *ihtiyati haciz* yönteminin zımnen geçerli sayıldığı anlaşılmaktadır<sup>19</sup>. *Çağa*, gemi alacaklısı hakları bakımından her iki yöntemle başvurulabileceği kanısındadır, "çünkü rehin hakkının korunması söz konusu"dur<sup>20</sup>. Buna karşılık *G. Aybay/R. Aybay*, dogmatik açıdan ihtiyati haciz prosedürünü daha doğru yöntem olarak görmekte, ama ihtiyati tedbirin uygulamada baskın geldiğini belirtmektedirler<sup>21</sup>.

Yürürlükteki yasal düzenleme ve öğretinin güncel durumu karşısında *ihtiyati haciz* yolunun başvurulacak yöntem olduğu kanısındayım. Henüz ellerinde kesin hüküm bulunmayan alacaklıların korunması, Türk Hukuku'nda, "Geçici Hukuki Koruma Önlem-

18 Özellikle son beş yıldır çığrından çıktığı söylenebilecek olan "kanuni rehin tesisi ve ilamlı icra" uygulamasını burada dikkate almıyorum; tümüyle hukuka aykırı olan bu uygulama hakkında bkz. Atamer, Gemi ve yük alacaklısı haklarının kullanılmasında yargılama usulü ve icra, XIV. Ticaret hukuku ve Yargıtay kararları sempozyumu, Ankara 1997. s. 205-254.

19 Bkz. yuk. dn. 8'de zikredilen eserler ve ayrıca İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 3. bası, Ankara 1994, § 26 IV 2; Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (ders notları), İstanbul 1934, s. 177; Göktürk, *Gemilerde Haczi İhtiyati*, Adliye Ceridesi 1936, 1628-1637; Belbez, Gemi Alacaklısı Hakkı, Adliye Ceridesi 1940, 641-658, s. 658; Arslanlı, *Donatanın Kanundan Doğan Mahdut Mesuliyeti*, İstanbul Barosu Dergisi 1941, 385-398, s. 396; Göknül, *Deniz Ticareti Hukuku*, 3. bası, İstanbul 1946, s. 350-355; Akıncı, Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaret Hukukuna Getirdiği Yenilikler ve Yeni Meselelerden Bazıları, II. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası, Ankara 1962, 493-535, s. 529; Arseven, *Türk Ticaret Kanunu'na göre Gemi Alacaklısı Hakkının Doğurduğu Bazı Problemler*, II. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası, Ankara 1962, 545-554, s. 554; Altop, *Çatmada Zarar*, İstanbul Barosu Dergisi 1984, 657-675, s. 669; Yasakoyucunun da ihtiyati haciz yolunu öngördüğü, aşa. III altında belli olacaktır. Uygulamada ihtiyati tedbir yönteminin tercih edildiği hakkında bkz. örn. Hatem, in: McArdle (editor), *International Ship Arrest*, London 1988, s. 296.

20 Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.4.3 dn. 9, s. 108.

21 Bkz. IBA(yuk. dn. 10)/G. Aybay/R. Aybay, Türkiye, §§ 3, 5.



leri" üzerinden sağlanır<sup>22</sup>. Bu önlemlerin başlıca iki türü, HUMK m. 101-113A arasında düzenlenen ihtiyati tedbirler ve İİK m. 257-268 arasında yer alan ihtiyati haciz'dir. Genellikle benimsenen çözüme göre, *para alacaklarının korunması için ihtiyati haciz* yoluna gidilir<sup>23</sup>; buna karşılık ihtiyati tedbirler ferdileştirilmiş özel bir talep hakkını korumaya yöneliktirler<sup>24</sup>. Dolayısıyla şu basit ayırım bile, donatana karşı ileri sürülen *alacakların* güvence altına alınması için *gemi* takip edildiğinde, *ihtiyati haciz* yolunun seçilmesi gerektiğini göstermektedir. Kaldı ki, ihtiyati haciz, onu izleyen adli işlemlerin sonunda icrai hacze dönüşerek (İİK m. 264 f. 5), paraya çevirme prosedürü (İİK m. 106 vdm.) bittiğinde, alacağın tahsiline olanak tanır; oysa ihtiyati tedbir için İİK aynı düzenlemeyi öngörmemiştir.

Bu sistemle uyumlu olarak, TTK'da da, gemi üzerinde bir aynî hak çekişmesinin sözkonusu olduğu hallerde *ihtiyati tedbir* önlemine başvurulacağı (bkz. özellikle TTK m. 879, 880, 887 f. 2); para alacaklarının çekişmeli olduğu hallerde ise *ihtiyati haciz* yoluna gidileceği (TTK m. 892, 1171 f. 2, 1242 f. 2 b. 2 ve İİK m. 257 f. 1'in genel kuralı) öngörülmüştür. Üstelik, bu alacakların -gemi ipoteği dışında<sup>25</sup>- bir aynî hakla korunmuş olup olmaması önem taşımamaktadır. Örneğin, TTK m. 1171 f. 2 uyarınca, bir *deniz ödüncü* alacaklısı, alacağının tahsili için rehnin paraya çevrilmesi (TTK m. 1176 f. 2) yoluna giderken, TTK m. 1171 f. 2 uyarınca ihtiyati haciz talep edebilecektir<sup>26</sup>. Aynı doğrultuda, gemi alacaklısı haklarının korunması için de, TTK m. 1242 f. 2 b. 1'e göre yine geminin *ihtiyaten haczedilmesi* yoluna gidilecektir<sup>27</sup>. O halde, rehinli alacaklılar

22 Terminoloji ve genelde bu önlemler için bkz. Üstündağ, *İhtiyati Tedbirler -geçici hukuki himaye (koruma) önlemleri-*, İstanbul 1981, s. 1 vdm.

23 Bkz. örn. Üstündağ, (yuk. dn. 22), s. 5; Üstündağ, *İcra Hukukunun Esasları*, 5. bası, İstanbul 1990, § 38, s. 503; Postacıoğlu, *İcra Hukuku Esasları*, 4. bası, İstanbul 1982, § 619, s. 707; Kuru, *İcra ve İflas Hukuku*, cilt III, 3. bası, Ankara 1993, § 65 A; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 9.

24 Bkz. örn. Üstündağ, (yuk. dn. 22), s. 5; Kuru, *Hukuk Muhakemeleri Usulü*, cilt III, 5. bası, İstanbul 1991, § 58 A I; Üstündağ, *Medeni Yargılama Hukuku*, 4. bası, İstanbul 1989, § 39 I; Postacıoğlu, *Medeni Usul Hukuku Dersleri*, 6. bası, İstanbul 1975, § 17 I.

25 Gemi ipotekleri hakkında, İİK m. 23 f. 4 nedeniyle, yine İİK m. 257 f. 1 uygulanır. Bu düzenlemenin eleştirisi için bkz. Akıncı, *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*, Ankara 1958, s. 244.

26 Bu hükmün son cümlesinin İİK'nın sistemi karşısındaki anlamsızlığı için bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 6 dn. 1.

27 Sınırlı sorumluluk hallerinde, alacaklıların yalnızca borcun doğumuna sebep olan gemiyi takip etmelerinin mümkün olması nedeniyle, İİK m. 257 f. 4 ile -isabetli bir biçimde- ihtiyati haczin de yalnızca bu gemi hakkında verilebileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla, her türlü alacak için, donatanın herhangi bir gemisinin ihtiyaten haczedilebileceği görüşünü -bkz. İBA(yuk. dn. 10)/G. Aybay/R. Aybay, Türkiye, § 9; Hatem, in: F. Berlingieri, (yuk. dn. 15), s. 214- İİK m. 257 f. 4 ile bağdaştırmaya olanak yoktur. Buna karşılık, temerrüt faizi açısından sınırsız sorumluluk kuralı uygulanmakta ve donatanın diğer malvarlığı da takibe konu edilebilmektedir, bkz. YİİD, 10. 5. 1956, Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi, İstanbul Barosu Dergisi, 1973, 1178-1189, s. 1183 dn. 22; YİİD, 26. 11. 1956, Okay, Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları, 2. bası, Ankara 1963, karar sıra numarası 41, s. 67 = Eriş, (yuk. dn. 8), karar sıra numarası 84. Bu meseleye ilişkin -Türk Hukuku'nda ilk kez tespit edilen- özellikler için bkz. Kender'in anılan makalesi.



için ihtiyati haciz yolu benimsenirken, diğer alacaklılara ihtiyati tedbir olanağının tanınması da anlamsızdır<sup>28</sup>.

Öyle sanıyorum ki, uygulamada ihtiyati tedbir önleminin bu denli yaygın olmasının başlıca sebebi, zaten, burada ele alınan türde ve benzeri sorunlarla ihtiyati hacizlerde çok sık karşılaşılmıştır.

#### d) İhtiyati hacizde uygulanacak hükümler

Bir geminin *ihtiyati haczine* ilişkin bu sorunda yol gösterecek olan kurallar *icrai haciz*'in yapılmasına ilişkin İİK m. 79-99 olacaktır. Nitekim ihtiyati haczin infazı için yasa da özel kurallar sevkedilmemiş; *İİK m. 261 f. 2* ile, icrai haczin ne şekilde uygulanacağına dair hükümlere atıfta bulunulmuştur. Dolayısıyla, ortaya atılan sorunun cevabı, icrai hacze ilişkin kuralların içinde gizlidir. Bu nedenle de aşağıda (özellikle III altında), icrai haciz hakkındaki incelemeler ön plana çıkmıştır. Ancak bu çalışmanın tümü bakımından, haciz kavramının hep "ihtiyati ve icrai haciz" anlamında kullanıldığı ve icrai haciz için burada varılan sonuçların ihtiyati hacizler için de geçerli olduğu gözönünde bulundurulmalıdır.

#### e) Geminin menkul veya gayrimenkul sayılması

Nihayet inceleme, ilk bakışta, *sicile kayıtlı Türk gemileri*'ne hasredilmiş gözükcektir. İİK m. 23 f. 4 uyarınca, sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri ve bütün yabancı bayraklı gemiler, bu yasanın uygulanmasında *taşınır* sayılırlar. Dolayısıyla bu gemiler, İİK m. 261 f. 2'nin yollamasıyla m. 86-88'e göre haczedileceklerdir. Öğretide, menkul hükmündeki gemilerin İİK m. 88 f. 2 uyarınca seferden men edilerek muhafaza altına alınacağı ayıksız benimsenmektedir<sup>29</sup>. Uygulamada da bu açıdan pek tereddüt duyulmamaktadır, çünkü İİK m. 88 f. 2, mahcuzun muhafaza altına alınacağını yeterli açıklıkla söylemektedir. Ancak, çalışmanın III. bölümündeki tarihsel açıklamalar, Yasakoyucunun iradesine göre, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın, bütün gemilerin İİK m. 92 uyarınca haczedilmelerinin amaçlandığını ortaya koyacaktır. Dolayısıyla, İİK m. 92

28 Alman Hukuku'nda da yasal kurallar (§§ 917 vdm. ZPO) ihtiyati haciz ("Arrest") yolunu açmışken, altmışlı yıllarda Hamburg İstinaf Mahkemesi ("HOLG")'nin önderliğinde, gemi alacaklılarının yalnızca ihtiyati tedbir ("Sequestration") önleminden yararlanabilecekleri doğrultusunda bir düşünce geliştirilmişti; bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 3 III, s. 12 vdm. Doktrinde bu görüşü ayrıntılarıyla gerekçelendiren yazar Prüßmann'dır -bkz. Seehandelsrecht, München 1968, Vor § 476-. Ancak, "Sequestration"-teorisi kendini kabul ettirememiş ve kısmen Çetingil tarafından da Alman Hukuku için savunulmuş olan çeşitli gerekçelerle, bir gemi alacaklısı hakkı bulunsun veya bulunmasın, başvurulacak geçici koruma önleminin daima "Arrest" (ihtiyati haciz) olacağı bugün yine tümüyle benimsenmiştir. Özellikle bkz. Prüßmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, 3. Auflage, München 1992, § 482 D 1 b (ve orada anılan kaynaklar).

29 Bkz. örn. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 5 I 1; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 128; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 54, 208, 231.



çerçevesinde varılan sonuçlar, aslında m. 23 f. 4'de yeralan kıstasa bakılmaksızın, bütün gemiler için geçerlidir.

Kısaca belirtmek gerekir ki, İİK'ya göre gemilerin taşınır veya taşınmaz sayılmalarında kıstas bir Türk gemi siciline kayıtlı olup olmamadır. Yargıtay'ın eski bir kararında benimsenen<sup>30</sup>, 18 gros tonalitodan küçük gemilerin menkul sayılacağı kıstası, İİK m. 23 f. 4'ün sözü karşısında isabetli sayılamaz. Gerçi TTK m. 844 f. 1 uyarınca 18 gros tonalitodan küçük gemilerin tescil mecburiyeti yoksa da, donatanın talebiyle böyle bir gemi tescil edilmişse İİK bakımından taşınmaz sayılır<sup>31</sup>.

### f) Çalışmanın planı

Çalışmanın konusu böylece sınırlandıktan sonra, planı hakkında da bir açıklama yapılmalıdır. Ortaya atılan soruya, *yürürlükteki* Türk Hukuku karşısında neden olumlu yanıt verilmesi gerektiği, başlıca bilimsel eserlerde ayrıntılarıyla ortaya konmuştur. Bu nedenle "*Yürürlükteki Hukuk*" başlığı altında (II), incelenen soruna ilişkin olarak saptanabilen tüm gerekçeler biraraya getirilmeye çalışılmış ve "ihtiyati haczine karar verilen müseccel Türk gemisi seferden men edilmez" şeklindeki, uygulamada sıkça karşılaşılan varsayımın hangi pozitif kurallara aykırı düştüğü gösterilmiştir. Ancak, bu gerekçeler demetine karşın yine de "yasada böyle bir kural yazmıyor" düşüncesinde ısrar edebilecek olanlar için, *Celsus*'un tavsiyesine uyularak, yasada gerçekten ne yazdığı ilgili kuralların "*Yasama Tarihçesi*"yle gösterilecektir (III). Elde edilen bulguların tümü "*Sonuç*" bölümünde (IV) özetlenmeye çalışılmıştır.

## II. YÜRÜRLÜKTEKİ HUKUK

### 1. Yasal düzenlemenin saptanması

Sefere, ilgili kuralların sözel içeriklerinin tespiti ile çıkılmalıdır. Sorumuzu "müseccel gemilerin *haczi*, seferden men edilmelerini gerektirir mi?" şeklinde sorduğumuza göre, *haczi* üst kavram olarak ele alıp, mahcuzun nasıl muhafaza edileceğini müseccel gemiler bakımından saptamak gerekiyor. İİK'nın uygulanmasında Türk sicillerine kayıtlı

30 YİİD, 28. 6. 1963 - 6692/7788, kararın -benim yararlandığım- özetleri için bkz. Kalpsüz, (yuk. dn. 4), s. 275 dn. 16 = Berkin, Tatbikatçılara İcra Hukuku Rehberi, cilt I, İstanbul 1979/80, s. 28.

31 Aynı yöndeki eleştiriler için bkz. önceki dn.'de anılan yazarlar ve Kuru, *İcra ve İflas Hukuku*, cilt I, 3. baskı, İstanbul 1988, § 13 dn. 3, s. 150; ayrıca bkz. Karahacıoğlu/Doğrusöz/Altın, *Türk Hukukunda Rehin*, Ankara 1996, s. 48-49. Alman Hukuku da bu çözümü benimser, bkz. örn. Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, Band II, Leipzig 1906, § 2 IV. TTK bakımından da İİK m. 23 f. 4 doğrultusunda bir sistemin benimsendiği düşüncesi için bkz. Y15HD, 15. 3. 1984 ("Mert"), Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 70; Y6HD, 24. 12. 1979 ("Sönmezler"), YKD 1980, 517 = Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 69.



gemiler gayrimenkul sayıldığından (İİK m. 23 f. 4), bu incelemeyi de mahcuz taşınmazların muhafazasına hasretmek, ilk bakışta, yeterli gözükmektedir.

İİK'da, "*mahcuz malları muhafaza tedbirleri*" başlığı altında m. 88-91 arasında menkuller, alacaklar ve üçüncü şahıs elinde haczedilen mallar, diğer haklar ve nihayet *Gayrimenkuller hakkında* -hacze işlerlik kazandırmak için- alınacak tedbirler düzenlenmiştir. Ancak, burada ilgi çeken İİK m. 91, yalnızca, gemi siciline hacze dair bir şerh verileceğini öngördüğünden, ortaya atılan soruya -olsa olsa- olumsuz yanıt verildiği düşünülebilir.

Oysa, bu hükmün hemen ardından, yine *gayrimenkul haczinin sonuçlarına* tahsis edildiği anlaşılan ve yasanın üç matlaplı tek hükmü olan İİK m. 92 gelmektedir. Üstelik bu maddenin son fıkrası, sefere hazır gemilerin haczedilemeyeceğine ilişkin TTK m. 892'nin kuralını da saklı tutmuştur. Öyleyse, matlap numarasına göre İİK m. 91, "mahcuzların muhafazasına" ilişkin son hüküm gibi duruyorsa da, gayrimenkuller bakımından -"muhafaza" başlığı altında olmasa bile- haczin sonuçları ve alınacak tedbirler İİK m. 92'de, üstelik gemi haczine ilişkin bir fıkrayla sürmektedir. Bu yasanın uygulamasında müseccel gemiler taşınmaz sayılacaklarına göre, İİK m. 92 Deniz Takip Hukuku bakımından şöyle okunacaktır:

"I- Müseccel gemi haczinin şumulü

II- Alacakları rehinle sağlanmış alacaklıların mahfuz hakları

III- İdare ve işletme

MADDE 92- *Müseccel bir geminin haczi* hasılat ve menfaatlerine de şamildir. Haciz, *müseccel gemi üzerinde lehlerine gemi ipoteği tesis edilmiş* olan alacaklıların haklarına hâlel getirmez.

İcra dairesi, *gemi ipoteği alacaklılarıyla geminin kiracılarına* hacizden haber verir.

Daire, *müseccel geminin* idare ve işletilmesi için lüzum gördüğü tedbirleri alır. Bu tedbirler meyanında işleyecek kiralardan icra dairesine ödenmesini emreder.

Ticaret Kanunu'nun 892 nci maddesi hükmü saklıdır."

İİK m. 92, aynı yasanın 23. maddesindeki açık kural uyarınca bu şekilde okunduğunda, müseccel gemilerin haczine ilişkin tutarlı bir düzenleme elde edilmektedir. Müseccel gemi haczedildiğinde, 3. fıkra uyarınca İcra Dairesi tarafından idare ve işletmesi ele alınacak; İİK m. 74, 75 üzerinden borçlu donatanın gemiyle ilgili işletmesi hakkında bilgi alınacak; geminin sağladığı navlun, sürüstarya parası gibi kazançların, yükilgilileri tarafından doğrudan İcra Dairesine ödenmesi emredilecek; TTK m. 890 uyarınca Borçlar Kanunu ("BK") hükümlerine tâbi olan geminin kiracısına<sup>32</sup> da kirayı İcra Dairesine öde-

32 Bugün artık yerleşmiş sayılabilecek ayırıma göre; TTK m. 946 f. 2 kapsamına giren -başta çıplak gemi kirası ("bare-boat-charter") türünde- sözleşmeler *kira* niteliğindedir, oysa gemiadamlarının yalnızca tica-



mesi emredilecek; gemi ipoteği alacaklıları haberdar edilecek ve nihayet geminin haciz sırasında nasıl muhafaza ve idare edileceği kararlaştırılana dek seferden men önlemi alınacaktır; meğer ki gemi haczin infazı sırasında sefere hazır bulunmuş olsun. Böyle bir durumda, İİK m. 91 f. 1 uyarınca Sicile bildirim ve İİK m. 92 f. 1-3'te öngörülen diğer önlemlerin alınmasıyla yetinilecektir. Eğer haczin infazını müteakip, alacaklı derhal paraya çevirme talebinde (İİK m. 106) bulunursa, İcra Dairesi geminin İİK m. 123 vdm. hükümlerine göre satışı<sup>33</sup> için hazırlıklara başlayacak, dolayısıyla da geminin haczedildiği limandan ayrılmasına izin vermeyecektir.

Şüphesiz, ihtiyati haciz aşamasında bütün bu tedbirlere bir anda karar verilemeyeceğinden, öncelikle gemi seferden men edilecek ve Sicile bildirimde bulunulacak; İİK m. 261 f. 2 uyarınca ihtiyati hacizlere de uygulanacak olan İİK m. 92'nin öngördüğü düzenlemenin tümüyle işletilmesi ise, İİK m. 264 uyarınca açılacak dava içinde -öncelikle- kararlaştırılacaktır; meğer ki, borçlu İİK m. 263 veya m. 266 uyarınca teminat gösterebilir<sup>34</sup>.

İİK m. 23 f. 4 ile m. 91, 92 böylece birarada değerlendirildiğinde, yalnızca seferden men önleminin alınıp alınmayacağı sorusu yanıtlanmamakta; müseccel gemilerin haczine ilişkin bir kurallar demeti de ortaya çıkmaktadır. Üstelik bu düzenleme, kanımca, bir yorum niteliğinde değildir, çünkü gayrimenkul haczine ilişkin kuralların müseccel gemi haczine de uygulanacağını zaten yasa öngörmüştür. Dikkat edilirse, İİK m. 23 f. 4 örneksime yöntemine bile göndermede bulunmamış; müseccel gemiler sözkonusu olunca gayrimenkul sözcüğünün *müseccel gemi* sözcükleri ile değiştirilmesini hükme bağlamıştır.

Öyleyse, İİK m. 23 f. 4, 91, 92 çerçevesinde müseccel gemilerin haczine ilişkin açık kuralların getirildiği; somut soruların da bu kuralların uygulanmasıyla yanıtlanacağı

ri açıdan çartererin talimatına uyruk oldukları -başta zaman çarteri ("time charter") türünde- sözleşmeler TTK m. 1016 vdm. anlamında *navlun sözleşmeleri*'dir; buna karşılık, *miktar sözleşmeleri*'nin hukuksal niteliğine ilişkin tartışmalarda bir durulma henüz saptanamıyor; hepsi için bkz. örn. Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, cilt II, 5. bası, İstanbul 1995, § 4.1.4.; Y11HD, 9. 11. 1983 ("Selin"), Aybay, *Deniz Ticaret Hukuku* ile İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul 1986, s. 420 = Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 1533; Ülgener, *COA tipi navlun mukaveleleri*, İstanbul Barosu Dergisi 1990, 576-586; Prüßmann/Rabe, (yuk. dn. 28), §§ 510 C, 556 B; Basedow, *Der Transportvertrag*, Tübingen 1987, § 6 IV 2; Trappe, *Entwicklungen im Charterrecht*, Deutscher Verein für Internationales Seerecht, Schriften A-52, s. 22; Laudien, *Der Mengenvertrag im Deutschen Seefrachtrecht* (Diss. Frankfurt a.M. 1992), Neuwied 1992, s. 1 vdm.; Richter-Hannes/Richter/Trotz, *Seehandelsrecht*, 3. Auflage, Berlin 1988, § 5.2.

33 İİK m. 23 f. 4'ün zaten öngördüğü düzenleme, satış açısından İİK m. 136 ile teyid edilmiştir. Hüküm tümüyle gereksiz sayılmayabilir (aksi düşüncede: Belgesay, *İcra ve İflas Kanunu Şerhi*, 2. bası, İstanbul 1948, § 780, s. 351), çünkü İİK m. 23 f. 4, tapu sicili ve irtifak hakkı tabirlerinin, gemi sicili'ni ve müseccel gemilerdeki intifa hakkı'nı kapsayacağını öngörmemiştir. Şüphesiz İİK m. 23 f. 4'ün bu yönde tadil edilmesi, yasadaki birçok anlamsız tekrarın veya sözü uzatan anlatımın (bkz. örn. İİK m. 26, 28, 29, 91 vs.) kaldırılabilmesini sağlayacaktır. Bu konuda ayrıca bkz. Göknil, (yuk. dn. 19), s. 352 dn. 3.

34 Anılan iki hüküm arasındaki farklar için artık özellikle bkz. Kuru, (yuk. dn. 23), § 65 D V, F. Geminin teminat gösterilerek sefere çıkarılması için bkz. Çağa, *Teminat Karşılığında Gemi veya Yükün Serbest Bırakılması*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi XV/3 (1990), 131-136; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 80, 144; Çetingil, (yuk. dn. 6), § 12.



düşünülerek, şimdi, doktrin ve içtihatlardan dayanaklar gösterilmesine geçileceği sanılabılır. Oysa güncel kaynakların değerlendirilmesi, çözümün bu kadar basit olmadığını göstermektedir.

## 2. Güncel öğretide ve içtihadlarda saptanan eğilimler

Yargıçların, yasal kuralların içeriğini tespit ederken MK m. 1 f. 2 uyarınca yararlanacakları kaynaklar, gerçekten de, gemilerin haczi bakımından İİK m. 92'nin anlamı hakkında duraksama uyandırmaktadır. Gerek Deniz, gerekse İcra Hukukuna ilişkin güncel<sup>35</sup> eserler, (ihtiyati ve icrai) haczin İİK m. 91 f. 1 uyarınca, sicile şerh yoluyla tatbikinin yetersiz olduğunda ve alacaklının etkin biçimde korunması (haczin başarıya ulaşması) için mahcuz geminin seferden men'inin gerektiğinde birleşmektedirler<sup>36</sup>. Yazarların bu bağlamda dayandıkları gerekçeler, ayrı başlıklar altında ele alınacaktır. Burada, kısaca, önerilen çözümlerin üzerinde durmak istiyorum.

Meseleye yalnızca "seferden men önleminin yasal temeli" açısından yaklaşan yazarlar, mahcuz taşınmazın idare ve işletmesine dair İİK m. 92 f. 3'ün esas alınabileceğini -gerekçe göstermeden- saptamaktadır<sup>37</sup>. Buna karşılık *Ansay*, İİK m. 92 f. 3 uyarınca İcra Dairesinin, taşınmazın idare ve işletmesi için gerekli gördüğü tedbirleri alacağından, gemi haczinde de aynı yetkileri haiz olacağını belirtip, bu meyanda alınabilecek önlemlerin arasında "icabı halinde ve hususiyle yabancı sulara kaçırılmak tehlikesi varsa" geminin limanda alıkonabileceği kanısındadır<sup>38</sup>. Öte yandan öğretide, inceleme konusu soruna hiç değinmeden, "ihtiyati haczin" gemiler için daima "seferden men" anlamına geldiğini düşünenler de vardır<sup>39</sup>.

Bunun dışında, "gayrimenkul haczinin uygulanmasına ilişkin tüm açıklamaların, müseccel gemilerin haczinde de cari olduğu" şeklinde külli bir atıfla da karşılaşılmaktadır<sup>40</sup>. Yargıtay'ın ise, burada ele alınan konuları doğrudan irdeleyen bir içtihadı tespit edilememiştir; ancak, ihtiyati haczin infazının seferden men önlemini beraberinde getirdiğini zımnen kabul eden bazı kararlar verilmiştir<sup>41</sup>.

İİK m. 92'nin gemi haczi bakımından hiç irdelenmemiş olması karşısında, en azından, 4. fıkrasında neden TTK m. 892'nin saklı tutulduğuna ilişkin bir açıklama aranacak olursa, sonuç cılızdır; *Uyar* dışında bu soruna kimse değinmemiştir. Yazar, bu atfı yasa tekniği bakımından bir hata olarak değerlendirmekte ve TTK m. 892'ye haczi caiz

35 Kesit olarak, burada TTK'nın yürürlüğe girdiği 1.1.1957 tarihini esas alıyorum; tek istisna aşa. dn. 41'de zikredilen ilk Yargıtay kararıdır.

36 Bkz. örn. Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 38 vdm., 59 vdm.; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 130 vdm.; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 174 vdm.; Uyar, (yuk. dn. 7) s. 54 vdm., 208 vdm.

37 Bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 39; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2 dn. 17; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 174.

38 Bkz. *Ansay, Hukuk İcra ve İflas Usulleri*, 5. bası, Ankara 1960, § 50, s. 78.

39 Bkz. örn. Tekil, (yuk. dn. 8), s. 318; Sengir, (yuk. dn. 8), İBD 1966, 562; İBA(yuk. dn. 10)/G. Aybay/R. Aybay, Türkiye, § 19.

40 Bkz. Kuru, (yuk. dn. 31), § 29 G II, s. 648.

41 Bkz. örn. YİİD, 30. 3. 1944, Berkin, Notlu İcra ve İflas Kanunu ve Tatbikatı, İstanbul 1947, s. 123; Y12HD, 20. 12. 1984 ("Zafer M"), Uyar, (yuk. dn. 7), s. 588 karar sıra numarası 5(c); Y12HD, 9. 2. 1988, Uyar, (yuk. dn. 7), s. 588 ksn. 5(b).



olmayan mallara ilişkin İİK m. 82 altında yer verilmesinin daha doğru olacağını belirtmektedir<sup>42</sup>.

Görüldüğü gibi, İİK m. 23 f. 4, 92'nin hükümleri izlenerek bir önceki bentte ortaya konan sistem, yalnızca *Ansay* tarafından tümüyle İİK m. 92 f. 3'den çıkarılmakta; *Çetingil ve Çağa* ise aynı fıkrayı seferden men önlemine dayanak teşkil etmek üzere (kıyasen ?) uygulamaktadırlar. Bunun dışında geniş ölçüde suskunluk egemendir. O halde, müseccel gemilerin haczinde İİK m. 92'nin doğrudan uygulanabileceği ve bu hüküm üzerinden geminin seferden men edilebileceği (hatta edilmek zorunda olduğu) doğrultusundaki sonucun, daha kapsamlı bir denetime tâbi tutulması zorunlu görünüyor. Bu amaçla, aşağıda önce, çoğu doktrinde ve içtihatlarda zaten benimsenmiş olan, çeşitli gerekçeler ve yasal dayanaklar üzerinde durulacaktır.

### 3. Sefere hazır gemilerin haciz muafiyeti

"Haczedilen gemilerin seferden men edilmeleri"ne ilişkin *-varsayılan-* yasal düzenlemeyi araştırmaya, "sefere hazır gemilerin haczedilemeyeceği"ne ilişkin *-varolan-* yasal kuralı<sup>43</sup> inceleyerek devam edelim. Deniz ve İcra Hukuklarının bilinçli bir biçimde kesiştikleri seyrek kurallardan biri olan TTK m. 892, Hukukumuzda Almanya'dan gelmiştir. Nitekim, 1861 tarihli Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch ("ADHGB", eski Alman Ticaret Kanunu) Art. 446 ile Almanya'da, sefere (yola) çıkmaya hazır gemilerin ihtiyaten haczedilemeyecekleri ve cebri icra konusu yapılamayacakları kuralı, ilk kez federal bir yasal temele kavuşmuştu<sup>44</sup>. O kural, önemli bir değişikliğe uğramadan 1897 tarihli Handelsgesetzbuch ("HGB", yürürlükteki Alman Ticaret Kanunu) § 482'ye alınmış; oradan da 1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunu<sup>45</sup> ("DTK") m. 1023'e aktarılmış ve 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu'nu Hazırlayanlar tarafından bazı eklemelerle m. 892 olarak düzenlenmiştir. Hemen belirtmeli; Almanya'da 1972 yılında yapılan değişiklik ile § 482'nin haciz muafiyeti sefer halinde bulunan gemilere hasredilmiştir<sup>46</sup>; ülkemizde de aynı yönde bir değişiklik önerilmiştir<sup>47</sup>.

42 Bkz. Uyar, (yuk. dn. 7), s. 283.

43 Bu kural hakkında kapsamlı bir bilgi için bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 8; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1; Duyar-Barlas, (yuk. dn. 8), İBD 1987, 328 vdm.; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 575; Eriş, (yuk. dn. 8), m. 892.

44 ADHGB'nin hazırlık çalışmaları sırasında, Art. 446 (taslakta Art. 405) hakkında sürdürülen tartışmalar için bkz. Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, herausgegeben von Lutz, Würzburg 1858-1867, s. 1492-1496, 1503 vdm., 3706 vdm., 3774 vdm. Daha önceki dönemlere ilişkin kaynakça için bkz. örn. Wagner, Handbuch des Seerechts, Band I, Leipzig 1884, § 47 dn. 1, s. 313-314.

45 Bu kanun hakkında bkz. aşa. III 2 b.

46 Bu değişiklik hakkında bkz. örn. Prüßmann/Rabe, (yuk. dn. 28), § 482 A, B 1; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, 4. Auflage, Berlin 1978, § 482 Rn. 1, 2. Genelde 1972 değişiklikleri hakkında Türkçe bilgi için bkz. Çetingil, *Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform*, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi 10 (1973), 47-67.

47 Bkz. Çağa/Kalpsüz/Kender, *Türk Ticaret Kanunu'nun 4. kitabında Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Gerekçesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi IX (1978), 1077-1101; bu öneri Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1 dn. 19'da ve Duyar-Barlas, (yuk. dn. 8), İBD 1987, dn. 10'da kaynak gösterilmeden zikredilmektedir. Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 83 ve Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1, s. 114 ise bu hükmün tümüyle terk edilmesinden yanadırlar.



*Çetingil'in ve Çağa'nın* vurguladıkları gibi<sup>48</sup>, ihtiyati veya icrai haczine karar verilen bir geminin seferden men edilmesine ilişkin önemli bir yasal dayanak TTK m. 892'nin haciz muafiyetinden çıkmaktadır. Bu kural ile korunan çıkarın, "sefere (yani yola) çıkmaya hazır olan bir geminin limanda alıkonmasının önlenmesi" olduğu gerek 1972 değişikliğinden önceki Alman Hukuku'nda<sup>49</sup>, gerekse DTK m. 1023'ten bu yana Türk Hukuku'nda hiç ayrıksız kabul edilmektedir<sup>50</sup>. Esasen, hükmün sevk edilmesindeki amacın bu olduğu, ADGHB Art. 446'nın hazırlık çalışmalarında da vurgulanmıştır<sup>51</sup>. Yani, ihtiyati haciz muafiyeti sayesinde, seferden men tedbirinin uygulanması önlenmiş olmaktadır. Öyle ki, yalnız gemi bu haciz muafiyetinden yararlanmamaktadır; haczedilmeleri halinde geminin sefere çıkmasına imkan kalmayacak olan kumanya, yakıt ve teferruat (TTK m. 869) gibi yolculuğa özgü malzeme de haciz muafiyetinden yararlanır<sup>52</sup>. Buna karşılık, geminin *sefere çıkmasını engellemeyecek* olan, taşıyanın *navlun* alacağıının haczi tereddütsüz caiz görülmektedir<sup>53</sup>.

Bu tespitler çerçevesinde kaçınılmaz olarak şu sorular doğmaktadır: Madem ki, TTK m. 892 sevk edilirken yola hazır geminin *ihtiyati haciz* ile seferden alıkonması önlenmek istenmiştir, o halde İİK uyarınca ihtiyaten haczedilirken müseccel gemilerin seferden men edilecekleri varsayılmış değil midir? Eğer İİK m. 91, 92 çerçevesinde seferden men önlemi alınmayacaksa, TTK m. 892'yi hazırlayan Yasakoyucu bunu gözetmiş olmaz mıydı? Üstelik müseccel Türk gemileri, yalnızca sicile şerh yoluyla haczedilecekse, geminin seferine hiçbir şekilde etkili olmayan bu tedbirin TTK m. 892'nin dışında kaldığı sonucuna da ayrıca varmak zorunlu değil midir?

Şüphesiz bu sorulara karşı, "Yasakoyucunun bilinçli veya bilinçsiz bir tercihi sonucu müseccel Türk gemilerinin TTK m. 892'nin dışında bırakıldığı" şeklinde bir yargı yürütülebilir. Ancak bu düşünce, önce *Çetingil* tarafından gerekçelendirilmiş olan, hemen ardından da *Yargıtay* tarafından benimsenen ve bugün Türk Hukuku'nda ayrıksız savunulan, yasadaki çıkarılmış şu sonuçla bağdaşmamaktadır: TTK m. 892, yasadaki yeri

48 Bkz. *Çetingil*, (yuk. dn. 6), § 5 I 2, s. 38; *Çağa*, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 129, 131.

49 Bkz. örn. *Wagner*, (yuk. dn. 44), § 47, s. 314 vdm.; *Prüßmann*, (yuk. dn. 28), § 482 A; *Schaps/Abraham*, *Das deutsche Seerecht*, Band II, 3. Auflage, Berlin 1962, § 482 Anm. 1, 3; *Wüstendörfer*, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Tübingen 1950, § 12 III, s. 113.

50 Bkz. *Çetingil*, (yuk. dn. 6), § 8 I, s. 66-67; *Çağa*, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1, s. 109-110; *Duyar-Barlas*, (yuk. dn. 8), *İBD* 1987, 330; *Kender/Çetingil*, (yuk. dn. 4), s. 176; *Ansay*, (yuk. dn. 38), § 58 dn. 138, s. 94; *Belgesay*, (yuk. dn. 33), § 428, s. 215; *Berkin*, (yuk. dn. 8), s. 241; *Göknil*, (yuk. dn. 19), s. 352; *Ali Kemal*, (yuk. dn. 19), s. 177; *Uyar*, (yuk. dn. 7), s. 576; *Üstündağ*, (yuk. dn. 24), § 18 II, s. 226.

51 Bkz. örn. *Protokolle*, (yuk. dn. 44), s. 3706 vdm., 3774 vdm.

52 Bkz. örn. *Belgesay*, (yuk. dn. 33), § 428, s. 125; *Berkin*, (yuk. dn. 8), s. 242; *Duyar-Barlas*, (yuk. dn. 8), *İBD* 1987, 331; *Çetingil*, (yuk. dn. 6), s. 69; *Uyar*, (yuk. dn. 7), s. 575.

53 Bkz. örn. önceki notta anılan *Belgesay* ve *Berkin* ve ayrıca *Berkin*, *İcrada Hukuk*, İstanbul 1947, § 196, s. 72 ve orada anılan *Hirsch*, s. 809.



nedeniyle, *yabancı gemilere uygulanmaz*<sup>54</sup>! Dolayısıyla, "müseccel Türk gemilerinin haczinin, seferden men edilmelerini gerektirmediği" yorumu benimsenirse, TTK m. 892'nin yalnızca tescili mecburi olmayan (TTK m. 844) Türk gemileri (sözgelimi Üsküdar-Beşiktaş motorları) için sevk edildiği sonucuna varılacaktır, çünkü bu yorum doğrultusunda müseccel Türk gemilerinin bu hükümlerle korunmalarına gerek kalmayacaktır; yabancı gemilerse zaten TTK m. 892'den istisna edilmiştir. Ayrıca, İİK m. 92 f. 4'ün gerçekten anlamsız bir hüküm olduğunu da düşünmek gerekecektir. Böyle bir varsayımın benimsenemeyeceği ortadadır. TTK m. 892'nin yukarıda özetlenen tarihçesi ve *ratio legis*'i bu varsayıma engel teşkil ettikleri gibi; maddenin, yalnızca 2. fıkrası için düzenlendiği sonucuna götüreceği için bu yorumun yasama tekniği açısından da savunulması mümkün değildir.

O halde, TTK m. 892'nin irdelenmesinden çıkan sonuç şöyle derlenebilir: Yasakoyucu bu hükümlerle, sefere hazır Türk gemilerinin ihtiyati haciz yoluyla seferden alıkonmalarını engellemek istemiştir. *Yasakoyucu'nun, müseccel gemilerin ihtiyati haczinde İİK m. 261 f. 2'nin yollamasıyla m. 91, 92'nin uygulanacağını bilmediği düşünülmemeyeceğine göre, bu nitelikteki gemilerin özellikle İİK m. 92 uyarınca seferden men edilerek muhafaza altına alındığı düşüncesinden hareket ettiği kabul edilmelidir* (aşa. III 3). Bu tespit, İİK m. 92 f. 4'de TTK m. 892'nin neden saklı tutulduğunu da açıklamaktadır, çünkü İİK m. 92 f. 3 uyarınca gemi seferden men edilirken, yalnızca Türk gemilerine uygulanan TTK m. 892'yi (özellikle, tabii ki, müseccel Türk gemilerini esas alan 1. fıkrasını) saklı tutmak son derece tutarlıdır. Demek ki, TTK m. 892 f. 1, müseccel Türk gemilerinin İİK m. 92 uyarınca seferden men edilerek ihtiyati haciz altına alınacakları esasına dayanmaktadır; İİK m. 92 de, müseccel Türk gemisi ihtiyati haciz altına alınırken yola çıkmaya hazırsa<sup>55</sup> seferden men edilmeyeceği kuralını saklı tutmaktadır ki, kanımca bu iki hüküm böyle ele alınca yasama tekniği açısından örnek gösterilecek bir uyum içindedir-

54 Bkz. YİİD, 9. 2. 1973, Resmi Kararlar Dergisi 1973, 315 = Son İçtihatlar Dergisi 308, 332 = Çalışma Hayatımız 76 (1973) 27 = Uyar, (yuk. dn. 7), s. 588 ksn. 5(d) = Doğanay, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, cilt III, 3. bası, Ankara 1990, m. 892 dn. 105; Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 70-71; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1, s. 111; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 575; Eriş, (yuk. dn. 8), s. 194; Duyar-Barlas, (yuk. dn. 8), İBD 1987, 333; Doğanay, anılan eser, s. 2342; Üstündağ, (yuk. dn. 23), s. 232; Kuru, (yuk. dn. 31), § 31 III, s. 826; Berkin, *Takip Hukuku Kararlarının ...*, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası XLI/1-2 (1975), 175-221, s. 209 (N.XX); Berkin, (yuk. dn. 8), s. 241 dn. 1. Gerçi Yargıtay'ın yeni bir kararında, TTK m. 892'nin sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında da cari olduğu kabul edilmişse de (bkz. Y12HD, 23. 6. 1988, Uyar, (yuk. dn. 7), s. 587 ksn. 5(a) = Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 72), doktrinde geliştirilmiş olan temelli gerekçeler karşısında, bu kararın sicile kayıtlı olmayan (bkz. TTK m. 844) bir Türk gemisine ilişkin verildiği kabul edilmelidir. Nitekim Uyar da, karara yazdığı başlıkta aynı varsayımdan hareket etmiştir.

55 Bu konuda bkz. örn. YİİD, 6. 6. 1935 ("Çiçerin"), Temyiz Kararları -Hukuk- 1935, 300 = Pratik Hukuk Mecmuası 1937, 49 = Berkin, (yuk. dn. 41), s. 123 ("... geminin yola hazır sayılması için yalnız fiili hazırlık kafi olmayıp yola çıkmak için hukuki ve kanuni mezuniyeti haiz bulunması da şarttır. Bu şart geminin sefer evrakını alması ile istikmal edilir ..."); İstanbul 2. ATM, 17. 7. 1937 ("Magallanes") İstanbul Barosu Dergisi 1938, 210 ("... Memleketimiz nazariyatı da müsademedan dolayı tekevvün edecek borcun sefer için yapılan akitlerin şümülüne dahil olduğunu kabul etmektedir ...") - karar hakkında not için bkz. G. Berlingieri, *Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir mi?*, İstanbul Barosu Dergisi 1938, 120-122. Bir geminin hangi aşamada sefere hazır sayılacağı hakkında bkz. mülga HUMK m. 460. Genelde bu konuda bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 8 IV, s. 72-77; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.1.1, s. 111-112; Eriş, (yuk. dn. 8), m. 892 ve oralarda anılan kaynaklar.



ler. Nitekim şu husus önemle vurgulanmalıdır: TTK m. 892'nin *yalnızca* taşınmaz haczine ilişkin İİK m. 92 f. 4'te saklı tutulmuş olması, taşınır hükmündeki yabancı gemiler bakımından muafiyet kuralının yürümeyeceğine dair bir başka dayanak oluşturmaktadır<sup>56</sup>.

#### 4. Mahcuzun borçluya bırakılması yasağı (sicile düşülen haciz şerhinin değersizliği)

Müseccel Türk gemileri haczedilirken, uygulamada, seferden men önleminin alınmadığı, üstelik İİK m. 92'nin hiç işletilmediği belirtilmişti. Şüphesiz sicile şerh verilmesi yoluyla borçlunun tasarruf özgürlüğü bir ölçüde sınırlanmaktadır. Ancak gemi işletmeciliğinin ve Deniz Hukuku'nun özellikleri nedeniyle böyle bir şerhin sağladığı faydanın son derece sınırlı olması şöyle dursun<sup>57</sup>; geminin seferden men edilmeyip idare ve işletmesinin de tümüyle borçluya bırakılması, İcra Hukuku'nun diğer bir temel ilkesine de aykırı düşmektedir. Nitekim, İİK m. 86 f. 1, 88 f. 2 uyarınca, *haczedilen taşınır mallar, ancak alacaklının açıkça muvafakat etmesi halinde borçlunun zilyedliğine bırakılabilir* ki, bu aslında haciz işlemine az çok bir anlam kazandırmanın temel şartı sayılmalıdır. Gerçi doktrin bu kuralın işletilmesinde -biraz kavram hukukçuluğu şüphesi uyandıran- bir tartışma içinde gözüküyor: acaba İcra Müdürlüğü mahcuza mutlaka fiilen elkoymalı mıdır?<sup>58</sup>; yoksa fiilen elkoyma konusunda bir takdir yetkisi mi bulunur?<sup>59</sup>; yoksa malların fiilen haczi ve onlara hukuken elkonulması zorunludur da, fiilen elkoyma -alacaklı muvafakat ederse- ihtiyari midir?<sup>60</sup>. Öyle sanıyorum ki, haczin -ileride alınacak veya kesinleşmiş- bir Mahkeme kararının icrasını güvence altına almak için uygulandığı düşünülürse, İcra Müdürlüğü'nün alacağı tedbirler de bu amacı sağlamaya yönelik olmalıdır. Sözelimi mahcuzun muhafaza altına alınmaması halinde kaçırılması veya bozulup yok olması tehlikesi varsa İcra Müdürlüğü'nün bir takdir yetkisi de düşünülmemeyecektir. Bu açıdan *Yargıtay*'ın kamyon, otobüs veya otomobil gibi taşıma araçlarının haczine ilişkin kökleşmiş içtihadı ilgi çekicidir: Yüksek Mahkeme, trafik siciline yapılan haciz bildirimini yeterli saymamakta ve taşıma araçlarının haczinin tamamlanmış sayılabilmesi için İİK m. 88 f. 2 uyarınca mutlaka mahcuz araçlara elkonularak fiilen haczedilmelerini zorunlu görmektedir<sup>61</sup>.

Üstelik, Yüksek Mahkeme *bu kuralın gemilerin haczi bakımından da gözetilmesi gerektiğini* kabul ederek, bir kararında, "İİK'nin hükümlerine göre haczedilen şey üze-

56 Gerçi böyle ele alındığında, menkul sayılan Türk gemileri de muafiyet hükmünün dışında kalıyor gibi gözüküyorsa da, TTK m. 892 f. 2'nin düzenlemesiyle bu aksaklık örtülmektedir. Aşağıda, III altında gösterileceği gibi, bütün bu uyumsuzluklar aslında yasama tarihine dayanmaktadır.

57 Bu konuda ayrıca bkz. aşa. 5 b.

58 İİK m. 88 f. 2'nin sözü nedeniyle böyle: Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2 dn. 7, s. 128.

59 Kaynak yasaya atıfla böyle: Üstündağ, (yuk. dn. 23), § 17 V 1, 2, s. 194.

60 Böyle: Kuru, (yuk. dn. 31), § 29 G I 1, s. 637-638, 643; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 235; Postacıoğlu, (yuk. dn. 23), § 295, s. 306.

61 Bu konuda verilmiş sayısız örnek karar için bkz. Uyar, (yuk. dn. 7), s. 251-252 ksn. 18. Trafik m. 20/d'de yapılan değişiklikten sonraki hukuksal özellikler için bkz. Y15HD, 20. 10. 1992, YKD 1993, 564.



rinde borçlunun tasarrufta ya da herhangi bir faaliyette bulunabilmesi alacaklının iznine bağlı olduğu düşünülmezsizin, *haciz baki kalmak üzere hareket izni verilmesi* de kabul biçimi yönünden *doğru değildir*" sonucuna varmıştır<sup>62</sup>. Bu sonuç, mahcuz gemilerin seferden men'i açısından *Çetingil ve Çağa* tarafından da yine İİK m. 86 f. 1, 88 f. 2'ye dayanılarak savunulmaktadır<sup>63</sup>.

Gerçi bu düşünceler taşınır malların haczi bakımından açıklanmaktadır; buna karşılık müseccel gemiler taşınmaz hükmündedir. Ancak, yaklaşık elli yıl önce *Göknil*'in dediği gibi, "... gemi bir ev gibi, bir tarla gibi değildir ... Onu bilfiil *zincire* vurmamakça alelade bir gayri menkulün haczile elde edilen neticeleri aynen beklemek beyhudedir..."<sup>64</sup>. *Yargıtay*'ın kamyon ve otobüsler hakkındaki içtihatlarıyla koruduğu -hacze bağlı- çıkarlar, gemilerde evleviyetle gündemdedir; çünkü gemi bir kez Türk karasularından ayrılırsa, alacaklı için alacağına bir daha hiç kavuşamama tehlikesi bile doğmaktadır. Gemilerin; borçludan hiçbir teminat alınmadan, semerelerinde nasıl tasarrufta bulunulacağı ve idaresinin nasıl yürütüleceği konularında karar verilmeden, yalnızca sicile şerh yoluyla haczedilmeleri; geminin aslında borçluya bırakılması, onun tarafından işletilmesi, semerelerinden onun yararlanması anlamına gelmektedir ki, İİK m. 86, 88'in önüne geçmek istediği sonuç budur. Gemilerin taşınmaz hükmünde sayılmış olmaları, fiilen taşınır gibi işletildikleri gerçeğini ortadan kaldırmaz. Dolayısıyla, yalnızca İİK m. 91'in uygulanması, İcra Hukuku'nda *haciz* olanağının kabul edilmesiyle güdülen amaca da ters düşmektedir.

Nitekim, TTK'ya göre, gemi sicilinin doğrudan kurucu işlev gördüğü biricik hukuksal işlem gemi ipoteği tesisidir (TTK m. 876). Dolayısıyla sicile haciz şerhinin düşülmesiyle donatanın gemisini ipotek ettirme olanağı kaldırılmış olur ki, eğer muhtemel ipotekli alacaklı, haciz uygulattıran alacaklının taleplerini karşılamak için özellikle devreye girmiyorsa, bu sınırlama ne alacaklı için alacağına kavuşma yolunda bir güvencedir, ne de borçlu donatan için bir baskı unsurudur. Sicile haciz şerhi ile engellenmiş olduğu söylenebilecek diğer bir hukuksal işlem, geminin satışidir. Gerçi gemi satışı ve mülkiyetin intikali sicil dışında meydana gelir (TTK m. 868 f. 1); ancak İİK m. 91 f. 1 uyarınca haciz şerhi MK m. 920 f. 2'nin sonuçlarını doğurduğundan, yeni maliklere karşı ileri sürülebilir<sup>65</sup>. Öyleyse bir gemi alacaklısı hakkını haiz olmayan alacaklılar bakımından, ihtiyati veya icrai haczin sicile şerh verilmesiyle borçlu donatanın gemiyi satma olanağının ortadan kaldırıldığı; böylece alacağın tahsili için önemli bir malvarlığının güvence altına alındığı düşünülebilir. Oysa bu da yanıltıcıdır, çünkü haczin uygulandığı dönemde

62 Y12HD, 9. 2. 1988, Uyar.,(yuk. dn. 7), s. 588 ksn. 5(b).

63 Bkz. *Çetingil*, (yuk. dn. 6), § 5 I 1; *Çağa*, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 128-129; ayrıca bkz. *Çağa*, (yuk. dn. 34), *Batider XV/3*, s. 131 vdm.

64 *Göknil*, (yuk. dn. 19), s. 352. Ayrıca bkz. *Çağa*, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 131.

65 Bkz. örn. *Çağa*, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 130-131; *Çetingil*, (yuk. dn. 6), s. 36-38.



gemisini satmayı düşünmeyen<sup>66</sup> bir donatan için, sicildeki kayıt hiçbir baskı unsuru teşkil etmez; hatta donatanın İİK m. 263 uyarınca teminat yatırması gereksinmesi bile doğmaz. Dolayısıyla, uygulamada, haczin sicile şerh edilmesiyle yetinilmesi, alacaklıya aslında hiçbir güvence sağlamaz.

Kaldı ki, İİK m. 257 f. 4 uyarınca geminin *ihtiyati* haczine karar verildiğinde, seferden men önlemine başvurulmaması İİK m. 263'ü de açıkça ihlal etmektedir. Mahcuzun borçluya bırakılması yasağını ihtiyati haciz açısından yineleyen bu kural, 88. *maddeden ayrılarak mahcuzun ancak teminat karşılığında* borçluya bırakılabileceğini öngörmektedir<sup>67</sup>. Alacaklının buna muvafakat edip etmemesi önemli değildir, ama, mahcuz, değerini karşılayacak bir teminat verilmedikçe, borçluya bırakılamayacaktır. İİK m. 257 f. 4 gemilerin ihtiyati haczini düzenlediğine göre, İİK m. 263 de gemilerin ihtiyati haczine uygulanacaktır. Öyleyse, geminin değerini veya en azından alacağı karşılamaya yeterli teminat gösterilmedikçe, *geminin seferden men edilmesi İİK m. 263'ün emridir*. Uygulamada bu kuralın gözardı edilmesi ve ihtiyati haczide yalnızca İİK m. 91 f. 1'e göre işlem yapılması da son derece şaşırtıcı değil midir?

## 5. Gemi alacaklılarına tanınan ihtiyati haciz olanağı

a) TTK m. 1235'te düzenlenen gemi alacaklıları bakımından, ihtiyati haczine karar verilen geminin seferden men edilmesi gereksinmesi daha da belirgindir. Yasanın "Gemi Alacaklıları" başlığı altında TTK m. 1235-1257'de yerverdiği düzenleme<sup>68</sup>, yine Alman Hukuku'ndan gelmektedir. Almanya'da ilk kez 1861 tarihli ADHGB'nin Art. 757 ve devamındaki hükümlerinde düzenlenen gemi alacaklısı hakkı, oradan -pek küçük değişikliklerle- HGB §§ 754 ve devamına aktarılmıştır. Bu kurallar, 1929 tarihli DTK tarafından m. 1295 ve devamında iktibas edilmiş ve nihayet bugün yürürlükte olan TTK m. 1235 ve devamındaki yerini -bazı değişikliklerle- almıştır<sup>69</sup>.

66 Gemi satılmak üzereyken ihtiyati haciz uygulanması son derece etkin bir yöntem olabilir; böyle bir olay için bkz. Ersoy, *Securing Supplier Claims Under Turkish Law*, Aybay Foundation For Legal Studies Newsletter, January 1993, s. 3-4.

67 Bkz. örn. Kuru, (yuk. dn. 23), § 65 D V, F.

68 Gemi alacaklısı haklarına ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. örn. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1, s. 1-66; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 155-160; Eriş, (yuk. dn. 8), m. 1235-1257, s. 885-912; Doğanay, (yuk. dn. 54), m. 1235-1257, s. 2877-2904; Tekil, (yuk. dn. 8), s. 310-317; İzveren/Franko/Çalık, (yuk. dn. 19), § 26 I-III; Arslanlı, (yuk. dn. 19), İBD 1941, 395 vdm.; Kalpsüz, *Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti*, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65inci Yaş Armağanı, Ankara 1988, s. 301-317; Belbez, (yuk. dn. 19), AdCer 1940, 641-658; Arseven, (yuk. dn. 19), II. Hafta, s. 543-554 (Müzakereler: s. 555-558); Akıncı, (yuk. dn. 19), II. Hafta, s. 529-534; Ülgener, *Gemi Alacaklısı Hakkı ...*, İstanbul Barosu Dergisi 1987, 294-308; Göknıl, (yuk. dn. 19), s. 164-182; Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 147-176; Hirsch, *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*, İstanbul 1942, s. 51-54; Atamer, Türkiye, in: Tetley, *Maritime Liens and Claims*, 2nd edition, Montreal 1997, Appendix. Türkiye, 1926 tarihli "Deniz İmtiyaz ve İpotekleri"ne ilişkin Brüksel Milletlerarası Sözleşmesi ("İpotekMS") taraftır; metin için bkz. RG 22. 2. 1955 = Tekil, (yuk. dn. 15), s. 57-61. Alman Hukuku'na ilişkin aşağıda anılan kaynakların dışında şu ilginç çalışmaya da bkz. Bahls, *Schiffsgläubigerrechte nach deutschem und amerikanischem Recht*, Diss. Kiel 1971.

69 Dolayısıyla, gemi alacaklılarına ilişkin yasal düzenleme anlamlandırılırken, -haciz muafiyetine ilişkin TTK m. 892'de olduğu gibi- 130 yılı aşkın bir dönemin birikiminden yararlanmak mümkündür.



Anılan maddede yerverilen alacaklılara, alacağın doğumuna neden olan *deniz serveti* (TTK m. 1242 f. 1), yani *gemi* ve o yolculuğun (TTK m. 1238) *navlunu* üzerinde *kanuni bir rehin hakkı* tanınmıştır (TTK m. 1236 f. 1, 1237). *Gemi alacaklısı hakkı* olarak isimlendirilen (TTK m. 1235) bu rehin hakkına dayanarak alacaklılar, akdî rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş olan diğer *her türlü alacaktan önce* (TTK m. 1257), alacaklarını İİK hükümleri çerçevesinde elde etme olanağına kavuşurlar (TTK m. 1242 f. 1). Yasada bir grup alacaklıya böyle etkin bir koruma tanınmış olması, mehz ADHGB Art. 757'nin hazırlık çalışmaları sırasında şu düşüncelere dayandırılmıştı: Donatan, geminin amacına uygun biçimde kullanılması ve işletilmesinden doğan borçlarının bazısı için yalnızca "denize emanet edilen servet" ile sınırlı olarak sorumlu tutulmuştur (bugün TTK m. 948). Dolayısıyla, alacaklarının tahsili için başvurabilecekleri biricik malvarlığı değeri (başlıca: gemi) üzerinde alacaklılar lehine öncelikli tahsil olanağı sağlayan bu rehin hakkını tesis etmek, çıkarlar dengesinin korunması için zorunludur. Ancak, kanuni rehin hakkı ile koruma bu hallere inhisar ettirilmemiş; deniz tehlikelerinden doğan bütün alacaklar (müşterek avarya, kurtarma vs.) ile geminin böyle bir tehlikeden kurtarılacak muhafaza edilmesinden doğan alacaklar (yardım, romörkaj vs.) da hakkaniyet ilkesi uyarınca bu korumanın kapsamına alınmıştır<sup>70</sup>. Günümüzde de, Yasakoyucunun saikleri geniş ölçüde aynı doğrultuda tespit edilmekte, ek olarak donatanın (veya borçlunun) kara servetine başvurmanın zorlukları üzerinde durulmaktadır<sup>71</sup>.

Gemi alacaklısı hakkının hukuksal niteliği uzun süre Alman Hukuku'nun neredeyse "best-seller" konuları arasında yer almışsa<sup>72</sup> da, bu tartışmalar artık durulmuştur: Almanya'da benimsenen çözüm doğrultusunda Türk Hukuku'nda da bu haklar, (sözleşmeye dayanan deniz ödücü dışında) "*kanundan doğan rehin hakkı ile teminat altına alınmış alacak hakları*" olarak vasıflandırılmakta ve deniz serveti el değiştirirse bile, şahsi borçlu sıfatının değişmeyeceği; iktisap edenin yalnızca deniz serveti üzerinden rehin hakkının infazına katlanmak zorunda kalacağı kabul edilmektedir<sup>73</sup>.

b) Gemi alacaklısı haklarının burada temelden önem taşıyan özelliği, TTK m. 1235'te sayılan vakıyalardan biri olduğunda *yasadan ötürü* (*ex lege*) ve *sicil dışında* doğmalarıdır; üstelik sicile kaydedilmeleri caiz bile değildir<sup>74</sup>. Gemi işletilmeye devam ettikçe de, üzerinde yeni gemi alacaklısı haklarının doğması ihtimali vardır. Geminin, böylece, çıktığı her yeni yolculuk sırasında yeni gemi alacaklısı haklarına konu oluşturabilmesi, üstelik bunların -adli yolla ileri sürülmedikçe- adeta bir gölge gibi deniz serveti-

70 Bkz. Protokolle, (yuk. dn. 44), s. 2843 vdm. (3 Mayıs 1859 (!) tarihli 332. oturumda açıklanan gerekçeler).

71 Bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.1, s. 2; Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 19, s. 214 vdm.; Kalpsüz, (yuk. dn. 68), Karayalçın Armağanı, s. 301 vdm.

72 Bkz. Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 25'te ve Schaps/Abraham, (yuk. dn. 46), Vor § 754'te zikredilen literatür.

73 Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.2, s. 4; Kalpsüz, (yuk. dn. 68), Karayalçın Armağanı, s. 316, 317; Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 25 VII, s. 306 vdm.; Schaps/Abraham, (yuk. dn. 46), Vor § 754 Rn. 7; Prüßmann/Rabe, (yuk. dn. 28), Vor § 754 I D 1. Bir "kanuni rehin" sıfatıyla gemi alacaklısı haklarının Türk Eşya Hukuku'nun sistemi içindeki yeri hususunda bkz. Atamer, (yuk. dn. 18), II 5 c, s. 221.

74 Bkz. örn. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.3, s. 5.



ni izlerken hiçbir gemi alacaklısının diğerleri hakkında bilgi sahibi olamaması, *geminin* yeni yolculuklarına karşı *alacaklılarının korunması* gereksinmesini -bir yönüyle- aydınlatır. Çünkü, TTK m. 1248 uyarınca, çeşitli yolculuklardan kaynaklanan gemi alacaklısı hakları arasındaki sıralama, ünlü "last in time, first in line" (tarihte sonuncu; sırada birinci) ilkesi uyarınca belirlenir. O halde, boşaltma limanında sözgelimi yük hasarı nedeniyle TTK m. 1235 b. 7'ye göre bir gemi alacaklısı hakkına dayanan alacaklı, istihsal ettiği ihtiyati haciz kararı yalnızca sicile şerh yoluyla uygulanırsa, geminin yeni bir yolculuğa çıkmasına seyirci kalacaktır. Gemi bu yolculukta da kusurlu olarak başka bir geminin batmasına sebep olursa, batan geminin donatanı TTK m. 1235 b. 9'a dayanan bir gemi alacaklısı hakkı kazanacaktır. Şimdi; eğer batan geminin değeri hâdim geminin değerini aşıyorsa, gemisi batan donatan tarih itibariyle öncelikli rehin hakkına dayanarak alacağına kısmen veya tamamen kavuşabilecek; buna karşılık gemi üzerinde bir ihtiyati haciz kararı bile almış olan yük hasarı alacaklısı, geminin yeniden sefere çıkmasına engel olmadığı için, deniz servetinden giderim sağlayamayacaktır<sup>75</sup>.

Buna karşılık, sicile verilmiş olan şerhin, *Çetingil*'in belirttiği gibi<sup>76</sup>, gemi alacaklıları için pratik bir önemi yoktur, çünkü gemi satılsa bile gemi alacaklısı hakları yeni malike karşı zaten ileri sürülebilmektedir (TTK m. 1236 f. 2), meğer ki yeni malik TTK m. 1246 ile tanınan iptal yoluna gitmiş olsun.

TTK m. 1235 çerçevesinde bir rehin hakkı iktisap etmiş olan alacaklılar için, geminin yeniden sefere çıkması, TTK m. 1245 açısından da tehlikelidir. Eğer gemi yurtdışında cebri icra yoluyla satılır ve o ülkenin Hukukuna göre<sup>77</sup> de TTK m. 1245 doğrultusunda ihale ile<sup>78</sup> gemi alacaklısı hakları sona ererse, deniz serveti üzerindeki öncelikli aynî koruma ortadan kalkmış olur.

Kaldı ki, kötü niyetli bir donatan için gemisini -en azından zamanaşımı süresi dolana kadar- Türk karasularına sokmama olanağı da bulunduğu için, gemi alacaklıları için bu yönden de bir tehlike doğmaktadır. Nitekim TTK m. 1259 uyarınca gemi alacaklısı hakları, alacaklarıyla birlikte bir yılda zamanaşımına uğrar<sup>79</sup>. Şüphesiz alacağının zamanaşımına uğramasını önlemek için alacaklının gemiyi ele geçirmeden de bir adli işlem

75 Aynı yolculuktan doğan gemi alacaklıları arasındaki sıralamanın (TTK m. 1249) bile bazen "danışıklı dövüş" yoluyla sömürüldüğüne tanık olunmaktadır, bkz. örn. Y11HD, 28. 6. 1985/YHGK, 1. 4. 1987, Yasa Hukuk Dergisi 1987, 1063/1988, 277 = Kuru, (yuk. dn. 24), s. 3195-3197. Böyle bir başka örnek için bkz. LG Hamburg, Hansa 1962, 2372 (Ünlü Prübmann şerhinde (yuk. dn. 28), -Vor § 679 B, s. 876- Türkiye'nin yalnızca o karara konu olan kötünietli Türk donatan vesilesiyle zikredilmiş olması üzücü ve düşündürücüdür.)

76 Bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 6 II 2, s. 59-60; aynı doğrultuda Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 131; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 174. Ayrıca bkz. yuk. 4.

77 İhale ile gemi alacaklısı haklarının sona erip ermeyeceği, ihalenin yapıldığı ülkenin Hukukuna tabidir, bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.11, s. 59 ve dn. 24.

78 Bu konuda tüm ayrıntılar için bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.11, s. 52-60, § 7.7.2, s. 148-152, § 7.7.3, s. 152-160.

79 Bu konuda bkz. örn. Y11HD, 18. 10. 1982, YKD 1983, 74 = Aybay, (yuk. dn. 32), s. 405; Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.3, s. 77-88. Dolayısıyla, yasal düzenleme MK m. 779'dan ayrılmaktadır.



başlatması düşünülebilir<sup>80</sup>. Ancak bir ilam istihsal edildikten sonra bile, onun cebri icrasının gemiye İcra Müdürlüğünün fiilen elkoymasına bağlı bulunduğu gözetilmelidir.

c) Tüm bu endişelerin yanında, gemi alacaklıları için, geminin sefere çıkarılmasıyla birlikte ortaya çıkan en büyük tehlike, hiç kuşkusuz, geminin batmasıdır. Özellikle, TTK m. 948 kapsamında yeralan, dolayısıyla deniz serveti dışında donatanın hiçbir malvarlığı değerine el uzatamayan alacaklılar için, geminin batması, çokluk<sup>81</sup>, itfa olanağının sona ermesi anlamına gelir. Nitekim, DTK'nın yürürlükte olduğu günlerden bu yana<sup>82</sup>, batan gemi için donatanın kasko (tekne) sigortacısından tahsil edebileceği bir tazminat, gemi alacaklıları için deniz servetinin yerine geçen bir sürrogat sayılmamaktadır<sup>83</sup>. Dolayısıyla, gerçekçi bir bakışla, TTK m. 948, 1235, 1242 çerçevesinde, gemiyle birlikte gemi alacaklılarının da "battığı" söylenebilir.

d) Gerçi TTK m. 948'e tâbi gemi alacaklıları için TTK m. 1255 üzerinden; TTK m. 1235'te sayılan diğer gemi alacaklıları içinse daima, donatanın kara servetine başvurma yolu açıktır. Ancak, günümüzdeki yaygın "one ship, one (dummy) company" (bir gemi, bir *samanadam* şirket) uygulaması nedeniyle, -TTK'nın (ADHGB/HGB döneminden kalan bir anlayışla) güçlü bir kapitalist işletme gözüyle baktığı- geminin *donatanı* olarak gözüken kuruluşun kara malvarlığı, çokluk, bir antetli kağıt ile -iyi ihtimalle- bir de teleks numarasından ibarettir. Dolayısıyla gemi alacaklıları için, gemi ortadan kalksa bile donatana başvurma olanaklarının bulunduğu bilinmesi, genellikle cılız bir tesellidir.

e) Bütün bu gerekçeler çerçevesinde, gemi alacaklıları için, sağlam bir teminat elde etmedikçe geminin seferine izin verilmemesi zorunluluğu ortadadır. Yasakoyucu da bu gereksinmeyi tespit etmiş olacak ki, İİK m. 257 f. 1'in "rehinle temin edilmiş alacak için ihtiyati haciz istenemeyeceği" kuralı delinmiş ve TTK m. 1242 f. 2 b. 1 ile gemi alacaklılarının, deniz servetine giren gemiyi ihtiyati haciz altına aldırabilecekleri istisnası kabul edilmiştir. İlk kez TTK'da yerverilen bu hükmü *Adliye Encümeni* şöyle gerekçelendirmiştir:

"Burada Deniz Hukuku'nda mühim zorluklara sebep olan iki hukuki durum gözönünde tutulması zaruridir. Bunlardan birisi, İcra ve İflas Kanunu'nun 257'nci maddesinin birinci cümlesi hükmünce rehinle temin edilmiş alacaklar hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesinin mümkün bulunmaması dolayısıyla gemi alacaklılarının ihtiyati haciz almak imkanından mahrum bulunmalarıdır. İcra ve İflas Kanununun bu maddesinin kabulünde göz önünde tutulan esas akdî rehinler mevcut oldukça menkul rehni alacaklılarının zilyedliğinde ve *gayrimenkul rehni de memleket*

80 Bu bağlamda, İpotekMS m. 9 f. 7 ile BK m. 132 f. 1 b. 6 birarada değerlendirilerek, "gemiye Türk limanlarında durdurma olanağı bulunmadıkça, zamanaşımının da işlemeyeceği" şeklinde bir çözüm üzerinde düşünülmelidir; bu konuda genelde bkz. Atamer, *Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre* (TTK m. 1067), XIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1996, 113-153, s. 125 vdm.



*içinde belli bir yerde bulunduğu ve bunlar üzerinden alacağın alınması mümkün olduğu cihetle ihtiyati hacze hemen hemen ihtiyaç hissedilmemesidir. Fakat, gemi daima hareket halinde bulunan ve yurt içinde dahi nerede bulunduğunu tesbit daima mümkün olmayan ve her zaman ve kolayca yurt dışına çıkması mümkün olan bir servet unsuru bulunduğu cihetle gemi üzerindeki kanuni rehnen ihtiyati hacze engel teşkil etmesi bu hükmün konuluş sebebine uygun düşmemektedir. Bu itibarla gemi üzerindeki kanuni rehne rağmen gemilerin ihtiyati hacze tâbi tutulması ve böylece onların yer değiştirmelerine meydan kalmadan alıkonulmaları zâ-  
ruridir"<sup>84</sup>.*

Bu gerekçe, başka açıklamaya ihtiyaç duyurmayacak kadar açıktır; öyle anlaşılıyor ki Yasakoyucu, doktrinde<sup>85</sup> yakınma konusu olan "gemi alacaklılarının İİK m. 257 f. 1'in ihtiyati haciz yasağına girmeleri" sorununa çözüm getirmek istemiştir. Günümüzde de bu hükmün, gemi alacaklıları açısından köklü bir ihtiyaca cevap verdiği tartışmasızdır<sup>86</sup>.

Üstelik, Yasakoyucu bu hükümlerle de yetinmemiş, 6763 sayılı "Türk Ticaret Kanununun Mer'iyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun"<sup>87</sup> ("TatbK") m. 42(t) ile İİK m. 257'ye eklediği 4. fıkra vasıtasıyla, gemi alacaklılarının deniz servetini ihtiyaten haczettirebileceklerini teyid de etmiştir. Öyleyse, yine Çetingil ve Çağa ile birlikte<sup>88</sup> sormak gerekiyor; madem ki Yasakoyucu gemi alacaklılarının korunması için ihtiyati haciz yoluyla ge-

81 Sözelimi, gemi çatma sonucu batmışsa, batıran geminin donatanına yöneltilecek tazminat talebi, batan geminin alacaklıları için de sürrogat teşkil eder, TTK m. 1256 f. 2; bu konuda bkz. Çağa, (yuk. dn. 4), § 3.2.5.2.III, s. 136-137, § 6.1.5.3, s. 16-18; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 69; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, cilt I, 3. bası, İstanbul 1970, s. 246-247.

82 Türk Hukuku'nda tümüyle baskın olan bu görüşün gerekçelendirilmesi için bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 6.1.5.3.II, s. 18-19; ayrıca bkz. örn. Çağa, (yuk. dn. 4), § 3.2.5.2.III, s. 138; Okay, (yuk. dn. 81), s. 247; Kender/Çetingil, (yuk. dn. 4), s. 70; Tekil, (yuk. dn. 8), s. 78; Arseven, (yuk. dn. 19), II. Hafta, s. 550-551; Kender, (yuk. dn. 27), İBD 1973, 1188; Sözer, *Kitap Tahlili, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi* 9 (1972), 275-287, s. 278; Göknil, (yuk. dn. 19), s. 173; Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 168-169; Belbez, (yuk. dn. 19), AdCer 1940, 649. İpotekMS m. 4 f. 3'te aynı hüküm yeralmaktadır. Aksi yöndeki TD, 27. 3. 1964, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi III, 355 = Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 89, s. 248 günümüzdeki baskın ve gerekçelendirilmiş görüş karşısında aşılmış sayılmalıdır; kararın eleştirisi için bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku İçtihad Kroniği*, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası XXXII (1966), 1005-1041, s. 1006-1008.

83 Meğer ki gemi alacaklısı, kendi lehine gemiyi sigorta ettirmiş olsun, TTK m. 1273!

84 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa ilişkin Adliye Encümeni Mazbatası, m. 1242, metin için bkz. aşa. dn. 122'de anılan yasama malzemesi ve ayrıca Doğanay, (yuk. dn. 54), dn. 1080, s. 2890-2891, vurgular eklenmiştir. (Eriş, (yuk. dn. 8), s. 66'da yayınlanan metinde baskı hataları vardır.) Aynı düşüncelerin yarım yüzyıl önce Almanya'da ifadesi için bkz. Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 21 IX.

85 Bkz. örn. Göknil, (yuk. dn. 19), s. 351; Göktürk, (yuk. dn. 19), AdCer 1936, 1634 vdm.; Akıncı, (yuk. dn. 19), II. Hafta, s. 529. Buna karşılık bkz. Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 176 - yazar, seferden men suretiyle haczin mümkün olduğunu kabul etmiş!

86 Bkz. örn. Y11HD, 19. 4. 1985 ("Kaptan Kemal"), Eriş, (yuk. dn. 8), ksn. 202 = Başbuğoğlu, *Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu*, cilt II, Ankara 1988, ksn. 1293; Çetingil, (yuk. dn. 6), s. 38; Uyar, (yuk. dn. 7), s. 209.

87 RG, sayı 9353, 9. 7. 1956 = Tekinalp/Çamoğlu, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu*, 8. bası, İstanbul 1995, s. 629.

88 Bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 5 I 2, s. 38-39; Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.5.2, s. 131.



minin yer değiştirmesine mani olunabilmesini istemiştir; İİK bakımından bu sonucun elde edilememesi şaşırtıcı olmaz mı? Yasakoyucu bu olanağı tanıdığını düşünürken "sicile kayıtlı olan ve olmayan gemiler" şeklinde bir kıstasa yervermediğine göre, ihtiyaten haczedilen müseccel gemilerin İİK m. 261 f. 2'nin yollamasıyla m. 92 uyarınca seferden men edileceğini kabul etmemiş midir? Eğer bu iki soruya olumlu yanıt verilemezse, Yasakoyucu'ya, İİK'nın düzenlemesini dikkate almadığını isnat etmek zorunluluğu doğmayacak mıdır? Yukarıda, "sefere hazır gemilerin haciz muafiyeti" (II 3) işlenirken de saptandığı gibi, böyle bir sonucu benimsemeye olanak yoktur. İİK m. 257 f. 1'in ihtiyati haciz yasağının, gemi alacaklılarının gemiyi seferden alıkoyabilmeleri için TTK m. 1242 f. 2 b. 1 ile kaldırıldığını açıkça bildiren Yasakoyucu, bu yasama iradesiyle müseccel gemilerin İİK m. 92 uyarınca seferden men edileceklerini de, kanımca, teyid etmiştir. Hatta, daha da ileri gidilerek; eğer İİK m. 92'nin o güne kadar böyle bir anlamı bulunmamış olsaydı bile, TTK m. 1242 f. 2 b. 1 ve İİK m. 257 f. 4'ün yürürlüğe girmesiyle bu anlamı da kazandığı söylenebilecektir, çünkü aksi halde Yasakoyucunun İİK'yı tanımaması nedeniyle çarpık bir düzenleme getirdiği sonucuna varılacaktır ki, bu sonuç -tek bir nitelendirmeyle- absürd sayılmalıdır.

Gemi alacaklıları bakımından, İİK m. 92 uyarınca ihtiyati haciz kararlarının infazının geminin seferden men'ini de gerektirdiği tespit edilince, maddenin adi alacaklılar ve icrai hacizler açısından da aynı işlevi gördüğü, bir sonraki sonuç olacaktır. Nitekim, maddenin yasadaki yeri ve içeriği (özellikle 4. fıkrası) açısından gemi alacaklılarına hasredilmiş olduğu düşünülemez. Böylece de, TTK'nın Yasakoyucusunun iradesi doğrultusunda, "müseccel gemiler ihtiyaten veya icraen haczedilirken İİK m. 92 uyarınca seferden men edilecekleri" çözümü benimsenecektir.

## 6. Yabancı hukuk düzenleri

a) Özellikle Deniz Ticaret Hukuku'nda, Karşılaştırmalı Hukuk'un verilerinin önemi tartışma götürmez. Gerçi burada ele alınan konu Deniz Hukuku'ndan çok İcra Hukuku'nu ilgilendirmektedir, ancak gemilerin ve denizciliğin özellikleri doğrultusunda "gemi ihtiyati haczi"ni özellikle düzenleyen yabancı hukuk çevrelerinin benimsediği çözümler, temeldeki çıkar dengelerinin ve gereksinmelerin tespiti bakımından son derece değerlidir. Bu nedenle, çok kısa da olsa, belli başlı yabancı hukuk sistemlerinde, gemilerin haczinde seferden men önleminin alınıp alınmadığına bakılmalıdır.

b) Öncelikle, HacizMS ele alınırsa; m. 1 b. 2 hükmünde "Arrest" in şöyle tanımlandığı görülmektedir: "Arrest, bir deniz alacağının güvence altına alınabilmesi için geminin adli bir işlemle seferden alıkonması ("detention") anlamına gelir"! Görüldüğü gibi Konvansiyon, ihtiyati hacze zaten, geminin seferden men edilmesi için başvurulduğu varsayımı üstüne kuruludur; Konvansiyonun uygulamasında "arrest", seferden men önlemini *per se* içerir<sup>89</sup>. Ancak bu önlemin alınmasına yönelik kararın infazı, başvuru



mahkemenin hukukuna (*lex fori*) bırakılmıştır (Art. 6 f. 2) ki, Devletler Özel (Bağlama Kuralları) Hukuku'nun yaygın bir ilkesi de aynı yöndedir<sup>90</sup>.

c) *Alman Hukuku'nda*<sup>91</sup>, § 931 f. 4 Zivilprozeßordnung ("ZPO", Alman Usul Kanunu) uyarınca ihtiyaten haczedilen müseccel Alman gemisi icra memuru tarafından muhafaza altına alınır. Bu muhafaza işleminin, geminin seferden men edilmesi anlamına geldiğinde tereddüt yoktur; § 134 Geschäftsweisung für Gerichtsvollzieher ("GvGA", İcra Memurları için çalışma usulü tüzüğü) uyarınca geminin sabit bir yerine icra dairesinin mühürünü taşıyan bir zincir takılır ki, çok eski devirlerden bu yana geminin ihtiyati haczinin, onun "zincire vurulması" sözleriyle tanımlanması bu geleneğe dayanır<sup>92</sup>.

d) Gemilerin ihtiyati haczinin milletlerarası önemi nedeniyle, bazı milletlerarası kuruluş ve yayınevleri tarafından çeşitli ülkelerdeki düzenlemeleri karşılaştırmalı biçimde biraraya getiren eserler yayınlanmıştır. Bunlardan biri, International Bar Association ("IBA") tarafından çıkarılan "Maritime Law Handbook" (Deniz Hukuk Elaltı Kitabı)dır ki, (Mart 1996 itibarıyla) belli başlı 33 ülkenin hukukçularının katılımıyla ihtiyati hacizle ilgili düzenlemeleri -kuşbakışı- birarada değerlendirme olanağı sağlamaktadır<sup>93</sup>. Bu yayında yeralan bilgilerle bazı başka kaynakların değerlendirilmesinden çıkan sonuç şu olmaktadır: İngiltere<sup>94</sup>, Hollanda<sup>95</sup>, Belçika<sup>96</sup>, Fransa<sup>97</sup>, ABD<sup>98</sup>, Danimarka<sup>99</sup> başta olmak

89 Bkz. örn. F. Berlingieri, (yuk. dn. 15), IV. Bölüm, s. 29 vdm.; Çetingil, (yuk. dn. 6), § 17 I, s. 164 vdm.; Tekil, (yuk. dn. 8), s. 30; ayrıca bkz. Schaps/Abraham, (yuk. dn. 46), Anh § 482 Rn. 1 vdm.

90 Genelde bkz. Nomer, Devletler Hususi Hukuku, 8. bası, İstanbul 1996, § 17; özelde gemilerin cebri icrası açısından bkz. *Bundesgerichtssentscheidungen* ("BGE") 73 III 4.

91 Alman Gemi Hacı Hukuku'na ilişkin ayrıntılı Türkçe bilgi için bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), ilgili bölümler; Alman Deniz Takip Hukuku'na ilişkin ayrıntılı Türkçe bilgi için bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.8 ve ilgili bölümler. Ayrıca bkz. IBA(yuk. dn. 10)/Looks, Germany, § 1 vdm.

92 Bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 5 II 2; Prüßmann/Rabe, (yuk. dn. 28), § 482 D 3; Wüstendörfer, (yuk. dn. 49), § 12 I 1; Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 17 III. Alman yazarlar, "zincir içine almak" anlamına gelen "in die Kette legen" deyiminin doğru olduğunu, "zincire vurmak" olarak çevrilebilecek "an die Kette legen" denmemesi gerektiğini özellikle vurgularlar. Bu açıdan değişik terminolojiyle İsviçre'de karşılaşıyor, bkz. örn. Müller, *Seerecht III: Das Seeschiff als Sache und Gegenstand des Rechtsverkehrs*, *Schweizerische Juristische Kartothek Nr. 1028, XXVIa* (1980), VI 4; ayrıca bkz. Göktürk, (yuk. dn. 19), AdCer 1936, 1631. Bu özellik bir yana bırakılarak, Türkçe'de, daha çarpıcı gözükken "zincire vurmak" çevirisi yine de kullanılabilir, sanıyorum.

93 Diğer bir yayın, Lloyd's of London Press Ltd. (kısa süre önce "LLP Limited" oldu) tarafından çıkarılmış olan ve -bildiğim kadarıyla- altı veya daha fazla ciltten oluşan "Arrest of Ships" dizisidir. Ancak, bu dizinin yalnızca (İngiltere, Almanya, ABD ve Japonya'yı içeren) ilk cildinden (Lloyd's/yazar, Arrest of Ships, London 1985) yararlanabildim. Ayrıca, McArdle'in editörlüğünde (yuk. dn. 19) yayınlanan derlemeye de bakılabilir.

94 İngiliz Hukuku için bkz. örn. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 5 IV (ve orada anılan kaynaklar); Schwampe/Salander, *Arrest von Seeschiffen in England*, *Transportrecht* 1986, 220-224; Schulze, *Der Arrest von Seeschiffen im englischen Recht*, *Transportrecht* 1987, 409-415; IBA(yuk. dn. 10)/Heward, England, § 1 vdm.; Lloyd's/Hill, (yuk. dn. 93), s. 1-49.

95 Hollanda Hukuku için bkz. yuk. dn. 10.

96 Belçika Hukuku için bkz. yuk. dn. 11.

97 Fransız Hukuku için bkz. IBA(yuk. dn. 10)/Rohart, France, § 1 vdm.

98 ABD Hukuku için bkz. IBA(yuk. dn. 10)/Rambusch, U.S.A., § 1 vdm.; Lloyd's/Helmer, (yuk. dn. 93), s. 81-99.

99 Danimarka Hukuku için bkz. IBA(yuk. dn. 10)/Erlund/Laudrup, Denmark, § 1 vdm.; F. Berlingieri (yuk. dn. 15) içinde verilen bilgiler.



üzere, gemilerin haczini düzenleyen hemen bütün ülkelerde ihtiyati haciz kararının infazı, ya geminin seferden men edilmesi sonucunu doğurmaktadır, ya da zaten bu anlamda kullanılmaktadır<sup>100</sup>. Yanlız ilginçtir, İspanyol Hukuku'nda, münhasıran İspanyol vatandaşları arasında sözkonusu olan ihtilaflarda, bir İspanyol gemisinin "arrest"inin, mutlaka seferden men edilmesine yolaçmayacağı, haczin sicile kaydedilmesinin yeterli olabileceği belirtilmiştir<sup>101</sup>. Arjantin Hukuku'nda da benzer bir düşünce saptanabiliyor<sup>102</sup>. Ancak yazarlar, bu düzenlemenin işletilebilmesi için hangi usuli şartların oluşmasının gerektiğini (örn: teminat, yurtiçinde yeterli malvarlığı vs.) belirtmediklerinden, tek başına bu açıklamaların, tespit edilen genel eğilime bir istisna olarak değerlendirilmesini mümkün görmüyorum.

### 7. Ara sonuç

Görüldüğü gibi; yürürlükteki (yani Mahkemeler ve İcra Daireleri için bağlayıcı olan) yasal düzenlemede, bir geminin amaca uygun biçimde (ihtiyaten veya icraen) haczedilmiş sayılabilmesi için, onun seferden men edilmesi zorunludur. Bu zorunluluğun gözardı edilmesi (yani geminin seferden men edilmemesi) şu yasal hükümleri apaçık ihlâl etmektedir:

- a) İİK m. 23 f. 4 ile birlikte m. 92 f. 3 uyarınca, İcra Dairesi, geminin haczinin amacına ulaşmasını temin edecek tedbirleri almak zorundadır;
- b) TTK m. 892, yola çıkmaya hazır olan sicile kayıtlı Türk gemilerine haciz muafiyeti tanırken, bu muafiyetin uygulanmadığı hallerde, aynı gemilerin seferden men edilerek haciz altına alınmalarını öngörmüştür; bu kabule uygun olarak da İİK m. 92 f. 4, üçüncü fıkra uyarınca haciz işlemi yapılırken, muafiyet hükmünün (yani TTK m. 892'nin) saklı tutulmasını emretmiştir;
- c) İİK m. 263 uyarınca, alacağı karşılayacak bir teminat yatırılmadan mahcuz borçluya bırakılamaz;
- d) İİK m. 92 f. 3 uyarınca İcra Dairesi, İİK m. 86 f. 1, m. 88 f. 2'yi gözetmek ve mahcuza fiilen elkoymak zorundadır; çünkü İİK m. 91 f. 1 uyarınca sicile verilen haciz şerhi, geminin satılmasını ve rehnedilmesini önlese de, alacaklıya başka hiçbir güvence sağlamaz, özellikle de geminin yabancı sularda işletilmesine ve bu sırada bozulup yokolarak (batarak, yanarak, hurdaya çıkarılarak) cebri icra konusu olmaktan çıkarılmasına engel teşkil etmez;

100 Diğer ülkelerin sistemleri için bkz. *IBA Maritime Law Handbook* (yuk. dn. 10) ve yuk. dn. 93'te anılan Lloyd's dizisi ile F. Berlingieri'deki (yuk. dn. 15) bilgiler.

101 Bkz. Albors, *Arrest of Ships under Spanish Law*, [1993] 3 P&I International 4-6, s. 4; IBA(yuk. dn. 10)/Arroyo, Spain, § 1 vdm.

102 Bkz. IBA(yuk. dn. 10)/Bombau/Belgrano, Argentina, § 18.



e) TTK m. 1242 f. 2 b. 1 ile İİK m. 257 f. 4, "geminin yer değiştirmesinin engellenmesi, onun alıkonması" amacıyla, gemi alacaklılarına rehin konusu gemiyi ihtiyaten haczettirmeleri olanağını tanımıştır, dolayısıyla gemi alacaklıları bakımından geminin seferden men edilmesi, ek bir buyurucu hükmün zorunluluğudur.

Üstelik, yürürlükteki Türk Hukuku'nun bu tutarlı yasal düzenlemesi, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin milletlerarası sözleşmeyle ve belli başlı bütün ülkelerin yasalarıyla da uyum içindedir.

Ancak, bütün bu gerekçelere rağmen uygulamada duraksamalar gözlemlendiğine göre, çalışmanın yasama tarihçesinin araştırılması ve ilgili kuralların tarihsel yorumunun tespitiyle sürdürülmesi gerekmektedir.

### III. YASAMA TARİHÇESİ VE YORUMLANMASI

#### 1. Tarihçenin sınırlanması

Bu paragraf içinde, gemilerin cebri icrasına ilişkin bütün kuralların tarihçesi araştırılmayacaktır. Her ne kadar böyle bir araştırma, bugünkü bütün sistemin aksayan yönlerinin anlaşılmasında önemli ipuçları sağlayabilirse de; burada, müseccel gemilerin haczinde *seferden men* şeklindeki *muhafaza tedbirinin* uygulanıp uygulanmayacağı üzerinde çalışıldığından, tarihsel inceleme de bu sorunla doğrudan ilgili olan TTK m. 23 f. 4, 91, 92'ye hasredilmiştir. Ancak, bu inceleme yapılırken bile, Deniz Takip Hukuku'nun ne denli çok Yasakoyucunun elinde -üstelik tümüyle farklı saiklerin ışığında- şekillendiği farkedilecektir. Her yasama müdahalesiyle ilk özgün düzenlemesine daha da yabancılaşan "İİK'nın gemilere ilişkin sistemi"nin yerli yerine oturtulması, aşağıda m. 23 f. 4, 91, 92 için yapılacak çalışmanın yasanın tümüne yayılması suretiyle ancak sağlanabilecektir, kanısındayım.

#### 2. Kronolojik gelişmeler

##### a) İcra ve İflas Kanunu (1929)

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra<sup>103</sup> gemilerin İcra Hukuku'ndaki durumuna ilişkin ilk düzenleme, 18 Nisan 1929 tarihli İcra ve İflas Kanunu ("İİK(1929)")

103 Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu izleyen yıllarda yüzü tümüyle Avrupa'ya dönük olan yasalaştırma süreci nedeniyle, daha önceki dönemlerin burada önem taşımadığını sanıyorum. Genelde Türk İcra Hukuku'nun tarihçesi için bkz. örn. Ansay, (yuk. dn. 38), § 3 vdm.; Postacıoğlu, (yuk. dn. 23), § 6 vdm.; Türk Deniz Ticareti Hukuku'nun tarihçesi için bkz. örn. Kalpsüz, (yuk. dn. 4), s. 47-61; Çağa, (yuk. dn. 4), § 1.5.1; Türk Gemi İhtiyati Hacı Hukuku'nun tarihçesi için bkz. örn. Göktürk, (yuk. dn. 19), AdCer 1936, 1631-1632.



ile getirilmiştir<sup>104</sup>. Bugün İİK m. 23'te yer alan, "Kanundaki ıstılahlar" matlaplı hüküm, hemen hemen aynı içerikle İİK(1929) m. 29 olarak kabul edilmişti ve maddenin 4. fıkrası, aynen, "*Gayri menkul tabiri gemilere de şamildir*" kuralına yervermişti. Tespit edilebildiği kadarıyla, doğrudan gemilerin esas alındığı tek hüküm de budur. Dolayısıyla, yasanın uygulamasında, taşınmazlar için sevk edilmiş *bütün kurallar* doğrudan veya kıyasen bütün gemiler hakkında da geçerli sayılmıştır. Bu kuralların arasında özellikle ilgi uyandıran iki hüküm, şüphesiz, bugünkü İİK m. 91'e tekabül eden *İİK(1929) m. 80* ve yine bugünkü İİK m. 92'yi karşılayan *İİK(1929) m. 81*'dir. İncelemeyi kolaylaştırmak üzere bu yazının sonundaki EK bölümünde yerverilen bu kurallar karşılaştırıldığında görüleceği gibi, temel farklılık, 1929 metninde "gemi" veya "gemi sicili" sözcüklerinin bulunmamasıdır.

İİK(1929)'un, İsviçre'nin "Borç için Takip ve İflas Federal Kanunu" ("Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs", "SchKG") örnek tutularak hazırlandığı, yasama malzemesinde açıkça belirtilmiştir<sup>105</sup>. Ancak, Yasakoyucunun o dönemde esas almış olduğu me haz metinde gemilere ilişkin bu hüküm yoktu<sup>106</sup>. İcra ve İflas Hukuku'nu bir an önce sağlam bir yasal temele kavuşturma telaşı içinde bulunduğu anlaşılan Yasakoyucu<sup>107</sup>, layihayı yalnızca anahatlarıyla tanıtan gerekçelerle TBMM'ye sunmuş; Meclis'te de kısa bir müzakereden sonra<sup>108</sup> Kanun olduğu gibi kabul edilmiştir. Bu telaş nedeniyle olsa gerek, İİK(1929) m. 29 f. 4'ün hangi gerekçeyle hangi kaynaktan alındığı yasama malzemesinden anlaşılmamaktadır. Aşağıda (3 a) bu konuya dönülecektir. Öte yandan "ihtiyati haciz kararlarının icrasında, hacze ilişkin kuralların yürüyeceği" doğrultusundaki ilke de, İİK(1929) m. 258 ile kabul edilmiştir.

### b) Deniz Ticaret Kanunu (1929)

Yasama tarihçesi açısından önemli sonuçlar bağlanabilecek bir tespit, İİK (1929)'un kabul edildiği tarihte, deniz ticaretini düzenleyen yeni yasanın hazırlıklarının henüz tamamlanmamış bulunmasıdır. Nitekim İİK(1929)'un Meclis'te müzakere edilip oylandığı 18 Nisan 1929 günü, *Adliye Vekaleti* tarafından daha önce hazırlanmış olan "Deniz ticareti hakkında 1/143 numaralı kanun layihası" *Adliye Encümeni*'ne tevdi

104 1424 sayılı İcra ve İflas Kanunu için bkz. RG, sayı 1183, 4. 5. 1929 = Sicilli Kavanin V, s. 283-355. Bu kanuna ilişkin *layiha, gerekçeler ve müzakere tutanakları* için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, İçtima: 2, cilt: 10 (1. 4.-29. 4. 1929). Müzakereler, 18 Nisan 1929 tarihli 54. oturuma ilişkin tutanakları içeren 67-72. sayfalarda yer almıştır. Kanun layihasına ilişkin *Adliye Vekaleti*'nin Esbabı Mucibesi ve *Adliye Encümeni*'nin Mazbatası aynı ciltte 136 sıra numarasıyla basılıdır.

105 Bkz. Mahmut Esat (Adliye Vekili), TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 104), s. 67; *Adliye Vekaleti*, Esbabı Mucibe: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 104), sn. 136; *Adliye Encümeni Mazbatası*: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 104), sn. 136.

106 Bkz. 1929 tarihli herhangi bir SchKG metni.

107 Bkz. yuk. dn. 104'te zikredilen kaynaklar.

108 Bu müzakerenin odağında "borç için hapis" ve "ilamsız takip" konuları yer almıştı; bkz. yuk. dn. 104'te anılan müzakere tutanakları.



edilmiştir<sup>109</sup>. Bu layiha, *Encümen*'in çalışmalarının ardından Meclis'e sunulmuş ve İİK(1929)'dan dört hafta sonra, 13 Mayıs 1929'da kabul edilmiştir<sup>110</sup>.

Kısaca DTK olarak bilinen bu yasanın, HGB'den iktibas edildiğini saptamıştık (yuk. II 3, 5). Ancak Yasakoyucu HGB'nin tercümesiyle yetinmemiş; Alman Huku-ku'nun Gemi Sicili, Gemi Rehni ve Bayrak konularındaki hükümlerini<sup>111</sup> de iktibas etmiştir<sup>112</sup>. Atılan bu yasama adımıyla, sonraki dönemlerin İcra Hukuku'nu da etkilediği gösterilecek olan, DTK m. 1447 ve m. 1472 sevk edilmiştir. Bu hükümlerin ilki, "gemi siciline kayıtlı bulunan bir gemi üzerindeki rehin hakkına aşağıdaki (yani DTK m. 1448-1458) maddelerin hükümleri"nin tatbik olunacağını öngörürken; "Sicil ve Bayrak"a dair 13. fasılda yer alan DTK m. 1472 de "gayrisafi hacmi istiabisinde elli metre mikabını geçmeyen gemiler"i sicile kaydolunmak mecburiyetinden dolayı olarak muaf tutmuştur.

### c) Türk Gemilerinin Tescili Hakkında Nizamname (1931)

Gemi siciline tescil işlemlerine ilişkin ayrıntılar, DTK'dan iki yıl sonra çıkarılan 18 Mayıs 1931 tarihli Türk Gemilerinin Tescili Hakkında Nizamname ("TescilN") ile düzenlenmiştir<sup>113</sup>. Bu nizamnamenin (*EK* bölümünde metni yer alan) 5. maddesi, yetkili makamların vereceği haciz kararlarının da, o geminin kayıtlı olduğu sicil dairesine bildirileceğini ve geminin kaydına şerh verileceğini öngörmüştür. DTK'da dayanağı bulunmayan bu hükmün, İİK(1929) m. 80'den esinlenilerek mi sevk edildiği, yoksa bu nizamnamenin hazırlanmasında örnek alınmış olabilecek başka bir kaynaktan mı aktarıldığı, bu konuya ilişkin eserlerde açıklanmıyor<sup>114</sup>. Kanımca, nizamnamede yer alan bu hüküm, bir sonraki bentte incelenecek olan "1/28 numaralı" yeni İİK tasarısını hazırlayan komisyon tarafından önerilmiştir. Nitekim, sözkonusu tasarı, 1931 yılının başlarında tamamlanmıştı ve bugünkü İİK m. 91 f. 1'e "haciz sicile bildirilir" hükmünün eklenmesini öngörüyor-

109 Bkz. *Adliye Encümeni*, Esbabı Mucibe Mazbatası: TBMM Zabıt Ceridesi, (aşa. dn. 110), sn. 163.

110 1440 sayılı "Ticaret Kanunu (2. Kitap-Deniz Ticareti)" için bkz. RG, sayı 1197, 20. 5. 1929 = Sicilli Kavanin V, s. 380-464. Yasaya ilişkin *layiha, gerekçeler ve müzakere tutanakları* için bkz: TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, İçtima: 2, cilt: 11 (4. 5.-16. 5. 1929). Müzakereler, 13 Mayıs 1929 tarihli oturuma ilişkin tutanakları içeren 46-48. sayfalarda yer almıştır. Kanun layihasına ilişkin *Adliye Vekaleti*'nin Esbabı Mucibesi ve *Adliye Encümeni*'nin Mazbatası, aynı ciltte 163 sıra numarasıyla basılmıştır (bkz. yuk. dn. 109).

111 *Gemi Rehni*: Alman Medeni Kanunu ("BGB") §§ 1259-1269. Bu hükümler, TTK hazırlanırken de esas alınan 1940 tarihli "Müseccel gemiler ve kızaktaki gemiler üzerinde haklar kanunu" ("Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken", "SchiffsRG") ile kaldırılmıştır. *Gemi Sicili ve Bayrak*: 1899 tarihli "Ticaret Gemilerinin Bayrak Hakkına dair Kanun"dan alınmıştır. Bu konuda artık bkz. 1951 tarihli "Bayrak Hukuku Kanunu"na ("Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe", "FlaggenRG") ve 1951 tarihli "Gemi Sicili Tüzüğü"ne ("Schiffsregisterordnung", "SchiffsRegO"). Bu Alman Mevzuatı'na ilişkin güncel sayılabilecek bir şerh için bkz. *Prause, Das Recht des Schiffskredits*, 3. Auflage, Berlin 1979.

112 Hernekadar yuk. dn. 110'da anılan yasama malzemesinde bu ayrıca belirtilmemişse de, yuk. dn. 111'de anılan kuralların DTK m. 1447-1482 ile karşılaştırılmasından bu sonuca varılmaktadır; bkz. örn. *Çağa*, (yuk. dn. 4), § 1.5.1, s. 27.

113 RG, sayı 1806, 26. 5. 1931 = Sicilli Kavanin XIII, s. 328-332.

114 Bkz. Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 67-70; Göknil, (yuk. dn. 19), s. 42-44; Hirsch, (yuk. dn. 68), s. 32-38; Okay, (yuk. dn. 81), s. 133-134; Kalpsüz, (yuk. dn. 4), s. 199-200.



du; bu ek önerilirken, aynı tarihlerde son şeklini alan nizamnameye de bu doğrultuda bir hüküm konması, yasama çalışmalarını yürütenlerce kabul edilmiş olmalıdır.

#### d) İcra ve İflas Kanunu (1932)

Bu inceleme bakımından önem taşımayan nedenlerden ötürü, yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra İİK(1929)'un tadili için *Adliye Vekaleti*'nin bünyesinde çalışmalara başlanmıştır<sup>115</sup>. Bu çalışmaların sonucunda ortaya çıkarılan "1/28 numaralı İcra ve İflas Kanunu'nun tadiline dair kanun layihası" *Adliye Vekaleti*'nin Esbabı Mucibesi ile birlikte, o sırada üçüncü seçim devresinin dördüncü içtima yılında bulunan Meclis'e, 12 Şubat 1931'de sunulmuştur<sup>116</sup>. Ancak, *Adliye Encümeni*'ne aynı gün havale edilen layihanın *görüşülmesi tamamlanmadan seçimler yenilenince*, yasa taslağına ilişkin çalışmalar da kesintiye uğramıştır. Seçimlerden sonra yeniden toplanan Meclis, bu dördüncü seçim devresinin birinci içtima yılında yaptığı ilk olağanüstü oturumda, "1/28 numaralı layiha"nın yeniden *Adliye Encümeni*'ne tevdiine karar vermiştir.

*Adliye Vekaleti*'nin hazırladığı layiha, İİK(1929)'un muhafaza edilmesi, ancak çeşitli maddelerinin değiştirilmesi ve bazı bölümlerin eklenmesi esasına dayandırılmıştı. Oysa *Encümen*, bu yeni toplantı döneminde, çalışmasını bu şekilde sınırlamayıp, *tüm yasanın* baştan ele alınarak ortaya yeni bir taslak çıkarılmasına karar vermiştir. Böylece hazırlanan taslak hakkında ilgili çevrelerden görüş ve eleştirileri alındıktan sonra bir kez daha müzakereye geçilmiş ve 369 maddeden oluşan *yeni bir İcra ve İflas Kanunu taslağı* tamamlanıp *Encümen*'in mazbatasıyla birlikte Meclis'e sunulmuştur<sup>117</sup>. Taslak, 31 Mayıs-9 Haziran 1932 tarihleri arasında, son derece canlı geçen oturumlarda tartışılmış<sup>118</sup> ve çeşitli değişikliklerden sonra 370 maddeden oluşan 2004 sayılı (yeni bir) "İcra ve İflas Kanunu" olarak kabul edilmiştir<sup>119</sup>. Gerçi bu kanun, bugün yürürlükte olan İİK'dır; ancak, burada önem taşıyan hükümler, aradan geçen sürede değişikliklere uğradıklarından, 9 Haziran 1932'de kabul edilen metni anlatmak üzere aşağıda "İİK(1932)" kısaltması kullanılacaktır.

115 Bu nedenler için bkz. Ansay, (yuk. dn. 38), § 6; Postacıoğlu, (yuk. dn. 23), §§ 8, 9; aşa. dn. 116-118'de zikredilen yasama malzemesi.

116 "1/28 numaralı layiha" ve "Esbabı Mucibesi" için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 4, İçtima: 1, cilt: 8 (21. 4-31. 5. 1932), sn. 151 (s. 1-32: Esbabı Mucibe; s. 33-61: Layiha).

117 *Adliye Encümeni*'nin Mazbatası için bkz: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 116), sn. 151, s. 62-101. 369 maddelik bu yeni taslak ayrıca basılmamıştır; bunun için aşa. dn. 118'de anılan müzakere tutanaklarına bakılmalıdır.

118 Müzakereler için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 116), s. 416 vdm. (sayfa ve ciltler).

119 RG, sayı 2128, 19. 6. 1932, düzeltmeler: RG, sayı 2142, 2170. Düzeltmelerin işlendiği bir metin için bkz. Sicilli Kavanin VIII, s. 413-513.



"Gayrimenkul" tabirinin gemilere de şamil olacağına dair İİK(1929) m. 29 f. 4, yeni metinde bu kez m. 23 f. 4 olarak aynen yer almaktadır<sup>120</sup>. Buna karşılık İİK(1929) m. 80, 81'in hükümlerine İİK(1932)'de ilaveler yapıldığı gözlenmektedir. Nitekim İİK(1929) m. 80 f. 1, haczin tapuya bildirileceğini öngörürken, İİK(1932) m. 91 f. 1 bu hükme "*ve mahcuz gemi ise kayıtlı bulunduğu daireye (bildirir)*" cümlecini eklemiştir. Öte yandan İİK(1932) m. 92'ye (önceki m. 81'de bulunmayan) 4. fıkra eklenerek, sefere hazır gemilerin haciz ve icrai satış muafiyetine ilişkin *DTK m. 1023 saklı tutulmuştur*. Yasakoyucunun bu düzenlemelerle hangi amacı güttüğü, özellikle *Adliye Vekili'nin Esbabı Mucibesi*'nden tam bir açıklıkla tespit edilebilmektedir, ancak bu konuyu aşağıda (III 3 c) gemilerin haczine ilişkin kuralların evrimindeki nedensellik bağlarını araştırırken ele almak, bütünlüğü korumak açısından daha uygun gözükmektedir.

Burada, son olarak, ihtiyati haczin menkul veya gayrimenkul haczine dair kurallara göre yapılacağını öngören İİK(1929) m. 258'e -atıflar düzeltilerek- İİK(1932) m. 261 olarak yer verildiğini saptamak gerekir.

#### e) Türk Ticaret Kanunu (1956) ve Tatbikat Kanunu (1956)

İİK(1932)'nin yürürlüğe girmesinden sonra yine başgösteren yakınmalar 1933 ve 1940 yıllarında iki reform hareketine daha yola çıkmışsa da, bu değişiklik yasaları gemi haczine ilişkin bir yenilik getirmediklerinden burada atlanabilir<sup>121</sup>. Buna karşılık, DTK'yı ilga eden 29 Haziran 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ("TTK") ve aynı tarihli Türk Ticaret Kanunu'nun Mer'iyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun ("TatbK"), İİK(1932)'ye Deniz Takip Hukuku bakımından köklü değişiklik ve yenilikler getirmişlerdir<sup>122</sup>. Bu yeniliklerden, gemi alacaklılarına ihtiyati haciz yolunun açılması yukarıda (II 5) incelenmişti. Alacaklının sıfatına bakılmaksızın, bütün ihtiyati haciz kararlarının hacze ilişkin genel kurallara göre yürütüleceği ilkesi de yine korunmuştur. Öte yandan, İİK(1932) m. 23 f. 4'teki kural, Türk sicillerine kayıtlı olan gemilere hasredilmiş; diğer gemilerin İİK hükmünce menkul sayılacağı öngörülmüştür.

İİK m. 261 f. 2'nin ihtiyati haciz kararlarının icrasında hacze ilişkin genel kurallara göndermede bulunması, diğer yandan taşınmaz sayılan gemilerin de Türk siciline kayıtlı olanlarla sınırlanması karşısında, yeni düzenleme uyarınca artık sadece *bu gemiler*

120 İİK(1932)'nin burada önem taşıyan hükümleri de yazının sonundaki EK bölümünde basılmıştır.

121 Bu reformlar için bkz. örn. *Ansay*, (yuk. dn. 38), § 6; *Postacıoğlu*, (yuk. dn. 23), §§ 11, 12.

122 Metinler için bkz. RG, sayı 9353, 9. 7. 1956 = *Tekinalp/Çamoğlu*, (yuk. dn. 87), s. 1-631, 633-653. Yasama malzemesi için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, cilt: 12 (1. 6.-29. 6. 1956), s. 338-355 (H. A. Göktürk'ün tanıtım konuşması), s. 571-572 (oylama); sn. 198 (s. 1-60: Tasarının Esbabı Mucibesi; s. 61-357: 1/150 sayılı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı; s. 359-428: Adliye Encümeni Mazbatası; s. 428'e ek: Adliye Encümeninin Tadili); sn. 199 (s. 1-2: Hükümet Gerekçesi; s. 3-11: 1/151 sayılı TTK'nın yürürlüğe giriş ve uygulanma şekli hakkında kanun tasarısı; s. 12-17: Adliye Encümeni Mazbatası; s. 18-32: Adliye Encümeninin Tadili); sn. 199'a ek (düzeltme cetveli).



taşınmaz hazine dair hükümlere göre ihtiyaten haczedileceklerdir<sup>123</sup>. Yukarıda (II 3, 5) bu gözleme dayanarak Yasakoyucunun iradesine ilişkin bazı tespitlerde bulunulmuştu. Ancak, TatbK m. 42 ile İİK(1932)'nin çok sayıda hükmüne müdahale eden *Yasakoyucu*, müseccel Türk gemilerinin ihtiyati haczinde uygulanacak olan İİK(1932) m. 92 f. 4'te yeralan ve DTK m. 1023'e yapılan *atfı düzeltmemiştir*. Aynı şekilde, İİK(1932) m. 28'de, tapu veya gemi siciline verilecek şerhin MK m. 920 f. 2 veya TTK m. 879 f. 2'nin öngördükleri sonucu doğuracağına ilişkin bir atıf yapılmasını uygun gören Yasakoyucu<sup>124</sup>, müseccel gemilerin ihtiyati haczinde de yürüyen İİK m. 91 f. 1'e aynı eklemeyi yapmamıştır. Yine de, bunların birer unutkanlık ürünü olduğu varsayılmalıdır, çünkü aksi halde Yasakoyucunun yürürlükteki Hukuku bilmediği sonucuna varılacaktır ki, bunun mümkün olmaması gerekir. TatbK m. 42 ile getirilen diğer yenilikler gözden geçirildiğinde, İİK(1932)'nin birçok hükmüne "gemi", "sicile kayıtlı gemi" veya "gemi sicili" sözcüklerinin eklenmiş olduğu görülecektir. Bunun dışında, inceleme konusunu doğrudan ilgilendiren bir yeniliğin bulunmadığı söylenebilir. Ancak, gemi hazine ilişkin hükümlerdeki değişiklikler burada bitmediğinden, TatbK ile getirilen düzenlemeyi sonraki metinlerden ayırmak için bu kez de "İİK(1956)" kısaltması kullanılacaktır.

#### f) İcra ve İflas Kanunu'nda 1965 tarihli değişiklik

Türk yasama tarihinin sevilen konularının başında İİK değişiklikleri gelmektedir. 1956 değişikliklerinin üstünden henüz altı yıl geçmişken, 1962 yılı içinde İİK(1956)'nin tadili için çalışmalara başlanmıştır. 31 Temmuz 1962'de "2004 sayılı İcra ve İflas Kanununun bazı maddelerinde değişiklik yapılmasına ve bu kanuna bazı madde ve fıkralar eklenmesine dair kanun tasarısı ve gerekçe" ile bir Protokol'ün düzenlenmesiyle sonuçlanan bu çalışma<sup>125</sup> sırasında, İİK(1956) m. 91, 92 de değişikliğe uğramıştır.

İİK(1956) m. 91'de yapılan değişiklik, gayrimenkulün haczi ile tasarruf hakkının *MK m. 920* anlamında tahdide uğrayacağına açıklanmasıdır. TatbK vasıtasıyla İİK(1932) m. 28'de yapılan aynı yöndeki değişiklik böylece İİK(1956) m. 91'e de yansıtılmış oluyordu. Ne var ki, İİK(1956) m. 28'de müseccel gemiler düşünülerek TTK m. 879 f. 2'ye yapılan atıf yine unutulmuştur. Buna karşılık İİK(1956) m. 92 tadil edilirken, nihayet, gemilerin haczi de gözetilmiş ve *DTK m. 1023'e yapılmış atıf, TTK m. 892 olarak düzeltilmiştir*. Böylece, tasarayı hazırlayan komisyonun sözleriyle, "... son fıkranın Türk Ticaret Kanunu ile uygunluğu sağlanmıştır"<sup>126</sup>.

123 Buradaki *yenilik*, aslında, müseccel *olmayan* gemilerin *menkul* hazine ilişkin hükümlerin kapsamına alınmış olmalarıdır!

124 Bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 122), sn. 199, s. 16.

125 *Anılan tasarı, gerekçe ve protokol için bkz. TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 1, Toplantı: 3, cilt: 29 (26. 3.-16. 4. 1964), sn. 461, s. 1-33.*

126 Bkz. TBMM Tutanak Dergisi, (yuk. dn. 125), sn. 461, s. 12.



Meclis, 1/280 sayılı taslağı Adalet Komisyonuna havale eder; bu *Komisyon* da 27 Eylül 1963'te raporunu tamamlayıp Meclis'e sunar<sup>127</sup>. Burada görüşülüp düzeltmelerle kabul edilen metin<sup>128</sup>, 14 Mayıs 1964'te Cumhuriyet Senatosu'na sunulur. Senato, yaptığı çalışmaların sonucunda kabul ettiği kanun tasarısını<sup>129</sup> yeniden Meclis'e sunar ve 16 Şubat 1965'te müzakerelere başlanır<sup>130</sup>. Tasarının oylaması 18 Şubat 1965'te biter ve "2004 sayılı İcra ve İflas Kanununun bazı maddelerinde değişiklik yapılmasına ve bu kanuna bazı madde ve fıkralar eklenmesine dair" 538 sayılı Kanun kabul edilir<sup>131</sup>.

Bu yasama sürecinde tasarıda yer alan (yukarıda anılan) iki değişikliğe hiç dokunulmamış; yalnızca 92. maddenin matlabı konusunda Meclis'in değişikliği Senato'ca benimsenmediğinden önceki matlap düzeni korunmuştur<sup>132</sup>.

İİK(1965) ile de, gemi haczine ilişkin düzenlemelerin yasama tarihçesi sona ermiş oluyor; sonraki İİK revizyonlarında bu konu gündeme gelmemiştir<sup>133</sup>.

### 3. Gemilerin haczine ilişkin kuralların yasama sürecinde nedensellik bağları

#### a) Gemileri taşınmaz sayan kural, hangi kaynaktan alınmıştır?

Türk Hukuku'na İİK(1929) m. 29 f. 4 ile giren, "İcra Hukuku'nda gemilerin taşınmaz hükmünde olduğu" yolundaki kuralın hangi saikle sevk edildiği veya hangi kaynaktan alındığının, yasama çalışmalarından tespit edilemediği yukarıda (III 2 a) belirtilmişti. Görebildiğimiz kadarıyla, mevzuatımızda altmış yılı aşkın bir süredir yerini koruyan bu kuralın kökenini kesin olarak ortaya çıkaran bir çalışma da yapılmış değildir. Buna karşılık, İİK(1929) ve İİK(1932) üstüne ilk eserleri veren *Ahmet Refik* ve *Sabri Şakir Ansay*, İİK(1929/1932) m. 29 f. 4/m. 23 f. 4'ün kaynağına ilişkin önemli bir ipucu veriyorlar<sup>134</sup>. İİK(1929)'un yürürlüğe girdiği yıl içinde eseri basılan *Ahmet Refik*, şerhin "Gemilerin haczi ve paraya çevrilmesi"ne ayrılmış olan son bölümde, anılan fıkranın SchKG'de yer almadığını belirttikten sonra aynen şöyle yazmıştır: "... İsviçrede dahi aynı usul caridir.

127 Rapor için bkz. TBMM Tutanak Dergisi, (yuk. dn. 125), sn. 461, s. 33-57; tasarı ile Komisyonun değişikliklerinin karşılaştırılması için bkz. s. 58-229.

128 Bkz. TBMM Tutanak Dergisi, Dönem:1, Toplantı: 3, cilt: 30 (17. 4.-17. 6. 1964), s. 394 vdm.

129 Cumhuriyet Senatosu'nun Adalet Komisyonu Raporu için bkz. TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 1, Toplantı: 4, cilt: 36 (12. 2.-26. 2. 1965), sn. 461'e 1 inci ek, s. 1-9; TBMM metni ile Senato metninin karşılaştırması için bkz. s. 10-55.

130 Bkz. TBMM Tutanak Dergisi, (yuk. dn. 129), s. 163 vdm.

131 RG, sayı 11946, 6. 3. 1965; düzeltmeler: RG, sayı 11970, 3. 4. 1965, s. 8.

132 Sözkonusu 91 ve 92. maddeler, önceki notlarda anılan kaynaklarda şu sayfalarda gündeme gelmiştir: önce dn. 126'ya ve ardından bkz: yuk. dn. 127, s. 112-115; yuk. dn. 129, s. 3, 18-21; yuk. dn. 130, s. 190; yuk. dn. 131, s. 7.

133 İİK'nın sonraki değişiklikleri için bkz. örn. *Kuru*, (yuk. dn. 31), § 4 A.

134 Mustafa Reşit (Belgesay)'ın İİK(1929) hakkındaki şerhini tüm çabalarım rağmen elde edemedim. Ancak *Belgesay*'ın İİK(1932) hakkında yazdığı ilk eserden -Yeni İcra ve İflas Kanunu Şerhi, cilt. I (Hukuk Ansiklopedisi, cilt III), İstanbul 1932- başlayarak burada zikredilen eserlerinin hiçbirinde bu konuda bir açıklama yoktur.



Çünkü gemilerin siciline dair (28 Eylül 1923) tarihli kanunda, gemiler hakkında da gayri menkullerin cebri icrası usulü cari olacağı tasrih edilmiştir."<sup>135</sup> *Ansay* da, İİK(1932) hakkında yazdığı kitabında, "İsviçrenin 28 Eylül 1923 tarihli gemi sicilleri hakkındaki kanunun 54-61 inci maddelerine bakınız!" demektedir<sup>136</sup>.

Bu yazarların atıfta buldukları yasa, 28 Eylül 1923 tarihli "Bundesgesetz über das Schiffsregister ("SchRegG", Gemi siciline ilişkin federal kanun)dur ve gemilerin cebri icrasına ilişkin hükümlere 54-61. maddelerinde yer verilmiştir<sup>137</sup>. İsviçre'de Deniz Hukukunu düzenleyen 23 Eylül 1953 tarihli "İsviçre Bayrağı altında denizde seyrüsefere ilişkin federal kanun (SSG)" m. 10 f. 2, 37 f. 1 ile saklı tutulan<sup>138</sup> SchRegG'in 54. maddesi şöyle başlamaktadır:

### III. Cebri İcra

#### "Art. 54. A. Uygulanacak Yasal Kurallar

Sicile kayıtlı gemilerin cebri icrası, taşınmazların cebri icrasına ilişkin kurallara göre yürütülür, meğer ki bu yasada veya tüzüğünde<sup>139</sup> başka bir düzenleme yer almış olsun. (...)

(...)"

Bu temel kuralın ardından da, gemilerin haczine, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibine ve cebri icra yoluyla satışına ilişkin hükümler sevk edilmiştir. Aşağıda bu kuralların içeriğine dönülecektir. Burada, öncelikle, çevirisine yer verilen SchRegG Art. 54 f. 1 ile İİK(1929) m. 29 f. 4 arasındaki bağlantıyı nasıl kurduğumu gerekçelendirmeliyim:

135 Ahmet Refik, *Yeni İcra ve İflas Kanunu Şerhi*, cilt I-III, İstanbul 1929, s. 573.

136 *Ansay*, *Hukuk İcra Usulleri*, cilt I, Ankara 1936, s. 153 dn. 44. Bu eserin beşinci (son) basısında, anılan İsviçre kanununa ilişkin hatırlatma metin içinde yer almış, ancak İİK(1932)'den farklı bir düzenleme gibi tanıtılmıştır; bkz. *Ansay*, (yuk. dn. 38), s. 78.

137 Bu hükümlerin metni için bkz. örn. Jaeger/Daeniker, *Schuldbetreibungs- und Konkurs-Praxis der Jahre 1911-1945*, Band II, Zürich 1947, s. 14-15. Tespit edebildiğim kadarıyla Jaeger/Daeniker'de yer alan hükümler 8 Ekim 1971 tarihinde -küçük- değişikliklere uğramıştır. Bu hükümlerin açıklanması ve genelde İsviçre Hukuku'nda gemilerin cebri icrası hakkında bkz. örn. Fritzsche/Walder, *Schuldbetreibung und Konkurs nach schweizerischem Recht*, 3. Auflage, Zürich 1984 (Nachdruck 1993), § 23 Rn. 76-77, § 30 Rn. 43; *Oftinger/Bär*, *Züricher Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch, Das Fahrnispfand*, Art. 884-918, 3. Auflage, Zürich 1981, Syst. Teil Rn. 75; Leemann/Zobl, *Berner Kommentar zum schweizerischen Privatrecht*, Art. 884-887 ZGB, 2. Auflage, Bern 1982, Syst. Teil Rn. 379; Müller, (yuk. dn. 92), SJK 1028, VI, s. 9-12; BGE 73 III 4; BGE 77 I 71, s. 76-77; Engi, *Die Fahrnisverschreibung im schweizerischen Recht*, Bern 1929, s. 120-121. İsviçre İcra Hukuku'nun temel eserlerinden Jaeger'in SchKG'ye ilişkin şerhini (1911) -kütüphanelere iade edilmediği için- inceleyemedim.

138 "Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge" (Seeschiffahrtsgesetz) ve ilgili mevzuat için bkz. *Schweizerische Bundeskanzlei*, *Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge*, Stand: 1. 4. 1988 (1988). Bu yasa hakkında bkz. Müller, (yuk. dn. 92), SJK 1028, s. 1 vdm. ve aynı yazarın SJK dizisinde yayınlanan diğer eserleri; ayrıca yasanın hazırlık çalışmalarında bulunmuş olduğu anlaşılan Haab'ın şu çok ilginç yazısına bkz. Haab, *Schweizerisches Seerecht*, Festgabe der Basler Juristenfakultät zum Schweizerischen Juristentag, Basel 1942, s. 123-188.

139 Bu tüzük, SchRegG'nin uygulanmasına ilişkin 24 Mart 1924 tarihli "Vollziehungsverordnung"dur. Birçok değişikliğe uğramıştır; bkz. *Oftinger/Bär*, (yuk. dn. 137), Syst. Teil Rn. 73.



İİK(1929) m. 29 f. 4 hazırlanırken, gemilere ilişkin olarak Cumhuriyet'ten önceki mevzuatın bir düzenlemesinden yararlanılmadığını sanıyorum. Yasama malzemesinde böyle bir kabulü haklı gösterecek bir dayanak olmadığı gibi, eski mevzuatı tanıyan yazarların Cumhuriyet'ten sonra yazdıkları kaynaklarda da böyle bir açıklama yoktur<sup>140</sup>. *Aksine, Adliye Vekaleti'nin* Esbabı Mucibesinde SchKG'nin neredeyse kelimelerine kadar aynen tercüme edildiği, ancak ihtiyaçlar doğrultusunda birkaç hükmün eklendiği, bu hükümlerin bir kısmının *kantonlar kanunlarından alındığı* açıklanmıştır<sup>141</sup>. Adliye Vekili *Mahmut Esat*'ın, layihayı tanıtan açılış konuşmasında da "İsviçre Federal Kanunlarının" tercih edildiği belirtilmektedir<sup>142</sup>. Öte yandan, SchRegG'ye atıfta bulunan, üstelik, aşağıda ayrıntılarıyla gösterileceği gibi, *gemilerin haczine ilişkin İİK(1929/1932) düzenlemesini tümüyle SchRegG'nin hükümlerini gözönünde bulundurarak (hatta onları naklederek) açıklayan Ahmet Refik ve Sabri Şakir Ansay*, hem İİK(1929)'un hem de İİK(1932)'nin hazırlık çalışmalarının dolaylı da olsa içinde yer almışlardır. İstanbul'da 5 Haziran 1340'tan itibaren toplanan ve Usul Hukuku'yla birlikte İcra Hukuku'nun da yeni bir yasayla düzenlenmesi için çalışan Komisyon'un üyeleri arasında *Ahmet Refik* de yer alıyordu<sup>143</sup>. Gerçi bu komisyonun hazırladığı taslak -karışık bulunduğu için- sonuçta Meclis'e sunulmamıştır<sup>144</sup>, ama SchKG'de bulunmayan "gemilerin taşınmaz sayılacağı" düzenlemesini, sonradan kitabında SchRegG'nin hükümlerini açıklayan *Ahmet Refik*'in de içinde bulunduğu İstanbul komisyonunun iktibas ettiği düşünülebilir. Öte yandan, İstanbul komisyonunun taslağı geriçevrilince Adliye Vekili *Mahmut Esat*'ın başkanlığında SchKG'nin tercümesi suretiyle İİK(1929)'u hazırlayan yeni komisyonda bu kez, dönemin Adliye Vekaleti Hukuk İşleri müdürü *Sabri Şakir (Ansay)* görev almıştır<sup>145</sup> ve bu yazar da İİK(1932) tahtında gemi haczinin nasıl yapılacağını yine SchRegG'nin hükümlerini neredeyse sıralayarak açıklamaktadır. Öyle anlaşılıyor ki, ya içinde *Ahmet Refik*'in yer aldığı İstanbul komisyonu veya *Sabri Şakir (Ansay)*'ın üyesi olduğu Adliye Vekaleti Komisyonu (veya her ikisi) SchRegG'yi gözönünde bulundurarak, İİK(1929)'a göre taşınmaz teriminin gemileri de kapsayacağı düzenlemesini benimsemişlerdir. Kanımca, Deniz Hukuku'nda önce Fransız ardından da Alman sistemleri benimsenirken, İİK(1929)'un yasama çalışmalarında bulunmuş iki yazarın gemi haczini İsviçre'nin SchRegG'sini örnek tutarak açıklamalarına başka bir gerekçe göstermek güçtür. Nitekim,

140 Bkz. örn. Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 179-180; Mustafa Reşit (Belgesay), (yuk. dn. 134), m. 23.

141 Bkz. *Adliye Vekaleti*, Esbabı Mucibe: TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, İçtima: 2, cilt: 10 (1. 4.-29 g. 4. 1929), sn. 136. Gerçi SchRegG bir kanton kanunu değildir; ancak bu ayrıntının Esbabı Mucibede yer almaması yadırganmamalıdır.

142 Bkz. *Mahmut Esat, Müzakereler*: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 141), s. 67 (sol sütun).

143 Bkz. *Ansay*, (yuk. dn. 136), § 3, s. 10, ile birlikte *Ansay, Hukuk Yargılama Usulleri*, 7. bası, Ankara 1960, §§ 7-8, s. 13 dn. 31.

144 Bkz. *Ansay*, (yuk. dn. 136), § 3, s. 10.

145 Bkz. *Adliye Vekaleti*, Esbabı Mucibe: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 141), sn. 136. Ayrıca bkz. *Ansay*, (yuk. dn. 38), s. 6 dn. 17.



İstanbul Komisyonunun hazırladığı taslağın Alman Hukuku'ndan esinlenmiş olduğu<sup>146</sup> gözetilince, gemilerin haczinin menkul haczine ilişkin hükümlere göre yürütüleceğini -o tarihte de!- öngören Alman Usul Kanunundan yararlanılmış olunması beklenebilirdi. Buna rağmen *Komisyon* üyesi *Ahmet Refik*, İsviçre'nin kurallarına atıfta bulunmakta; taslak hazırlanırken örnek tutulduğu söylenen ZPO'dan söz etmemektedir.

Böyle bir varsayımın sağlam bir temele oturtulması için, neden *SchRegG*'nin örnek alınmış olabileceği; hatta Yasakoyucunun bu İsviçre yasasını nasıl "keşfetmiş" olabileceği sorularının da üstünde durulmalıdır. Bu açıdan yine, yasalaştırma hareketinin içinde bulunmuş olan *Sabri Şakir Ansay*'in verdiği bir ipucunu<sup>147</sup> son derece aydınlatıcı buluyorum. Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan'da kabul ettiği çok sayıda anlaşmanın arasında 24 Temmuz 1923 tarihli "İdarei Adliyeye dair Beyanname" de bulunuyordu<sup>148</sup>. Bu beyanname (m. 1), Türk Hukuk sisteminin yenileştirilmesi çalışmalarında danışmanlık yapmak üzere, birinci dünya savaşına katılmamış ülkelerin hukukçularından oluşturulacak bir heyetin beş yıldan kısa olmamak üzere Türkiye'ye gelmesini öngörmekteydi. Sonuçta Türkiye'ye gelen heyetin içinde, İsveç, Hollanda ve İspanya'dan birer hukukçunun yanı sıra *İsviçre'nin Neuchatel kantonu Hukuk Fakültesinde Profesör olan Sauser-Hall de bulunuyordu*<sup>149</sup>. Çalışmalarını İstanbul'da sürdürmüş olan *Sauser-Hall*, öyle anlaşılıyor ki, Usul ve İcra Hukuku'nun yasalaştırılması için çalışan İstanbul komisyonuna danışmanlık yapmış ve HUMK'un, Neuchatel kantonunun "Code de procédure civile" (Hukuk yargılaması usulü kanunu) iktibas edilerek hazırlanmasına önayak olmuştur. Bu çalışmalar sırasında, İsviçre'de yeni yürürlüğe girmiş olan *SchRegG*'nin de *Sauser-Hall* tarafından İstanbul komisyonuna (özellikle *Ahmet Refik'e*) veya daha sonra *Sabri Şakir Ansay'a* tanıtılmış olması, kanımca, çok akla uzak bir varsayım olmaz. Gerek Usul gerekse İcra İflas Hukukları İsviçre modeline göre hazırlanırken, gemilerin cebri icradaki durumunu da -Almanya'nın 1877 tarihli ZPO'su yerine- hem yepyeni sayılabilecek hem de İsviçre ürünü olan *SchRegG*'ye göre düzenlemek, belki de Yasakoyucuyu yönlendiren ilke olmuştur.

Özetlemeye çalıştığım bu gerekçeler çerçevesinde, *İİK(1929) m. 29 f. 4* ile "gayrimenkul tabirinin gemilere de şamil olacağı" kuralı *kabul edilirken, SchRegG Art. 54 f. 1'in örnek tutulduğu sonucunu benimsiyorum*. Hatta bu varsayım daha da ileri götürülebilir. Yasakoyucunun, eğer *SchRegG Art. 54* hükmünü gözetmediği kabul edilirse, bu yasanın diğer ilgili hükümlerini de dikkate aldığı düşünülebilir. Buna rağmen *İİK(1929)*'da bu hükümlere de yerverilmemiş olunması, başlıca iki gerekçeye dayandırılabilir. Daha sonra çok açık bir biçimde tespit edileceği gibi<sup>150</sup>, *İİK(1929) m. 29 f. 4* kabul edilince,

146 Bkz. Ansay, (yuk. dn. 38), s. 6.

147 Bkz. Ansay, (yuk. dn. 143), § 8, s. 14 dn. 33.

148 Bu Beyanname için bkz. örn. Bozkurt, Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Ankara 1992, s. 92.

149 Bkz. Ansay, (yuk. dn. 143), s. 14 dn. 33.

150 Bkz. aşağıda dn. 163'e ilişkin metin.



layihada yeralan düzenleme, gemi haczi açısından zaten SchRegG ile geniş ölçüde uyumlu hale gelmekteydi. Nitekim borçlunun öncelikle karadaki malvarlığının haczedileceğine ilişkin Art. 56 f. 1 SchKG, İİK(1929) m. 74 f. 2'den çıkmaktaydı. Haczin sonuçlarına ve geminin muhafaza ve idaresine ilişkin Art. 57'nin düzenlemesi de, İİK(1929) m. 80, 81'in amaca uygun yorumlanması ve uygulanmasıyla elde edilebilirdi. Öte yandan, SchRegG'nin gemi sicilini ve bağlama limanını ilgilendiren hükümleri (başlıca Art. 54, 55) o dönemde iktibas edilemezdi, çünkü bu konuları kapsayacak olan yeni bir Deniz Ticareti Kanunu henüz hazırlık aşamasındaydı. Sonuçta dört hafta sonra kabul edilen yeni Deniz Ticareti Kanunu beklenmeden, eski gemi sicili rejimini esas almak, İİK(1929)'un Yasakoyucusu için, şüphesiz, yerinde bir karar sayılamazdı. Öyle sanıyorum ki, eğer İİK(1929) hazırlanırken SchRegG gözetildiyse, tüm hükümlerinin iktibas edilmemiş olması başlıca bu iki gerekçeyle açıklanabilir.

#### b) Gemilerde haczin uygulanması bakımından A. Refik ve S. Ş. Ansay'ın yorumlarıyla İsviçre Hukuku'nun karşılaştırılması

Her ne kadar bu tür çalışmalarda, bir veya iki yazarın görüşlerinin topluca özetlenmesi genelde pek doğru bir yöntem sayılamazsa da; İİK(1929)'un yasalaştırma hareketinin içinde bulunmuş olan ve bu yasayı -DTK'yı gözeterek- ilk kez şerhedenlerden *Ahmet Refik*'in gemi haczine ilişkin açıklamaları, burada incelenen sorun açısından öyle çarpıcıdır ki, bugün kolayca ele geçmeyen bu yapıttan uzunca bir derleme vermek mazur görülebilecektir. Diğer yandan, *Ansay*'ın ilk eserini İİK(1932) üstüne vermiş olmasına karşın burada anılması, onun da İİK(1929)'un yasama çalışmalarında yer aldığı düşüncesine dayanır. Nitekim şimdi gösterileceği gibi, *Ahmet Refik* ile *Ansay*'ın gemi haczinin yapılmasına ilişkin açıklamaları yalnızca kendi aralarında değil, SchRegG'nin sistemiyle de geniş ölçüde uyum içindedir.

*Ahmet Refik*, İİK(1929) m. 29 f. 4 uyarınca, "gemilerin de gayrimenkulün haciz ve satışına dair kanun hükümlerine tevfi kan haciz edileceğini ve satılacağını" belirtmektedir<sup>151</sup>; ancak (daha o dönemde!) gerek *haczi caiz olmayan mallar* arasında DTK m. 1023'ü açıklarken, gerekse *gemilerin haczi ve paraya çevrilmesi* usulünü inceleyen, "sandallar gibi ufak bahri vasıtaların gemi tabirine dahil olmadığını" dolayısıyla "bunların haciz edilip edilmemesinin sahibinin san'atine mahsus alât noktasından müta-laa" olunacağını<sup>152</sup>, "sandal ve mavna ve kotraların menkul mallar gibi paraya çevrileceğini" tespit ederek "gemi tabirinin seyrü ve seferi liman dahiline maksur olmayan buhar veya rüzgarla müteharrik merakibe mahsus" bulunduğunu<sup>153</sup> yazmaktadır.

151 Ahmet Refik, (yuk. dn. 135), s. 167, 573.

152 Ahmet Refik, (yuk. dn. 135), s. 439.

153 Ahmet Refik, (yuk. dn. 135), s. 575.



DTK m. 1023'ün haciz muafiyeti hakkında *Ahmet Refik* şu gerekçeyi açıklar: "Yola hazır geminin haciz olunamaması *bahrî münakeleyi tehirden masun bırakmak* maksadına müstenit"tir. Ardından da, geminin *usulüne uygun* olarak *haczinin, seferden men* edilmesini gerektirdiği düşüncesine dayanan açıklamalarını sürdürür ki, benzer bir düşünce *Ansay*'da da görülmektedir<sup>154</sup>. Nihayet, yola hazır geminin seferden men'inin caiz olmamasına karşılık, sicile kayıt suretiyle haczin her halde caiz olduğunu *Ahmet Refik* ayrıca vurgular<sup>155</sup>.

Kitabının son bölümünde "gemilerin haczi ve paraya çevrilmesi" konusunu işleyen *Ahmet Refik*, İİK(1929) m. 74 f. 2'ye atıfta bulunarak(!), borçlunun sair malvarlığının haczinden sonra ancak gemilerin haczine geçilebileceğini belirtir. Bu kural, SchRegG Art. 56 f. 1'de borçlunun taşınır ve taşınmaz malvarlığının öncelikle haczedileceği doğrultusunda yer almaktadır; *Ansay* da bu kurala işaret eder<sup>156</sup>. Ardından, gemi sicilinin tapu sicili hükmünde olduğunu yineleyen *Ahmet Refik*, İİK(1929) m. 80 f. 1 uyarınca haczin sicile şerh verileceğini, böylece tasarruf hakkının kısıtlanmış olacağı sonucuna varır. Dikkat edilirse yazar, yalnızca İİK(1929)m. 29 f. 4'ün yollamasıyla 80. maddeye ulaşmaktadır! Bu sonucu önce TescilN(1931) m. 5 ardından İİK(1932) m. 91 f. 1 teyid edince, *Ansay*'da bu kurallara atıfta bulunulmakla yetinilmiştir. İsviçre'de ise bu sonuç, müseccel gemiler üzerinde "mülkiyet ve sair aynî hakların ancak tescil yoluyla kurulabileceği" kuralının<sup>157</sup>, "haciz ile geminin icra dairesinin denetimine alınacağı" kuralıyla birarada değerlendirilmesinden çıkarılacaktır ki, İİK m. 91 f. 1'e tekabül eden SchKG Art. 101 de bu konuda dayanaktır. Nitekim gemi sicilinin kilitlenmesi orada da MK m. 920'ye tekabül eden Zivilgesetzbuch ("ZGB", İsviçre Medeni Kanunu) Art. 960 ile sağlanmaktadır<sup>158</sup>. *Ahmet Refik* ve *Ansay*'ın, burada ilgi çeken, gemi haczinin sonuçlarına ilişkin açıklamaları ve bu açıklamaların İsviçre Hukuku'yla ne denli örtüştüğünün tespiti ise, sanıyorum, gemilerin haczi konusunda son derece önemli nirengi noktalarıdır. Her iki yazar da, İcra Dairesinin taşınmaz haczinde alacağı önlemlerin gemi haczinde de uygulanacağını kabul ederek<sup>159</sup>, mahcuz geminin İcra Dairesi tarafından idare ve muhafaza edileceğini belirtirler ki, bu kural SchRegG Art. 57'nin düzenlemesidir. Nitekim, yazarlar, hacizden itibaren geminin donatanının ve kaptanının İcra Dairesi'nin emir ve talimatlarına tâbi olacağını belirtirlerken SchRegG Art. 57 f. 1 c. 2, f. 2 c. 1'i tekrarlamaktadırlar. Her iki yazar, İcra Müdürlüğü'ne gerekirse kaptanı değiştirme yetkisini tanırlar; SchRegG Art. 57 f. 3 bu yetkiyi kaptanın aynı zamanda donatan olması hali için düzenlemiştir. *Ahmet Refik*, geminin muhafazası için, yerine göre, bir bekçi ikame edilebilece-

154 Bkz. *Ansay*, (yuk. dn. 38), s. 94 dn. 138.

155 Bkz. *Ahmet Refik*, (yuk. dn. 135), s. 439.

156 Bu ve bundan sonraki açıklamalar için bkz. *Ahmet Refik*, (yuk. dn. 135), s. 573-574; *Ansay*, (yuk. dn. 38), s. 78 (I. basıda, yuk. dn. 136, s. 153); *Fritzsche/Walder*, (yuk. dn. 137), § 23 Rn. 76-77.

157 Bkz. örn. *Müller*, (yuk. dn. 92), SJK 1028, s. 5 (III); *Leemann/Zobl*, (yuk. dn. 137), Syst. Teil Rn. 371.

158 Bkz. *Müller*, (yuk. dn. 92), SJK 1028, s. 10 (VI 1).

159 Yani İİK(1929) m. 81 f. 3 ve İİK(1932) m. 92 f. 3; *Ansay* maddeyi açıkça zikrediyor.



ğini veya geminin liman idaresince muhafaza altına alınabileceğini söylerken, *Ansay* bu tedbire (geminin seferden men'ine) başvurulurken "geminin yabancı sulara kaçırılması tehlikesi" kıstasını önermektedir ki, özellikle *Ansay*'in düşüncesi SchRegG Art. 57 f. 4'te aynen yer almıştır. Sonra *Ansay*, haczin devamı müddetince elde edilen hasılatın icra dairesine verileceğini öngörür. Bugün İİK m. 92 f. 3 c. 2 karşısında bu sonuç yadırganmayabilir; ancak anılan 2. cümle, yukarıda görüldüğü gibi, İİK'ya 1965 yılında girmiştir; oysa *Ansay* 1936 tarihli ilk basıdan beri gemi haczine bu sonucu bağlamaktadır. Öyleyse gözler yine SchRegG'ye çevrilecektir ki, Art. 57 f. 2 c. 2'de aynen şu kural düzenlenmiştir: "Geminin işletilmesinden (taşıma işlerinden) elde edilen gelirler (navlunlar) İcra Dairesi'ne teslim edilir"! Hatta Art. 57 f. 5 daha da ileri giderek, haczin devamı süresince daireye ödenen bu gelirlerden alacaklılara, borca mahsuben ödemeler yapılabileceğini de öngörmektedir.

Şurasını önemle vurgulamak gerekir: *Ahmet Refik*'in açıklamaları, günümüzde İİK m. 23 f. 4, 91 f. 1 ve 92 ile yürürlükte olan sistemin açıklanması niteliğindedir, çünkü yasama sürecinde ortaya çıkan değişiklik ve yeniliklerin hiçbiri İİK(1929)'un sisteminin özüne dokunmamıştır. Bu saptamanın önemli bir dayanağını *Ansay*'in İİK(1932)'nin sistemini *Ahmet Refik*'le hemen hemen aynı doğrultuda açıklamasında buluyoruz. Anlaşılan, her iki yazar da, SchRegG'nin mehzaz kabul edildiği bilinciyle, İİK(1929/1932) sistemlerini bu mehzaz gözönünde bulundurarak izah etmiştir. Ancak, bu sistemin bugün bile geçerli olduğuna ilişkin en önemli dayanak, İİK(1932)'nin hazırlık çalışmalarında bulunmaktadır ki, bu malzemeyle İİK(1929)'dan (*Ahmet Refik* ve *Ansay* vasıtasıyla) günümüze uzanan bir köprü kurulabilecektir.

### c) Yeni yasanın hazırlık çalışmaları sırasında benimsenen düzenleme ve gerekçesi (gemi haczinde temel kaynak)

Yukarıda (III 2 d), sonradan 2004 sayılı yeni İİK olarak kabul edilen İİK(1932)'nin iki hazırlık döneminden geçtiği saptanmış ve burada önem taşıyan hükümlerin yasada yer alan metinleri, İİK(1929) ile karşılaştırılmıştı. Oysa o hükümler, özellikle de 92. madde, ilk hazırlık döneminin sonunda daha farklı bir düzenleme içeriyordu ki, kanımca bu düzenleme, Adliye vekili *Yusuf Kemal*'in Meclis'te dile getirdiği "esbabı mucibe layihası(nın) bundan sonra işlerin halli hususunda icra dairelerine adeta birer meşale, ışık olacağı" temennisi<sup>160</sup> gözetilirse, günümüzde bir geminin nasıl haczedileceği konusunda temel kaynak niteliğindedir.

Hatırlanacağı gibi, İİK(1929)'un tadili için oluşturulan ilk *Komisyon*, bu yasanın muhafaza edilerek bazı hükümlerinin değiştirilmesi ve yeni düzenlemelerin eklenmesi

160 Bkz. Adliye Vekili *Yusuf Kemal*, 1/28 numaralı layiha ve Adliye Encümeni Mazbatası hakkında, Müzakereler: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 118), s. 417 (sol sütun sonu).



yöntemini benimsemişti<sup>161</sup>. Bu Komisyon, "Alacakları rehinle temin edilmiş alacaklıların mahfuz hakları" matlaplı İİK(1929) m. 81'in şöyle değiştirilmesini teklif etmiştir:

"I- Gayri menkul haczinin şümulü

II- Alacakları rehinle temin edilmiş alacaklıların mahfuz hakları

III- İdare ve işletme

Madde 54- İcra ve İflas kanununun seksen birinci maddesi aşağıdaki şekilde tadil olunmuştur:

Bir gayri menkulün veya geminin haczi semerelerine ve diğer hasılatına da şamildir. Haciz gayri menkul veya gemi kendilerine rehnedilmiş olan alacaklıların haklarına hâlel getirmez.

Daire, gayri menkule ve gemiye vaziyet eder ve idare ve işletilmesi için lazım gelen tedbirleri alır.

Deniz ticareti kanununun 1023'üncü maddesi hükmü mahfuzdur"<sup>162</sup>.

Bu hükmün yolaçmış olabileceği etkiyi pekiştirmek üzere, Yasakoyucunun kaleminden gerekçesini de sunmak ihmal edilmesin:

"Madde: L.54, K.81- Bu kanundaki manasına göre gayri menkul tabirinin gemilere de şamil olduğu 29'uncu maddenin son fıkrasında tasrih edilmiş ise de, mezkur fıkra menkul ve gayri menkul rehinlerden bahseden evvelki fıkra ile alakadar sayılarak geminin yalnız rehniyet noktasından gayri menkul hükmünde tutulduğuna zahip olanlar bulunmasına mebni, 81'inci maddede geminin ayrıca zikir ve tasrih edilmesi faideden hâli görülmedi ve haczedilen gayri menkul ile gemilere daire tarafından vaziyet edildikten sonra idare ve işletilmesi için lazım gelen tedbirlerin alınması lüzumu açıkça gösterildi. İcabında kaptanın değiştirilip yerine daire tarafından diğerinin tayin edilmesi de bu tedbirler cümlesinden olduğu için, geminin kaçırılmaması hususu temin edilmiş bulunmuyor; ancak yola hazır bir geminin haczedilememesi deniz ticaretinin ve üçüncü şahısların himayesi gibi âmme menfaatleri mülâhazasından mülhem hükümlerden olduğu için, deniz ticaret kanununun bu bapta 1023'üncü maddesi hükmünün mahfuz olduğu tekiden tasrih edilmiştir. Fakat şunu arzetmek lazım geliyor ki, gayri menkule vaziyet ve gemiye de gayri menkul hakkında haciz muamelesinin tatbik olunması eldeki kanuna göre de mümkün idi. Layihanın 81'inci maddeye ilave ettiği kelime ve cümleler yeni bir hüküm ifade etmeyip mücerret bir çok taraftan vaki olan taleplerden bu cihetin tatbikatta tereddüdü mucip olduğu anlaşılması üzerine kanun hükmünün bir kat daha tavzihi maksadile ilave olunmuştur"<sup>163</sup>

Türk Hukuku'nda gemilerin nasıl haczedileceğine ilişkin tartışmalara büsbütün yeni bir yön vermesini ümit ettiğim bu gerekçeden bazı sonuçlar çıkarılacak olursa; öncelikle, İİK(1929)'un düzenlemesi hakkında *Ahmet Refik* tarafından yapılan açıklamala-

161 Bkz. 1/28 numaralı kanun layihasının esbabı mucibesi: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 116), sn. 151, s. 1.

162 "İcra ve İflas Kanunu'nun tadiline dair kanun layihası" m. 54: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 116), sn. 151, s. 43. Maddenin tam metni için bkz. bu yazının sonundaki EK bölümü.

163 Bkz. 1/28 numaralı kanun layihasının esbabı mucibesi: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 116), sn. 151, s. 11-12. Kendi kuşağımdan okuyucular için, metni ilk kez okurken anlamadığım "faideden hâli görülmedi" cümleciğinin, "faydalı görüldü" anlamına geldiğini sözlük yardımıyla tespit ettiğimi belirtmeliyim.



rın tümüyle desteklendiği; dolayısıyla SchRegG'nin sisteminin Türk Hukuku'nda da izlendiğinin teyid edildiği saptanabilir. Sonra, "yasal düzenlemenin saptanması" başlığı altında yukarıda yerverilen (II 1), "İİK m. 92'ye müseccel gemilerin haczi bakımından İİK m. 23 f. 4 doğrultusunda anlam kazandırılması" yolundaki önermenin İİK(1929)'u gözden geçiren ve İİK(1932)'nin temellerini atan Yasakoyucu'nun da iradesini yansıttığı anlaşılır. Üstelik, inceleme konusu yapılan somut sorun açısından, "*haczedilen bir geminin seferden men edilerek İcra Müdürlüğünün denetimine alınması*"nın da yine Yasakoyucunun kabulünü ve amacını teşkil ettiği görülür.

Ancak, ilk komisyonun değişiklik önerisi İİK(1932)'ye yalnızca kısmen aktarıldığına göre, esbabı mucibeden yapılan alıntı üstüne düşünceler oluşturmayı sürdürmeden, ikinci komisyonun iradesini saptamaya çalışmak zorunludur.

#### d) Sonradan yapılan düzenlemeler ve gerekçeleri hakkında düşünceler

Araya giren seçimler nedeniyle ilk komisyonun hazırladığı layihanın Adliye Encümeni'nde görüşülmesi tamamlanamamıştı. Yeni seçim döneminde layihayı, tümüyle yeni bir kanun hazırlama saikiyle ele alan *Adliye Encümeni*<sup>164</sup>, sonradan 2004 sayılı İİK(1932) m. 91, 92'de kabul edilen kuralları hazırlamıştır. Nitekim Encümen'in m. 91, 92'ye ilişkin önerileri Meclis'in 1 Haziran 1932 tarihli oturumunda yalnızca oya sunulmuş ve kabul edilmiştir<sup>165</sup>.

Ekler bölümündeki metinler ayrıntılı bir karşılaştırmaya olanak sağlayacaktır. Burada, kısaca, *Encümen*'in *Adliye Vekaleti Komisyonu*'nun önerisinde yaptığı iki önemli değişiklik üstünde durulmalıdır. Öncelikle, *Komisyon*'un İİK(1929) m. 81'e eklediği *gemi* sözcüklerinin (ve 3. fıkradaki "vaziyet eder" sözcüklerinin) *Encümen*'in hazırladığı İİK(1932) m. 92'de bulunmadığı görülmektedir. Sonra, *Komisyon*'un dokunmamış olduğu İİK(1929) m. 80 f. 1 c. 2'ye Encümen tarafından "... icra dairesi tarafından ... *mahcuz gemi ise kayıtlı bulunduğu daireye* bildirilir" cümleciğinin eklendiği ve bu ekin İİK(1932) m. 90 f. 1'de yasalaştığı saptanmaktadır. *Encümen*'in bu ve ikincil nitelikteki diğer değişikliklere neden gerek gördüğü mazbata'daki şu kısa izahtan anlaşılabilir:

"Gayrimenkullerin haczinde haciz, hasılat ve menfaatlerine de şamil olur. Haciz, gayrimenkul rehinle temin edilen alacaklıların hakkına hanel getirmez. İcra dairesi bu hacizlerde idare ve işletme hususunda tedbir almak ve alâkadarları hacizden haberdar etmekle mükelleftir.

Sefere müheyya gemilerin haczedilmemeleri hakkındaki ticaret kanunu hükmü deniz ticaretinin hususiyetleri itibarile mahfuz addedilmiştir"<sup>166</sup>.

164 Bkz. *Adliye Encümeni* Mazbatası: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 117), sn. 151, s. 62.

165 Bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 4, İçtima:1, cilt: 9 (1. 6. 1932), s. 21.

166 Bkz. yuk. dn. 164'de anılan yer, s. 74.



Öyleyse sebep neydi?

İncelenen iki hüküm üzerinde çalışırken, "gemilerin taşınmaz hükmünde sayıldığına" ilişkin İİK(1929) m. 29 f. 4'e ne *Komisyon* ne de *Encümen* dokunmuştur. Nitekim *Komisyon*, esbabı mucibede bu düzenlemeyi saklı tuttuğunu belli etmiş; *Encümen* de bu tercihi izlemiştir, çünkü *Encümen*'in taslağında bu kuralı içeren İİK(1932) m. 23 f. 4'ün 31 Mayıs 1932 tarihli oturumda oya sunulup tartışmasız kabul edilen metni, İİK(1929) m. 29 f. 4 ile özdeştir<sup>167</sup>. O halde, *Encümen*'in değişikliklerini yorumlarken bu temelden hareket etmek gerekir.

Düşünülebilecek ilk yorum, geminin sadece İİK(1932) m. 91 uyarınca sicile şerh yoluyla haczedileceğinin kabul edilmiş olmasıdır. Böyle bir düşüncenin ışığında *Encümen*, 92. maddenin ilk üç fıkrasından *gemi* sözcüklerini çıkarmış olabilir; buna karşılık yine *Komisyon* tarafından önerilmiş olan "İlamların icrası"na ilişkin müstakil bap'ta gemilerin de taşınmaz gibi tahliye edileceğine ve "gayrimenkullerin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerin gemilere teşmiline" ilişkin hükümleri<sup>168</sup> muhafaza etmiş olabilir. Nitekim 92. maddeden *gemi* sözcüğü çıkarılırken başka maddelerde -İİK(1929/1932) m. 29 f. 4/m. 23 f. 4'e rağmen- *gemi* sözcüğünün muhafaza edilmesi, 92. maddedeki müdahalenin bu bilinçle yapıldığına bir dayanak sayılabilir.

Buna karşılık ikinci yorum, *Encümen*'in İİK(1932) m. 26, 136 olarak yasalaşan hükümlerden "*gemi*" sözcüğünün çıkarılmasını *unuttuğu*; buna karşılık İİK(1932) m. 92'de *gemi* sözcüklerine yervermezken, bu sonucun "gemilerin taşınmaz hükmünde sayıldığı" kuralıyla zaten sağlandığı şeklindeki *Komisyon* görüşünü benimsediği, olabilir. Her ne kadar *Encümen*'i İİK(1932) m. 26, 136 bakımından unutkanlıkla itham etmeye götürecekse de, kanımca eldeki verilerin değerlendirilmesi, ikinci yorumun benimsenmesini haklı gösterecektir. Öncelikle şunu gözetmek gerekiyor: *Komisyon*, gemilerin cebri icradaki durumunu çeşitli yönleriyle ele almış ve gerekçelendirilmiş bazı özel maddeler önererek çalışmasını sonuçlandırmıştır. Buna karşılık *Encümen*'in yaklaşık kırk sayfalık mazbatasında, görebildiğim kadarıyla, doğrudan gemilerin dikkate alındığı tek bölüm, -yukarıda zikredilen- DTK m. 1023'ün saklı tutulmasına ilişkin açıklamadır. Anlaşılan, *Encümen* *gemi* haczine yalnızca çok sınırlı bir mesai ayırmış ve bu çalışmasını da *Komisyon*'un 92. maddeye ilişkin önerisine hasretmiştir. Nitekim, *Encümen*'in Deniz Takip Hukuku'nu bilinçli bir şekilde ele almadığını göstermek üzere, 91. maddeye eklenen "*gemi* siciline şerh" prosedürünü değerlendirmek yeterlidir. TescilN m. 5 ile uyum sağlamak üzere sevk edildiği anlaşılan bu hükümlerle, *Ahmet Refik*'in İİK(1929) m. 80'den çıkardığı sonucun teyid edilmesi veya açıklığa kavuşturulması amaçlandıysa, sırf *tapu sicili*'nin zikredildiği İİK(1932) m. 29, 91 f. 2, 123-135 hükümlerine neden *gemi sicili* eklenme-

167 Bkz. 1/28 numaralı layihaya ve mazbataya ilişkin müzakereler: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 118), s. 436 (sağ sütun).

168 Bkz. yuk. dn. 164'de anılan yer, s. 35 (m. 15), s. 47 (m. 73).



miştir? Nitekim, gemileri taşınmaz sayan hüküm, haczin sicile bildirilmesi zorunluluğu açısından yeterli değilse, gemilerin taşınmazlar gibi satılacağına ilişkin (mükerrer sayılabilecek) İİK(1932) m. 136'da bu sonucu sağlamaz.

Görüldüğü gibi, *Encümen*'in ortaya çıkardığı düzenleme, sistemli bir mantıksal bütünlük göstermekten uzaktır. Oysa *Komisyon*'un önerileri böyle bir nitelendirmeyi - İİK(1929) m. 29 f. 4 karşısında tekrarlar içermesine karşın- haketmekteydi; çünkü esbabı mucibeye yansıtılmış olan somut bir yasama amacıyla hareket edilmişti. Dolayısıyla, İİK(1932) m. 23 f. 4, 26, 91 f. 1, 91 f. 2, 92 f. 4, 136 ile ortaya çıkan ahenksizliğin, *Komisyon*'un geliştirdiği ve kendi içinde tutarlı sayılabilecek önerilere *Encümen*'in sadece bir noktada biraz bilinçsizce müdahale etmesinin yolaçtığı söylenebilir.

Sonra, *Encümen*'in somut olarak 92. maddede yaptığı değişikliği değerlendirince de, *Komisyon*'un amacından ayrılmanın istenmediği sonucuna varıyorum. Eğer 92. maddenin tümüyle gemi haczinden soyutlanması amaçlansaydı, sefere hazır gemilerin haciz muafiyetine ilişkin DTK m. 1023'e yapılan atıf, haczi caiz olmayan mallara ilişkin İİK(1932) m. 82, 83'e alınırdı. Gerçi bunun da bir unutkanlık ürünü olduğu düşünülebilir; ancak, buna karşı *Encümen*'in en azından 92. madde üzerinde bilinçli olarak çalıştığı gözönüne alınmalıdır. Üstelik *Encümen*, yalnızca maddenin ilk üç fıkrasına çeşitli müdahalelerde bulunmamış; *Komisyon*'un "Deniz Ticareti Kanunu"na yaptığı atfı "Ticaret Kanunu" şeklinde düzeltmiştir ki, yasanın resmi adı karşısında bu isabetliydi. Sanırım, bu ayrıntıyı gözetken *Encümen*, 92. maddeden gemi sözcüklerini çıkarırken, gemi haczinin sırf sicil üzerinden yürütüleceğini amaçlansaydı, DTK m. 1023'e yapılan atfın yerini de değiştirirdi. Oysa bu değişiklik yapılmamış ve *Komisyon*'un 92. maddeye yaptığı eklemeler hakkındaki gerekçeleri de herhangi bir eleştiriye tâbi tutulmamıştır. Aksine *Encümen*, *Komisyon*'u izleyerek, DTK m. 1023'ün İİK(1932) m. 92 içinde saklı tutulmasını benimsediğini mazbatasında özellikle açıklamıştır. Kanımca *Encümen* bu adımı atmamış (ve *Komisyon*'un eklediği 4. fıkrayı da çıkarmış) olsaydı, yasama tarihçesinden, başlıkta ortaya atılan soruya olumsuz yanıt verilmesine götürülebilecek önemli bir dayanak çıkmış olacaktı. Öyleyse o 4. fıkra muhafaza edilirken, ilk üç fıkradan gemi sözcüklerinin çıkarılmasının tek açıklaması, *Komisyon*'un esbabı mucibesinde yerverilen bir düşünceye *Encümen*'in katılmış olmasıdır: "Layihanın 81 inci maddeye ilave ettiği kelime ve cümleler yeni bir hüküm ifade etmeyip kanun hükmünün bir kat daha tanzih maksadile ilave olunmuştur"<sup>169</sup>. Anlaşılan, *Komisyon*'un önerisi üzerinde çalışırken *Encümen*, bu düşüncelerin ışığında İİK(1932) m. 23 f. 4'ü yeterli bulmuş ve bu hükmün, m. 92'nin gemi haczinde de işletileceğini yeterince tasrih ettiğini kabul ederek, gemileri ayrıca anmamıştır.

Kaldı ki, *Encümen*'in yalnızca sicil üzerinden haciz prosedürüyle yetinmek istediği yorumu benimsenirse, yabancı gemilerin haczinin nasıl yapılacağı sorusu da açık kal-

169. Bkz. yuk. dn. 164'de anılan yer, s. 12.



maktadır. Çünkü, İİK(1932) m. 23 f. 4, bayrak ayırımı yapmaksızın *bütün gemilerin* taşınmaz hükmünde olduğunu düzenlemiştir; öğretilerde de 1956 değişikliğine kadar hüküm hep böyle anlaşılmıştır<sup>170</sup>. Doğrusu, *Encümen*'in, İcra Müdürlüklerinin yabancı ülkelerin sicillerine haciz bildiriminde bulunmasını öngördüğü varsayımı bana pek tutarlı gözükmedi.

*Özetle*, İİK(1932)'nin yasama sürecinden elde edilen veriler çerçevesinde, 92. maddenin yorumlanmasında *Komisyon*'un hazırladığı önerinin ve gerekçesinin temel tarihsel kaynak olduğu sonucuna varıyorum. Gerçi, *Encümen*'in bu öneride yaptığı değişikliklerin (ve 91. maddeye eklediği cümleciğin) hangi yasama amacının ürünü olduğu açıklıkla saptanamamaktadır. Ancak, İİK(1929) m. 81 üzerinden gemilerin haczedileceğini ve haczi etkin kılacak önlemlerin alınacağını kabul eden; üstelik bu haciz olanağının İİK(1932) m. 92 ile daha aydınlık biçimde yaşamaya devam etmesini isteyen *Komisyon*, DTK m. 1023'ü saklı tutan 4. fıkra ile İİK(1932)'nin gemi haczine ilişkin düzenlemesine damgasını vurmuştur. *Komisyon*'un ilk üç fıkraya yaptığı eklemeler, gerçekten de "gemilerin taşınmaz sayıldığı" kuralıyla elde edildiğine göre, İcra Hukuku'nda bir geminin haczine bağlanan sonuçlar, *Komisyon*'un yaptığı açıklamaların ışığında İİK(1932) m. 92'den çıkarılmalıdır. Buna karşılık, 91. maddeye "gemi sicili"nin de eklenmiş olması, *Encümen*'in sağlıklı bir muhakemesinin ürünü kabul edilebilir, çünkü İİK(1932) m. 23 f. 4 yalnızca gemileri taşınmaz hükmünde tutuyor, gemilerin sicilinin de tapu sicili sayılacağını ayrıca belirtmiyordu. Öyle olunca, belki bu husus ayrıca vurgulanmak istendi; belki de yalnızca TescilN m. 5'e yasal bir dayanak sağlanmak istendi. Her halde, *Encümen*'in 91. maddeye "gemi sicili"ni eklemiş olması, *Komisyon*'un 92. madde hakkındaki düşüncelerini ve bu maddeye ilişkin yasama amacını ortadan kaldırmış *değildir*.

#### e) Yeni yasadan bugüne

İİK(1932)'nin yürürlüğe girmesinden bu yana ne olduğuna yukarıda (II 2, III 2) değinilmişti; kısaca özetlenecek olursa: İİK(1932) m. 92'nin gemi haczi bakımından anlamı önce tümüyle unutulmuş, ardından da -kanımca bu çok çarpıcıdır- önce *Çetingil* sonra da *Çağa* tarafından sicile kayıtlı Türk gemilerinin ihtiyati haczinde seferden men önleminin yasal temelini bu hüküm olabileceği görüşü geliştirilmiştir!

Yeni yasa üstüne ilk eserleri veren yazarlardan *Belgesay*, İİK(1932) m. 92 f. 4'e ilk kez 1945'te değinmiş; ancak henüz o tarihte "kanunun ne kastettiği pek açık değildir" yargısını yürüterek *Encümen*'in mazbatasındaki açıklamayı zikretmekle yetinmiştir<sup>171</sup>. Kısa süre sonra da, yazar, DTK m. 1023'ün haczi caiz olmayan malların arasında saklı

170 Bkz. örn. Ahmet Refik, (yuk. dn. 135), s. 167; Belgesay, (yuk. dn. 33), s. 25, 211; Ali Kemal, (yuk. dn. 19), s. 179; Hirsch, *Türk Deniz Hukuku'nun İslahı*, İzmir Barosu Dergisi 1939, sayı 11'den ayrı bası, § 12, s. 17, § 17, s. 15.

171 Bkz. Belgesay, *İcra ve İflas Hukuku*, cilt I, İstanbul 1945, § 358, s. 346; öncesi için bkz. Mustafa Reşit (Belgesay), (yuk. dn. 134), ilgili yerler.



tutulmasının gerektiğini; sefere hazır geminin memur tarafından haczedilip sefere tahsis edilmesinin daha rasyonel olabileceği düşüncesine döner<sup>172</sup>. Görebildiğim kadarıyla, İcra Hukuku öğretisinde bu konu üstünde duran bir de *Ansay* olmuştur ki, onun düşüncelerine yukarıda (III 3 b) yerverilmişti. Ancak, *Çetingil* dışında, gemi ihtiyati haczini ele alan hiçbir yazar -nedense- *Ansay*'ın bu konudaki açıklamalarını değerlendirmemiştir. İİK(1932) hakkında ilk kitabı yazan *Belgesay*'dan bugüne, gemi haczi konusunda *Ahmet Refik*'in çalışmasını gözeten bir eser de saptamak mümkün olmadı. Ardından İcra Hukuku öğretisinde gemi haczini gözeten *Berkin*'in, sefere hazır gemilerin haciz muafiyetini odak noktasına yerleştirdiği görülmektedir<sup>173</sup>; 92. madde bu açıdan dikkate alınmamıştır. Deniz Hukuku öğretisindeyse, hemen hemen başından beri İİK(1932) m. 92'nin uygulanmadığı; bir yandan gemilerin taşınmaz sayılmasının, diğer yandan sicil üzerinden haciz yapılmasının eleştirildiği gözlenmektedir<sup>174</sup>.

Bu birikimle TTK'yı ve TatbK'yı hazırlayan 1956 Yasakoyucusu, İİK(1932) m. 23 f. 4 uyarınca taşınmaz sayılan gemileri Türk siciline kayıtlı olanlarla sınırlamış; ardından da, üstünde durduğu bazı maddelere "gemi" veya "gemi sicili" sözcüklerini eklemiştir. Ancak ortaya çıkan çalışma, bu değişiklikler yapılırken yasada zaten varolan külli atfın ("gemi taşınmaz sayılır") ne denli dikkate alındığının tartışılabilirliğini göstermektedir. Her halde, İİK(1956) ile ortaya çıkan tablo karşısında, 23. maddedeki atfın kapsamı duraksama yaratabilecek bir noktaya gelmiştir. Sözgelimi, İİK(1932) m. 26'nın gemilere de uygulanmasının mümkün olmadığını düşünmüş olacak ki, Yasakoyucu, "taşınmaz" sözcüğüne "gemi siciline kayıtlı olan gemi"yi eklemiştir<sup>175</sup>. Ancak bu mantık (yani, gemilerin taşınmaz sayılacağına dair genel atfın yeterli olmadığı saiki) esas alınırca, 1956 Yasakoyucusunun İİK(1932) m. 92'nin gemilere uygulanamayacağını düşündüğü sonucuna varılacaktır ki, bu da yine yasama iradesinde çok önemli bir değişiklik anlamına gelecekti. Eğer öyle olsaydı, yasama malzemesinde bu konuda kısa da olsa bir açıklama bulunmaz mıydı? Kanımca, 1956 Yasakoyucusu ne böyle bir sonucu amaçlamıştır, ne de İİK(1932) m. 92'yi bilinçli olarak ele almıştır. Böyle bir yargı belirtilirken, Yasakoyucu ikinci kez unutkanlıkla itham edilmekte ve bununla hoşgörü sınırları epeyce zorlanmaktadır. Üstelik, bugün yürürlükte olan kurallar çerçevesinde Yasakoyucusunun bilinçli olarak son derece uyumlu bir düzenleme sevkettiği yolunda, yukarıda (II 3, 5) vardığım tespitimi de çürütmüş oluyorum. Ancak, İİK(1932/1956) m. 23 f. 4'e rağmen taşınmazlara ilişkin bazı maddelere "sicile kayıtlı gemi" ilavesi yapılırken; *İİK(1932) m. 92 f. 4'ün DTK m. 1023'e yaptığı atfın, TTK m. 892 olarak düzeltilmemiş olmasının* anılan yargımı bağışatabileceğine inanıyorum. Öyle anlaşılıyor ki, İİK(1932)'nin *Encümen*'i, daha önce

172 Bkz. *Belgesay*, (yuk. dn. 33), § 580, s. 275.

173 Bkz. *Berkin*, (yuk. dn. 53), § 193 vdm.; *Berkin, İcra Hukuku Dersleri*, 2. bası, İstanbul 1969, § 190; *Berkin*, (yuk. dn. 8), s. 240 vdm..

174 Bkz. *Göknil*, (yuk. dn. 19), s. 352; *Hirsch*, (yuk. dn. 170), İzmBD 1939, §§ 12, 27, s. 7, 15. Ayrıca bkz. *Ali Kemal*, (yuk. dn. 19), s. 55, 179.

175 *TatbK m. 42(y)* ile yapılan bu ekleme, *Üstündağ/Alangoya* tarafından yayınlanan (2. b. 1990; 3. b. 1993) "*İcra ve İflas Kanunu*" m. 26 metnine yansıtılmamıştır.



*Komisyon'un* hazırladığı taslağa bir yerde müdahale ederken, 1956 Yasakoyucusu da bambaşka bir yönden müdahalede bulunmuş ve İİK(1929)'un tutarlı sisteminin gittikçe karışmasına yolaçmıştır. Unutulmamalıdır ki, İİK(1956)'ya yolaçan Yasakoyucu, diğer yandan gemi alacaklılarının korunması için onlara ihtiyati haciz olanağını -bilinçli olarak- tanımış ve bu olanak sayesinde geminin seferden alıkonmasını amaçladığını açıkça belirtmiştir (bkz. yuk. II 5'e): Böyle bir saikle hareket eden Yasakoyucunun, bu sonucu sağlayacak olan İİK(1932) m. 92'nin kapsamından gemileri çıkarmak istediğini düşünmek, Yasakoyucuya bu kez çelişkili ve tutarsız davranıp, anlamsız düzeltmeler getirmekle itham etmek olmaz mı? Bu sonucu benimsemektense, *argumentum ad absurdum* yorumuna<sup>176</sup> başvuruyor ve özetlemeye çalıştığım gerekçelerle "unutkanlık" tezini kabul ediyorum.

İİK'nin gemi haczini ilgilendiren hükümleri, son olarak da, 1965 yılındaki yasama hareketine konu olmuştur. Bu değişiklik yasasıyla İİK(1956) m. 92 f. 4'ün DTK'na yaptığı atıf düzeltilmişse de; Yasakoyucunun yukarıdan beri tartışılan gerekçelerini etkileyebilecek herhangi başka bir düzenleme yapılmamış, İİK(1956) ile TTK'nın uyumlu hale getirilmesinin amaçlandığı açıklanmakla yetinilmiştir. Bu değişiklikten sonra ise, doktrinde ve yargıda gözlenen eğilimler yukarıda (II 2) özetlendiğinden tekrardan kaçınıyorum.

*Sonuçta*, 1956 Yasakoyucusunun 1932 *Komisyon'unun* sistemine dokunmadığı kanısına varıyorum. 1965 değişikliği ile İİK ve TTK arasında yeniden uyum tesis edilmiş oldu, dolayısıyla -yasama tarihçesinden soyutlanarak- Yasakoyucuyu yine yukarıda (II 3, 5) açıklanmaya çalışıldığı gibi anlamak mümkündür. İİK'nin bazı maddelerinde "sicile kayıtlı gemi"ye de yerverilmiş olması, bu çözüme etkili değildir, çünkü bu eklemeler yasanın tümü gözetilerek yapılmamıştır. Dolayısıyla, İİK m. 92'nin gemi haczi açısından anlamı (*ratio legis*), İİK(1929)'un tadili için çalışan ve İİK(1932)'nin temellerini atan *Komisyon'un* açıklamaları doğrultusunda belirlenmelidir.

#### 4. Gemilerin İcra Hukuku'nda taşınmaz sayılması üstüne düşünceler

##### a) Çıkış noktası

İİK(1929) m. 29 f. 4 ve ardından İİK(1932) m. 23 f. 4 her türlü geminin taşınmaz hükmünde olduğunu öngörmekteydi. 1956 yılında yapılan değişiklikle bu atıf Türk siciline kayıtlı gemilere hasredilmiş; diğer gemilerinse taşınır sayılacağı kabul edilmişti. 1929 ve 1932 Yasakoyucularının bu atıfla gemilerin haciz prosedürünü de kastettikleri yukarıda ortaya çıkarılmıştı. Buna karşılık 1956 Yasakoyucusu bambaşka bir saikle hareket etmiştir. Ancak her halde, gemilerin İİK'ya göre *neden* taşınmaz sayıldığı sorusunun üze-

<sup>176</sup> Bu konuda bkz. örn. Palandt/Heinrichs, (yuk. dn. 2), Einl Rn. 44, s. 7.



rine gidilmesi halinde, haciz (özellikle ihtiyati haciz) açısından bu düzenlemenin ne ölçüde yerinde olduğunun değerlendirilmesi için bir zemin hazırlanmış olur.

### b) İsviçre'nin coğrafi özellikleri ve hukuksal düzenlemeler

İsviçre, 28 Eylül 1923 tarihinde SchRegG'yi kabul ederken, gemilerin cebri icrasına ilişkin bir düzenleme yapma amacını *değil*; özel sektörün kredi gereksinmesi doğrultusunda zilyedliğin devrini gerektirmeyen (karş. MK m. 853; ZGB Art. 884) bir gemi rehni ihdas etme amacını hedefliyordu<sup>177</sup>. Nitekim o döneme kadar, hukuksal açıdan menkul sayılacağı (bkz. MK m. 686; ZGB Art. 713) kuşku götürmeyen gemilerin rehnedilmesi, ancak teslimi meşrut şekilde yapılabiliyordu. Oysa gemisini daha kazançlı biçimde işletmek için rehin karşılığı kredi alan donatan için, gemisinin zilyedliğini rehinli alacaklıya terketmek, ekonomik ve hukuksal açıdan amaçtan tümüyle sapılmasına yol açıyordu. Diğer yandan, özellikle Ren nehri (iç su) taşımacılığının gittikçe gelişme eğilimi göstermesi, bu sektöre, amaca uygun bir "rehin karşılığı kredi" yolunun açılması için Yasakoyucuyu zorluyordu. Bu zorlamaların sonucunda da SchRegG ile "sicil ipoteği" kabul edilmiş ve fiziksel olarak taşınır hükmünde olan gemiler, ipotek tesisi için taşınmaz benzeri bir konuma getirilmiştir<sup>178</sup>. Nitekim sistemin özü, tapu siciline benzetilen bir gemi sicilinin ihdas edilmesi ve bu sicile yapılacak kurucu tescil ile ipoteğin tesisidir ki, bu haliyle taşınmaz ipoteğinin bütün belirleyici unsurları gemi ipoteğine de verilmiştir<sup>179</sup>. Ancak, ipotek tesisi amacıyla taşınmaza benzetilen geminin, *hukuksal bir obje olarak menkul* niteliğini sürdürdüğü İsviçre Hukuku'nda genellikle kabul edilmektedir<sup>180</sup>.

Buna rağmen, cebri icra bakımından bu kez SchKG'nin taşınmazlara ilişkin hükümlerine atıfta bulunulmuştur (SchRegG Art. 54 I). Gayrimenkul ipoteği benzeri bir aynî hakkın takip konusu edildiği gözetilince, bu külli atfın, özellikle rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip ve taşınmazın paraya çevrilmesi konularında tutarlı olduğu şüphesizdir, oysa (ihtiyati ve icrai) haciz bakımından aynı tespitte bulunmak güçtür. Ama SchRegG zaten haczin nasıl yapılacağını ve sonuçlarını Art. 56, 57'de ayrıntılarıyla düzenlemiş; SchKG'nin uygulama alanını kısmen veya tamamen kaldırmıştır. Yine de, haczin ağırlıkla sicil üzerinden yürütüldüğü saptanmaktadır; *neden*? Bu soruya, benim de yaptığım gibi, hukuk biliminin derinliklerinde ince dogmatik temeller arayanlar, hayal kırıklığına uğrayacaklardır, çünkü *yanıt hukuk kitabında değil, coğrafya atlasında yer almaktadır*: küçük bazı yatların ve teknelerin dışında, ortalama büyüklükteki içsu gemilerinden açık deniz gemilerine kadar *her tür gemi İsviçre'nin egemenlik sahasına ulaşma*

177 Bu ve bundan sonrası için özellikle bkz. Engi (yuk. dn. 137) ve ayrıca aşa. dn. 179'da anılan kaynaklar.

178 Şimdi Engi, (yuk. dn. 137), s. 105 ve devamına da bkz.

179 Bkz. Engi, (yuk. dn. 137), önceki dipnotlarda anılan yerler ve Oftinger/Bär, (yuk. dn. 137), Syst. Teil Rn. 73, 75; Leemann/Zobl, (yuk. dn. 137), Syst. Teil Rn. 367 vdm.; Müller, (yuk. dn. 92), SJK 1028, II 3, IV.

180 Özellikle bkz. BGE 77 I 71 (76 vdm.); ayrıca yuk. dn. 179'da anılanlar.

181 Müller, (yuk. dn. 92), SJK 1028, VI 1.



*olanağından yoksundur!* Dolayısıyla bu tür teknelerin İsviçre adli mercileri tarafından seferden men edilmeleri ve fiilen muhafaza altına alınmaları asla mümkün değildir. *Müller*'in belirttiğine göre<sup>181</sup>, SchRegG'yi hazırlayan Yasakoyucu bu coğrafi imkansızlığın farkında olduğu için, gemilere ilişkin tüm cebri icra işlemlerinin sicil üzerinden yürütüleceğini kabul etmiştir. Öte yandan SSG'nin öncüsü olarak hazırlanan BRB-SSG(1941)'te ise cebri icranın yürütülmesine ilişkin bir hüküm bulunmaması hakkında *Haab*, bu tür düzenlemelerin "ölü hüküm" kalmaya mahkum olduğunu, çünkü cebri icra konusunun (yani geminin) asla İsviçre'ye ulaşamayacağını, dolayısıyla da deniz gemilerinin cebri icrasının İsviçre Hukuku'na göre yürütülemeyeceğini açıklamaktadır<sup>182</sup>. Ancak, İsviçreli Yasakoyucu cebri icranın sicile bağlanmasıyla yetinmemiş; icra dairesi tarafından alınan önlemlere (yuk. III 3 b) işlerlik kazandırabilmek için, dairenin talimatlarına uyulmaması halinde donatanın *hapis veya geminin değeri kadar bir para cezası* ile cezalandırılmasını öngörmüştür (SSG Art. 145). Üstelik bu *para cezası*, mahkeme kararıyla alacaklılara tahsis edilebilmekte; böylece alacaklıların en geniş şekilde korunması sağlanmaktadır<sup>183</sup>.

İlk bakışta bu tespitler, doğrusu kara mizahı andırmaktadır. Küçük teknelerden başka gemilerin coğrafi olarak asla ulaşamayacakları bir ülkeden, deniz kıyıları kara sınırlarından uzun olan bir ülkeye gemi haczine ilişkin bir temel kural aktarılmıştır! Ancak İİK(1932)'nin Yasakoyucusunun yukarıda (III 3 c, d) tespit edilen iradesi karşısında, İsviçre'nin coğrafi konumuna ilişkin gerekçenin, Türk Hukuku bakımından varılan sonuçları doğrulamaktan başka bir işlevinin olamayacağı kanısındayım. Eğer gemiler İsviçre'ye ulaşabilseydi, onların haciz rejimi de belli başlı bütün ülkelerinkiyle ve Türk Hukuku için saptanan çözümle koştur olacaktı. İİK(1929)'un Yasakoyucusu, SchRegG'nin bütün hükümlerini iktibas etmemekle belki de en elverişli düzenlemeyi getirmiştir, çünkü böyle davranarak, sonradan İİK(1932)'ye yansıyan ve gemilere fiilen elkonabilen bir ülkenin düzenlemesinin gelişip serpilmesine olanak tanımıştır. Öyle sanıyorum ki, İsviçre'deki düzenlemeden burada çıkarılacak başlıca sonuç, İİK m. 92'nin uygulamasında müseccel gemiler taşınmaz sayılırken, bu kuralın (yani "gemi = taşınmaz" hükmünün) denize kıyısı olmayan bir ülkeden geldiği hususunun gözetilmesi zorunluluğudur.

### c) Alman Hukuku'na kısa bir bakış

İcra Hukuku açısından meihazımız İsviçre Hukuku'yla bir karşılaştırma sağlamak için, Türkiye gibi denize kıyısı olan ve Deniz Ticareti Hukuku'muzu iktibas ettiğimiz Almanya'daki düzenlemeye kısaca değinilecek olursa<sup>184</sup>; müseccel gemilerin yalnızca icrai haciz ve cebri müzayede bakımından taşınmazlara benzetildikleri, buna karşılık *ihtiyati*

182 Haab, (yuk. dn. 138), *Festgabe*, s. 135. Buna karşılık BGE 73 III 4, s. 9, hiç olmazsa küçük yatların İsviçre'ye ulaşabileceğini hatırlatmaktadır.

183 Diğer ayrıntılar için bkz. Müller, (yuk. dn. 92), SJK 1028, VI 1.

184 Alman Deniz Takip Hukuku hakkında kapsamlı kaynakça ve Türkçe bilgi için bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 7 içinde ilgili yerler.



*haciz açısından taşınır* hükmünde sayıldıkları, ama her halde *gemiye elkonulacağı* görülmektedir.

Nitekim § 931 ZPO uyarınca müseccel gemilerin nasıl ihtiyaten haczedileceklerine yukarıda (II 6 c) değinilmişti. Anılan hüküm şöyledir: "müseccel gemilerin veya yapıdaki gemilerin ihtiyati haczi, menkul eşyanın haczine dair kurallara göre yürütülür". Ardından (3. fıkrada) ihtiyati haczin (ve sonuçlarının) geminin siciline şerh verileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla gemi, menkul gibi ihtiyaten haczedilecek (ve özellikle seferden men edilecek), ancak ek olarak sicile şerh verilecektir<sup>185</sup>.

Buna karşılık, müseccel gemilerin haczi ve cebri müzayedesini, taşınmazlara ilişkin kurallara göre yürütülmektedir, ama gemilerin özellikleri de gözetilerek ayrı düzenlemelere yer verilmiştir. Gemilerin haczine ilişkin § 870a II ZPO, taşınmaz haczinin sonuçlarına dair §§ 866 II, III, 867'ye atıfta bulunmakta; cebri müzayede açısından da § 162 Zwangsversteigerungsgesetz ("ZVG", Cebri Satış Kanunu), sicile kayıtlı gemilerin taşınmazlara ilişkin kurallara göre satılacağını öngörmekte, ancak özellikle gemiler için ek hükümlere yer vermektedir<sup>186</sup>.

Alman Hukuku'nda da, § 8 II SchiffsRG uyarınca gemi ipoteği sicile tescil yoluyla kurulabilir<sup>187</sup>. Dolayısıyla icrai haciz ve paraya çevirme prosedürleri bakımından İcra Hukuku'nda da taşınmazlara ilişkin prosedürün esas alınması tutarlı gözüküyor<sup>188</sup>. Buna karşılık, geminin ihtiyati hacizde menkul gibi ele alınmış olması, sadece Alman Yasakoyucusunun çıkar dengelerini ve gemi işletmeciliğinin gerçeklerini isabetle değerlendirdiğinin bir göstergesi değildir; aynı zamanda Türk Hukuku'nda yaşanan duraksamalara karşı yukarıdan beri savunulan gerekçelere de bir diğer dayanaktır.

#### d) Türk Hukuku'ndaki gelişmeler

İİK(1929) m. 29 f. 4 ile gemiler taşınmaz sayılırken, Yasakoyucusunun bir açıklama vermediği belirtilmişti. Buna karşılık, dört hafta sonra kabul edilen DTK'nın *Adliye Encümeni*, gemi rehnine ilişkin düzenlemeyi tanıtırken şöyle demişti: "*Gayrimenkul hük-*

185 Tüm ayrıntılar, özellikle haczin doğurduğu rehin hakkı için bkz. Çetingil, (yuk. dn. 6), § 5 II 2, § 6 I, II 1 ve orada anılan kaynaklar; ayrıca, bu çalışmada tartışılan soruna ilişkin olarak, geçen yüzyılda Alman Hukuku'nda yaşanan ilginç duraksamalar için bkz. Wüstendörfer, *Das Seeschiffahrtsrecht*, in: V. Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts, Leipzig 1923, § 61 III.

186 Tüm ayrıntılar ve kaynakça için bkz. Çağa, (yuk. dn. 5), § 7.8.3, s. 169 vdm.

187 Buna karşılık sicile kayıtlı olmayan gemilerin teslimi meşrut rehnedilmesi mümkündür, bkz. Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 11; Palandt/Bassenge, (yuk. dn. 2), Einf v § 1204 Rn. 5.

188 Bkz. örn. Pappenheim, (yuk. dn. 31), § 2 IV, s. 33. Kısaca belirtilmiş olsun; gemi sicilinin milliyetle ilgili asli işlevi (bu konuda özellikle bkz. Yazıcıoğlu, *Türk Gemi Sicili*, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 1990), gemi ipotekleri bakımından daha sonra kazandığı anlam ve sicile kayıtlı gemilerin cebri icrada taşınmaz sayılması yollu "üçleme", kendi içinde çok tutarlı bir düzenleme sayılamaz. Sözgelimi Pappenheim -(yuk. dn. 31), § 11 II- tarafından dile getirilen bazı eleştirilerin derinleştirilmesi halinde bu bağlantının tümüyle baştan değerlendirilmesi ihtiyacı doğabilecektir. Ancak bu değerlendirme, ileride yapılacak çalışmalara saklı tutulmalıdır.



*münde olan gemiler için rehin muamelesi hakkında bu lâyihanın ayrı bir faslında hükümler vazedilmiş olup, şimdiye kadar mevzuatımızda bu hapta sarıh bir hüküm olmasından dolayı gemi rehni için mevcut müteredit vaziyet bu ahkâm ile bertaraf edilmiş olacaktır*<sup>189</sup>. Bu açıklama iki türlü yorumlanmaya elverişli gözüküyor: Ya, istisnasız bütün gemilerin DTK bakımından da gayrimenkul hükmünde sayıldığı (yanlızca gemi sözcüğünün sıfatı olarak) belirtilmiştir; ya da DTK m. 1447 vdm. kapsamındaki gemilerin gayrimenkul olarak düşünüldüğü anlatılmıştır ki, bu halde -en azından Gemi Rehni Hukuku açısından- gayrimenkul nitelendirmesi "*gemi sicilinde kayıtlı bulunan*" gemilere hasredilmiştir. Nitekim "Gemi rehni"ni düzenleyen 12. faslın açılış maddesi olan DTK m. 1447, "Gemi sicilinde kayıtlı bulunan bir gemi üzerindeki rehin hakkına aşağıdaki maddelerin hükümleri"nin tatbik edileceğini öngörüyordu.

Yasakoyucu, "gemi rehni babında mevzuatta bir hüküm olmaması" nedeniyle 12. faslı düzenlediğini belirtiyor. O halde "gayrimenkul" saydığı *her türlü* gemiyi 12. faslın kapsamına almak istediği düşünülerek, yukarıda anılan ilk yorum benimsenebilir. Her ne kadar DTK m. 1482 tescil mecburiyetini hemen her kullanım amacına yönelik gemiye yaymışsa da, m. 1472 uyarınca "gayrisafi hacmi istiabisinde elli metre mikâbını geçmeyen gemiler" bu yükümlülükten istisna edilmiştir. Dolayısıyla, bu hükme uyularak tescil edilmeyen *gemiler* DTK m. 1447-1458 hükümlerine göre rehnedilemeyeceklerdir. O halde, Yasakoyucunun gerekçesini de "*sicile kayıtlı gemilerin rehnine ilişkin hükümler yoktu*" şeklinde anlamak zorunluluğu doğuyor. Öyle olunca da "gayrimenkul" nitelendirmesinin *yanlızca sicile kayıtlı* gemilere şamil olduğu sonucuna varılacaktır. Bu yorum, sanıyorum, Mazbata muharriri Salahattin Bey'in Meclis'te yaptığı, layihayı tanıtan konuşmasıyla da destekleniyor. Nitekim, *Salahattin Bey* gemi rehniyle ilgili olarak şunları söylemişti: "Geçenlerde kabul olunan icra kanunu ile de bir hüküm vazedilmişdi ki, gemilerin gayrimenkul bir mal olarak add olunması esası kabul edilmiş, fakat bunların rehne dair vazih fikir olmadığından bu itibarla gemi rehni mes'elesinde, ipotek edilmesinde bazı tereddütler muamelatta göze çarpmakta idi"<sup>190</sup>. Bu konuşma karşısında, Yasakoyucunun sicile tescil edilmemiş tekneleri gemi olarak kabul etmediği sonucuna bile varılabilecektir. Gerçekten, *Ahmet Refik*'in açıklamalarına dönülecek olursa; yazar, DTK m. 1023'ün haciz muafiyetini açıklarken "sandal gibi ufak bahri vasıtalar"ın gemi sayılmayacağını belirtip, paraya çevirme prosedürünü izah ederken de "gemi tabiri, sandal, mavna, kotra gibi seyrü ve seferi liman dahiline maksur olmayan buhar veya rüzgarla müteharrik merakibe mahsustur. Sandal ve mavna ve kotralar menkul mallar gibi paraya çevrilir." yargısını yürütmüştür<sup>191</sup>. *Ahmet Refik*'in menkul gibi düşündüğü teknelerin büyüklük (ebat, cesamet, hacim) açısından DTK m. 1472'de anılan -tescili ihtiyari- 50 metre

189 Bkz. *Adliye Encümeni* Mazbatası: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 110), sn. 163, s. 2.

190 Bkz. Deniz Ticareti hakkında 1/143 numaralı kanun layihası müzakereleri: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 110), s. 46, 47 (sol sütun).

191 *Ahmet Refik*, (yuk. dn. 135), s. 439, 575.



mikâbını geçmeyen teknelerden olduğu düşünülünce, DTK Yasakoyucusunun gerekçesinden yukarıya alınan bölüm hatırlanmalıdır. Öyle anlaşılıyor ki; daha 1929 yılı içerisinde Deniz Takip Hukuku bakımından ortaya şöyle bir ayırım çıkmıştı: pek de büyük olmayan tekneler Takip Hukuku bakımından menkul sayılırlar; dolayısıyla İİK(1929) m. 29 f. 4 anlamında da gemi sayılmazlar. Bu tür teknelere ilişkin olarak DTK m. 1472 tescil bakımından bir kıstas getirince, bu kıstas Takip Hukukunu etkilemeye başladı ve -m. 1472 aslında tescili düzenlediğinden- zamanla sicile kayıtlı olmayan gemilerin menkul sayılacağı anlayışı egemen olmaya başladı; ama sicil kıstası nedeniyle değil, teknelerin ebadına dayanan fakat sicil ve rehin kurallarıyla örtülmüş bir kıstas nedeniyle.

Oysa İİK(1932)'nin Yasakoyucusu (ilk Komisyon), hatırlanacağı gibi<sup>192</sup>, yalnız rehin açısından değil, İİK'nın tümünün uygulamasında gemilerin gayrimenkul sayılacağı düşüncesiyle yola çıkmıştı.

Bu düzenleme kısa süre sonra duraksama ve eleştirilere yolaçmıştır. *Göktürk*<sup>193</sup> yürürlükteki kurallar çerçevesinde bile gemilerin menkul gibi ihtiyaten haczedileceklerini savunurken; *Göknil*<sup>194</sup>, gemilerin menkul gibi haczedilip gayrimenkul gibi satılmasını *de lege feranda* doğru bulmaktaydı. *Hirsch*<sup>195</sup> ise İİK(1932) m. 23 f. 4'ü temelden eleştirip, bu hükmün açıklıktan yoksun ve gülünç sonuçlara yolaçmaya elverişli olduğunu düşünmekte; hatta "menfaatler vaziyetine göre yalnız gemi siciline tescil edilen gemilerin kastedilmiş olduğu"nu mülahaza etmekteydi<sup>196</sup>.

Bu düşünceleriyle *Hirsch*, TTK ve İİK(1956)'ya damgasını vurmuştur, çünkü TTK'nın ilk layihasını (hükümet tasarısını) kendisi hazırlamış<sup>197</sup> ve bu soruna açıkça eğilmiştir. Nitekim hazırladığı taslağın gerekçesinde *Hirsch*, gemilerin menkul gibi işlem gördüğünü, ama İcra Hukuku'nda gayrimenkul sayıldığını; bunun çelişkiler doğurduğunu, dolayısıyla geminin kendine özgü hukuksal niteliğiyle bağdaşan ayrı bir aynî haklar rejiminin yaratılmasının gerektiğini ayrıntılarıyla açıklar<sup>198</sup>. Ardından da, yeni düzenlemeye göre müseccel olmayan gemilerin her bakımdan taşınır sayıldığını, buna karşılık müseccel gemilerin "nev'i şahsına münhasır bir rejime bağlandığını" tespit eder. İİK'nın bu doğrultuda değiştirilmesine ilişkin TatbK gerekçelerinde ise "akdî rehne ipotek mahiyetinin verilmiş olması" dışında bir açıklama yoktur<sup>199</sup>.

Günümüzde ise, İİK m. 23 f. 4'ün (ve gemilerin özelliklerinden doğan diğer hükümlerin) istisnai nitelikte olduğu, buna karşılık gemilerin hukuken menkul sayılmasının

192 Bkz. yuk. dn. 163'e ilişkin metin.

193 Bkz. *Göktürk*, (yuk. dn. 19), AdCer 1936, 1633.

194 Bkz. *Göknil*, (yuk. dn. 19), s. 352.

195 Bkz. *Hirsch*, (yuk. dn. 170), İzmBD 1939, § 12, s. 7, § 27.

196 Bkz. *Hirsch*, (yuk. dn. 170), s. 29 (§ 34).

197 Bkz. Kalpsüz, (yuk. dn. 4), s. 54.

198 Bkz. TTK'nın Hükümet Tasarısı Gerekçesi: Eriş, (yuk. dn. 8), s. 16, 17 (§ 35).

199 Bkz. TatbK Gerekçesi ve Mazbatası: TBMM Zabıt Ceridesi, (yuk. dn. 122), sn. 199, s. 1, 16.



kural teşkil ettiği söylendiği gibi<sup>200</sup>; gemilerin kural olarak taşınmaz sayılacağı da savunulmaktadır<sup>201</sup>.

### e) Ara sonuç

Bütün bu açıklamalardan sonra şu sonuca varmak mümkün gözüküyor: Türk Hukuku'nda, müseccel gemilerin genelde veya İİK m. 23 f. 4 uyarınca taşınmaz sayılmaları, bu gemilerin ihtiyati haczinin nasıl yürütüleceği konusunda bir dayanak sayılamaz. Öncelikle, mehzaz İsviçre Hukuku'ndaki düzenlemenin, bu ülkenin coğrafi konumundan kaynaklandığı, üstelik coğrafi imkansızlığın alacaklıların aleyhine sonuçlara yolaçmaması için düşünülebilecek tüm önlemlerin alındığı gözetilmelidir. Sonra, Deniz Hukuku'nda mehzamız olan Alman Hukuku'nda, ipotek nedeniyle gemilerin taşınmazlara yaklaştırılmasının, cebri icrada da dikkate alındığı; yine de ihtiyati haciz açısından, geminin her an karasularından ayrılabilen bir menkul olarak ele alındığının hatırlanması gerekir. Gerçekten de, hukuk öğretisinde de hep vurgulandığı gibi, geminin asli niteliği budur. Niha yet, Türk Hukuku'nda gemiye taşınmaz niteliğinin kazandırılması, hiçbir aşamada, sistemli ve tutarlı bir yasama sürecinin ürünü olmamıştır; her Yasakoyucu ayrı bir saikle ayrı bir düzenleme getirmiş, buna karşılık genel bir ahenk tesis edilmemiştir. Ancak bütün bu gerekçeler bir yana bırakılarak şu temel etken üstünde özellikle durulmalıdır: gemilerin İcra Hukuku'nda taşınmaza benzetilmeleri, ihtiyati haciz önlemlerini düzenlemek için değil; onların Deniz Hukuku bakımından -menkul niteliklerine karşın- zilyedliğin devri gerekmeksizin rehnedilebilmelerine olanak tanınması ihtiyacının ürünüdür. Bunun için tek yol, gemi sicili üzerinden ipotek tesisi olunca, İcra Hukuku'nda da -ana hatlarıyla- taşınmazların rejimine benzer bir düzenlemenin kabul edilmesi zorunlu olmuştur. Ama İcra Hukuku'nda, başlıca rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip bakımından böyle bir düzenlemeye gidilmesi, geminin menkul niteliğini kaldırmaz. Alman Hukuku'nda, müseccel gemilerin ihtiyati haciz prosedüründe menkul olarak değerlendirilmiş olmaları, bu tespitin çarpıcı bir göstergesidir.

## IV. SONUÇ

Bu çalışmanın tümünden elde edilebilen sonuçları, sistematik bir sıralamayla şöyle özetlemek mümkün gözüküyor:

a) Bir geminin işletilmesinden doğan ve bir ilama veya ilam mahiyetinde sayılan belgeye (İİK m. 38) bağlanmamış olan bütün alacaklar için başvurulacak geçici hukuki

200 Bkz. örn. Yazıcıoğlu, (yuk. dn. 188), s. 78; ayrıca bkz. Karahacıoğlu/Doğrusöz/Altın, (yuk. dn. 31), s. 48-49.

201 Bkz. örn. yuk. dn. 31'de anılan "Mert" ve "Sönmezler" kararları.



himaye yolu ihtiyati haciz'dir; ihtiyati haciz kararları, İİK m. 261 f. 2 uyarınca icrai haciz gibi infaz edilirler, dolayısıyla hem ihtiyati hem de icrai gemi hacizleri için şu sonuçlar geçerlidir:

b) Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan'da akdettiği çok sayıda milletlerarası sözleşmenin arasında, 24 Temmuz 1923 tarihli "İdarei Adliyeye dair Beyanname" bulunuyordu; bu Beyannamenin 1. maddesi uyarınca, Türk Hukuk sisteminin yenileştirilmesi çalışmalarında danışmanlık yapmak üzere Türkiye'ye gelen heyette, İsviçre'nin Neuchatel kantonu hukuk fakültesinde profesör olan Sauser-Hall yer alıyordu;

c) Prof. Sauser-Hall'un, İstanbul İcra Reisi Ahmet Refik'in ve dönemin Adliye Vekaleti Komisyonu Üyesi Sabri Şakir Ansay'ın da aralarında buldukları heyetler, Neuchatel kantonu Usul Kanunu'yla birlikte İsviçre İcra ve İflas Kanunu'nun iktibas edilmesine önayak olmuşlar, gemilerin haczi konusunda da İsviçre'nin "Gemi Sicili'ne ilişkin Federal Yasası"nı ("SchRegG") örnek almışlardır;

ç) SchRegG m. 54 f. 1 "sicile kayıtlı gemilerin cebri icrasının, taşınmazların cebri icrasına ilişkin kurallara göre yürütüleceği"ni öngörmektedir; aynı yasada m. 57 f. 4 "geminin, yabancı sulara kaçırılması tehlikesi varsa, seferden men edilmesi" kuralını düzenlemektedir;

d) SchRegG m. 54, 1929 tarihli ilk İcra ve İflas Kanunu m. 29 f. 4'e "gayrimenkul tabiri gemilere de şamildir" kuralıyla girmiştir; bu kural nedeniyle yasada "gemi"lere ilişkin başka hiçbir düzenlemeye yer verilmemiş, "haciz uygulanırken geminin seferden men edilmesi" tedbiri (yani SchRegG m. 57 f. 4), bugün İİK m. 92 f. 3'e tekabül eden m. 81'e dayandırılmıştır;

e) Bugün yürürlükte olan 2004 sayılı İİK hazırlanırken, "gemilerin taşınmaz hükmünde sayıldığı" kuralı m. 23 f. 4 olarak muhafaza edilmiş, gemilerin haczinin m. 92'ye göre yapılacağı açıkça teyid edilmiş ve m. 92 f. 3 uyarınca geminin seferden men edileceği vurgulanmıştır; bu nedenle de "sefere hazır gemi"lere haciz muafiyeti tanıyan Deniz Ticareti Kanunu m. 1023 (= TTK m. 892) aynı maddenin 4. fıkrasında saklı tutulmuştur; Yasakoyucunun bu düzenlemesi bugüne dek aynı kalmıştır;

f) İİK m. 23 f. 4'ün "sicile kayıtlı olan ve olmayan" gemiler arasında fark gözetmemesi, uygulamada sorunlara yolaçtığından, TTK'yı hazırlarken Ernst Hirsch bu kurala müdahale etmiş ve "yalnızca sicile kayıtlı olan gemilerin gayrimenkul sayılacağı, diğer



gemilerin menkul hükmünde olduğu" kuralını getirmiştir; uygulamada bu kurala, yabancı bir sicile kayıtlı olan gemilerin de menkul sayılacağı, "gemi sicili"yle Türk Gemi Sicillerinin anlatıldığı yorumu eklenmiştir;

g) Dolayısıyla, gemilerin haczine ilişkin olarak bugün yürürlükte olan sistemde; sicile kayıtlı Türk gemilerinin İİK m. 92 f. 3 uyarınca ve sicile kayıtlı olmayan Türk gemileriyle bütün yabancı gemilerin İİK m. 88 f. 2 uyarınca seferden men edilmeleri öngörülmüştür; bu kurallar, İİK m. 263 ile ihtiyati haciz için teyid edilmektedir;

h) İİK m. 257 f. 1'in "rehin varsa ihtiyati haciz istenemez" kuralı, gemi alacaklılarını güvencesiz bıraktığından, yeni Ticaret Kanunu hazırlanırken TTK m. 1242 f. 2 b. 1 ve İİK m. 257 f. 4 sevk edilmiş ve gemi alacaklılarına "gemiye seferden men ettirebilmeleri" amacıyla ihtiyati haciz yolu açılmıştır;

ı) İİK m. 92 f. 3 uyarınca, sicile kayıtlı Türk gemilerinin haczinde seferden men tedbiri uygulanacağından, yola çıkmaya hazır gemilerde gündeme gelen menfaatler düşünülerek, TTK m. 892'nin (DTK m. 1023) haciz muafiyeti korunmuştur; kuralın yasadaki yeri nedeniyle, yabancı gemiler bu muafiyetten istisna edilmiştir;

i) İsviçre/Türk ve aynı doğrultudaki Alman Hukuk sistemlerinde, gemilerin cebri icrada taşınmazlara benzetilmesi, hacizde "seferden men edilip edilmemeleri" sorununa ışık tutmaz; gemiler -taşınmazlar gibi- birer sicile kaydedildiklerinden, cebri icrada -tapu sicilini esas alan- taşınmazların kurallarına tâbi tutulmuştur; gemilerin tescil edilmesi ise, aslen milliyetin tespiti, sonradan da "zilyedliğin devrini gerektirmeyen bir rehin" tesisine, yani gemi ipotegine olanak tanınması amaçlarına matuf olmuştur; dolayısıyla gemilerin sicile kayıtlı olmaları ve cebri icrada taşınmaza benzetilmeleri olgularıyla haczin nasıl yürütüleceği sorunu arasında bir nedensellik ilişkisi kurulamaz; aksine, Alman Hukuku'nda taşınmazlara benzetilen gemilerin bile menkuller gibi haczedilecekleri yasada öngörülmüş, İsviçre Hukuku'nda da "geminin seferden men edileceği" yasada ayrıca belirtildikten başka, cebri satış ve paylaştırmada menkullerin cebri icrasına ilişkin bazı kuralların esas alınması dahi öngörülmüştür<sup>202</sup>;

j) İsviçre Hukuku'nda gemilerin cebri icrada taşınmaz hükmünde sayılması, İsviçre'nin coğrafi özellikleriyle de yakından ilgilidir; bir geminin ancak istisnaen bir İsviçre içsu limanına ulaşması mümkün olduğundan, cebri icranın -taşınmazlarda olduğu gibi- ağırlıklıla sicil üzerinden yürütülmesi, İsviçre'de Yasakoyucunun gözettiği bir fiili zorun-

202 Bkz. Fritzsche/Walder, (yuk. dn. 137), § 30 Rn. 43.



luluk olmuştur; İsviçre'deki bu özellikler gözetilmeden Türkiye için çözüm üretilmesi uygun sayılamaz;

k) Gerek gemilerin ihtiyati haczine ilişkin milletlerarası sözleşme, gerekse incelemeye alınan belli başlı bütün ülkelerin Hukuk sistemleri, bir geminin ihtiyati haczinde, o geminin seferden men edilerek muhafaza altına alınması kuralını koymuşlardır; milletlerarası alanda Türkiye için bu kuraldan ayrılmayı gerektirecek objektif bir sebep görmek mümkün değildir.

## E K L E R

### Bundesgesetz über das Schiffsregister (İsviçre)

#### III. Zwangsvollstreckung

##### Art. 54. A. Anwendbares Recht

Die Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe richtet sich nach den Regeln über die Vollstreckung in Grundstücke, sofern nicht in diesem Gesetze oder in der Vollziehungsverordnung etwas anderes bestimmt wird. Die Obliegenheiten des Grundbuchamtes werden durch das Schiffsregisteramt ausgeübt.

Die Schiffsverschreibung wird im Vollstreckungsverfahren der Grundpfandverschreibung gleichgestellt.

##### Art. 57. b) Wirkungen

Wird ein Schiff gepfändet, so ist der Schiffsbrief unverzüglich dem Betreibungsamte auszuhändigen und von diesem in Verwahrung zu nehmen. Schiffseigentümer und Schiffsführer sind verpflichtet, das Schiff dem Betreibungsamte auf die erste Aufforderung hin zur Verfügung zu stellen.

Der Schiffsführer hat während der Dauer der Pfändung die ihm vom Betreibungsamte gegebenen Weisungen zu befolgen. Die Transporteinnahmen sind an das Betreibungsamt abzuliefern.

Ist der Schiffseigentümer zugleich Schiffsführer, so kann das Betreibungsamt ihn jederzeit durch eine Drittperson ersetzen.

Das gepfändete Schiff wird in amtliche Verwahrung genommen, sofern die Gefahr besteht, daß es in das Ausland verbracht werde, es wäre dann, daß die betreibenden Gläubiger auf die amtliche Verwahrung schriftlich verzichten.



Aus den während der Dauer der Pfändung einkassierten Erträgnissen können den betreibenden Gläubigern Abschlagszahlungen geleistet werden.

### Zivilprozeßordnung (Almanya)

#### 5. Abschnitt: Arrest und einstweilige Verfügung

##### § 931. Vollziehung in ein eingetragenes Schiff

Die Vollziehung des Arrestes in ein eingetragenes Schiff oder Schiffsbauwerk wird durch Pfändung nach den Vorschriften über die Pfändung beweglicher Sachen mit folgenden Abweichungen bewirkt:

Die Pfändung begründet ein Pfandrecht an dem gepfändeten Schiff oder Schiffsbauwerk; das Pfandrecht gewährt dem Gläubiger im Verhältnis zu anderen Rechten dieselben Rechte wie eine Schiffshypothek.

Die Pfändung wird auf Antrag des Gläubigers vom Arrestgericht als Vollstreckungsgericht angeordnet; das Gericht hat zugleich das Registergericht um die Eintragung einer Vormerkung zur Sicherung des Arrestpfandrechts in das Schiffsregister oder Schiffsbauregister zu ersuchen; die Vormerkung erlischt, wenn die Vollziehung des Arrestes unstatthaft wird.

Der Gerichtsvollzieher hat bei der Vornahme der Pfändung das Schiff oder Schiffsbauwerk in Bewachung und Verwahrung zu nehmen.

Ist zur Zeit der Arrestvollziehung die Zwangsversteigerung des Schiffes oder Schiffsbauwerks eingeleitet, so gilt die in diesem Verfahren erfolgte Beschlagnahme des Schiffes oder Schiffsbauwerks als erste Pfändung im Sinne des § 826; die Abschrift des Pfändungsprotokolls ist dem Vollstreckungsgericht einzureichen.

Das Arrestpfandrecht wird auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister oder Schiffsbauregister eingetragen; der nach § 923 festgestellte Geldbetrag ist als der Höchstbetrag zu bezeichnen, für den das Schiff oder Schiffsbauwerk haftet. Im übrigen gelten der § 867 und der § 870a Abs. 3 entsprechend, soweit nicht vorstehend etwas anderes bestimmt ist.

### İcra ve İflas Kanunu (18. 4. 1929, s. 1424)

\* Kanundaki istilahlar

Madde 29-

Bu kanundaki manasına göre:



"İpotek" tabiri ipotekleri, ipotekli borç senetlerini, irat senetlerini, eski hukuk hükümlerine göre yapılmış gayri menkul rehinlerini, gayri menkul mükellefiyetlerini, bazı gayri menkuller üzerindeki hususi imtiyazları, gayri menkul teferruatı üzerine terhin muamelelerini;

"Menkul rehini" tabiri teslimi meşrut rehinleri, hayvan rehinlerini, hapis hakkını, alacak ve sair hakların terhinini;

Sadece "rehin" tabiri menkul ve gayri menkul rehinlerini ihtiva eder.

Gayri menkul tabiri gemilere de şamildir.

\* Mahcuz malları muhafaza tedbirleri

4- Gayrimenkuller hakkında

Madde 80-

Gayri menkulün haczile tasarruf hakkı tahdit edilmiş olur. Sicile kaydedilmek üzere haciz ve ne miktar meblağ için yapıldığı icra dairesi tarafından tapuya bildirilir.

Hacze yeni alacaklılar iştirak eder ve haciz nihayet bulursa bu cihetler de tapu dairesine haber verilir.

Hacizden itibaren üç ay içinde gayri menkulün paraya çevrilmesi istenilmezse tapudaki kaydın hükmü kalmaz.

\* Alacakları rehinle temin edilmiş alacaklıların mahfuz hakları

Madde 81-

Bir gayri menkulün haczi semerelerine ve diğer hasılatına da şamildir. Haciz gayri menkul kendilerine rehin edilmiş olan alacaklıların haklarına hanel getirmez.

İcra dairesi gayri menkul kendilerine rehin edilmiş olan alacaklılarla kiracılara hacizden haber verir.

Daire gayri menkulün idare ve işletilmesi için lazım gelen tedbirleri alır.

### **Ticaret Kanunu (2. kitap - Deniz ticareti)**

**(13. 5. 1929, s. 1440)**

Madde 1023-

Yola hazır bir gemi cebri icra usulile satılamayacağı gibi haciz dahi edilemez. Şu kadar ki geminin hazırlandığı yolculuk dolayısıyla yapılan borç için cebri satış ve hacizler bu hükümden müstesnadır.



Madde 1472-

Gayrisafi hacmı istiabisinde elli metre mikabını geçmeyen gemiler sicile kaydedilmeksizin ve gemi tasdiknamesi olmaksızın da Türk bayrağını çekebilirler.

### **Türk gemilerinin tescili hakkında nizamname**

(18. 5. 1931)

Madde 5-

Salahiyetli makamlar tarafından gemi üzerine vaz olunacak hacizler dahi sicil dairelerine iş'ar ve bunlar tarafından sicil defterlerine ve gemi tasdiknamelerine dercolunur.

### **1929 tarihli İcra ve İflas Kanunu'nun tadiline dair 1/28 numaralı kanun layihası**

Madde 54-

İcra ve İflas Kanununun seksen birinci maddesi aşağıdaki şekilde tadil olunmuştur:

I- Gayri menkul haczinin şümulü

II- Alacakları rehinle temin edilmiş alacaklıların mahfuz hakları

III- İdare ve işletme

Bir gayri menkulün veya geminin haczi semerelerine ve diğer hasılatına da şamil-dir. Haciz gayri menkul veya gemi kendilerine rehnedilmiş olan alacaklıların haklarına hanel getirmez.

Daire, gayri menkule ve gemiye vaziyet eder ve idare ve işletilmesi için lazım gelen tedbirleri alır.

Deniz Ticareti Kanununun 1023 üncü maddesi hükmü mahfuzdur.

(Maddenin gerekçesi için bkz. yuk. dn. 163'e ait metin.)

### **İcra ve İflas Kanunu (9. 6. 1932, s. 2004)**

\* Kanundaki istilahlalar

Madde 23-

Bu kanundaki manasına göre:



"İpotek" tabiri ipotekleri, ipotekli borç senetlerini, irat senetlerini, eski hukuk hükümlerine göre yapılmış gayri menkul rehinlerini, gayri menkul mükellefiyetlerini, bazı gayri menkuller üzerindeki hususi imtiyazları, gayri menkul teferruatı üzerine terhin muamelelerini;

"Menkul rehini" tabiri teslimi meşrut rehinleri, hayvan rehinlerini, hapis hakkını, alacak ve sair hakların terhinini;

Sadece "rehin" tabiri menkul ve gayri menkul rehinlerini ihtiva eder.

Gayri menkul tabiri gemilere de şamildir.

\* Mahcuz malları muhafaza tedbirleri

4- Gayrimenkuller hakkında

Madde 91-

Gayri menkulün haczile tasarruf hakkı tahdit edilmiş olur. Sicile kaydedilmek üzere haciz keyfiyeti ve ne miktar meblağ için yapıldığı icra dairesi tarafından tapuya ve mahcuz gemi ise kayıtlı bulunduğu daireye bildirilir.

Hacze yeni alacaklılar iştirak eder veya haciz kalkarsa bu cihetler de tapu dairesine haber verilir.

\* I- Gayri menkul haczinin şümulü

II- Alacakları rehinle temin edilmiş alacaklıların mahfuz hakları

III- İdare ve işletme

Madde 92-

Bir gayrimenkulün haczi semerelerine ve diğer hasılatına da şamildir. Haciz gayrimenkul kendilerine rehin edilmiş olan alacaklıların haklarına hanel getirmez.

İcra dairesi gayrimenkul kendilerine rehin edilmiş olan alacaklılarla kiracılara hacizden haber verir.

Daire gayrimenkulün idare ve işletilmesi için lazım gelen tedbirleri alır.

Ticaret Kanununun 1023'üncü maddesi hükmü mahfuzdur.

**Türk Ticaret Kanunu (29. 6. 1956, s. 6762)**

Madde 892 = Deniz Ticareti Kanunu m. 1023

Ayrıca bkz. m. 1242



**Türk Ticaret Kanunu'nun Mer'iyet ve  
Tatbik Şekli Hakkında Kanun  
(29. 6. 1956, s. 6763)**

Madde 42.

İcra ve İflas Kanunu'nun 45 ve 345'inci maddelerinin son fıkraları kaldırılmış ve aşağıda yazılı maddeleri gösterildiği şekilde değiştirilmiş ve bunlara gösterilen hükümler eklenmiştir.

a) Kanundaki istilahlar

Madde 23, fıkra 4-

(Gayrimenkul) tabiri, gemi siciline kayıtlı olan gemilere de şamildir. Diğer gemiler bu kanun hükmünce menkul sayılır.

Ayrıca bkz. m. 42(t)

**2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu'nun bazı maddelerinde değişiklik yapılmasına ve bu kanuna bazı madde ve fıkralar eklenmesine dair kanun (18. 2. 1965, s. 538)**

Madde 51-

İcra ve İflas Kanunu'nun 92'nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

I- Gayrimenkul haczinin şümulü

II- Alacakları rehinle sağlanmış alacaklıların mahfuz hakları

III- İdare ve işletme

Madde 92-

Bir gayrimenkulün haczi hasılat ve menfaatlerine de şamildir. Haciz, gayrimenkul kendilerine rehnedilmiş olan alacaklıların haklarına hanel getirmez.

İcra dairesi gayrimenkul kendilerine rehnedilmiş olan alacaklılarla kiracılara hacizden haber verir.

Daire gayrimenkulün idare ve işletilmesi için lüzum gördüğü tedbirleri alır. Bu tedbirler meyanında işleyecek kiraların icra dairesine ödenmesini emreder.

Ticaret Kanununun 892 nci maddesi hükmü saklıdır.