

Deniz Hukuku Komisyonu

DENİZ İCRA HUKUKU

Güncel
Sorunlar

2018



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI



“Bandrol Uygulaması’na İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 5. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde bandrol taşıması zorunlu değildir.”

ISBN No: 978-605-9446-65-5

Yayıncı Sertifika No: 12457

Yayına Hazırlayan

İSTANBUL BAROSU
DENİZ HUKUKU KOMİSYONU

İstanbul Barosu Yayınları

İstiklal Cad. Orhan Adli Apaydın Sok. No: 2 Beyoğlu-İst.

Tel: (0212) 393 07 00 Faks: (0212) 293 89 60

Yayın Kurulu: (0216) 585 21 74

www.istanbulbarosu.org.tr

dergi@istanbulbarosu.org.tr

Tasarım / Uygulama / Baskı

Ege Reklam ve Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.

Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No: 4 / 1

347047 Ataşehir-İstanbul

Tel: (0216) 470 44 70 / Faks: (0216) 472 84 05

www.egebasim.com.tr

Şubat 2018

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile bin adet basılmıştır.

DENİZ İCRA HUKUKU'NUN GÜNCEL SORUNLARI

İSTANBUL BAROSU
DENİZ HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU ARAŞTIRMA MERKEZİ

6-13 Mayıs 2017
İstanbul Adliyesi Konferans Salonu



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI

İÇİNDEKİLER

AÇILIŞ

Av. MEHMET DURAKOĞLU.....	7
Av. HAN TOLGA TAŞ.....	8
Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK.....	10

I. GÜN

DENİZ İCRA HUKUKU'NUN GÜNCEL SORUNLARI

1. OTURUM

Prof. Dr. KERİM ATAMER.....	16
-----------------------------	----

2. OTURUM

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK.....	35
Av. İZZET HATEM.....	36
Av. MAHMUT KARAMAN.....	42
Av. NİLGÜN YAMANER.....	50

3. OTURUM

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK-.....	62
Av. ATİYE İSTANBULLU PEHLİVAN.....	62
Av. ŞEYMA İNAL.....	67
Av. YÜKSEL TAÇYILDIZ.....	71
Av. EROL ERTAN.....	87

4. OTURUM

Av. ERGUN ERSOY.....	94
Av. BARIŞ PEKER.....	95
Av. HAKAN TÜFEKÇİ.....	101
Av. UĞUR KANAR.....	110

II. GÜN

DENİZ İCRA HUKUKU'NUN GÜNCEL SORUNLARI

1. OTURUM

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN.....	141
Av. Dr. KEREM ERTAN.....	142
MAHMUT KARAMAN	148
Prof. Dr. KERİM ATAMER.....	148
Av. BURAK ÇAVUŞ	149
BANU BOZKURT BOZABALI	155
Av. EROL ERTAN	155
Av. BURÇAK SARIKAYA.....	162
SERTAÇ SAYHAN	170
Av. ANDAÇ BİLGİN.....	175

2. OTURUM

Av. EROL ERTAN.....	178
Av. RACİ ALPER.....	179
Yrd. Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL.....	185
Prof. Dr. KERİM ATAMER.....	187
Av. NAZLI SELEK.....	190
Av. ŞÜKRAN SEÇİL ERTAN GÜLBAŞ	197
Av. ATİYE İSTANBULLU PEHLİVAN.....	198
Av. MAHMUT KARAMAN	199

3. OTURUM

Av. ANDAÇ BİLGİN.....	213
Av. SELÇUK ESENYEL.....	213
Av. HAKAN TÜFEKÇİ	229
Av. ENDER KANAR.....	233
Av. SAVAŞ İNANDIOĞLU	237
Av. SİNAN ŞENOL.....	251
Av. YÜKSEL TAÇYILDIZ	263
Yrd. Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL.....	269
Doç. Dr. BARIŞ GÜNAY	275

DENİZ İCRA HUKUKU'NUN GÜNCEL SORUNLARI

SEMPOZYUMU ÖZETİ

Yrd. Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL.....	281
---------------------------------	-----



İSTANBUL BAROSU DENİZ HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU ARAŞTIRMA MERKEZİ

İstanbul Bilgi Üniversitesi
DENİZ HUKUKU
ARAŞTIRMA MERKEZİ

Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları

1. GÜN: 6 Mayıs 2017

Açılış Konuşmaları [10:00 - 10:15]

Av. Mehmet Durakoğlu

[İstanbul Barosu Başkanı]

Av. Han Tolga Taş

[İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu Başkanı]

Prof. Dr. Selçuk Öztek

[T.C. Adalet Bakanlığı İcra ve İflâs Kanunu Komisyonu Başkanı]

I. OTURUM [10:15-10:45]

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Fehmi Ülgener

[Deniz Ticaret Odası Hukuk Danışmanı]

Konuşmacı:

Prof. Dr. Kerim Atamer,

[Türk Ticaret Kanunu'nu Hazırlayan Komisyonun Üyesi]

"Deniz İcra Hükümleri'ne Genel Bakış"

Çay - Kahve Arası

II. OTURUM [11:00-12:30]

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Selçuk Öztek

Konuşmacılar:

Av. İzzet Hatem, Av. Nilgün Yamaner,

Av. Mahmut Karaman

Öğle Arası

III. OTURUM [13:45 - 15:15]

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Ali Cem Budak

[T.C. Adalet Bakanlığı İcra ve İflâs Kanunu Komisyonu Üyesi]

Konuşmacılar:

Av. Şeyma İnal, Av. Yüksel Taçyıldız,

Av. Atiye İstanbullu Pehlivan

Çay - Kahve Arası

IV. OTURUM [15:30-17:00]

Oturum Başkanı:

Av. Ergun Ersoy

Konuşmacılar:

Av. Hakan Tüfekçi, Av. Barış Peker,

Av. Uğur Kanar

2. GÜN: 13 Mayıs 2017

I. OTURUM [10:00-11:30]

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Samim Ünan

[Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi]

Konuşmacılar:

Av. Çağlar Coşkunsoy, Av. Gülistan Baltacı Hatay,

Av. Dr. Kerem Ertan

Çay - Kahve Arası

II. OTURUM [11:45-13:15]

Oturum Başkanı:

Av. Erol Ertan

Konuşmacılar:

Av. Nazlı Selek, Av. Ercan Demir, Av. Raci Alper

Öğle Arası

III. OTURUM [14:15-15:45]

Oturum Başkanı:

Av. Ender Kanar

Konuşmacılar:

Av. Selçuk Esenyel, Av. Ender Uğur, Av. Sinan Güzel

Çay - Kahve Arası

IV. OTURUM [16:00-17:00]

Oturum Başkanı:

Av. Andaç Bilgen

Konuşmacılar:

Av. Savaş İnandıoğlu, Av. Sinan Şenol

Sempozyum Özeti ve Kapanış

[17:00 - 17:20]

Doç. Dr. M. Barış Günay

[İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi]

Yrd. Doç. Dr. Cüneyt Süzöl

[İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi]

Tarih: 6-13 Mayıs 2017

Yer: İstanbul (Çağlayan) Adliyesi Konferans Salonu

İSTANBUL BAROSU
DENİZ HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU ARAŞTIRMA MERKEZİ

**DENİZ İCRA HUKUKU'NUN
GÜNCEL SORUNLARI**

6-13 Mayıs 2017,
İstanbul Adliyesi Konferans Salonu

SUNUCU- Sayın Baro Başkanımız, sayın hocalarımız ve değerli misafirler; İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonunun ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezinin ortaklaşa düzenlemiş olduğu “*Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları*” paneller dizisinin ilkine bugün başlamış bulunuyoruz. Öncelikle hepiniz hoş geldiniz.

Açılış konuşmalarının ilkini yapmak üzere değerli Baro Başkanımız Sayın Av. Mehmet Durakoğlu’nu sahneye davet ediyorum.

Av. MEHMET DURAKOĞLU- Sayın Bakan, değerli akademisyenler, değerli meslektaşlarım, sevgili konuklar; ben de bu panelde bulunmaktan mutlu olduğumu ifade ederek sözlerime başlıyorum, ama öncelikle kendi adıma ve İstanbul Barosu yönetimi adına da hepinize sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Bu geçirmekte olduğumuz dönem hepimiz açısından özel bir anlam ifade ediyor. Bu dönem içerisinde özellikle mesleğimize ilişkin değişiklikleri, uygulama alanlarını yeniden geliştirebilmek, saptayabilmek, onlar üzerinde çalışabilmek nasıl ve ne biçimde neleri pratik alanda yaşıyor olursak olalım, bu anlamda mesleğimiz açısından özel bir dönemi ifade ediyor. Bu çalışma başlayan, ilkini teşkil eden Deniz Hukuku Komisyonumuzun yaptığı bu çalışma bu açıdan bizim için son derece önemli. Ben de bir avukat olarak yararlanabildiğim ölçüde yararlanmaya çalışacağım. Bu nedenle öncelikle komisyonumuza teşekkür

etmek istiyorum. Hem bu çalışmanın, hem de seri halinde başlayan bundan sonraki çalışmaların hepimiz açısından yararlı olması dileğiyle hepinize sevgi ve saygılarımı sunuyorum, sağ olun.

SUNUCU- Yine açılış konuşmasını yapmak üzere İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu Başkanımız Av. Han Tolga Taş'ı kürsüye davet ediyorum lütfen.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Sayın Başkanım, sayın meslektaşlarımız, değerli akademisyenlerimiz ve sevgili ve değerli konuklar; İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi ortaklaşması çalışmasıyla düzenlediğimiz “Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları” konulu sempozyumumuza hoş geldiniz. Sizleri İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Değerli konuklar, İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu olarak çok değerli akademisyenlerimizin ve uygulamacılarımızın katılımıyla 2017 yılının ilk sempozyumunu gerçekleştirmekten samimi mutlulukla beraber aynı zamanda onur duyuyoruz. Bu samimi mutluluğumuzun ve duyduğumuz onurun sebebi kuşkusuz dalında uzman duayen bu kadar çok meslektaşımızı hem konuşmacı, hem de katılımcı olarak bir arada görebilmek ve komisyonumuz olarak müşterek paydada buluşturabilmek. Bunun oluşumunda da sempozyum konusunun amiyane tabirle fikir babası, tüm bu görüntünün ortaya çıkmasında asli ve değerli katkıyı sunan, yapı taşlarını özenle seçerek titizlikle yerlerine koyan saygıdeğer hocam Sayın Prof. Dr. Kerim Atamer'e huzurunuzda komisyonumuz olarak minnet ve saygılarımızı sunuyoruz. Keza sempozyumun ön hazırlık aşamalarında mutlak bir işbirliği içerisinde hiçbir surette zaman ve yer unsuru gözetmeksizin her türlü komisyonumuza destekte bulunan ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkeziyle beraber sempozyum düzenleme olanağını bizlere sağlayan Sayın Hocam Yrd. Doç. Dr. Cüneyt Süzel'e de teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Uygulamada deniz hukukuyla uğraşan siz değerli hukukçuların menfaatler dengesinin azami safhada gözetilerek gerek alacaklarının tahsilini güvence altına alabilmesi, gerekse de hukuki açıdan en hızlı, etkin ve belirgin yöntemle alacaklarına kavuşabilmesi için en çok arz olan konuların başında geliyor. Bu paralelde denizciliğin hâkim olduğu ülkeler seviyesinde uluslararası nitelikte bir düzenlemeye kavuşmak suretiyle söz konusu borç-alacak ilişkisi bakımından basiretli tacir konumundaki donatanın ticaretine imkânsız kılmadan, ancak diğer yandan da alacaklı tarafların alacaklarını tahsil etme imkânlarını da çok zor hale getirip, ellerinden almadan borç-alacak dengesini sağlamak da kuşkusuz elzemdir.

Arzulanan ve hedeflenen bu yapının açık, net ve tartışmaya mahal vermeyecek şekilde sorunsuz olarak işlerlik kazanması müvekkil-vekil ilişkisini de olumlu yönde etkileyebileceği gibi gerek ulusal, gerekse de yabancı tarafların hukukumuzda bakış açısını da müspet yönde etkileyeceği görüşümdedir. Dolaylı olarak bu yolla ülkemiz ekonomisine de biz hukukçuların katkısı olacaktır kanaatindeyim.

Yüksek malumlarınız üzere sempozyumumuzun konusu "*Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları*", ama biz avukatlar olarak işimiz ve uğraşımız sorun çözmek. Dileriz ki bu verimli olacağımı düşündüğümüz sempozyum neticesinde elbirliğiyle sorunları çözme yolunda bir adım atmış, bir mesafe kat etmiş oluruz. Komisyonumuzun yeni döneminde de gerek sayın meslektaşlarımıza fayda getirebilecek konularda, gerekse de deniz hukukuna ilişkin uygulamada yeknesaklığı sağlamaya yönelik hususlarda yeni konferans ve paneller düzenlemeyi İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu olarak planlamakta ve bu yönde de çalışmalarımızı sürdürmekteyiz. 2017 yılı içerisinde yapılacak komisyonumuz toplantılarına ve gerçekleştireceğimiz konferans ve panellerimize katılım ve katkılarınızı beklediğimizi burada önemle ifade etmek isterim.

Güzel bir gün ve verimli bir sempozyum geçmesini diliyorum, değerli katılımlarınız için sizlere ve sempozyum için emeği geçen komisyonumuzun saygıdeğer üyelerine ayrıca ve

açıkça huzurunuzda teşekkür ediyorum. Bu vesileyle barış ve huzur dolu, hukukun üstünlüğünün ön plana çıktığı sağlıklı ve başarılı yeni bir dönem diliyor, saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

SUNUCU- Konuşmaları için Sayın Baro Başkanımıza ve Komisyon Başkanımıza teşekkür ederken son açılış konuşmasını yapmak üzere değerli hocamız Sayın Prof. Dr. Selçuk Özteki kürsüye davet ediyorum lütfen.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Mensubu olmaktan gurur duyduğum İstanbul Barosunun değerli Başkanı, değerli akademisyenler, İstanbul Barosunun değerli mensupları; hepinize saygılar sunuyor, iyi bir hafta sonu diliyorum.

Bir cumartesi günü erken sayılabilecek bir saate rağmen katılımın böylesine yüksek sayılabilecek bir düzeye ulaşmış olması beni doğrusu çok sevindirdi. Deniz ticareti hukukuna gönül verenleri yakın ilgileri nedeniyle kutlamak istiyorum her şeyden önce.

Bildiğiniz gibi Ankara'da Adalet Bakanlığı nezdinde 2015 yılı başından itibaren yeni bir İcra ve iflas Kanunu hazırlanması için çalışmalar devam ediyor. Daha doğrusu bu komisyon 2013 yılında kurulmuştu, ancak ben 2013 yılında kurulmuş olan o komisyonuna üye olarak dahi davet edilmemiştim. Fakat 2015 yılında bu komisyon lağvedildi ve Bakanlık yeni bir komisyon kurarak, bu yeni komisyonun başkanlığını yapmamı istedi. Dolayısıyla halen yeni kurulan bu komisyonun başkanlığını yapıyorum.

Burada hedef yeni bir İcra ve İflas Kanunu düzenlenmesi, yani rötuşlar yapılması, 50-60 maddede değişiklik yapılması şeklinde bir çalışma söz konusu değil. Sıfırdan yeni bir kanun hazırlanması, önemli yenilikler getirilmesi, bazı kurumların lağvedilmesi, bazı kurumların ise çok ciddi tadilata tabi tutulması, örneğin iflas erteleme kısmen kaldırılarak konkordatoya yedirilmesi, örneğin kambiyo senetlerine mahsus iflas yoluyla takibin kaldırılması gibi; daha tartışılan başka birçok husus, diğer bir deyişle özgün bir İcra İflas ve Kanunu hazırlamaya çalışıyoruz. Bu bağlamda alt komisyonlardan hemen he-

men bütün çalışma ve öneriler geldi, büyük komisyonda bunlar peyderpey tartışılıyor. Şu anda haciz ve mal beyanını tartışıyoruz, önümüzdeki hafta toplantısı var ve 2017 yılı sonuna kadar herhalde bir ön taslak tartışmaya açılacak, ortaya çıkacaktır. Büyük bir ihtimalle de, Allah sağlık verirse, 2018 sonuna doğru da, tartışmalar yapıp görüşler alındıktan sonra kanunlaşabileceğini planlıyor ve umuyoruz.

Konumuza gelirse, Deniz İcra Hukuku tabiatıyla, ilk planda, isminden de anlaşılacağı üzere, bir icra ve iflas hukuku konusu; bundan kuşku duymak mümkün değil. Dolayısıyla, İİK'da yapılacak bir değişiklik Deniz İcra Hukukunu da kapsayacaktır.

Nitekim, İİK'ya baktığımızda, Kanunun "*gemiler*"e olan ilgisinin daha 23.maddenin 2.fıkrasında başladığını görmekteyiz. Gerçi bu hüküm son şeklini 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile almıştır. Fakat bu değişikliğin bizi yanıltmaması lazım, zira, icra ve iflas hukukunun gemiye olan ilgisi çok önceye, 18 Nisan 1929 tarih ve 1424 sayılı İcra ve İflas Kanununa dayanmaktadır. Bugün yürürlükte olan 9 Haziran 1932 tarihli İcra ve İflas Kanunu da bu ilgiyi devam ettirmiştir. Fakat itiraf etmek gerekir ki, yeryüzünün en hareketli objelerinden birisini taşınmaz hükümlerine tabi tutan bu ilgi ve sevgi, boğucu bir ortam yaratmıştı. Onun için 6103 sayılı TTK bu konuda köklü bir değişiklik yaparak bayrağına ve bir sicile kayıtlı olup olmamasına bakılmaksızın kural olarak bütün gemiler hakkında İİK'nun taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanmasını öngörmüştür.

6103 sayılı TTK'nın İİK'nın gemilere ilişkin birçok hükmünü değiştirmiş olmasına rağmen, halen dahi İİK'nın çeşitli maddeleri bazen doğrudan doğruya, bazen de dolaylı olarak gemileri ilgilendirmektedir. Bu bağlamda önemli bir madde olarak, "*taşınmazların satışına ilişkin hükümlerin (bayrağı dikkate alınmaksızın gemi siciline kayıtlı bütün) gemilere uygulanması*" başlıklı 136.maddeyi zikretmek istiyorum. Yine önemli bazı ayırımlar ve incelikler içeren bir madde olarak, "*rehnin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerin gemilere uygulanması*" başlıklı İİK m.153/a'yı da özellikle belirtmek gerekir. Aslında bu

madde, icra-iflas hukukçularını hiç işkillendirmeden, gürültüsüz-patırtısız, sıra cetveli prosedürünü tamamen TTK'nın 1389 ila 1397.maddelerine kaydırmaktadır; icra-iflas hukukçuları bu değişiklikle çok az ilgilenmişlerdir. Adi ve rehinli alacakların sırasına ilişkin İİK m.206'ya son fıkra olarak yeni bir fıkra eklenerek bu intikal pekiştirilmiştir ki, icra-iflas hukukçuları bu pekiştirmeye de gereken önemi vermemişlerdir. Ya da belki de, icra-iflas hukukçularının durumun farkına vardıklarını, ama çok özel ve teknik nitelikte maddi hukuk bilgisi gerektiren bir konunun egemenlik alanlarından çıkarılmasından genel olarak bir rahatsızlık hissetmedikleri için, birkaç münferit çalışma dışında, yorum veya eleştiride bulunmadıklarını söylemek daha doğru olacaktır!

İİK'nun kan kaybettiği bir diğer damar da ihtiyati hacizdir. Nitekim, ihtiyati hacze ilişkin İİK m.257, f.4 ve f.5 ilga edilmiş ve gemilerin ihtiyati haczi 1352.maddeden başlayarak 1376. maddeye kadar, 24 madde halinde yeni TTK'da düzenlenmiştir. Gerçi İİK m.257, f.4 dayanaksız kalmış; f.5'in uygulanma alanı ise çok daralmıştı. Fakat, yine de, konunun İİK bünyesinde düzenlenmesi düşünülebilirdi.

6103 sayılı TTK'nın İİK'da yaptığı daha başka değişiklikler de vardır (örneğin konkordato mühletinin ilanına ilişkin İİK m.288). Benim amacım burada tüketici bir sayım yapmak değil; sadece önemli saydığım bazı hususları sizlere sunmak.

Aslında, son olarak değinmek istediğim temel husus; gemi kavramı ve bu kavramın yarattığı sorunların ister TTK olsun, ister TMK olsun, isterse İİK olsun, çeşitli başka kodların içinde yer almasının yarattığı sakıncalardır. Ülkemizde, Alman hukukunun etkisiyle olsa gerek, deniz ticareti hukuku hep kara ticareti hukukuyla birlikte mütalaa edilerek aynı genel kanunun (TK) içinde ele alınmıştır. Halbuki, ben deniz ticareti hukukunun maddi hukuk boyutuyla ne kadar ilgili isem, bu alanda ne kadar uzman isem, ticari işletme hukuku, şirketler hukuku, kıymetli evrak hukuku alanlarında çalışan ve bu alanlarda uzman olan bir kara ticareti hukukçusunun da aynı ölçüde ilgili ve uzman olduğunu düşünüyorum; yani son derece az.

Tamam, deniz ticari hukuku plüridisipliner bir hukuk branşıdır, bu gerçeği görmezden gelemeyiz. Ama, örneğin icra ve iflas hukuku da böyledir; ipoteği iyi bilmeden ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takibi anlamaz ve anlatamazsınız, kıymetli evrak hukukunu iyi bilmeden kambiyo senetlerine mahsus haciz yoluyla takibi anlamaz ve anlatamazsınız.

O itibarla, şu anda belki çok geç; ama ileriye yönelik olarak deniz ticareti hukukunun müstakil bir kod olarak tasarlanmasının uygun olup olmayacağını çeşitli boyutlarıyla tartışılmasında ve bu tartışmalar neticesinde olumlu bir sonuca varılırsa bağımsız bir kod olarak Deniz Ticareti Kodunun hazırlanması için alt yapı ve kamu oyu oluşturulmasında fayda mülahaza ediyorum. Kendi özel tekniği ve kavramları olan bir hukuk branşının bu şekilde çeşitli kanunlar arasında dağılması, gri alanlar yaratmaya çok uygundur. Biz, örneğin icra ve iflas hukukunda, nasılsa icra-iflas suçlarını ceza hukukçuları ele alıp inceler düşüncesiyle bu konuyla hiç ilgilenmeyiz; ceza hukukçuları da, nasılsa bu konuyu icra iflas hukukçuları ele alıp inceler düşüncesiyle icra-iflas suçlarıyla hiç ilgilenmezler ve böylece sonuç itibarıyla çok önemli bir alanda birkaç hakim daha ziyade içtihat derlemesi niteliğinde olan birkaç çalışmasıyla yetinilmek zorunda kalınır.

Oysa, mukayeseli hukuka baktığımızda, Tunus'ta Code de commerce maritime'in, Madagaskar'da Code maritime'in, Cezayir'de Code maritime'in, Yeni Zelanda'da Maritime Transport Act'in bulunduğunu görmekteyiz.

Gerçi deniz ticareti hukukunun medeni hukuktan ve ticaret hukukundan ayrılıp ayrılmaması, yani bağımsızlığı konusunun çok tartışmalı olduğunu biliyorum. Bu tartışma deniz ticareti hukukunun paramparça olduğu, herhalde elliyi aşkın kanun, kanun hükmünde kararname veya tüzük arasında tam bir dağınıklık içinde bulunduğu Fransa'da iki önemli hukukçuyu, Rene Rodière ve Paul Chauveau'yu karşı karşıya getirmiştir. Rodière'e göre, deniz hukukunu ticaret hukukundan, özellikle taşıma hukukundan ayıramayız; deniz hukuku hiç kuşkusuz özellikleri olan bir hukuk branşıdır, ama bağımsız

(özerk) değildir. Buna mukabil Chauveau'ya göre, karasal hukuk branşları olan medeni hukuk ve ticaret hukukunun deniz ticareti hukuku alanında bize getirebilecekleri cevaplar yetersizdir ve deniz ticareti hukuku bağımsız bir hukuk branşıdır. Bugün Fransa'da konu biraz daha dengeli bir tartışma zemini oturmuştur ve denmektedir ki, deniz ticareti hukuku prensip olarak özerk değildir, ama kara ticareti hukukuna bağlı da değildir. Böyle olmakla birlikte, şuna da işaret etmek isterim ki, 2008 yılında Fransa'da Cumhurbaşkanı Hollande'a verilen ve Fransa'nın ekonomik atılımını gerçekleştirebilmesi için hangi tedbirlerin öngörülmesi gerektiğine ilişkin olan raporu hazırlamış olan Attali adındaki ekonomist, durumun farkına varmış ve Fransa'da geminin hukuki statüsü bakımından gözlemlenen yasal düzenleme dağınıklığının tek bir kodla giderilmesinde büyük yarar gördüğünü söylemiştir.

Belki biraz konu dışı bu düşünceden sonra, bugün ve önümüzdeki hafta toplantılarda yapılacak tartışmaların ve varılacak sonuçların yeni İcra ve İflas Kanunu çalışmalarında önemli yeri olacağını belirtmek isterim. Çünkü, başta da değindiğim gibi, Deniz İcra Hukuku tabiatıyla ilk planda, isminden de anlaşılacağı üzere, bir cebri icra hukuku konusudur. Dolayısıyla, İİK'da yapılacak bir değişiklik, ister istemez, Deniz İcra Hukukunu da kapsayacaktır. Ben bunu deniz ticaret hukukçuları için bir fırsat olarak görüyorum, çünkü böylece yeni TTK'nın yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren, arada geçen neredeyse 5 yıllık süre zarfında yeni deniz icra hukuku düzenlemelerinin ihtiyaçlara ne ölçüde cevap verdiği, hangi noktalarda güçlükler çıktığı büyük ölçüde belli olmuştur. Benim de bu konuda kişisel bazı tespitlerim var ve özellikle sıra cetveli ve ihtiyati haciz konusunda ele alınması gereken çok ciddi bazı aksaklıklar ve konular olduğunu düşünüyorum. Gerçi bu eleştiriye yaptığım için Kerim Beyden özür diliyorum, çünkü Türk Ticaret Kanununda bu bölümün hazırlanmasında çok büyük emeği geçtiğini biliyorum. Ben de çeşitli kanun komisyonlarında üye veya başkan olarak çalıştım. Örneğin, Bölge Adliye Mahkemeleri Kanunu Hukuk Komisyonu başkanındım, Ceza Komisyonu başkanı da rahmetli hocam Ord. Prof.

Dr. Sulhi Dönmezer'di. Haftalarca, hatta aylarca o kadar emek veriyorsunuz, Ankara'ya gidip geliyorsunuz, ailenizi ihmal ediyorsunuz, bilimsel çalışmalarınızı bir kenara bırakıyorsunuz, ondan sonra başlıyorlar eleştirmeye, hem de ağır sözler sarfederek. Oyunun kuralı böyle deyip geçmekten başka çare yok.

İşte, TTK'da düzenlendiği şekliyle Deniz İcra Hukukunda müşahade edilen bu aksaklıkları İİK çalışmaları sırasında düzeltmemiz imkan dahiline girecektir. Bu bağlamda bütün temennim sizlerin aksaklıklara ilişkin sonuçları biran önce tespit etmenizdir. Çünkü şu dönemde haciz konusu Genel Komisyonunda ele alınmaktadır (önümüzdeki hafta Cuma ve Cumartesi günleri konu bitirilmiş olacaktır) ve kısa bir süre sonra da rehlin paraya çevrilmesi gündeme gelecektir.

Dolayısıyla, bu toplantıda varılacak sonuçların Ankara'da sabırsızlıkla beklendiğini, avukat ve öğretim üyelerinden oluşacak bir alt komisyonun Genel Komisyona muhtemelen peyderpey sunum yapmak üzere davet edileceğini özellikle ifade etmek isterim.

Yeni İcra ve İflas Kanununa ve oluşum halindeki yeni Deniz İcra Hukukuna böylece yapacağınız önemli katkılar için şimdiden teşekkürlerimi arz ediyorum. Konuşmam bir açılış konuşması için biraz uzun oldu, fakat içimdekileri de dökmek istedim, beni affedin lütfen, hepinize saygılar sunuyorum.

SUNUCU- Adalet Bakanlığı İcra ve İflas Kanunu Komisyonu Başkanı Değerli Hocamız Prof. Dr. Selçuk Öztekin'e açılış konuşmasından dolayı teşekkür ediyor ve 1. Oturumu başlatmak üzere Deniz Hukuku Komisyonu Başkanı Av. Han Tolga Taş'ı kürsüye davet ediyorum. Yine 1. Oturumumuz kapsamında değerli konuşmasını yapmak üzere Türk Ticaret Kanununu hazırlayan komisyon üyesi değerli hocamız Prof. Dr. Kerim Atamer'i de oturum düzenine davet ediyorum, buyurun efendim.

1. OTURUM

Av. HAN TOLGA TAŞ- Hocam hazırlığını yaparken ben şunu söylemek isterim: Bu oturuma Sayın Hocamız Prof. Dr. Fehmi Ülgener başkanlık edecekti. Fakat Hocamız maalesef küçük bir rahatsızlık geçirdi, fakat iyi durumda, kendilerine acil şifalar diliyoruz. O yüzden de Hocamız adına ben oturum başkanlığını yürütme görevini üstlendim. Sözü hiç uzatmadan Değerli Hocam Türk Ticaret Kanununu hazırlayan komisyonun üyesi Prof. Dr. Kerim Atamer'e bırakmak istiyorum, buyurun Hocam.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Sayın Başkan, çok teşekkür ederim. Efendim, Sayın Baro Başkanı, Sayın önceki Bakan, sayın hocalarımız, değerli misafirlerimiz; herkese saygılarımı, sevgilerimi sunuyorum. Öncelikle sayın oturum başkanlarına ve sayın konuşmacılara çok candan bir teşekkürü arz etmek istiyorum. Genellikle bu tip bilimsel etkinlikleri düzenlemek böyle 5-6 hafta, bazen daha uzun süre gerektirir. Biz bu etkinliği üç takvim günü içinde oluşturduk, inanılmaz bir hızla şekillendi. Eğer telefonda biraz daha çok telefon görüşmesi yapabilseydim belki de iki günde bile toparlama imkânı olurdu. Hem sayın oturum başkanlarının, hem konuşmacıların gösterdiği teveccüh için çok teşekkür ediyoruz, hem de siz sayın misafirlerin böyle bir cumartesi gününü buraya ayırmak suretiyle gösterdiğiniz teveccühe de aynı şekilde teşekkür ediyoruz. Tüm bunlar tabii konunun ne kadar canlı, ne kadar önemli, ne kadar heyecanlı aynı zamanda olduğunu bize göstermektedir. Uzun süre makalelerde de tekrar ettiğim bir alıntıyı belki kısaca nakledebilirim.

1900'lerin başında çok ünlü bir alman deniz hukukçusu Richter gemilerin ihtiyati hacziyle ilgili makale yazarken açılış cümlesinde şunu söylüyor: "*Gemilerin ihtiyati haczi deniz hukukuyla uğraşan avukatlar için günlük ekmek niteliğindedir*" diyor. Bunun söylendiği tarih 1900'lerin başı ve Almanya o konuda en ufak bir değişiklik yok, tabii Türkiye'de de bizim açımızdan da hiç şüphesiz durum böyledir. Deniz icra hukuku en

çok uygulamada karşımıza çıkan, en çok ilgi uyandıran, en çok çalışmanın, faaliyetin, aktivitenin yürütüldüğü alan, dolayısıyla bu alanda ortaya çıkan sorunları iki etkinlikte ayrı ayrı geniş bir şekilde masaya yatırmak ve sorunları tespit etmek, doğru tahlil etmek büyük önem taşımaktadır. Sayın Prof. Selçuk Öztekin Hocamızın da işaret buyurduğu gibi bizim burada yapacağımız çalışma bir hukuk sosyolojisi çalışması, bir laboratuvar çalışması âdeta, buradan elde edilecek olan sonuçlar Ankara'da komisyona taşınacaktır ve ümit ediyoruz ki uzun vadede daha iyi bir deniz icra hukuku sistemine kavuşmak mümkün olacaktır.

Benim bugün kısa sunumumda içerikten öte, maddi hukuktan veya icra hukukundan öte metodolojik birkaç açıklamam olacaktır. Deniz icra hukuku hükümleri malumunuz Ticaret Kanununda yer almaktadır. Şu anda onun sebebine şimdi hemen geleceğim, bu hükümlerle İcra İflas Kanunundaki hükümler arasında bağlantı nasıl kurulmaktadır, neden iki kanuna dağılmıştır ve hangi kaynakların ışığında bu kurallar şekillendirilmiştir, bu konularda çok özet bilgi arz etmeye çalışacağım.

Efendim, malumlarınız Ticaret Kanunu çalışması başlarken 2000'lerin başında deniz icra hukuku son derece sorunlu bir alandı. Kanuni rehin tesisi problemimiz vardı, ihtiyati haciz alınamıyordu, ihtiyati tedbirlerle ilgili büyük sorunlar vardı, mahkemeler bir anda yüzde 10 teminata hükmedebiliyordu, 10 gün içinde dava açılması gerekiyordu, vaktinden evvel satış yoktu, pazarlık suretiyle satış yoktu. Yani listeyi uzattıkça uzatmak mümkündür. Gemilerin haczinin neredeyse mümkün olmadığı bir dönemden söz ediyoruz.

Ticaret Kanunu hazırlanırken bu problemleri Ticaret Kanunu Komisyonuna arz etme imkânı bulundu ve Ticaret Kanunu Komisyonu Sayın Başkanımız Prof. Ünal Tekinalp başta olmak üzere çok ilgilendi. Sayın Prof. Turgut Kalpsüz Deniz Ticaret Alt Komisyon Başkanı aynı şekilde büyük ilgi gösterdi ve bu konuda acaba geniş kapsamlı bir reform yapılabilir mi, bir çalışma yapılabilir mi diye bir çalışma içine girildi. Hedef şuydu, amaç şuydu: İcra İflas Kanunu bünyesinde ayrı bir kısım aç-

mak, o en sondaki icra iflas suçlarına gelmeden hemen önce belki de bir ayrı kısım açmak ve orada deniz icra hukukunu geniş kapsamlı bir şekilde düzenlemek amaçlanmıştı. Dolayısıyla hem hükümleri bir araya toplamak hedeflenmişti, hem de bir araya toplanan hükümlerin İcra İflas Kanunu çatısı altında en sonda özel hükümler olarak yer alması hedeflenmişti. Fakat bu hedeflerin ikisini de yalnızca kısmen gerçekleştirmek mümkün oldu. Çünkü 2003 ve 2004 yılında İcra İflas Kanununda iki geniş kapsamlı reform yapılmıştı. Bu reformlar yapıldığı için Adalet Bakanlığı bize dedi ki: *“Bir kez daha İcra İflas Kanununda geniş kapsamlı bir müdahale mümkün olmayacaktır. Dolayısıyla sizin hazırlayacağınız hükümleri biz İcra İflas Kanununa ekleyemeyiz”* Bunun üzerine seçenekli çözüm ne olabilir diye düşündük ve şu anda yürürlükte olan formül geliştirildi. Yani 51 maddelik bir özel bölüm hazırlandı, cebri icraya ilişkin özel hükümler kısmı hazırlandı. Bu kısım Türk Ticaret Kanunu bünyesinde deniz ticareti hükümlerinin en sonunda yer aldı. Fakat İcra İflas Kanunuyla bağlantının tümüyle kopmaması için hem Ticaret Kanunundan İcra İflas Kanununa atıflar yapıldı, hem de İcra İflas Kanununa çoğunluğu bölü/a olarak geçen hükümler eklendi. 151/a, 136/a gibi hükümler eklendi ve o hükümlerle de Ticaret Kanunuyla bağlantı kurulmasına çalışıldı. Yani aslında arzu edilmeyen bir yedek hukuk çözümü deyim yerindeyse bulundu, bir geçiş çözümü bulundu ve o aşamada bile şu konuda herkes mutabıktı: Bir gün eğer İcra İflas Kanunu tümüyle yenilenecek olursa, yani tam da şu anda yürütülen çalışma başlayacak olursa, o aşamada mutlaka İcra İflas Kanunu bünyesinde deniz icra hükümleri toplanmalıdır. Bu Ticaret Kanunu Komisyonunun da benimsediği temel ilkelerden birisiydi.

Şimdi ekranda da gözüktüğü gibi bir araya toplamayı yalnızca kısmen gerçekleştirebildik. Köprü hükmümüz 1351. maddedir. 1351. madde bu kısımda, yani Ticaret Kanunu bünyesinde özel olarak düzenlenmeyen hususlarda İcra İflas Kanunu hükümlerinin uygulama alanı bulacağını söylemektedir. Bu birinci külli atıf genel atıf niteliğinde, bu genel atıfa önemi sebebiyle 936 ve 37. maddeler eklenmiştir. 936. madde mal-

munuz geminin taşınır olduğuna ilişkin Ticaret Kanunundaki hüküm, muadil hükmü Sayın Hocamız demin işaret buyurdular, muadil hüküm İcra İflas Kanununda 23. maddenin son fıkrasında yer almaktadır. O hükümlerde, o eski dönem sempozyumlarına katılmış olan sayın üstatlarımız hatırlayacaklardır, çok konuşulmuştu bu, eskiden orada gemilerin taşınmazlara tabi, taşınmaz hükümlerine tabi tutulduğu bir kuralla karşılaşılmaktaydı. Bu kural bize İsviçre'den gelmişti. İsviçre'deki gemilerin rehnine ilişkin kanundan tercüme edilerek Türk hukukuna aktarılmıştı ve her vesileyle vurgulamaya çalıştığımız gibi İsviçre'de deniz olmadığı için gemilere fiilen el koyulması, yani gemilerin bir taşınır gibi haczedilmesi mümkün değildir. O sebeple İsviçre'de gemiler taşınmaz hükümlerine tabi tutulmuştur. Çünkü bütün haciz işlemleri, bütün icra işlemleri sicil üzerinden yürütülmektedir. Biz denize kıyısı olmayan İsviçre'den üç tarafı denizlerle çevrili 9 000 km sahili olan Türkiye'ye bu kural o zamanda, 1929'da almışız, sonra da onun içinde hapsolup kalmışız. Öncelikle Ticaret Kanunu Komisyonu o aksaklığı gidermeyi hedeflemiştir ve birden çok maddeye 936 başta olmak üzere geminin taşınır hükümlerine tabi olduğuna dair açık kurallar sevk edilmiştir. Fakat bazı alanlarda, sicil üzerinden yürütülmesi gereken alanlarda taşınmazlara ilişkin hükümlerin gemilere uygulanmasında hiçbir sakınca yok, bunlar tek tek denetlenmiştir. Dolayısıyla kural gemi taşınırdır, istisna taşınmazlara ilişkin hükümler yeri geldiğinde açıkça belirtilmek kaydıyla gemilere de uygulanabilmektedir. O istisna maddelerinin biri 937. maddede yer almaktadır, diğerleri İcra İflas Kanununda karşımıza çıkmaktadır.

Düzenleme yapılırken İcra İflas Kanunundaki aşağı yukarı 14 madde ve Ticaret Kanunundaki 51 madde hazırlanırken ortaya iki büyük grup hüküm çıktı. Birinci grup tamamen yeni düzenleme niteliğinde olanlar, yani 2011'den Ticaret Kanunundan önce bulunmayan, uygulanmayan kurallar. Bunların arasında tipik örnek olarak her şeyden önce deniz alacağı için ihtiyati haczi belirtmeliyiz. Sayın yine Başkanımızın işaret buyurduğu gibi deniz alacakları için ihtiyati haciz en ayrıntılı düzenlenen kısımdır ve bu kuralların neredeyse tamamı tümüyle yenidir.

Gemilerin cebri satışı için hakkında eskiden özel hüküm yoktu. Bu mesele tümüyle yeniden düzenlenmiştir. 1389. madde ve devamında 9 madde halinde sıra cetveli tümüyle yeniden düzenlenmiştir. Gemilere deniz alacaklarına özgü, gemilerle ilgili olarak karşılaşılan alacaklara özgü bir sıra cetveli düzenlemesi hazırlanmıştır. Nihayet 31/a maddesinde, bir başka örnek İcra İflas Kanunu 31/a maddesinde ilamların icrasıyla ilgili hükümler tümüyle yeniden çok sayıda bent halinde düzenlenmiştir.

Bir de ikinci grup hüküm var. İcra İflas Kanunu hükümlerinin gemilere nasıl uygulanacağını göstermeyi hedefleyen hükümler. Bu kurallardan da çok sayıda karşımıza çıkmaktadır. Çünkü amaç hep şuydu: İcra İflas Kanunundan kopmamak, olabildiğince İcra İflas Kanunuyla bir bütün sağlamak, hükümlerin iç içe geçmesini sağlamaktı. Yani deniz icrasının böyle tamamen bağımsız, kopuk bir halde bulunmasından özellikle kaçınılmıştır. Eğer İcra İflas Kanunu hükmü kullanılabilir nitelikteyse, o takdirde atıf yapmak suretiyle eğer ayrılmak gerekiyorsa, hangi noktada ayrılacağını göstermek suretiyle hükümler arasında köprülerin kurulmasına çalışılmıştır. Bir örnek 1376. madde, İcra İflas Kanunu 264 ihtiyati hacizden sonra yapılacak işlemi söylüyor. İhtiyati haczi tamamlayan merasimi söylüyor, dava açılması ve takip yapılmasıyla ilgili düzenlemeyi söylüyor. Oradaki süreler İcra İflas Kanununda 7 gündür, gemiler bakımından bu süre 1 aya çıkartılmıştır. Hükümler arasında hiçbir fark yok, içerik olarak aynı düzenleme, başlığı bile aynıdır. Yapılan tek değişiklik, tek esaslı değişiklik 7 günlük sürenin 1 aya çıkartılmasıdır. Sebep: İhtiyati hacizden sonra birçok uygulamada, birçok örnekte görüyoruz ki taraflar sulh olabiliyorlar. Eğer 7 gün içinde biz takip yapmak zorunda bırakırsak, o takdirde sulhun içine bir de icra harcını eklemek gerekecek. Oysa 1 aylık bir süre bırakıldığı zaman taraflar daha rahat müzakere yapıp belki 8. gün, belki 17. gün sulh olabiliyorlar. Böylece ayrıca bir icra takibi yapılması veya dava açılmasına gerek kalmıyor. O sebeple süre 1 aya çıkartılmıştır, ama içerik olarak hükümler aynı.

1398. madde: Yük üzerinde hapis hakkının kullanılması. Maddenin tümünü ekrana almadım, ama hemen hatırlayacak-

sınız. Orada İcra İflas Kanununun hapis hakkının paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerine, 269 ve 270. maddelerine açıkça atıf yapılmıştır. Dolayısıyla deniz icra kısmında hapis hakkı için ayrı bir düzenleme getirilmiyor, İcra İflas Kanunundaki hangi hükümlerin uygulanacağı sadece belirtiliyor. “*Şu kadar ki*” diye de devam ediyor hüküm, ardından da denizdeki hapis hakkı uygulaması için bazı özel hükümler zikrediliyor.

Bir başka örnek 144/a maddesi, o da İcra İflas Kanununa eklenen diğer hükümler gibi önce kuralı söylüyor: Paranın paylaşılmasına ilişkin hükümler gemi satışı halinde de uygulanır. Ardından “*şu kadar ki*” diyerek, gemilere özgü özel hükümleri zikrediyor.

Tüm bu hükümlerde ortak payda şudur: İcra İflas Kanunundaki kural esasında muhafaza edilmiştir. Fakat gemilere uygulanması açısından bir uyarılma yapılmıştır. Süre uzatılmıştır, şekil şartı kaldırılmıştır, başka eğer gerekli görülen bir düzenleme varsa, bir özellik varsa, o özelliğin niteliğine uygun olarak düzenleme yapılmıştır.

Yeni düzenlemeler demiştik, iki yansı geri gidiyorum. İki grup hüküm ortaya çıktı diye açıklamaya çalışmıştık. Birinci grup tümüyle yeni düzenlemeler, izin verirsiniz yeni düzenlemelerin kaynaklarından kısaca söz etmeliyim. Çünkü reform açısından da bu kaynaklar tekrar karşımıza çıkacaktır. Yeni düzenlemelerin üç temel kaynağı milletlerarası sözleşmelerdi. İcra İflas Kanunundan ana fikir olarak devralınan, ama tümüyle gemilere uyarlanan hükümler ve Ticaret Kanunu Komisyonu tarafından bilimsel toplantılar sırasında tartışılarak geliştirilen özgün hükümler, bu üç büyük grup kaynak karşımıza çıkmaktadır.

Milletlerarası sözleşmelerden başlayalım. Ticaret Kanununun tanıtılmasına yönelik tüm etkinliklerde, tüm bilimsel çalışmalarda malumunuz hatırlayacağınız gibi milletlerarası sözleşmelere çok özel bir önem atfedilmişti, çok özel bir yer ayrılmıştı ve ısrarla şu ana ilke vurgulanmıştı: Ticaret Kanunundaki “*deniz ticareti*” kısmı milletlerarası sözleşmelerin üstüne inşa edilmiştir. Yani amaç şuydu: Milletlerarası sözleşmelerle Tica-

ret Kanunu arasında tam bir uyumun sağlanması, Türk deniz ticareti hukukunun milletlerarası standartlara yükseltilmesi, milletlerarası standartlara çekilmesi, bu hedeflenmiştir ve bu hedefin gerçekleştirilmesi için metodolojik olarak bir temel ilke benimsenmiştir. Eğer bir milletlerarası sözleşme hükmü esas alınıyorsa, asla ve kesinlikle o hüküm değiştirilmemiştir, milletlerarası sözleşmeden tercüme edilmek suretiyle Ticaret Kanununa aktarılmıştır. Bu yöntemle ilgili olarak çeşitli bilimsel toplantılarda değerlendirmeler yapıldı, eleştiriler, farklı görüşler de ileri sürüldü. Fakat netice itibarıyla oy çokluğuyla da olsa bu yöntem benimsendi ve milletlerarası sözleşme hükmünün değiştirilmeden kolayca saptanabilecek şekilde tercüme edilerek, aynen Ticaret Kanununa aktarılması ilkesi benimsendi. Bu bağlamda deniz icra hükümlerinin arasında örneğin, 1993 rehin sözleşmesinden hükümler yer almaktadır. 1993 sözleşmesine taraf olmak için Katılma Kanununda kısa süre önce yayınlandı, malumunuz ona ilişkin duyurular yapıldı. Buna ilişkin Bakanlar Kurulu Kararnamesi ve katılma belgesi de öyle tahmin ediyorum ki bu yıl içinde hazırlanır. Belki önümüzdeki yıla kalır, ama anlaşılıyor ki kısa süre içinde Türkiye Cumhuriyeti sözleşmeye de milletlerarası hukuk açısından taraf olacak.

Sözleşmenin başlığı "*ipotek ve gemi alacaklısı hakkı*" diye geçiyor, fakat içinde deniz icrasını ilgilendiren son derece önemli hükümler var, son derece önemli kurallar var. 12. maddesi, özellikle 11 ve 12. maddeleri, onlar da Ticaret Kanununa aynen yansıtılmıştır. Örneğin, 1384. madde yabancı bir geminin cebri icra yoluyla satışı hakkında orada uzun bir hükmümüz var. Hüküm milletlerarası sözleşmeden tercüme edilmek suretiyle aktarılmıştır. Aynı şekilde sıra cetveli, zaten bu sözleşmenin önemli bir özelliği sıra cetvelini çok ayrıntılı düzenlemesidir. 1390-1394. maddelerde sıra cetveline ilişkin olarak yer alan hükümler milletlerarası sözleşmeden aynen aktarılmıştır, hiçbir değişiklik yok. Tümüyle birebir örtüşmektedir.

İkinci milletlerarası sözleşme tabii ki ihtiyati hacizlerle ilgili sözleşme, bu sözleşmeye taraf olmak için de adımlar atıldı, Katılma Kanununa çıktı, diğer işlemler de yakında tamamlanır diye tahmin ediyoruz. Bu milletlerarası sözleşmeden deniz ala-

cakları için ihtiyati haciz usulü aynen iktibas edilmiştir. Tercüme yapılmıştır. O tercüme Ticaret Kanununa monte edilmiştir. 1352. maddede her vesileyle değindiğimiz bir tek istisna var, p bendi. P bendinde aslında milletlerarası sözleşmenin kendisinde “*gemi için yapılmış harcamalar*” ibaresi geçmektedir. Bu ibarenin başına Ticaret Kanununda “*gemi için alınmış krediler dahil*” ibaresi eklenmiştir. Bu ibare milletlerarası sözleşmede yok. Bankalar Birliğinin önerisi üzerine bu ekleme yapılmıştır. Bankalar Birliği toplantılar sırasında Ticaret Kanunu Tasarısının tartışıldığı sırada bir öneride bulunmuştur ve şunu söylemiştir: “*Eğer gemi ipoteği varsa, gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı doğuyor, deniz alacağı. Buna karşılık somut bir gemi için kredi verilmişse ve fakat gemi ipoteği alınmamışsa, bu takdirde sanki deniz alacağı yok ve ihtiyati haciz hakkı yok gibi gözüküyor*” demişlerdi. Bakıldı, çalışıldı, gerçekten de sanki milletlerarası sözleşme hazırlanırken şöyle bir varsayımdan hareket edilmiş gibi gözükte: Bir banka gemi için kredi veriyorsa, mutlak surette gemi ipoteği alıyorduk. Diğer haller sanki hiç düşünülmemiş gibi, o sebeple “*gemiler için yapılan harcamalar*” maddesinin kapsamına “*bankaların somut bir gemi için verdiği krediler*” de eklenmiştir. Eğer Türkiye Cumhuriyeti hakkında milletlerarası sözleşme yürürlüğe girerse, bu ilave düşecek. Çünkü milletlerarası sözleşmenin kendisinde yok. Ancak yorum yoluyla belki mahkemeler böyle bir genişletmeye gidebilecekler. Onu zaman gösterecektir. Fakat Ticaret Kanunundaki hüküm tabii ki o zaman değerini kaybedecektir.

Bunun yanı sıra 1369. maddemiz kardeş gemi haczini düzenleyen hüküm son derece ayrıntılı, son derece girift, zor ele geçen bir hüküm. Fakat hükme müdahale etmemek bilinçli bir tercihtir. Hiçbir şekilde dokunmak istemedik. Yalnızca tercüme-yi en asla sadık şekilde yapmaya çalıştık. Çünkü milletlerarası sözleşme hükmünün aynen aktarılması istendi.

Aynı şekilde 1375. madde, o da son derece girift, zor ele geçen bir hüküm: Yeniden aynı geminin haczedilmesi veya aynı alacak için tekrar ihtiyati hacze gidilmesi. O hükme de hiç dokunulmamıştır, milletlerarası sözleşmeden aynen aktarılmıştır.

Bir başka önemli milletlerarası sözleşme deniz hukukunda sorumluluğun sınırlandırılmasıyla ilgili 1976 tarihli sözleşme, o tarafız, Türkiye hakkında yürürlükte. Böyle olduğu için zaten Ticaret Kanununa bu sözleşmenin hükümleri alınmadı, tamamlayıcı hükümler sadece Ticaret Kanununda sevk edildi. 1996 protokolüyle değiştirildi, bu husus Ticaret Kanunu hazırlanırken dikkate alındı, gözetildi. Onu da işlemek mümkün oldu. Bunun yanı sıra bir de petrolle ilgili 1992 tarihli sözleşmemiz var. O sözleşmenin hükümleri de sorumluluğun sınırlandırılmasına olanak tanımaktadır. Bunların tümü sözcülemi 1370. maddede dikkate alınmıştır. Yani milletlerarası sözleşmeler uyarınca sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olduğu haller gemilerin ihtiyati haczinde dikkate alınmış ve teminat gösterilmesinin o sözleşmeler kapsamında yapılacağı düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu üç örneğin de gösterdiği gibi Ticaret Kanunu Komisyonu eğer bir milletlerarası sözleşme varsa, o sözleşmeye mutlak surette sadık kalmıştır. Sözleşmenin hükümlerini aynen iç hukuka aktarmakla yetinmiştir. Dolayısıyla bir tür tercümanlık yapmıştır, ondan öte bir işlevi olmamıştır.

Tabii hemen şunu söylemek lazım: Sözleşmelere taraf olunması demin de arz etmeye çalıştığım gibi çok önemli bir dönemeç, önemli bir aşama, sözleşmeye taraf olduğunuz andan itibaren Resmi Gazetede yayınlanan metin artık bağlayıcı hale gelecektir. Dolayısıyla Ticaret Kanunundaki hükümler zaten zımnen ilga edilmiş olacaktır. O itibarla yeni yapılacak düzenlemede milletlerarası sözleşmeden gelen hükümlerin tekrar edilmesine tabii ki gerek kalmayacaktır.

İcra İflas Kanunu hükümlerinin uyarlanması, yani burada atıf söz konusu değil. Burada İcra İflas Kanunundaki bir madde gemilere uyarlanmıştır. İçerik olarak alınıp, tümüyle gemilere özgü yeni bir hüküm haline getirilmiştir. Buna ilişkin bir-iki örnek 1364. madde İcra İflas Kanunu 261'den, maddelerin bir önemi yok, ama ekranda bir kez gözükmüş olması için onları da belirttim, 261'den aynen alınmıştır. Fakat gemiler bakımından hükmün içeriği değiştirilmiştir, gemilere uygun bir hale getirilmiştir.

Vaktinden evvel satış eskiden büyük bir sorundu, şu anda da sorunlar devam ediyor. Şu anda bugün ve yarın ve önümüzdeki hafta mutlaka çok konuşacağız bunu, ama eskiden hiç mümkün değildi, şimdi mümkün, fakat sorunları var. Böyle biraz bir derece daha iyi bir hale geldi, uzun vadede ümit edilir ki en iyi hale gelecek. Vaktinden evet satış başlık doğrudan İcra İflas Kanunundan alınmıştır. İcra İflas Kanunundaki başlığı kullanarak bu hükmü düzenledik. Fakat içerik olarak ana fikir korunmakla birlikte tümüyle gemilere özgü bir hüküm haline getirilmiştir. Hemen arkasından gelen “*pazarlık suretiyle satış*” maddesi de İcra İflas Kanunu 119'dan fikir olarak, ana fikir olarak aktarılmıştır. Başlık yine İcra İflas Kanunuyla aynıdır, İcra İflas Kanunu başlıklarını bile korumak suretiyle yine o birlikteliği vurgulamaya çalıştık. İkisi arasındaki bağlantıyı vurgulamaya çalıştık. Yani İcra İflas ve Deniz Ticaret Kanunu hükümlerinin bir bütün teşkil ettiğini her vesileyle vurgulamaya çalıştık.

Bir dizi de özgün hüküm var. Bu özgün hükümler üzerinde bilimsel toplantılarda çokça konuşmuştuk, çokça değerlendirme imkânı bulmuştu. Bunlar kısmen tümüyle yeni, kısmense önceki dönemlere tepki niteliğindeki hükümler. Sözelimi ihtiyati haciz kararını verecek mahkeme, eskiden ihtiyati haciz kararı bile zaten verilemiyordu. Hiç olmazsa ihtiyati tedbirler bakımından bu gündeme geliyordu. Fakat bu konuda bir sorun yaşandığı bir tereddüt uygulamada hep karşımıza çıktığı mahlumlarınız, çok ayrıntılı bir şekilde gemi ihtiyati haczinde hangi mahkemelerin yetkili olacağı tek tek yerli gemi, yabancı gemi, tenfiz kararından önce, sonra, vesaire bunların hepsi kanunda gösterilmiştir.

İhtiyati tedbir veya haciz için başvuru yapıldığında yüzde esasıyla çok yüksek teminatlar talep ediliyordu. Bu gemi haczini sık sık olanaksız hale getiriyordu veya bazen de teminatın amacından sapmasına sebep oluyordu. 1363. maddede o açıdan bir yeniliğe gidildi, özgün hükme yer verildi. Amerika'daki uygulama esas alındı ve 10 000 özel çekme hakkı tutarında bir teminata her halde hükmedildi. Dolayısıyla deniz alacaklısı hakkı diye ifade edilen ihtiyati haciz hakkını kullanan alacaklı

öncelikle bu teminatı yatıracak, teminat dosyanın incelenmesi için bir ön şart olarak ele alınmaktadır. Mahkemeler tarafından bu amaca da uygun zaten, tümüyle yeni özgün bir hüküm. Bunun karşılığı milletlerarası sözleşmede yok, İcra İflas Kanunundaysa maktu bir teminat karşılığı yok, sadece teminat gösterilmesi vardı. Kanuni rehin tesisi olarak ifade edilen ve çokça soruna uygulamada yol açmış olan uygulamayı da 1377. madde gemiler açısından, 1399. madde de yük açısından engellemektedir, önünü kesmektedir. Bu da tam anlamıyla bir tepki hükmü, kanuni rehin tesisi uygulamasının sona erdirilmesine yönelik bir düzenleme.

Şimdi bu paket çerçevesinde, bu ortaya çıkan tablo çerçevesinde yeni İcra İflas Kanunu bakımından yapılabilecek acizane birkaç öneriyi kısaca arz etmeye çalışayım. Hiç tereddütsüz deniz icra hükümleri topluca İcra İflas Kanununa gitmelidir. İcra İflas Kanununa gitmelidir, böylece İcra İflas Kanunu bünyesinde öncesinde yer alan hükümlerle bir ahenk sağlanmalıdır, bir bağlantı tesis edilmelidir ve aynı kanun içinde geriye dönük yapılacak atıflarla o bağlantılar güçlendirilmeli, hükümlerin basit, yalın, berrak bir şekilde uygulanmasına olanak sağlanmalıdır. Türkiye hakkında yürürlüğe giren milletlerarası sözleşme hükümlerini tekrar etmek gerekmeyecektir. Dolayısıyla hükümlerin sayısı esaslı bir şekilde azaltılabilecektir. 99, 93 sözleşmelerinden gelen hükümler tümüyle ayıklanıp tasfiye edilebilecektir. Zaten milletlerarası sözleşmelerin tercümelere de iyi, o tercüme çerçevesinde rahatça uygulanabileceği öngörülebilecektir. Fakat hiç şüphesiz yapılması gereken en önemli çalışma güncel sorunlara çözüm bulunmasıdır. Güncel sorunların ne olduğu bugün ve önümüzdeki hafta yapılacak etkinliklerle ortaya çıkacaktır. Hem sayın konuşmacıların, hem sayın misafirlerin katkılarıyla bu alanda çok geniş bir sosyolojik araştırma yapabileceğimizi tahmin ediyoruz. Biz üç raportör olarak Sevgili Barış Günay ve Sevgili Cüneyt Süzer'le birlikte hazırız, notlarımızı alacağız, akabinde de o sorunlarla ilgili olarak bir rapor hazırlamaya gayret edeceğiz. Sorunların çözümünü için neler yapılabileceği konusunda elbirliğiyle öneriler hazırlayacağız, sonra da hükümlere çözüm getirilmesi için, sorunlara çözüm getirilmesi için önerilerimizi arz edeceğiz.

Bir konu önem taşımaktadır. Deniz icra hükümlerinin bir kısmı hazırlanırken çok yoğun tartışmalar yaşanmıştır. Birçok sayın meslektaşımız hatırlayacaklardır ve uzlaşmayla bu hükümler çıkmıştır. O uzlaşmaların olabildiğince korunması, eğer güncel sorunlarla bozulmuş değilse, o uzlaşmaların korunması sistemin sağlıklı çalışması açısından bir önemli temenni olarak belirtilebilir. Gerisini artık uygulama gösterecek. Efendim, sabrınız için çok teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Hocamıza tebliği için çok teşekkür ediyoruz. Bu aşamada tabii sizlerin katkıları çok çok önemli olduğundan kaynaklı olarak Hocamızın tebliğine ilişkin olarak söz vermek istiyorum ben sayın misafirlerimize, konuklarımıza, bu yönde söz almak isteyen varsa lütfen el kaldırmak suretiyle ben de mikrofonu ilettirmeye çalışayım. Söz alan misafirlerimizden istirhamımız kendilerini çok kısaca tanıtırlarsa müteşekkire oluruz.

Av. ŞEYMA İNAL- 1352. maddedeki bu gemi için alınmış krediler konusunda hepimizin siz de hatırlıyorsunuz, çok büyük çabaları oldu ve özellikle de gerçi amacına ulaşmadı, ama işte Türk bayrağını kredi verilmesi konusunda da yardımı olması amaçlandı. Yine öğleden sonra sunumda konuşuruz bu konuları, ama şimdi bu hüküm düştüğünde biz bütün yabancı bankalara bugüne kadar bu hükmün olduğunu açıkladık, şimdi düştüğünü açıklayacağız. O zaman yeni kanun tasarısında herhalde bunun yeniden konulması için bir girişimde mi bulunulacak, yoksa niye bu ihtirazi kayıtla imzalanmadı? Birinci sorum bu, çok uzun olmazsa birkaç sorum daha var.

Yeni kanun düzenlenirken milletlerarası sözleşmelerle kabul edilen hususların tercümelemleri zaten iyi, bunları kanunun içine almaya gerek yok dediniz, ama uygulamada o olay o kadar kolay olmayacak diye düşünüyorum. Biz elimizde bir İcra İflas Kanunu, bir milletlerarası sözleşme icra dairesine gidip anlatmamız daha zor olacak diye düşünüyorum. En azından bir metinde madem her şey toplanıyor, milletlerarası sözleşmelerle kabul edilenler de aynı metinde yer alsın, bir icra dairesine gidildiğinde tek bir metin üzerinden ya da mahkemeye

gidildiğinde tek bir metin üzerinden anlaşma sağlayabilsek ya da derdimizi anlatabilsek daha kolay olmaz mı?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Çok teşekkür ederim Şeyma Hanım sorularınız için. Efendim, milletlerarası sözleşme, yani gemilerin ihtiyati haczine ilişkin 1999 tarihli sözleşme alacaklar bakımından bir ihtirazi kayda izin vermiyor. Dolayısıyla alacak sayısını genişletmek, daraltmak veya farklı yorumlamak şeklinde bir ihtirazi kayıt ne yazık ki konulması mümkün değildi. Fakat ikinci sorunuzla bağlantılı olarak söyleyeyim, ikinci sorunuz bence tam bu sempozyumun ve önümüzdeki hafta yapılacak olan oturumda ele alınacak problemlerden biridir. Ben böyle biraz tez canlı bir şekilde milletlerarası sözleşmeye taraf olunca o hükümleri tekrar etmeye gerek kalmayacaktır dedim, ama belki de hep birlikte şunu düşüneceğiz: Belki diyeceğiz ki milletlerarası sözleşmeleri hayır, İcra İflas Kanununda yine de tekrarlanması uygundur. Böylece bir sistematik bütünlük sağlanacaktır belki, şu anda olduğu gibi ihtiyati hacizle başlayıp satışa kadar gidip, paraların paylaşılmasına doğru giden bir sistematik bütünlük, bir teselsül eden hükümler zinciri olabilecektir. Böyle bir, bu bir tercihtir, bir ilke kararıdır. Bu yönde bir karar alınmasına kanımca bir engel yok, dolayısıyla hükümlerin daha rahat uygulanmasını sağlayacaksa, pekâlâ bu kabul edilebilir, bu yönde bir tercih yapılabilir. Bu tercih, böyle bir tercihin yapılması sizin birinci probleminizi çözecektir, çözebilecektir. Çünkü böyle bir uygulamaya gidilirse, yani milletlerarası sözleşme hükümleri tekrar edilecek olursa, o takdirde deniz alacakları da yeniden yazılacaktır. Yani Ticaret Kanunundaki 1352. madde İcra İflas Kanununda tekrar edilecektir. Edilirken o kısım, o cümlecik yine muhafaza edilebilecektir. Bu milletlerarası sözleşmeye karşı bir tür hile gibi gözükecektir, ama hangi amaca hizmet ettiği düşünüldüğünde de pek kimsenin karşı çıkacağını tahmin etmiyorum. Gerçekten de yabancı bankaların Türk bayrağına olan güvensizliğini aşmak için konulmuş bir hükümdür. Böyle olduğu için de yabancı bankaların kazanılması, yabancı bankalara güven telkin edilmesi amacına matuf olduğu için muhafaza edilmesinde belki de bir sıkıntı duyulmayacaktır.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Başka söz almak isteyen?

Av. SİNAN GÜZEL- Kerem Beyle de kendi aramızda konuşuyorduk şimdi şeyde, milletlerarası anlaşma Türkiye Büyük Millet Meclisinin uygun bulma kanunu Resmi Gazetede yayınlanırken Ticaret Kanununun ilgili hükümleri ilga edilmiştir diye özel bir hüküm bulunmadığı durumda milletlerarası anlaşma öncelikle uygulanacak. Yani normlar hiyerarşisinde, ama aksine hüküm olmadığı takdirde farklı hükmün uygulanmaya devam etmesi gerekmiyor mu?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Dediğiniz hiç şüphesiz doğru, çok teşekkür ederim soru için. Temel ilkemiz Anayasa 90 fıkra 5 ve özellikle Milletlerarası Özel Hukuk Kanununda 1. maddenin 2. fıkrası çerçevesinde temel ilkemiz şu: Eğer Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşme varsa, o milletlerarası sözleşmenin hükümleri öncelikle dikkate alınır. Daha doğrusu o milletlerarası sözleşmenin hükümleri kendilerine çizilmiş olan uygulama alanı içinde tek başına uygulanır. Nitekim her milletlerarası sözleşme sonlara doğru mutlaka bir maddesinde kendi uygulama alanını çizer. Çatmayla ilgili milletlerarası sözleşme sözleşmeye taraf olan iki geminin çarpışması halinde uygulanır. Dolayısıyla birisi sözleşmeye taraf, biri değilse, çatma sözleşmesi uygulanmaz. O takdirde dönüp iç hukuk kurallarımıza başvurabiliyoruz.

Şimdi rehin sözleşmesi ve ihtiyati haciz sözleşmesi, aynı zamanda sınırlı sorumluluk sözleşmeleri hep lex fori ilkesinden yola çıkıyor. Yani mahkemenin hukuku olarak uygulanıyor, dolayısıyla İcra İflas Kanununun yanında, hatta yerine uygulama alanı buluyor. Dolayısıyla dediğiniz doğru, Türkiye hakkında milletlerarası sözleşme yürürlüğe girince, o milletlerarası sözleşmenin hükümleri öncelikle uygulanması gereken hükümler haline gelecek. Fakat dediğim gibi burada milletlerarası sözleşmeye karşı bir hile esasında öneriliyor ve yürütülmeye çalışılıyor. Biz milletlerarası sözleşmenin öncelikle uygulanacağını biliyoruz, bilmemize rağmen İcra İflas Kanunundaki hüküm üzerinden bankaların ipoteksiz alacaklarına da ihtiyati haciz hakkını tanıyoruz, onu uygulamak istiyoruz. Yani milletlerara-

sı sözleşmeyi yasal olarak yorumluyoruz diye düşünebilirsiniz. Yasa koyucunun yorumu getirmiş gibi, bu esasında yasama hukukunda yeri olan bir çözüm değil, o konuda hemfikiriz. Hiçbir şekilde yeri yok, milletlerarası sözleşmenin ne diyorsa, o şekilde uygulanması gerekir. Fakat bir ihtiyaç var. Yabancı bankaların finans çevrelerinin Türk bayrağına duyduğu bir güvensizlik var, uzun süre gündeme getirilmişti. Bu güvensizliğin aşılması için ihtiyati haciz hakkını aynı zamanda banka kredileri, ipoteksiz banka kredileri için de açıkça kabul ediyoruz. Bu ihtiyacı karşılamaya matuf olarak böyle bir tırnak içinde “hile”ye izin verilebileceği düşünülebilir. Birlikte konuşacağız, birlikte çözüm bulmaya çalışacağız.

Av. NİLGÜN YAMANER- Milletlerarası sözleşmelerin kabul edildikten sonra önceliği olduğunu hukuk fakültesinde öğrendik. Şimdi aramızda icracı icra müdürleri veya uygulayıcı hâkimlerimiz var mı bilmiyorum bu konferansta, ya yeni öğretilerde hukuk fakülteleri bu konuya gereken önemi vermiyor ya da şöyle bir şeyle pratikte karşılaşıyoruz: Ben başıma geleni anlattayım. Milletlerarası sözleşme öndedir dediğimizde bize böyle bir sözleşme gelmedi, önümüzde böyle bir metin yok, Adalet Bakanlığına yazalım, bu sözleşmeye taraf mıyız, isteyelim. Yani madde 1 buradan başlıyor, dakika bir daha doğrusu, ondan sonrası yani yapamayız. Uygulamacılar biz burada dertlerimizi anlatacağız, ama bizimle birlikte karar verecek olanların da burada olması gerekir. Yoksa biz yine kendi kendimize konuşuruz, ağlaşıyoruz ve ihtiyati hacizde de göreceksiniz, biraz sonra sunumda da söyleyeceğim, ihtiyati haciz hâlâ çek, senede verilir diye bakılıyor. Nelerden bahsediyoruz yani? Onun için bu milletlerarası sözleşmeler kabul edilir, ondan sonra o zaman her hâkime kitap halinde sunulsun, bir şey yapılsın, falan, yoksa bu işlemez, işlemiyor. Bankalara gelince, şu anda yabancı bankaların benim bildiğim herhalde meslektaşlar da aynı fikirdedir, neredeyse hepsi denize, gemilere kredi vermekten çıktı, onların yerine fonlar girdi ve fonlar da ısrarla yabancı bayrağı geçmesini istiyorlar gemilerin kolay satışı için, hâlâ durumumuz bu. Teşekkür ederim.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Müsaadenizle ben bir şeyi arz etmek

isterim. Komisyon başkanı olarak bunu tabii, oturum başkanı olarak değil, biz gerek uygulamacıları, gerek yargı mensuplarını konuyla ilgili, gerekse de sektörde ilgili olan kişileri davet ettik. Tabii davete icabet etmek onların tercihleri, inşallah icabet edeceklerdir diye de düşünüyoruz. Bunu ekleyeyim istedim. Buyursunlar Hocam.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Sayın Nilgün Yamaner üstadıma çok teşekkür ederim. Ekleyebileceğim hiçbir şey yok, gerçekten de dediğiniz gibi mutlak surette bir eğitim meselesi bu, eğitime ihtiyaç vardır. Belki İcra İflas Kanununda hükümler yazılırken 1999 tarihli milletlerarası sözleşme diye açıkça belirtilir, böylece atf yapılabilir, bu şekilde bu problem çözülebilir diye düşündüm sadece.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Ben bu konuda, milletlerarası sözleşmelerin uygulanması konusunda ben değil, bütün meslektaşlarımız bunun bir hukuk kuralı olduğunu, uygulanması gerektiğine hemfikiriz, ama burada hileyle aşılma konusunu bir hukukçu olarak kabul etmiyorum. Onu bir kere belirtmekte yarar gördüm. Ayrıca biz burada yasanın nasıl olması gerektiğini tartışıyoruz, yoksa uygulamada böyle uyguluyorlar, uygulamıyorlar çözümünü müsaade ederseniz bu konuda ilgili birimlere bırakmak zorundayız. Yani burada biz yasayı çıkaracağız, doğru dürüst yasayı çıkaracağız, ama icradaki memur, görevliler ya da yargıçlarımız yasayı bizler nasıl izliyorsak, nasıl çalışıyorsak, nasıl gerekçelerini inceleyip talepte bulunuyorsak, onlar da incelemek zorundadırlar. Bunu yaparken yasayı biz teknik olarak düzgün çıkaralım, çelişmeyelim. Yani milletlerarası sözleşmelerle iç hukuku çeliştirmeyelim konusunda dolaşısıyla buna dikkat edelim. Zaten uygulamayla ilgili sıkıntıları dile getirirken bizim asıl sorunumuz uygulamada karşılaştığımız zorlukların kimler tarafından bize yaşatıldığı olacak. Buna çözüm bulurken de komisyon başkanımız, değerli bakanımız, değerli hocamız bu konuda da çözüm bulacaktır tahmin ediyorum. Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Sayın Av. Şeyma İnal'ın önerisine hemen antitez geldi. Gördüğünüz gibi zor, yani mayın tarlası

gibi bir alan bu, hiç kolay bir karar verilebilecek bir alan değil. Prensip itibariyle yasama hukuku açısından hiç şüphesiz iç hukukta milletlerarası sözleşme arasında çelişki yaratmamak lazım. 30 yıllık meslek hayatımda her aşamada, her makalede, her kararda, dilekçede bunu savundum ben de, dolayısıyla Sayın Av. Andaç Bilgen'in bu konudaki itirazı, çıkışı da son derece yerinde tabii ki.

Av. ŞEYMA İNAL- Öncelikle ben bir öneride bulunmadım, soru sordum, öneriyi siz getirdiniz. Ben sadece şu soruyu sordum: Dedim ki biz bu kanun çıktığından beri yabancı bankalara Türk bayrağına ikna etmek için, hatta orada da bir parantez açtım, başarılı da olmadık. Sebeplerine sıra geldiğinde konuşuruz, şimdi sözü çalmak istemiyorum oturum yapacak arkadaşlardan, ne olacak diye sordum. Yani biz döneceğiz, bankalara diyeceğiz ki biz size legal opinion verdik, bunu da yazdık, kanunda vardı, ama şimdi milletlerarası sözleşmeyi imzaladık, e orada yok, bu kalktı. Ondan sonra buyurun, size bir güvensizlik daha, yani zaten daha güven tesis edilmemişken bunlar ne yapıyorlar sorusu bir kere daha gündeme gelecek. Ben de bunun için size sordum “*ne düşünüyorsunuz*” diye, ama kim hiçbir yasayı ya da milletlerarası sözleşmeyi arkadan dolanalım demedim. Yani burada başka bir şey daha var: Evet, şunu ben söyledim, icra dairelerinde ve mahkemelerde bir elimizde milletlerarası anlaşma, bir elimizde kanun çok zorluk çekiyoruz. Uygulamayı düşünmek zorundayız. Yani kanun tekniği mükemmel bile olsa sonunda uygulayamıyoruz. Onun için uygulamayı düşünmek zorundayız. Bilmiyorum eğer yani mahkemelerden ve icra dairelerinden hafta sonu olduğu için bir katılım yoksa körlerle sağırlar birbirimizi ağırlar yapmayalım, bir de hafta içi yapalım, belki katılırlar, ama esas birbirimizle dertleşmekten ziyade galiba uygulamada gittiğimiz makam ve merciler de burada olursa, en azından onların da bizim karşılaştığımız sorunlarla ilgili bir fikri olur. Benim bir soruydu, öneri bile değildi, o kadar.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Çok teşekkür ederim. O zaman ben de sizin yorumunuzu bir öneri gibi algılayıp tekrar ettiğimi sanmıştım, benimkinin de kayıtlardan çıkmasını öneriyor-

rum o zaman, çünkü yabancı bir yatırımcıyı, yani sizler benden çok daha iyi biliyorsunuz, yabancı bir yatırımcıyı en çok rahatlatacak olan bilgi şudur: Türkiye 1999 tarihli milletlerarası sözleşmeye taraftır, 93 tarihli sine taraftır ve bu sözleşmelerin hükümlerini de aynen uygulamaktadır. Bundan daha rahatlatıcı, ferahlık verici hiçbir bilgi olmaz. Çünkü o sözleşmeyle milletlerarası sözleşmeler bir standart, Cenevre'de hazırlanmış, Avrupa Birliği'nin denetiminde, gözetiminde hazırlanmıştır. Bu milletlerarası sözleşmelere taraf olunduğunun bilinmesi ve bunların aynen uygulandığının bilinmesi zaten yeterince ferahlık sağlayacaktır. Efendim, iç hukukta Ticaret Kanununda biz Bankalar Birliği'nin önerisi üzerine bir hüküm eklemiştik, ama onu sonra çıkarttık, bunlara hiç girilmemesi bence en doğrusu olacaktır bu durumda.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Evet, son sözü de Banu Hocama vereyim. Çünkü çok değerli konuşmacılarımız, katılımcılarımız da olacak, onlara da zaman bırakmak adına ve sarkmaması adına buyurun Banu Hocam.

Yrd. Doç. Dr. BANU BOZABAL (Akdeniz Üniversitesi)- Hocam, ben başka bir soru daha soracağım. Gene teknik bir şey, belki Andaç Beyin söylediğine de ek olacak. Şimdi milletlerarası sözleşmelerin, taraf olmadığımız sözleşmelerin bir kısmını iç hukuka, Türk Ticaret Kanununda iç hukuka aldık. Şimdi bunlara taraf oluyoruz ve bunlar Resmi Gazetede yayımlanıyor tercümelere ve tercümelere, yani çeviriler arası sıkıntımız var. Bunu nasıl aşacağız ya da nasıl aşamayacağız? Şimdi bu da sıkıntı yaratacak uygulamada çünkü.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Efendim, çok haklısınız, orada iki adım zamanı taşıyoruz biraz, ama bakın, metodolojik olarak nasıl geliyor? Bütün bunların hepsi yasama tarihçesi açısından kısaca paylaşmakta yarar var, bilinmesi gerekiyor. Tercümelere ilk kez Ticaret Kanunu Tasarısı hazırlanırken bu tercümelere şekillendirildi, komisyona geldi. Komisyonda çok yoğun tartışmalar oldu ve herkes de denizci olmuyor komisyonda, çok sayıda alanda uzman olan sayın hocalarımız var, bu çalışma arkadaşlarımız var ve bu çalışma yürütülürken o

günün koşullarında o anda orada öneriler yapılabilir. Somut bir sözcük için bir öneri yapılabilir. Siz efendim, bu öneri tam olarak karşılamıyor diye kendi düşüncenizi bildirseniz bile oy çokluğuyla o öneri kabul edilebilir. Böyle bu şekilde bizim tam olarak katılmadığımız çok sayıda tercüme geçti. Sonra fakat milletlerarası sözleşme tercüme hazırlanırken bunların düzeltilmesi imkânı doğdu ve olabildiğince milletlerarası sözleşmeleri aynen yansıtan metinlerin hazırlanması için çaba sarf edildi. Ticaret Kanunundaki metinler gözetildi, fakat Ticaret Kanununda açıkça hata demeyelim, ama sözleşmeden uzaklaşan noktalarda milletlerarası sözleşmeyi karşılayan tercümelere yer verildi. Bununla şu amaçlandı, ümit edildi: Milletlerarası sözleşme Resmi Gazetede yayınlanınca demin konuştuğumuz gibi bağlayıcı hale gelecek, o tercüme bağlayıcı hale gelecek. Bu itibarla Ticaret Kanunu hükmü ilga edildiği için artık yeni tercümedeki düzenlemenin esas alınması gerekecektir. Yani Ticaret Kanunu hükümlerinin her ihtimalde sözleşmeye taraf olduğumuzda ilga edildiğini ve artık uygulanmayacağını kabul etmek gerekir. Teşekkür ederim.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Evet Hocam, Müsaadenizle oturumu kapatıyorum, 1. Oturumu, Hocamıza çok teşekkür ediyoruz. 2. Oturumumuz 15 dakika sonra başlayacaktır çay, kahve molasından sonra, teşekkür ederim.

ARA VERİLDİ

2. OTURUM

SUNUCU- Değerli misafirler, etkinliğimizin 2. Oturumunu başlatmak üzere Oturum Başkanımız Değerli Hocamız Sayın Prof. Dr. Selçuk Öztekin'i oturum düzenine davet ediyorum ve değerli konuşmacılarımız Av. İzzet Hatem, Av. Nilgün Yamaner ve Av. Mahmut Karaman'ı da oturum düzenine davet ediyorum.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Değerli katılımcılar, Shakspeare: *“O kadar geç oldu ki erken sayılır”* demiş. Ciddi bir rötarla başlıyoruz programa, demin ilgiyle takip ettim tartışmayı *“milletlerarası sözleşmelerin İcra İflas Kanunu içine monte edilmesi mümkün olabilir mi, olamaz mı”* diye, tabii bunun cevabını da bizim Adalet Bakanlığı Kanunlar Genel Müdürlüğünden almamız lazım. Orada gayet güzel ciddi çalışan bir ekip var, çok da tecrübeli, bu ne ölçüde yapılabilir, ne ölçüde yapılamaz, onu bir kere bir görmek lazım. Şu halde bugün bir öneride belki bulunulabilir *“alalım İcra İflas Kanununun içine”*, falan diye, ama nihai onay oradan gelecek. Bunu sakıncalı buluyor olabilirler.

Bir ikinci nokta: Bu İcra İflas Kanunu çalışmalarısıyla birlikte icra teşkilatı konusunda da çok önemli bir kanun, Teşkilat Kanunu hazırlandı. Bu Teşkilat Kanunu çerçevesinde icra daireleri mensuplarının atama usul ve esasları, istihdamı, vesaire bütün bunlar yeni bazı formüllere bağlandı. Adalet Bakanlığı bu konuda doğrusunu söylemek gerekirse hem iyi niyetli, hem istekli, fakat tabii şunu belirtmek lazım ki dünyanın en güzel İcra ve İflas Kanunu hazırlayın, en güzel Deniz Ticaret Kanunu kodunu hazırlayın, bunu uygulayacak olanlar kalifiye olmadığı zaman, yani sırf kanun meselesi değil olay, bir çevre meselesi var. Bir tebligat meselesi var, bir adliye personelinin kalifikasyonu meselesi var. Şimdi hukukçular istihdam edelim, icra dairelerinde bol hukukçu olsun, falan deniliyor. Adama 1 500 lira maaş veriyorsun hukuk fakültesini bitirmiş adama, adam gelmiyor. Gelmek istediği zaman da iki yıl katlanıyor, gidip avukatlık yapıp oradaki irtibatları sayesinde işi yürütmeye çalışıyor. Siz gemilerin ihtiyatı haczi veya haczi diyorsunuz,

oraya gelene kadar daha taşınmazın haczini biz doğru düzgün yapamıyoruz. Bırakın onları, menkul haczini doğru dürüst yapamıyoruz, kavga dövüş hep cereyan ediyor. Yarısı usulsüz, yarısı usulüne uygun, yani bu işi en alttan ele almak lazım, ama bu nedense işte olmuyor, bunu bir türlü şey yapamadık, işin içinden çıkamıyoruz, ama bu gemiler konusunda çalışmalarımız sırasında elden gelen gayreti göstereceğiz. Size bu konuda teminat veriyorum. En azından bize getireceğiniz teklifler bakımından.

Şimdi ben masada deniz ticareti hukukunun aslında duayen ve duayenleriyle bulunuyorum. Bu nedenle çok da gurur duyuyorum. O itibarla İzzet Beyin isteği üzerine aslında bizde kıdemde en kıdemli en son söz alır, ama İzzet Bey rahatsızlığını beyan ederek ilk söz almak istediğini söyledi. O itibarla değerli deniz ticareti hukuku ustası Sayın İzzet Hatem'e sözü bırakıyorum, buyurun efendim.

Av. İZZET HATEM- Efendim, esasında benim zaten yaşım ve gözlerimde olan bazı sorunlarım icabı bu yetmiyormuş gibi bir de 15 gün önce düşerek kolumu kırdığımdan dolayı bugün burada oturmaktansa kıymetli dinleyiciler arasında oturmak ve iltifat etmek gerekirken yine de programı bozmak istemedim ve katılarak elimden geldiği kadar tecrübelerimizin bazı sonuçlarını, durumlarını size ifade etmek istedim. Ancak Sayın Başkanın da müsamahasına ve sizin anlayışınıza sığınarak bir bu kolumun bu durumu dolayısıyla benim büro arkadaşlarımdan Av. Emre Kotil'in müsaadenizle yanıma katılmasını rica edeceğim. Bu şekilde bana yardımcı olacak, notlarımı şey edecek. Zaten efendim, şunu da söyleyeyim: Ben evet, büromdan bütün bu cebri icra ve ihtiyati haciz mevzularını yakından takip ediyorum. Arkadaşlarla hep tartışıyoruz, ama fiilen alanda tatbikatta olan benim burada bulunan arkadaşlarımdır. Her günlük tecrübeyi yaşayanlar ve bana yansıtan da onlardır zaten.

Efendim, söze başlarken Kerim Hocamız burada güzel bir özet, hatta özetten öteye bir söyleşiyle kanunun ne şekilde, kanunun daha doğrusu genel olarak deniz branşının ve deniz hukuku içinde de bilhassa icra, cebri icra hükümlerinin ne şekil-

de meydana geldiğini izah etti. O sırada yaptığı izah tarzından bunu bir sitem telakki etmesin, bunların âdeta sorunların büyük kısmını halledici nitelikte olduğu şeklinde bir kendi memnuniyetini ifade etti. İyi güzel, ama durum böyle olsaydı başta kendi olmak üzere belki de bu sempozyumun tertibine gerek olmazdı. Demek ki durum tam öyle değil, maalesef 5 senelik uygulama henüz oturmadı, bize göre hatta oturmaktan da çok uzak. Oturmaktan uzak olmasının nedeni sadece mevzuat değil, biraz evvel Sayın Başkanın da ifade ettiği gibi, aslında benim değineceğim birçok noktaları üç kelimeyle Sayın Başkan zaten özetledi. Mesele efendim, tatbikattadır ve bu tatbikat deyince evet, Türkiye Cumhuriyeti bir memleketdir, ama Türkiye Cumhuriyetinin muhtelif limanları maalesef ve limanlarındaki tatbikat hiç birbirine uygun değil. Bırakın Mersin yahut Antalya gibi yer ki onlar da bizim liman tabiatıyla, fakat mesela, bir İstanbul'la İzmir arasında bile çok büyük çelişkili uygulamalarla karşılaşmaktayız. Bunu belirtmek isterim. Şimdi benim hazırlığım daha ziyade biraz hasbihâl kabilinden bir ifade tarzıdır. Sayın akademisyenlerin çok takdir ettiğim sistematik sistemine belki de uymayacağım, bu bakımdan beni mazur görün, ama tatbikatçıların da böyle konuşmaları belki daha doğrudur diye düşünüyorum.

Şimdi efendim, eski kanuna göre kısıtlandı gemi alacaklısı bahşeden durumlar, ondan sonra da deniz alacaklısı ki neredeyse alfabenin bütün harflerini kapsayan alacaklar sıralanıyor. Dikkat edildiği takdirde aslında gemi alacaklısı maddesinde bulunan hükümler deniz alacaklısında da ... bentlerde, ... şeylerde tekrar edilmiş durumdadır. Bu komisyon belki biraz sonra hocamız cevap verecek, belki bu bilinçli olarak yapılmıştır. Bir yerde bu hükümlerin bastıra bastıra ne şekilde uygulanacağını ve uygulanabileceğini göstermek için yapılmıştır. Ancak gemi alacaklısının geminin aynı üzerine bahsettiği haklarla deniz alacağının bahşetmediği haklar arasındaki fark mevcut olmakla beraber bu hükümleri aynı şekilde ifade etmek ne dereceye kadar doğrudur, onun takdirini tabiatıyla yine akademisyen arkadaşlarımıza bırakıyorum.

Şimdi efendim, biz uzun yıllar eski Ticaret Kanununu, İcra

İflas Kanunu ve bilhassa da tedbir, ihtiyati tedbir mevzularında usul hükümlerini uygulamaya ve uygulatmaya çalıştık. Bugün bu yeni kanunla duruma daha bir denge getirildiği şeklinde bir yaklaşım var. Evet, bazı hususlarda bu doğrudur, ama bazı hususlarda da bu tamamen bana göre yahut bizim büromuzun tatbikatına göre veyahut da etrafta gördüğümüz duruma göre duruma uymuyor. Bir kere efendim, bu tahdide neden lüzum görüldü, onun izahını rica edeceğim. Mahkemede ihtiyati haciz talebinde bulunuluyor. Şartları belli, çok tahditli, onları da konuşacağız zaten, fakat belki sonda söyleyeceğimi başta söyleyeceğim, netice itibariyle hâkime seferden men kararı vermesi yetkisi verilmiyor yahut da zımmen veriliyor. Sadece ihtiyati haciz kararı veriyor. Ne oluyor? O haciz kararını alıyoruz, icraya koşuyoruz. Sayın Başkanın da ifade ettiği gibi kimlerle ne şekilde karşılaşılıyor? Tabii hepsi de kıymetli devlet memurları, ama anlayışları başka, her bir icra dairesinin İstanbul'da bildiğim kadarıyla senede 40 000-50 000 dosyası var. Bu kararı gidip de bir icra müdürlüğüne geldiğiniz zaman efendim, işte aman gemi kalkacak, edecek, yap şuraya, limana yaz, bilmem neye yaz, gümrüğe yaz, filan falan diye a, ben şimdi hacze gidiyorum yahut bilmem şeye gidiyorum, yapamam. Kim? Müdürün havale ettiği müdür muavini veyahut da şey bunu söylüyor. Halbuki evvela seferden men mevzuunu iyice benimsemesi lazım ne olduğunu, şimdi biz bu bakımdan bir öneride bulunmak istiyoruz. Bilmem bu illa kanun değişikliği mi gerektirir, şimdiki yeni usulle kararnameyle geçiştirilir mi? Biz bilhassa İstanbul, İzmir, Mersin gibi yerlerde bir icra müdürlüğünün deniz icrası şeklinde çalışmasını, yani münhasıran bir yere gidilsin, bari oradaki müdür ve memurlar bunun hükümlerini, uygulamasını kısa zamanda veya orta zamanda anlarlar, benimserler ve bu şekilde hepimizin karşılaştığı biraz önce bir koltukta Erol Ertan Bey kardeşim oturuyordu, içler acısı bir durum anlattı bize, herhalde sırası gelince o da söyleyecek. Bu bizim karşılaştıklarımızdan biri, acaba böyle bir icra müdürü nasıl ki taşınmazlar için zannedersen İstanbul'da 10. İcra Dairesi sırf taşınmazların satışı mevzuuyla meşgul oluyor, acaba deniz hukukunda verilen bir icraya intikali gereken hükümlerle-

rin bu şekilde uygulaması için bir icra dairesinin görevlendirilmesi düşünülebilir mi diye böyle bir sorumuz var.

Efendim, biz büro itibariyle daha ziyade yakın zamanlara kadar gemi tarafını savunan kişilerdir. Bunun da bir sebebi İngiltere'deki ... tazminat P&I kulüplerinin başka avukatlar arasında bizi görevlendirmesi sebebiyle gemilerin menfaatlerini korumak gibi bir durumlara düşüyorduk. Fakat şimdi bunu gördük, İngiltere'de dahi en büyük ... avukat firmaları artık genelleştirme diyelim, ... mı diyelim, ne dersek diyelim bir şekilde aynı büro, aynı büyük hukuk bürosu ... bilmem ... gibi bürolar mükemmeren gerektiğinde first come ... ilk talep ilk hizmet kuralına uyarak bazen gemi ilgililerini savunuyorlar, bazen de tam tersine yük veyahut da üçüncü şahıs, mesela sahilde zarar gören bir rıhtımın sahibi ve onun sigortacısı gibi şeyleri temsil görevini üstleniyorlar. Çok defa mesela, bir geminin tutulması onlarca öngörüldüğü takdirde, tabii gemiler bugün çok kolay takip ediliyor internette, işte gemi Türkiye'ye gelmeden üç-dört limana uğrayacak ve bunlar muhtelif limanlarda oradaki avukatlarla temas ederek veya şey ederek ihtiyati haciz, tabii onlar genel tabir olarak aresta tabirini kullanıyorlar, ama şimdi ares dediğiniz ihtiyati haciz de olabilir, ihtiyati tedbir de olabilir, konservatif ... veya ... muhtelif tabirleri, ama genellikle ares tabiri kullanılıyor. Nitekim gerekçede de bu belirtilmiş vaziyettedir ve soruyorlar: Efendim, işte şu gemi gelecek, neler istersiniz bunun haczi için? Biz de kanunun koymuş olduğu ve aslında yabancı gemileri iyice koruyan nitelikte hükümleri bir bir sıralıyoruz. İşte efendim, evvela yüzde 10 000 SDR daha merhaba demeden yatırılacak. Hâkim o yatırılmadan dosyayı ele bile almaz. Bırakın ki taşrada alıyorlar, o da ayrı mesele, bu şekilde. İşte efendim, liman sahasına girecek, yok şamandırada olacak, yok bilmem rıhtıma bağlı olacak şudur budur filan falan, aynı şeyi Yunanistan'a soruyor, İtalya'ya soruyor ve açıkça söyleyeyim, başka yerde tutturmak mümkün olduğu takdirde bizim Türkiye'ye gelmiyor. Çünkü bir kere şunu söyleyeyim: Bu hükümleri, hele bir hüküm var ki hani belediye bilmem ne hudutları içine girmiş olacak. Tatbikatta birçok gemi burada bütün tatbikatçı arkadaşlarımız bilirler, icabında çarşamba

günü bile Türkiye akıllarına gelse girmez, açıkta kalır, cuma günü öğleden sonra girer. İki günde yükünü boşaltmak veyahut da yeni yükü almak mümkün olduğu takdirde bunu yapar ve pazar akşamı da mükemmelen kalkar gider.

Şimdi biz mahkemeye limandan kâğıt alarak, işte efendim gemi Türkiye’de, İstanbul’da yahut şurada, ispat ediyoruz, buyurun, limandan beyan, şudur budur deyip aynı zamanda da delillerimizi ibraz ediyoruz. Tabii onların tercümelerini hazırlamış oluyoruz, ibraz ediyoruz. Mahkeme üç kişi veya bir kişi, hangisi olursa olsun inceleyip karar verinceye kadar, o kararı alıp şey edinceye kadar atı alan Üsküdar’ı geçiyor ve maalesef birçok gemiye uygulayamıyoruz, bu alabildiğimiz ihtiyati hacizler teoride kalıyor, kararları teoride kalıyor.

Bunun hakkında da ben kendime göre bir çare düşündüm. Yine mevzuat değişikliğini mi gerektirir yahut en azından bir kere benimsenir mi? Benimsendiği takdirde mevzuat değişikliği mi gerektirir? Ben diyorum ki efendim, bir geminin bugün gemiler internette seyirleri takip ediliyor, mükemmelen görülüyor. Bir geminin seyir planına göre İstanbul’a, Antalya’ya, şuraya buraya geleceği kuvvetle muhtemel olduğu ispat edilirse, en azından geminin normal seyrine yaptığı mile göre, uğradığı limanlara göre 3 gün sonra Türk limanına geleceği büyük bir ihtimalle farz edilebilirse veyahut da inanılabilirse, mahkemelere biz daha Türk sularına girmeden 3 gün evvel bir müracaat hakkına sahip olalım. Niye? Benim bir yaklaşımım var. Bilmiyorum tabii ve bu burada bu hükümler bilhassa yabancı gemiler lehine hükümler, çünkü Türk gemileri icabında sicil mahkemesinde, sicilin olduğu mahkemede de müracaat edilerek ihtiyati haciz kararı alınabiliyor. Tabii bu dediğimiz gibi yabancı gemiler veya onların sigortaları için bir nimet, ama ben bu konuya objektif bir yaklaşımda bulunmak istiyorum. Objektif bir yaklaşım da hakikaten gemilerin ihtiyati haczini çok zorlaştıran hükümlerdir. Bana göre biz eskiden tedbir kararlarımızı daha kolay alıyorduk. Tedbir kararlarımızı da aldığımız zaman evet, mahkemeler en kolay şey tedbir kararını reddettir. Hiç kimse hâkimi niye reddettin diye sorumlu tutmaz, ama verdiği zaman acaba niçin verdi, ne oldu, doğru mudur,

delilleri, olabilir. Artık bu da bizim hâkimlerin inisiyatifine ve cesaretine bakan bir husustur ve teminat takdir ediyor. Etsin efendim teminat takdir. Şimdi bu 10 000 SDR meselesi koskoca bir transatlantik gelecek, tutacağız yahut da başkası tutacak. Başta evet, madde var, bilahare müracaat üzerine teminat miktarı arttırılabilir, azaltılabilir, ama o anda 10 000 SDR'yle koca bir gemiyi tuttuğun gibi bilakis 10 000 SDR yatıramayan kişi de ufak bir kosteri ... tutamıyor. Çünkü alacağını, 30 000 dolar olan alacağını şey etmek için o 16 000-17 000 dolara bağlı olan 10 000 SDR karşılığı yatıracak imkâna sahip değil. Bu vaziyette hukuk ... mevzuunda bana göre bir haksızlık, haksız bir durum doğuyor. Buna da bir çare düşünülmesi gerekir düşüncesindeyim.

Geldik şimdi alınan kararın icrada infazı, bir kere diyelim ki gemi Karamürsel'de, hadi İstanbul'dan kararı aldık. Hemen gittik, oradaki icra müdürlüğüne gittik, vesaire. Adam şey, bir de fiili muhafaza diye bir mevzu var. Aslında gemiye giderek gemiyi kaptan veya kim olursa olsun yediemine teslim etmesi lazım ki eskiden tatbikatta başka şey yapılıyordu. Geminin kağıtlarına alması lazım, yani evrakını, bilmem şeyini filan alması lazım, limanda tutması lazım. Bu tatbikatta pek yapılmıyor şimdi, buna mukabil işte fiili muhafaza tedbiri bazen olmadan efendim, mademki gemi tutuldu, fiilen de durum tahakkuk etti artık, ötesini aramayın diye cevaplarla karşılıyoruz bazen, yani niye fiili şeye gidemediği icra müdürü, gemi durdu işte, tuttuk. Sahil muhafaza gitti tuttu, bilmem ne oldu tuttu, tutuldu diye cevaplar alıyoruz. Bunlar tabii tatbikatta canım, biraz da esneklik göster, filan gibi bir, ama biz aynı esnekliği o memurlardan aradığımız zaman maalesef göremiyoruz, budur mesele.

Şimdi efendim, ben konu o kadar çok ki ben hepsine girmek istemiyorum. Muhakkak ki sayın arkadaşlarım ve bizden sonra gelecek olan diğer arkadaşlarımın da değinecekleri hususlar olacak. Gemiye ihtiyati haciz konulduktan sonra teminat yatırma meselesi kaldırmak için gemiyi, eskiden teminatı tedbiri veren mahkemeye getiriyor veya tedbiri neyse, haczi veren mahkemeye getiriyordu. O da bakıyordu, takdir ediyordu,

bilhassa teminat mektupları mevzuunda bazen sorunlar, yok metni beğeniyor, metni beğenmiyor filan falan, yani ekseriye maalesef nakit getirmek mecburiyetinde kalıyoruz. Çünkü dış bankalarla ve yerli bankalar arasında, işte Türkçe metin, İngilizce metin birbirine uyması, yok bilmem ne aralarındaki komisyon anlaşmaları bankalar arasında gibi mevzular çok defa biz mesela, eskiden bazı bankaları öneriyorduk. Bundan çekiniyorum artık, dışarıdaki müvekkile diyorum ki kardeşim, sen kendi bankanı bul, o da Türkiye'deki kendi muadili ... hangisiyse ona yap. Çünkü benim verdiğim banka yok merkezdi, şuydu buydu derken bir yerde o bankayı ben önermiş olmakla mesul duruma düşüyorum ve bundan birkaç senedir artık imtina ediyorum, yapmıyorum.

Efendim, belki zamanımı doldurmadım, ama zaman zaten geçiyor. Onun için ben buraya kadar yapayım diyorum. Kanununda üzerinde durulacak çok hüküm var, müsaade ederseniz bundan sonra sözü de arkadaşlarıma bırakayım diye sizden müsaade rica ediyorum. Dinlediğiniz için de beni bilhassa teşekkür ederim.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Evet, Sayın İzzet Hatem'e biz çok teşekkür ediyoruz. Engin tecrübe ve bilgilerinden bize özet olarak da olsa yararlandırdı. Şimdi vakit tabii daraldı, saat yarımına yaklaşıyor. Aslında normal olarak bitirmemiz gerekiyordu. Sözü önce Av. Mahmut Karaman'a vereceğim. Mahmut Bey, sizden istirhamım 15, en fazla 20 dakikayı geçmezseniz sevinirim.

Av. MAHMUT KARAMAN- Memnuniyetle Hocam, çok teşekkür ediyorum. Öncelikle herkesi saygıyla selamlıyorum. Şöyle başlamak istiyorum: Mükemmel kanun olmayacağı gibi mükemmel kanun yapılsa bile uygulama mükemmel olmayacaktır. Dolayısıyla biz bu sorunları hep konuşmaya devam edeceğiz. Bu bilinçle bakıyorum ben, önemli olan mevcudu daha iyi nasıl yapabiliriz? Zaten herkes de bu düşüncede. Hukukun uygulanması sırasında karşılaştığımız zorluklar biz avukatları daha iyi nasıl düzenleme yapılır noktasında zaman zaman düşünmeye sevk etmekte, bugün bu etkinlikte bunları dile geti-

rip tartışma imkânı verildiği için emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Bu alanda emek veren çok değerli akademisyenlerin, yine çok değerli meslektaşların bir araya gelmiş olmasını fırsat bilerek deniz icra hukukuna ilişkin değerlendirmelerimizin yanı sıra çözüm bulunması gereken önemli bir sorunu konuşmanın başlangıcında dile getirmek istiyorum. Bu deniz mahkemesinin görev alanına ilişkindir. Görev tanımı yapılmış olmasına rağmen bazı hükümlerden kaynaklanan, özellikle 1352. maddenin özellikle n maddesinden kaynaklanan ihtilaflar maalesef deniz mahkemesinde görülemiyor. Bu da n maddesini hatırlayacak olursak: *“Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarılması, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması”* Bir-iki tereddütlü karardan sonra yüksek mahkeme bunun borçlar hukuku istisna akdi kapsamına girdiğini istikrarlı bir şekilde kabul etmeye başladı ve artık bu hükümler, bu hükümden kaynaklanan ihtilaflar deniz mahkemesinde görülemiyor.

Bu bende giren ihtilafların aslında çok büyük oran teşkil ettiğini belirtmek istiyorum. Yani 8 300 km kıyı şeridi olan ülkemizde yüzlerce gemi inşa ve onarım tersanesi, yine yüzlerce yat inşa ve tamir atölyesi bulunmakta. Bu ihtilafların -ki buna ilişkin ihtiyati haciz kararlarının deniz mahkemesinden verilmesi bir zorunluluk- verildikten sonra asıl davanın başka mahkemede görülmesi, ilk defa bu davaya taraf olan avukatları da -karşılaştık bununla, karşılaşıyoruz- deniz mahkemesinin ihtiyati haciz kararı vermesine ilişkin yetkisini aştığını ve o tedbirin veya o ihtiyati haczin kaldırılmasına yönelik itiraza yöneltiyor. Bu tabii deniz bu sempozyumun ne kadar konusu bilmiyorum, ama dile getirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Esasen Ticaret Kanunu 5. maddesine baktığımızda istisna akdi temelinde olsa da bu ihtilafların deniz mahkemesinde görülmesi lazım. Çünkü kanun Türk Ticaret Kanunundan veya diğer kanundan doğan deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin davalar için ihtisas mahkemesi tayin edilebilir diyor. Yani bu Türk Borçlar Kanunu, Limanlar Kanunu, Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Kanunu da kapsadığına şüphe yok. Yani bir Yargıtay yorumunu ne kadar doğru değerlendiriyorum bilmediğim gibi, yanlış olsa

bile onun yeri burası mıdır, ondan da emin değilim, ama tekrar söylüyorum, önemli bir konu olduğu için dile getirmek istedim.

İhtisas mahkemesi bağlamında dile getirilmesi gereken bir önemli konu da şu: Sayın Prof. Dr. Kerim Atamer'le bu sempozyumda konuşmacı olma konusunu konuşurken “çok konuşmacının olduğu yerde mutlaka konular örtüşecektir” diye bir ilk intibamı veya endişemi dile getirmiştım. O da: “olsun, birden çok kişi dile getiriyorsa, demek ki çok önemlidir, getirilsin” dedi. Daha ilk başta Sayın Üstatla bir-iki konuda örtüşme oldu, ama ben sizleri sıkmayacak şekilde mümkün olduğunca farklı örneklerle anlatmak isteyeceğim.

Şimdi deniz hukukuna ilişkin ihtiyati haciz kararları 1352. maddenin n bendi hariç uzman mahkeme deniz mahkemesinde görülmekteyken gerek ihtiyati haczin uygulanması sırasında, gerekse esas takibe geçildikten sonraki icra işlemleri münhasır olarak belirlenmemiş icra dairelerinde takip edilmektedir. Bu aslında bir-iki örnek vereceğim, çok ciddi sorunlar, değerli üstadım genel hatlarıyla bahsetti, ben de iki örnekle bunu açıklayacağım. Bunlardan birincisi icra müdürlerinin İcra İflas Kanunu 95. madde hükmüne dayanarak ihtiyati haczin uygulanması sırasında masraf için çok yüksek oranda, hatta talep miktarını aşacak şekilde teminat talep etmekteyken, bazılarının etmemesidir. Benim burada işaret etmek istediğim, yani 95. madde uygulanmasın, teminat takdir etmesin değil, ama bu farklı uygulamanın ortadan kalkması, bu da ihtisaslaşmış veya tayin edilmiş bir icra aynı icra müdürlüğünden işlem yapılırsa ortadan kalkabilir. İhtisaslaşmış icra dairelerinin görevlendirilmemesinin uygulamada çıkardığı bir diğer sorun da bilindiği üzere Sayın Prof. Dr. Kerim Atamer 1376'ya göre ihtiyati haciz kararının verilmesinden bir ay sonra dava açılabileceğinden, onun sulha olan katkısına yönelik gerekçesinden bahsetti. Buna kesinlikle katılıyorum, alelacele dava açmanın hiçbir anlamı yok, ama İcra İflas Kanunu 264. maddesinde bu bir haftada açılıyor. Bununla uyumlu olmasına rağmen farklı icra dairelerinden veya uzman olmayan icra dairelerinden işlem yaptığınızda icra müdürünün ilk refleksi bir haftalık süre kaçırılmış olmaktadır. Bu defa siz işte 1376'yı gösterdiğinizde

o da var, o da var, hangisi, işte bu özel hükümdür tartışmasına giriyorsunuz ve bunu anlatmakta bir sürü zorluk yaşıyor. Bu ikinci örneğimdi, mutlaka farklı örnekler de var. Hepsini buradaki süreyi ekonomik kullanma adına belirtmeyeceğim.

Şimdi deniz ihtilaflarına bakacak icra müdürlülerinin yanı sıra icra hâkimliklerinin de münhasıran atanması kanunla belirlenmesi lazım. Çünkü birini yapıp diğerini yapmamak gene eksik bırakmış olacak. Buna da bir örnek vermek istiyorum. Şimdi çok yakın tarihte Liman Başkanlığımızdan biri uzun süreli bir şekilde ihtiyati haczi bekleyen bir geminin satılması için İcra Müdürlüğüne yazı yazıyor. İcra Müdürlüğü de icra mahkemesine kanuna uygun olarak başvuruyor. Aylarca bekletiyor iş yoğunluğu nedeniyle veya konuyu anlamadığı için, sonra da bir karar veriyor. Verdiği karar, yani bir karar eleştirisine girmek değil amacım, sadece icra mahkemelerinin münhasıran atanmasına vurgu yapmaktır. Geminin o anki durumunu arz ettiği tehlikeyi tespit ve teyit eden, bu anlamda yazı yazan icra müdürünün yazısını dikkate almayıp, iki sene önce gene bir resmi kurum olan, kamu kurumu olan kıyı emniyetinin o geminin denize elverişli olduğunu tespit eden raporunu dikkate alarak karar veriyor. Şimdi bu yargıdaki yanlışlıklara ilk defa burada rastlamıyoruz, her zaman rastlıyoruz, ama bunun uzman mahkeme olursa, bir münhasır mahkeme olursa düzeltilebileceğini düşünüyorum ve düzeltilirken bence bu özellikle limanlardaki gemilerin enkaz halinden ve onların tehlike yaratmasından kurtulmak için buna süre konulmasını öneriyorum. Yani *“icra müdürünün veya liman başkanının başvurusu üzerine icra hâkimlikleri bu talebi 3 gün içerisinde değerlendirir”* gibi bir hüküm konulmasının uygun olacağını düşünüyorum.

Şimdi buradan çıkan ikinci durum: Reddettiği durumda ne olacak? Şimdi kanun koyucu o kadar hassas ve detaylı düşünmüş ki icra müdürünün veya liman başkanının müracaat ettiği durumda satış kararından sonra temyiz geminin satılmasını durdurmuyor. Taraflar müracaat ederse ayrı, peki reddederse ne olacak? Ki burada reddedilmiştir. Onun için temyiz aylar süren bir süreç, onun için bir üst mahkeme burada tayin edilmeli. Özellikle liman başkanları, yani ülke denizliği ve çevre aç-

sından çok tehlike teşkil eden bu durumu tam anlamıyla, yani kanunun sistematığı kazuistik, bir şey yazmadığınız zaman demek ki o düşünülmemiş denilip, genel icra mantığından, genel mantıktan hareket edilip ona hükmedilmiyor. O zaman onu da yazmak gerekir. Aklıma gelen bu iki konudan çözümler bunlar, yani biri 3 günlük bir süre veya bir haftalık süre, çünkü onun için bir bilirkişi incelemesi yaptırmasına da gerek yok icra hâkimliğinin, liman başkanlığı, bir kamu otoritesinin hem kamu otoritesi olması itibarıyla, hem o konunun zaten uzmanı ve zaten gemiyi yakından izleyen birisi olarak yaptığı müracaat artık satış kararının verilmesini gerektirir bir müracaattır çok aykırı bir durum yoksa, tabii hâkim denetimine tabi tutulmuş ki bir sakınca varsa hâkim o kararı vermeyecektir, ama temel itibarıyla o kararın verilmesi lazım.

Bir diğer ele alacağım konu ihtiyati haciz teminatı olacaktır. Yine değerli üstadım bahsetti, ben biraz daha ayrıntılı ve bir de önerim olacak uygun görülürse, benimsenirse düzenlemeye geçmesi açısından. Şimdi biliyorsunuz ihtiyati haciz kararı alınırken TTK 1363 gereği 10 000 SDR teminat yatırılmakta, bu sabit bir teminat değil, yani çok aşağıda maddenin altında çok güzel düzenlemeler var, her şey düşünülmüş. Teminatın düşürülmesi isteneceği gibi artırılması da talep edilebilir. Ancak birinci itirazım, yani usul hukukçuları tarafından da eleştiriliyor, çok bana belki düşmez, ama bu konuyu tartışmaya açılmasını uygun görüyorum. Yani bizim kanun sistematığımızda bir dosyanın incelenmesi için önceden teminat yatırılması diye bir sistem yok. Bu iki bakımdan sakıncalı: Birincisi, gerçekten gecikmeye neden olabiliyor, ikincisi 10 000 SDR, 15 000 doların altında -sadece çünkü gemi adamlarına o ayrıcalık getirilmiş- alacağı olan küçük alacaklılar bunu fiilen biliyorum, hiçbirisi müracaat etmiyor. Yani şu kadar harç, bu kadar teminat denildiğinde hiç kimse müracaat etmiyor. Ayrıca 10 000 SDR, bunu başlangıçta alsanız, sonra alsanız bile bu sefer yine üstadımın belirttiği gibi çok büyük bir gemi, çok gecikmesinde büyük riskler, zararlar ortaya çıkacak bir gemi 10 000 SDR'yle seferden men ediyorsunuz. Peki, şu hüküm belki söylenebilir altta gelen: *"Bu teminat arttırılabilir"* hükmü gündeme getiri-

lebilir veya gerekçe olarak söylenebilir. Ancak şunu önemle belirteyim ki hepimiz yaşayarak biliyoruz, o ihtiyati haciz kararı alınacak, 3 gün içinde uygulanacak. Uygulandıktan sonra itiraz edilecek. İtiraz alacaklıya tebliğ edilecek. En az 15 gün, o da en az 15 gün, bazen 1 ayı buluyor. Dolayısıyla teminatın arttırılmasına yönelik bu destekleyici bir açığı kapatmaya yönelik hüküm aslında uygulamada o riski ortadan kaldırmıyor. Yani siz 20 gün haksız şekilde ihtiyaten haczedilmiş bir gemiyi seferden men ettiğinizde teminatın arttırılmış olması zaten soruna çözüm olmuyor.

Peki, önerim ne olacak? Önerim biraz da işte yabancı ülkelerdeki tatbikatla bağlantılı, hâkim ihtiyati haczi değerlendirir, verilme koşulları varsa verir ve ihtiyati haczin uygulanması sırasında donatana, kaptana, her kimiyse ilgiliye o uygulanması sırasında çok yakın bir tarihe duruşma günü tayin edilir. Diyelim ki pazartesi günü kararı verdiniz, ne gün uygulandı? Salı. Perşembe günü duruşma günü. Şimdi Perşembe günü duruşmada herkes bir kere o haksız bir ihtiyati haciz var mı, yok mu, o değerlendirilir. Teminat yeterli midir, değil midir, o değerlendirilir. Böylece otomatik işleyen bir sistem de söz konusu, yani siz ihtiyati haciz kararıyla birlikte tebliğ edilmek üzere duruşma günü tayin ediyorsunuz, böylece hem borçlunun kendini savunma imkânı veriyorsunuz, hem de teminatla ilgili bir sorun varsa onu konuşuyorsunuz. Peki, iki günlük sürede tabii bir teminatsız veya üç günlük bir sürede bir teminatsız geminin seferden men'i söz konusu, fakat biraz önceki sakıncaları düşündüğümüzde, yani 10 000 SDR'yle bir suezmax'ı, bir handymax'ı günlerce tuttuğunuzda doğacak zarar çok daha büyük, dolayısıyla bu yöntemle ben bu sorunun çözülebileceğini düşünüyorum.

Bir de bu teminatın arttırılmasına ilişkin hükümde geminin büyüklüğü yoksun kaldığı kazançlar dikkate alınarak deniliyor. Şimdi yargılamada bu şöyle algılanıyor: Hâkim bu geminin tonajına günlük işte time charter rates'ine bakarak onu belli bir günle çarparak bir teminata hükmediyor. Peki, o mesela, bir davamda iki sene olmuş, artık alacak sübut bulmuş, karar verilecek, teminatı kanunda böyle yazıyor diye, yani somut ola-

yın özelliklerinin teminatın arttırılması gerektirilmesi halinde, yani madem kazuistik yöntemle gidiyoruz, o zaman her türlü ihtimali yazmamız lazım. Yazmadığınız zaman demek ki böyle düşünülmemiş, bunun günlük kazancı, dolayısıyla bu anlamda kaybetme riski çok yüksek. Bunu bununla çarpıp, kanun koyucu böyle istiyor deyip kararlar veriliyor. Dolayısıyla somut olayın özellikleri, yani o alacağın haklılığı konusunda veya borcun ödenip ödenmediği konusunda hâkimde oluşacak kanaate göre çok riskli bir durum varsa, ama illa o ihtiyati haczi uygulamak istiyorsa, bu sefer yüksek teminat takdir eder. Geminin belki de kazancı düşüktür, ona rağmen yüksek teminat takdir edebilir böyle bu şekilde yazılırsa, yani hâkime somut olayın özellikleri teminatın arttırılması gerektirmesi halinde şeklinde bir serbestlik verilirse.

Bir diğer önemli düşündüğüm husus ihtiyati haciz sonrası yediemin atanmasına ilişkindir. Şimdi kanunda 1366. maddede geminin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Şimdi kazuistik yöntemde buna baktığımızda bunlar olmadığı durumda demek ki yediemin tayin edilemiyor gibi bir durum ortaya çıkıyor veya benim şahit olduğum bir olayda yediemin tayin edilmiş, bir sene sonra adam yatmış kalkmış orada önemli de bir görev diye, çünkü ihtarlar çekilmiş, denilmiş ki gemi kaçırılacak, dikkat et, işte önlemini al. Bir sene sonra borçlu gelip itiraz ediyor. Diyor ki: *“Kanunda bu kişiye zaten yediemin olarak bırakılamazdı ki kanun aşılmış deyip, yedieminlik ücretini reddetti”* mahkeme, dolayısıyla bunu gerekirse *“bunların bulunmadığı halde üçüncü bir kişiye”* diye bir ifadede bulunulması gerekir diye düşünüyorum.

Şimdi bu yediemin tayiniyle ilgili asıl sorun bence bu çok ayrıksı bir durum bahsettiğim, ama yatların ihtiyaten haczinde bu kadar hızlı hareket edebilen, üç-beş dakikada marinayı terk edebilen, marinayı terk etmesi için liman başkanlığından, gümrükten, şuradan buradan bir kâğıt alması gerekmeyen yatların ihtiyaten haczedilmesi çok açık söylüyorum, sıfır. Yani yüzde 1 bile değil. Yani siz ihtiyati haczi tebliğ ediyorsunuz, liman ma-

rinalar zaten böyle bir yükümlülüğü üzerine almıyorlar. Dolayısıyla durumun gerekmesi halinde, hatta belki açıkça yazmak lazım, yatlar için çünkü yatların da bu kanun çerçevesinde, yani Türk Ticaret kanunu ticarete ilişkin hükümleri TTK'nın 935. maddesi gereği ticaret gemilerine uygulanmasının yanı sıra 935.2.a hükmü gereği yatlar hakkında da uygulanmakta. Dolayısıyla buna yatlardaki bu sakıncayı ortadan kaldırmak için mutlaka bir özel hüküm sevk etmek gerekir, yani yedieminin kaptan ve malik dışında birisi olarak tayin edilmesi bakımından.

Sayın Hocam, birkaç konu daha var, ama ben bunu sayın hocalarıma not olarak iletayım, günün bu geç saatinde daha fazla, teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Anlayış gösterdiğiniz için ben çok teşekkür ediyorum. Bu vesileyle demin söylemeyi ihmal ettim, aslında sonuç bildirgesi mi, nasıl bir şey hazırlanacaksa, o belgeyi hazırlayacak olan arkadaşlarımızın bir icra dairesinin sırf deniz icra hukuku uygulamasıyla yetkilendirilmesi konusunu önermelerini hararetle tavsiye ediyorum. Bakanlık bunu hemen kabul edecektir, o konuda doğrusu eminim. İcra hâkiminin önemi bakımından şu hususu size arz etmek isterim ki icra hâkimleri, bizde daha doğrusu icra mahkemeleri biliyorsunuz takip hukukuna aykırılıklarla ilgilenen, süratli çalışan, pahalı olmayan, seri iş çıkartan mahkemelerdir. Büyük ölçüde duruşma üzerinde, duruşma yapmaksızın dosya üstünde karar verme yetkileri vardır. Gerçi Anayasa Mahkemesi bunu, bu yetkiyi son zamanlarda biraz Anayasaya aykırı bulmaya, falan başladıysa da önemli olan seri çalışan mahkemeler olmalarıdır. En çevik zekâlı hâkimi, hukuku bütün boyutlarıyla bilen son derece süratli düşünebilen hâkimler orada görev yapmak gerekirken maalesef bizde uzun zaman icra mahkemeleri ya sürgün yeri veya tenzili rütbe yeri olarak görüldü. Ben bunun şahsen mücadelesini çok yaptım Bakanlıkta, hatta icra hâkimleri hâkim yardımcısıydı, hâkim unvanı verilmiyordu icra hâkimlerine, kimliklerinde hâkim yardımcısı diye yazardı. Bu neyse son zamanlarda düzeltildi, şimdi çok iyi görebildiğim, tabii biz hepsiyle muhatap olmuyoruz. Bir bilgili falan icra hâ-

kimi bulduğumuz zaman hemen gidip yakasına yapışıp, içtihat alışverişi, vesaire, fikir alışverişi, o arazi çünkü çok önemli teorisyen için, yani en iyi teori uygulamadan geçer, en iyi uygulama teoriden geçer. Dolayısıyla bu arkadaşlar bizim için çok kıymetli, çok değerli icra hâkimi arkadaşlarımızla karşılaşıyorum. Tabii hepsine biz gidemiyoruz, isim de şu anda zikretmek istemiyorum. Bu arkadaşlar maalesef İcra ve İflas Kanunu Komisyonunda görev de almak istemediler bütün yalvarmalarına rağmen, neden almak istemediler, onu da bilmiyorum. Yani bilmiyorum derken hepsi yok annem hasta, yok babam hasta gibi gerekçeler gösterdi. Bakanlık onlara ciddi bir iyilik düşünüyordu bu tavırları nedeniyle de onu da zorla vazgeçirdik Bakanlığı, çünkü bir işin ucundan tut, tecrübene ihtiyacım var diyoruz. Canım, gel yararlandır yani, dolayısıyla pek tasvip edilebilecek gibi değildi, ama yine Ankara'dan falan gayet iyi icra hâkimi arkadaşlarımız var. Evet, bu iki hususa değinmek istedim ve sözü Sayın Av. Nilgün Yamaner'e bırakmak istiyorum, buyurun. Herhalde kürsüden anlatacaksınız, değil mi? Buyurun.

Av. NİLGÜN YAMANER- Değerli Başkan, sevgili katılımcılar, öncelikle düzenleme için hepinize teşekkür ediyorum. Gerçekten çok ihtiyacımız var ve keşke burada da icra müdürleri ve uygulamacı hâkimlerimiz olsaydı, benim sunumum birazcık da onlara yönelik, onların da geleceğini düşünerek neden deniz, neden önemli, neden deniz avukatları, deniz taşımacılığı, ne oluyor, ne bitiyor, biraz onları anlatmak istemiştım, ama genç arkadaşlarımızın yararlanacağını umuyorum. Üstatların anlattıklarının hepsine katılıyorum, aslında sunumu biraz kısaltacağım, çünkü onların söylediklerine devam edeceğim ben de, tamamlayıcı olacak. Hepimizin derdi aynı.

Dünyada gördüğünüz gibi ticaretin yüzde 90'ı deniz yoluyla yapılıyor ve gördüğünüz gibi 50 000 ticari gemi 10 milyar ton yük taşıyor. Önemli bir kapasite bizim gemilerimizde, bizim ticaretimizde bu şeyin içinde, bu yapının içinde önemli yer tutuyor. Yurtdışından ve yurtiçinden alım-satımlarda bunun daha çok önemli olduğunu göreceksiniz. Az önce İzzet Beyin söylediği gibi bazı dış alım ve dış satımlarda neredeyse yüzde 90'ı yabancı gemilerle yapılıyor, yüzde 10'u bizim Türk tica-

ri gemilerimizle yapıyor. Yine denizyollarını Avrupa'dakileri sadece gösteriyorum size ve bizim armatörlerimiz buralarda dolaşüyor. İnanın bizim armatörlerimizin gemileri çok çok kolay tutuluyor, biz burada hiçbir yabancı gemiyi tutamıyoruz. Eskiden üstatlar anlatıyorlar, biz de yaşadık bunları, haftada üç-dört gemi falan tutardık. Hakikaten HMK 101 ve devamı dediğimiz zaman gemiler kolayca tutulurdu. Şimdi epey sorun var, herkes anlatıyor, ben de biraz anlatmak istiyorum.

Türkiye'deki az önce söylediğim gibi filoyu görüyorsunuz, dökme yük gemilerimiz bizim kendi milli sicilimizde yüzde, yani biz dökme yüz, konteynır, kuru yük taşıyoruz. TUGS'a kayıtlılarda da yine aynı şekilde gemi durumumuz fena değil. Dış alım-satımda görüyorsunuz, Türkiye'de yüzde 11'i dış alım evet, ihracatta da yüzde 15'i Türk gemileriyle yapıyor. Bu demektir ki yüzde 85-90 yabancı gemiler geliyor ve biz bu yabancı gemileri tutabilmeliyiz Türkiye'nin gördüğünüz çeşitli limanlarında, bunu yapamıyoruz. Bununla ilgili başvurularda şartları sıraladığımız zaman başka yerde tutalım diyorlar. 15 000 dolar acente alacağı olan birisi buraya gelip de gemiyi tutturmuyor. Neredeyse 15 000 dolar gibi bir para verecek, böyle birtakım sıkıntılar içinde yaşıyoruz.

Şurada geçen yıl dünyada tutulan gemilerle ilgili, dünyadaki gemi tutma istatistikleri şunlar ve görüyorsunuz gemiler ekonomik durum sıkıntıya girdikçe dünya ticaretinde, gemiler de daha fazla tutulmaya başlıyor. Gemi tutma cennetleri şu anda Fransa, Hollanda, Singapur. Daha devam edebiliriz, ama eskiden de bizim gemi tutma cennetlerimiz vardı. İskenderun mahkemeleri hemen gemileri tutardı. Sarıyer mahkememiz vardı, çok eskiler hatırlayacaktır, Sarıyer hâkimimiz vardı, hemen gemi tutar ve hemen gemi kaldırır. Sonra da Tuzla mahkemesi eklenmişti. O günleri güzel günler diye hatırlıyoruz.

Fransa'da şöyle, limanda ticaret mahkemesi var. Önemli olan şu: Ticaret mahkemesinde ticaret mahkemesi hâkimleri yok, ticaret odasından biri var, armatör var, tüccar var. Yani anlattığımız zaman bu işin içinde olan birisi sizin haklı veya haksız olduğunuzu ilk bakışta, ilk talepte anlayabiliyor. Zaten

itiraz hemen yapılabilir. Arkadan da eğer sizin geminiz tutulduysa, en geç bir hafta sonra siz geminizin akıbetinin ne olup ne biteceğini öğrenebiliyorsunuz. Her şey son derece hızlı.

Hollanda'ya geldiğimiz zaman limanda mahkemeler var. Yine hâkim bir-iki gün içinde karar verebiliyor en geç olumlu veya olumsuz, taraflar isterse arkadaşımın da önerdiği gibi üç-dört gün içinde duruşma itirazı olabiliyor, ne olacaksa kararlara bağlanabiliyor. Acil olması halinde hafta sonu ve resmi tatillerde de mahkeme gemi tutuyor. Kanunda “*icra müdürleri bunu yapar*” diye bir düzenleme var, hiç böyle bir şeye rastlayınız oldu mu bilmiyorum. Hangi mahkeme hangi şeye gideceksiniz? Ben İsrail’de buna rastladım, İsrail’de cumartesi resmi tatilleri, bir hâkim hanımın evine gittik. Kafasında bigudisi vardı inanın, geminin serbest bırakılması kararını imzaladı ve gemiyi kurtardık. Yeni deniz ticareti böyle bir şey, çünkü çok büyük değerlerden bahsediyoruz. Gemi de öyle, yük de öyle, alacak da öyle, her şeyin acilen yakalanması lazım, tutulması lazım. Teknoloji geliştikçe gemilerin yükü boşaltması eskiden 15 gün bir gemi gelir burada dururdu yükünü boşaltmak için, şimdi öyle değil. Konteynır gemileri hele sabah geliyor, öğleden sonra boşaltabiliyor. Yani çok acele olunması gereken bir ticaret ve iş alanındayız.

Singapur’daysa yine aynı şekilde mahkemeye başvuruyorsunuz, geminin kaçma ihtimali varsa kolluk kuvvetlerinden hemen destek isteyebiliyorsunuz. 48 saat içinde kabul veya ret kararı veriyor. Burada daha önemli bir şey var ki bu bizde kanunumuzda eksik olduğunu veya açık olduğunu düşündüğüm bir konu, daha sonra değineceğim. Gemi gözetim altındayken yapılan tüm liman masrafları alacaklıya ait, alacaklı da daha ciddi düşünmek zorunda.

Gelelim Türkiye’deki gemi tutmaya, arkadaşlarım anlattı, hemen özet geçiyorum. Sadece ihtiyaten haciz istiyoruz. Az önce konuşurken de oturduğum yerden aynı şeyi söyledim. Hâlâ ihtiyati haciz çek ve senet için verilir. İhtiyati haciz kararı hele İstanbul limanı dışındaki limanlardaysa alamıyoruz. Alan arkadaşlarımı tebrik ediyorum, söylesinler, işbirliği yapalım.

Durum bu kadar acıklı. Gemi geldiğinde başvurmanız isteniyor. Gemiler aynen üstatların anlattıkları şekilde ya hemen geliyor gidiyor veya işte cuma geliyor yükünü bırakıyor, cumartesi, pazar olmadığı için biz burada Türkiye'de gemi tutulamazın mazeretlerini üretiyorsunuz. Halbuki bakın, deniz taşımacılığının yüzde 90'ı ithalat, ihracat yabancı gemilerle yapılıyor, ama siz gemi tutamayızı anlatıyorsunuz, sadece mazeret üretiyorsunuz.

İnceleme ve karar hakikaten çok zaman alıyor. Bu 10 000 SDR bugünlerde 50 000 lira gibi oldu. Bu sıkıntı yaratıyor, büyük gemilerde ayrı bir sorun yaratıyor. Küçük alacaklarıysa imkânsız hale getiriyor, talebini imkânsız hale getiriyor. İcra müdürlüklerinin yetkisiyse arkadaşlarım anlattı, herhalde daha sonra da anlatacaklardır, hakikaten bizi çok perişan eden bir şey. Günün şeyi içinde, hayatın olağan akışı içinde hacze gideceğiz, bugün şu var, bugün bu var, gemiye çıkamayız gibi veya işte çeşitli yaşadığımız sorunlar var. Yani bizler artık gemi tutamaz olduk, ben onu söyleyeyim. Yani kanundaki yapılan değişiklikten sonra ne karar alınabiliyor, ne tutulabiliyor, kararı alan da icra edemiyor.

Şimdi Ticaret kanununda bir geminin, yani gemi tutulmasıyla ilgili borçlular var. Bunlar malik, sicile kayıtlı malik 974'te gösterilen, charterer, kiracı, yönetici, bunlarla ilgili sorun yok. İki konuda sorun var: Ekonomik malik dediğimiz beneficial owner bizim yasamızda yok. Burada bir sıkıntı doğuyor. Hâlâ burada bir açıklık var, bunun tanımı yok, bunun bir şekilde düzenlemeye girmesi lazım. İkincisi, Finansal Kiralama Kanunuyla ilgili kanundaki sicile kayıtlı malik finansal kiralayan şirket olduğu için, kurum olduğu için finansal kiralayan kurumun teminat vermesi gerekiyor. Finansal kiralayan kurum 10-15 gemiyi finanse ettiyse, hepsi birden sistership haline geliyor, dünyanın her tarafında gemileriniz tutuluyor. Burada Türkiye'de de sıkıntı yaşıyoruz, dünyada da sıkıntı yaşadığımız kanundaki bir boşluk, buna bir dikkat çekmek istedim. Az önce söylediğim gibi sadece ihtiyati haciz isteyebiliyoruz. Tekrar etmeyelim, çabuk çabuk geçelim.

Bu lex fori kuralı nedeniyle de sıkıntılar baş gösterdi. Yani uygulamada burada bayağı ciddi sıkıntı yaşıyoruz. Özellikle arkadaşlarımızın konusu olduğu için çok değinmek istemiyorum, ama yurtdışı satışlarda, yurtdışında gemi satıldığı zaman Türkiye'deki sicilden geminin kaydını silemiyoruz. Çünkü ipotek alacaklılarıyla ilgili, sicilden terkinle ilgili çok ciddi sorunlar yaşıyoruz. Kanundaki ciddi bir açık bu, bir başka sorun da bununla ilgili olmasa da yok olan gemilerimiz var. Armatörlerin finansal kiralama altındaki gemileri Hindistan'da, Pakistan'da, anonim tersanelerde yok ediliyor. Biz hâlâ finansal kiracı olarak bunlar için gerekli bütün harçları, vergileri, vesaireleri ödemeye devam ediyoruz. Sicilden silinmesi imkânsız, beceremedik. Hatta şimdi bir deneme içindeyiz, belki bir dava açarız sicille beraber bakarız ne olacak diye, ama burada da bir ciddi kanunlar uyumsuzluğuyla bu noktada karşı karşıyayız.

Kanun gelirken bundan yıllarca önce Kerim Hoca da az önce bahsetti, takibin ihtiyati hacizle başlatılması çıkarlar dengesi dersiniz, çıkarlar dengesinin çok gözetildiğini zannetmiyorum. Biraz çıkarlar dengesinde borçlu tarafında olduğunuz zaman bazı konularda zorlanıyorsunuz. Ona da bir örnek vereceğim şimdi: Milletlerarası tahkime tabi olan olaylarda ihtiyati haciz kararı uygulamasında da çok ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Uluslararası sözleşmelerin, kabul ettiğimiz sözleşmelerin yasalarımızın içine geçtiğini anlatamadık, anlatamıyoruz. Bunun bir ciddi sorun olduğunun altını çizmek istiyorum, inşallah bir şekilde düzelecektir.

Ben İcra İflas Kanunundaki 95. maddeye geleceğim. Orada çok spesifik bir sıkıntımız var. Gördüğümüz gibi alacaklı haczedilen malların muhafazası, idare ve işletilmesi masraflarını istenildiği takdirde peşin vermeye mecburdur. Gemi muhafaza idare ve işletme masrafları nedir, hangi icra memuru bunu tayin edecek ve nasıl yapacak? Ben size bir yolcu gemisini tuttuğunuzu düşünün, bu geminin işletme masrafı nedir, orada demir yerinde bekleme masrafı nedir, hangi icra memuru hangi bilgiyle bunu tayin edecek? Yani icra memurlarına bu kadar ağır bir sorumluluk yüklemek doğru mu, değil mi? Hocamızın söylediği gibi 1 500-2 000 lira maaş alan bir adama milyon

dolarlık bir konuda karar verme yetkisi veriyorsunuz. Karar vermediği zaman aslında hiçbir şey olmaz, en rahatı o oluyor. Örneğin, tekrar geminin muhafaza masrafları arasına neler girer? Uluslararası kurallara uygun olması lazım, yola elverişli, denize elverişlilik halinin devam etmesi lazım. Geminin hemen tutulup bırakıldığını düşünmeyin, geminin tutulduğu ve kaldığını düşünün, yediemine teslim edildi veya edilmedi. Zaten edilmediyse haciz tamamlanmamış diyorlar. Hadi yediemine teslim edildi, o yediemin tutacak, geminin havuzlamasını mı yapacak, sigortasını mı yapacak? Sigortası bittiği zaman P&I sigortası, tekne sigortası bittiği zaman yapılacak işleri kim yapacak? Burada hepsi soru işareti, çünkü bayraklara baktığımız zaman gemilerin bayraklarına, bizim kendi gemilerimiz dahi pek çok gemi ilk beş sicil işte Panama, Malta, vesaire gibi gidip geliyor. Bazen terk edilen gemiler de oluyor. Buralardaki sorunun da çözümü yok henüz görebildiğimiz kadarıyla veya çabuk bir çözümü yok.

Problemlere gelince, şurada özetlemişim. Neredeyse gemi tutmak kanuna imkânsız demişim. Kanaat getirici belge deniliyor. Fransa'da kanaat getirici belge istenmiyor. Yani bir belge verirseniz, yetiyor, ama kanaat getirici belge gibi bir şeye koyduğunuz zaman, bir tanım yaptığımız zaman burada biz uygulamacılar sıkıntı çekiyoruz. Yetki meselesi ayrı bir sıkıntı, gemi gelmeden karar veremiyor. İşte Yarımca'ya mı geliyor gemi, İstanbul limanına mı geliyor? Hepsi aynı yerde aslında, çok yakın yerlerde yapamıyorsunuz. UYAP diye bir uygulamamız var, UYAP niye buralarda çalışmaz, onu da bilemiyoruz. Eğer çalışıyorsa, bu devletin içinde bir sistemse, UYAP'ın burada da çalışması gerekir. Yani bizzat fiilen gideceksiniz İzzet Beyin anlattığı gibi, bu işleri gemiyi tutacaksınız, elinizle tutacaksınız. Neredeyse durum o. 1 000 SDR yatırdığımız zaman bu 1 000 SDR'lerin alınmasında da zaman zaman sorun yaşıyoruz. Türk lirası olarak yatırılıyorsunuz, geri alırken kur farkı nedeniyle sıkıntı yaşamaya başladık. Eskiden bu konuda çok fazla sıkıntı yoktu, ama şimdi bir de o başladı. İcra daireleriyle ilgili sıkıntımızı kısaca özetledim.

Burada size son başımıza gelen bir olay ve gemiyi gösteriyorum. Bu gemi hakikaten seferden men edildi. Zeytinburnu'nda demir yerine alındı. Armatörü bıraktı, gemiyi tutan gemiyi sadece mahkemeden tuttu. Mahkemeden çeşitli kereler işte bu geminin bakımı, vesairesi için tedbir istedik. Bu tedbiri bunun uygulanmasını, koruma tedbirleri istedikse de tutan tutmuştur denildi. Sadece o kadar, başka bir şey hiçbir şeyle ne icradan, ne bir yerden karşılaşmadık. Bu arada gemi denize elverişliliğini kaybetti, tekne makine sigortasını kaybetti, yenilenemedi, P&I sigortası olamadı, ondan sonra kendi kendine de battı. Şimdi limanda şu enkazı kaldırım diye Panama bandıralı armatörü arıyor. Yani bulursa, bulmazsa, işte sonra icranın artık gemi battıktan sonra verdiği karar da buydu.

Şimdi bence şöyle ben tamamlayayım üstatlara katılarak: Denizci Almanya'dan alınan kanunla, Ticaret Kanunuyla denizde gemisi olmayan, yani nehir gemileri var, sakın gemisi var demeyin bana İsviçre'nin, İcra İflas Kanunu arasında bizim yaptığımız bugün de uyguladığımız düzenleme üzgünüm, ama Türk tipi bir düzenleme oldu ve daha fazla düzenlemeye, daha temelden almaya ihtiyaç var. Umarım İcra İflas Kanunu değişirken farklı bir şekilde değişir, farklı icra müdürlükleri olabilir, farklı deniz mahkemeleri olabilir. Bunların yeniden çözümlenmesi gerekir. Yani sorunlarımız herhalde 100 sorunumuz varsa çok azı çözüldü. Eleştirim bu kadar, inşallah daha iyi olur diyorum, sizi tutmuyorum. Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Sayın Av. Nilgün Yamaner'e biz de çok çok teşekkür ediyoruz. Aslında çok ilginç şeyler söyledi, bu biraz belki mukayeseli hukuk bakımından bunlar tartışılabilir pekâlâ ve yararlı olabilir, ama zaman yönünden bir sıkılık var. Bu arada İsviçre'nin deniz ticaret filosu var, Cenova Limanındadır. Bir de İsviçre Deniz Kuvvetleri vardır işin ilginç tarafı, biliyor musunuz? 7-8 savaş gemisi vardır. İsviçre ben lisansımı ve doktoramı orada yaptığım için çok ilginç ve tuhaf bir ülkedir. O itibarla durum böyle, ama tabiiyle tamamen İsviçre içinde kanallardan yapılacak bir nehir ulaşımı için aslında tasarlanmış, düzenlenmiş bir mevzuatın Türkiye Cumhuriyeti gibi bir ülke için, her tarafı denizlerle çevrili yeterli olabilmesi

tabii mümkün değil. Zamanında alınırken işte bir bütün olarak alınmış, şimdi yavaş yavaş düzeltiliyor.

Normal olarak bizim 12.30'da bitirmemiz lazımda, 35 dakikalık bir sarkmamız var. Acaba 14.15'te mi başlatacaksınız? 13.45'te 3. Oturumun başlaması lazımdı. 14.00 mü diyelim, 14.15 mi diyelim? 14.00 diyelim, zaten 14.00 o toplanması falan 14.15, tamam, 14.00'te kismet olursa burada tekrar buluşalım. Program nedir Sayın Başkan? Buyurun lütfen.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Efendim, saygılar sunuyorum tekrar. İlk üç sayın konuşmacının bildirdiği hususlar bende öncelikle bir özdeyişi çağrıştırdı: Kör ölünce badem gözlü olur diye bir özdeyiş aklıma geldi. Ben 1987 yılında hukuk fakültesinden mezun oldum, ama 1983 yılında fakülteye girer girmez rahmetli ustam sevgili Gündüz Aybay'ın yanında çalışmaya başlamıştım. 1983'ten 2006'ya kadar neredeyse aralıksız olarak avukatlık faaliyetinin içinde bulundum ve böyle geniş geniş, bol bol, ferah ferah gemi haczedilen bir ortam ben hatırlayamıyorum. Onu ben demek ki kaçırmışım, aksine bütün meslektaşlarımızın birbirimize gemi hacizlerinin ne kadar zor olduğu konusunda dert yandığını hatırlıyorum. Somut mahkemeler vardı: İskenderun, Tuzla, Sarıyer hâkimleri vardı. Fakat takdir buyurursunuz ki bir kanun hazırlanırken, hele Ticaret Kanunu gibi, icra İflas Kanunu gibi bir temel kanun hazırlanırken somut bir ilçedeki bir hâkimin kolay ihtiyati haciz kararı vermesi üzerine inşa etmek mümkün değil. Ticaret Kanunu bilimsel veriler üzerine inşa edilmiştir, çıkarlar dengesini kollamak üzerine inşa edilmiştir ve kendi içinde tutarlı bir yapı kurmak için çok çaba sarf edilmiştir. Bu 10 000 özel çekme hakkı her üç sayın konuşmacı tarafından dile getirildi, ondan müsaade ederseniz bir örnek vermek isterim. Şimdi önceki dönemde ben kendi yaşadığım kendi dosyalarımda gördüğüm örnekleri söyleyeyim. Banka 100 milyon dolar alacaklı, ihtiyati tedbir istiyor. O dönemde ihtiyati haciz alamıyor, çünkü ipoteği var. İhtiyati tedbir istiyor, mahkeme yüzde 40 teminata hükmetti. Bunu gördüm ben, bu kararı gördüm. Yüzde 40 teminat 40 milyon dolar teminattır. Biz şimdi şu anda 10 000 özel çekme hakkını eleştiriyoruz, 40 milyon dolar teminattan söz

ediyorum. Buna karşılık alacak sadece 5 000 dolarsa, mahkeme yüzde 10'a hükmettiği zaman 500 dolar teminat gündeme geliyor ki 500 dolar teminat bir geminin limanda geçirdiği bir saati, bilemediniz iki saatinin masrafıdır. Yani teminat konusunda bir parametre bulmak, dengeleyici bir kayıt bulmak, bir hüküm bulmak çok zor. Ticaret Kanunu Komisyonu o alanda sözgelimi şundan hareket etmiştir: Örneklere baktım, Amerika'da ihtiyati haciz başvurusunda bulunulduğunda, arrest istenildiğinde para peşin kırmızı meşin 10 000 dolar gelsin diyor oradaki Marshall, Cebelitarık aynı, birçok başka jurisdictionda aynı uygulamayla karşılaşıyoruz. Yani 10 000 rakamı tümüyle böyle boşluktan çekilip alınmış değildir, aksine milletlerarası hukukta, karşılaştırmalı hukukta karşılaşılan somut örneklerden yola çıkılarak alınmıştır. Fakat kanunda dolar denilmesi uygun olmayacağı için Türkiye Cumhuriyeti açısından da objektif yapılabilecek bir kıstas olan özel çekme hakkı tercih edilmiştir. O da dolara, Euro'ya yakın. Şimdi sadece alacaklı cephesinden buna bakmamak lazım, bir Ticaret Kanunu Komisyonu, bir İcra İflas Kanunu Komisyonu alacaklı kadar borçluyu da düşünmek zorundadır. Gemiye haczettiğiniz zaman o geminin üzerindeki gemi adamlarından, içindeki yükten, time chartererden başlayarak limana kadar çok geniş bir yelpazede ticari odakların çıkarları zedeleniyor. Dolayısıyla çok da kolay verilecek bir kararın zaten olmaması lazım bu kararın, mutlaka çıkarların dengelenmesi gerekiyor.

Soruyu şöyle soralım: Bu teminata neden hükmediliyor? Teminat İcra İflas Kanunu uyarınca alacaklı bu kararı aldığı zaman borçlunun haksız bir hacizden zarar görmesi ihtimaline karşı alınıyor. Eğer ihtiyati haciz haksız çıkarsa, borçlunun bu sebeple uğradığı zararın giderilmesi amaçlanıyor. Borçlu gemi, gemi tarafının uğradığı zarar, geminin limanda geçirdiği süredeki demorajı, ditentionı kaçırdığı yük, vesaire. 10 000 rakamına ulaşıırken şöyle bir mantıktan hareket edilmiştir: Geminin 2-3 günlük, bilemediniz 4 günlük zararı muhtemelen 10 000 civarında olacaktır, dolayısıyla ilk aşamada geminin limanda kalacağı ilk süre için bir teminat yatırılınsın, ondan sonrası için borçlu mahkemeye başvurarak, o teminatın yükseltilmesini is-

tesin. Sayın Karaman'ın işaret ettiği o duruşmaların geç açılması meselesi çok doğru, o konuda mutlaka bir süre sınırlandırma getirilmelidir, 3 gün içinde bu duruşmanın açılmasına dair bir hüküm getirilmelidir, ama netice itibariyle teminat borçlunun olası zararını karşılamak için yatırılıyor. Alacak küçük olduğunda borçlunun zararı değişmiyor ki alacak 3 000 dolar olabilir, ama borçlunun geminin, koca geminin, tankerin beklemesinden kaynaklanacak zarar yine de 10 000'ler mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla burada bir denge bulmak hiç kolay değil, çok sayıda parametre, çok sayıda kıstas dikkate alınarak bir düzenlemeye gidilmiştir.

Sayın Yamaner beneficial owner meselesini söyledi. Bunun kanunda düzenlenmediğini söyledi. Bu bilinçli bir tercihtir. Şundan ötürü bilinçli bir tercihtir: 1999 tarihli ihtiyati haciz sözleşmesi hazırlanırken bu problem gündeme gelmiştir. Berlingierinin kitabında çok uzun anlatılıyor, tutanakları da var. Hatta Türk delegasyonu da kalkıp söz almış o tartışmalar sırasında, acaba malik sözcüğü geniş yorumlanarak ekonomik malik, mülkiyetin verdiği yetkileri kullanan kişi de bunun kapsamına alınabilir mi? Bu problem tartışılmış ve tartışmaların sonucunda İngiliz delegasyonu bir de öneri yapmış, gayet geniş kapsamlı bir öneri yapmış. Fakat tartışmaların sonucunda Türk delegasyonunun da verdiği oyla öneri reddedilmiş ve bu konunun milli hukuka bırakılmasına karar verilmiş, lex fori'ye bırakılmasına karar verilmiş. Yani 1999 sözleşmesi yapılırken bilinçli bir tercih doğrultusunda tüzelkişilik perdesinin aralanması, beneficial owner gibi gayet tartışmalı problemler ihtiyati haczi veren mahkemenin hukukuna bırakılmıştır. Bu mahkeme tarafından bu hususların karara bağlanması öngörülmüştür. Biz bunu tespit edince bu konuda kanuna bir hüküm sevk etmemeyi, kanunda hüküm sevk etmemeyi özellikle tercih ettik. Yoksa problem olarak gündeme gelmişti.

Kanaat getirici belge meselesini yine Sayın Yamaner ifade etti. Hepsine cevap vermeye imkân yok, zaten gerek de yok. Müsaade ederseniz yalnızca Ticaret Kanunu Komisyonunun penceresinden dinlendiği zaman bu değerlendirmelerin üzerine neler söylenir, bu değerlendirmeler neler çağırıyor, kısa-

ca onu söylemeye çalışıyorum. İcra İflas Kanununa göre ihtiyati haciz alınırken şartlar daha ağır aslında, biz Ticaret Kanunu Komisyonu olarak şartları hafiflettik. Özellikle de bir alacağın deniz alacağı olması ihtiyati haciz sebebidir diye özellikle bir hüküm sevk ettik. Bu Alman hukukundan örnek alınmış olan bir hükümdür. Yani mahkeme deniz alacağı olduğunu tespit ettiği anda artık çok ayrıntılı bir ispat aramaksızın delillerden sadece deniz alacağını görmek üzerine ihtiyati haciz kararını verebilecektir. Dolayısıyla İcra İflas Kanununda eskiden zaten var olan sistem aslında yumuşatılmıştır. Hükümlerin uygulamada işletilmemesi tabii ki bambaşka bir sorun, o sorunun önemli bir sorun olduğu da anlaşılmaktadır. Daha kolay işletilmesini sağlayacak çareler düşünülmelidir hiç şüphesiz, ama şu ana kadar aldığım notlar çerçevesinde hükümlerle ilgili aksaklıklar var tabii ki, fakat ağırlıklı olarak mevcut hükümlerin işletilmesinde sorunların yaşandığı görülmektedir. O da nasıl tedavi edilir, onu bilmek mümkün değil. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Teşekkür ediyoruz Sayın Atamer'e, aslında benim size sormak istediğiniz soru var mı diye sormam lazım, fakat bu daralan zaman nedeniyle o fasla pek fazla girmek istememekle birlikte ben sorumu sormazsam ciddi şekilde bedbaht olurum diyen birisi var mı? Onun sorusunu alalım, bir tek soru veya bilemediniz iki soruyla kapatalım. Çünkü hiç soru hakkı vermemek de doğru değil. Peki, yemekten sonraki seansa acaba kalacak mı katılımcılar, onu bilemediğimiz için onu şey yaptım. Zaten bedbaht olacak kadar şey yok.

Av. NİLGÜN YAMANER- Benim bir teşekkürüm vardı unuttuğum, sunumumda çok destek olan stajyerim Can'a teşekkür etmek istiyordum, karşımda duruyor, çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. SELÇUK ÖZTEK- Değerli katılımcılar deniz ticareti hukuku avukatlığı zor, kendine özgü sorunları var. Fakat ben öyle sanıyorum ki şu anda Türkiye'de herhalde en zor ve meşakkatli meslek özellikle İstanbul, İzmir, Ankara gibi şehirlerde avukatlık mesleği, bu her taraftan bir sıkışma var. Yani şurayı tutayım, orada ona dayanırım, hiçbir şeye tutunamıyor-

sunuz. O itibarla ben hepinize Allah yardımcı olsun diyorum, yani ister deniz ticareti avukatlığı, ister genel avukatlık yapan herkese hakikaten Allah'tan yardım ve sabır diliyorum. İşiniz çok zor, bu samimi duygu ve düşünceler içinde hepinize saygılar sunuyorum.

ARA VERİLDİ

3. OTURUM

SUNUCU- Sayın meslektaşlarım, 3. Oturumumuzu açmak üzere Sayın Başkan ve sayın konuşmacılar kürsüde şimdiden yerlerini aldılar, sözü uzatmadan kendilerini bu güzel oturumu yönetmek için Prof. Dr. Ali Cem Budak Hocamıza sözü veriyorum.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Kıymetli meslektaşlarım, hepinizi saygıyla selamlıyorum. Şimdi sözü fazla uzatmadan diye takdim olunduk, hakikaten öyle, epeyce saatin gerisindeyiz. Üç kıymetli konuşmacımız var: Şeyma İnal Hanımefendi, Atiye İstanbullu Pehlivan Hanımefendi, her ikisi de tecrübeli deniz avukatları, bir de aramızda kıdemli bir üstadımız Yüksel Taçyıldız Beyefendi var. O sadece avukat değil, anladığım kadarıyla aynı zamanda bir uzun yol kaptanı, ben sırayla ilkin Atiye Hanımdan başlamak üzere söz vereceğim kıymetli konuşmacılara, 20 dakikayla sınırlayabilirsek bir parça süreyi idareli kullanmış oluruz. Arkamızdan gelenlere de zaman kalır diye değerlendiriyorum. Buyurun efendim.

Av. ATİYE İSTANBULLU PEHLİVAN- Teşekkür ediyorum, çok sağ olun. Öncelikle Kerim Hocama, Cüneyt Beye, Mert Beye ve aynı zamanda Deniz Hukuku Derneğine bu güzel sempozyumu düzenledikleri için çok teşekkür ederim, çok sağ olun bana da yer verdiğiniz için.

Esasında Nilgün Hanım arz etti, ben de bir defa daha üzerine basmak istiyorum. Çok fazla bu arada konuşmayacağım, çünkü defaaten bazı şeyleri belirtmenin yersiz olduğunu düşünüyorum. Ancak Nilgün Hanıma sadece birkaç eklemem olacak TTK 1368.2 hükmüyle alakalı olarak, bildiğiniz üzere icra dairesi bu hükme göre geminin idaresi ve işletilmesiyle bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alır. Bu hüküm gerekçesinde de belirtildiği üzere İcra İflas Kanununun 92. hükmünün 3. fıkrasından alınmıştır. Bu hüküm esasında uygulamada bazı karışıklıklara sebep oluyor. Şöyle ki, öncelikle geminin işletilmesi, bakımı ve korunması için gereken masrafların

taininin hangi merci tarafından yapılacağı kanunda açıkça belirtilmemiş. Hal böyle olunca icra dairesi söz konusu masrafları ya kendisi belirliyor, ya Deniz Ticaret Odasına soruyor ya da liman başkanlığına danışıyor. Böyle bir müzekkerenin yazılması, cevabın alınması ve bunun dönüşünün beklenmesi uzun süreler alıyor. İcra memurunun bu rakamı kendisinin belirlemesi de esasında bence zaten topyekun yanlış bir uygulama, çünkü bu konularda herhangi bir bilgi sahibi olmayan bir kişinin açıkçası tabiri caizse ahkam kesmiş olması söz konusu oluyor. Bu da aynı zamanda tabii ki yanlış uygulamalara sebebiyet veriyor. Bu konunun bence kanunda açıkça netliğe kavuşturulması gerekir diye düşünüyorum.

Bu maddenin uygulanması sırasında ortaya çıkan bir diğer problem de söz konusu muhafaza masraflarının hesaplanmasında bir üst limitin belirlenmemiş olması. Örneğin, 500 000 dolarlık bir alacağı varsa alacaklının icra müdürü diyor ki 200 000 dolarlık bir muhafaza masrafı var ve eğer bunu getirmeyen ihtiyati haczi kaldıracam diyor. Ortada bir alacak rakamı var 500 000 dolar, senin yatırman gereken 200 000 dolarlık bir kalem çıkartıyorlar. Dolayısıyla bu noktada da alacaklılar, açıkçası alacaklıların alacaklarına kavuşmasının önüne ket vurulmuş oluyor. Hatta icra müdürleri bir adım öteye gidiyorlar, şunu söylüyorlar açıkça: *“Ben rakamı belirleyeyim, bir üst rakam belirleyeyim, sen git beni şikâyet et, kararı veren ben olmamış olayım, mahkeme versin, hâkim vermiş olsun”* mantığında hareket ediyorlar maalesef, dolayısıyla bu belirsizliğin de açıkça kanunda belirtilmesi gerekir diye düşünüyorum. En azından birkaç aylık, yani 2 aylık ya da 3 aylık masraf tutarının depo edilmesi yönünde bir netlik yazılabilir, net bir hüküm yazılabilir diye düşünüyorum. Bu 1368 fıkra 2'yle alakalı tespitimiz.

Diğer yandan 1371 fıkra 1'le alakalı bir biz problemle karşılaştık uygulamada birkaç yerde, orada şöyle bir durum var: Esasında kanun metni açık, ama icra müdürleri bunu anlamıyorlar. Neden olduğunu bilmiyorum. Geminin maliki veya borçlu deniliyor kanunda, geminin değerini geçmemek kaydıyla deniz alacağının tamamı faizi ve giderler için yeterli teminat

göstererek ihtiyati haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilir. Takibe başlandıktan sonra bu yetki icra mahkemesine geçer.

Şimdi takibe başlandıktan sonra icra mahkemesine geçer deniliyor. Ancak icra daireleri takip başlamadan veya dava açılmadan evvel ihtiyati haczin kaldırılması talep edildiğinde yetkilerinin kendilerinde olduğunu iddia ediyorlar. Mahkemede değil, kendilerinde olduğunu söylüyorlar. Bu yönde de uygulamada ikilikler var, ikilik durumlarla karşılaşyoruz. İcra memurları bazen bunları kendileri yapıyor, bazen de mahkemelerden açıkçası ihtiyati haczin kaldırılmasını talep edebiliyoruz. Dolayısıyla kanunun belki de lafzının daha açık olması gerekir diye düşünüyorum.

Bir diğer karşılaştığımız sorun da madde 1353 fıkra 3 ve 1382.2'yle alakalı, esasında iki hüküm de açıkça diyor ki: "*Gemiler sadece icra yoluyla haczedildiğinde alacağın 1352. maddede sayılan deniz alacaklarından olması şartı aranmaz*" Bu açık ve net, ancak kambiyo senetlerine mahsus takip yapıldığında kararda, ihtiyati haciz kararı alırken borçlunun tüm gayrimenkul ve menkul malları üzerine ihtiyati haciz uygulanacaktır şeklinde bir hüküm tesis ediliyor. Bu hükmü gören icra dairesi eğer şirketin mal varlığında gemi de varsa ihtiyati haczi gemi aleyhine de uyguluyor. Bir noktada deniz alacağı durumu söz konusu oluyor, şikayetler devreye giriyor. Ancak tabii bu süreç uzun sürdüğünden dolayı diğer alacaklar da şirket aleyhine takip yaptıklarında sıra cetvelinde, sıralamada, tarih sıralamasında bir problemle karşı karşıya kalıyoruz. Dolayısıyla bunun da TTK'ya değil de İcra İflas Kanununa belki de açıkça yazılması gerekir diye düşünüyorum.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Deniz alacağıyla hiç ilgisi olmayan herhangi bir kambiyo senetlerine dayalı takip, öyle mi?

Av. ATIYE İSTANBULLU PEHLİVAN- Evet, yani şirketin bir borcu, alelade bir borcu sebebiyle, daha doğrusu kambiyo senedine mahsus bir takip yolu yapıyorsunuz ve ihtiyati haciz kararı alıyorsunuz. Mahkeme kararında da aynen tüm mal varlığı aleyhine ihtiyati haciz kararı uygulanır deniliyor. Gemi de

bunun içindeyse, o zaman icra müdürü doğal olarak tabii bilgi sahibi de olmadığından dolayı kanuna bakıyor, karara bakıyor. İcra İflas Kanununa bakıyor, karara bakıyor ve diyor ki ihtiyati haczi ben koyarım geminin üstüne, ama bu TTK'ya aykırı, dolayısıyla bunun da İcra İflas Kanununda açıkça düzenlenmesi gerekir diye düşünüyoruz.

Bir diğer husus da şu: Uygulamada yine karşımıza çıkan, Kerim Hoca da açıkçası orada bir şekilde görüş bildirerek dahil olmuştu. 1384 madde hükmünde diyor ki: *“Yabancı bir sicile kayıtlı geminin satışı istenildiğinde icra müdürü o geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna bu hususu bildirir ve mükellefiyetler listesinin hazırlanmasını gerçekleştirerek için geminin sicil kaydını ister. Alacaklı da sicil kaydının onaylı bir suretini icra dairesine sunabilir. Bu durumda hangi kayıt önce gelirse, liste o kayda göre hazırlanır”* Şimdi buradaki amaç belli, geminin üzerinde ne tarz takyidatlar var, bunu görmek istiyor icra dairesi ki ona göre sıra cetvelini hazırlasın yahut da alacaklılara haber versin. Yalnız uygulamada biz şöyle bir problemle karşılaştık: Biliyorsunuz gemilerin ana sicili olabiliyor, bir de ikinci bir sicilleri olabiliyor, Bareboat sicilleri. Alacaklı vekilleri ya da alacaklılar geminin Bareboat sicili örneğini getirip icra dairesine ana sicil budur diyorlar ve çoğunlukla ipotekler Bareboat sicilinde gözükmüyor. Esasında ipotek sahibi banka genelde buna muvafakat eder, ama her banka bunu bilemeyebiliyor. Dolayısıyla Bareboat sicilinde bu tarz kayıtları göremeyebiliyorsunuz. İcra dairesine gidiyorsunuz, bir şekilde hariçten ipotek sahibi olarak bu satıştan yahut da bu prosedürden haberdar olup diyorsunuz ki Bareboat sicili bu, ana sicil esasında ilk sicili, ilk sicilinde de benim ipotegim mevcut. Dolayısıyla benim ipotegimin yahut da ipotek alacaklısının muvafakati olmadan sen bu işlemleri yapamazsın. O zaman icra dairesi Bareboat siciliyle gemi inşa sicilinde size başlıyor bilgiler vermeye, o kadar konudan alakasızlar. Her şeyi artık birbirine karıştırmışlar. Dolayısıyla esasında ilk oturumda da söyledikleri gibi ihtisaslaşmış bir icra dairesi ya da icra hukuk mahkemesi gerçekten biz avukatların işini çözecektir diye düşünüyorum yahut da kolaylaştıracaktır en azından,

bunu açıklamaya çalışırken ilkokul öğrencisine anlatır gibi açıklama yapmaya çalışıyorsunuz. Maddeleri gösteriyorsunuz, ama anlamaktan imtina ediyorlar. Dolayısıyla bizim bu husus da kanayan bir yaramız. Belki de geminin sicil kaydını derken aynı zamanda ikinci bir sicil yahut da Bareboat sicili gibi bir sicil kaydı varsa, bunun da aynı zamanda istetilmesi gerekir şeklinde kanuna naçizane fikrim bir şerh düşülürse, küçük bir hüküm konulursa, belki bu sorunları da çözebiliriz diye düşünüyorum.

Diğer yandan az önce Hocama, size de arz ettim. Vaktinden evvel satışlar söz konusu olduğunda biliyorsunuz pazarlık suretiyle satış yapılıyor ve kanunun ilgili maddesine göre pazarlık suretiyle satış yapılabilmesi için bazı koşullar var. Özellikle geminin tehlike arz etmesi durumunda pazarlık suretiyle satış yapılırsa vaktinden evvel satışa karar verilip de, sizin kanun yoluna başvurmuş olmanız satışı durdurmuyor. Satışı durdurmadiği için siz kanun yoluna başvuruyorsunuz, ama bu arada icra dairesi ne yapıyor? İcra dairesi bir geçici mülkiyet belgesi veriyor, geçici bir mülkiyet belgesi düzenliyor. O geçici mülkiyet belgesiyle ihale alıcısı koşa koşa geminin bayrağını değiştiriyor. Eğer temyizden lehinize bir karar gelirse, o zaman bu gemiyi arayın da bulun. Bu da bizim başımıza gelen olaylardan biri başka bir şekilde çözüldü, ama özellikle bu convenient flag dediğimiz bayraklara tescil ettirilip, hatta icra dairesinin şöyle bir, icra memurları müdürlerinin şöyle bir kararı da vardı: *“Türk bayrağında geminin işletilmesinin uygun olmayacağı kanısıyla geminin bayrağının değiştirilmesi yönündeki talebin kabulüne”* şeklinde bir karar verdi. İcra memuru, icra müdürü bunu nereden bilir, buna nasıl karar verebilir? Dolayısıyla bu tarz hususların da yine ilk oturumda arz edildiği, söylendiği gibi önüne geçilmesi için gerçekten bilgi sahibi insanların oraya oturtulması gerektiğini düşünüyoruz yahut da en azından kanunda, mutlaka kanun çok açık, çoğu şeyi biz açıkça görüyoruz avukatlar olarak, ama bunu uygulamaya ya da uygulatmaya çalıştığımızda gerçekten çok büyük güçlüklerle karşılaşılıyor. Benim söyleyeceklerim bu kadar, çok teşekkür ederim dinlediğiniz için, sağ olun.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Çok teşekkür ediyoruz, buyurun Şeyma Hanım.

Av. ŞEYMA İNAL- Aslında toplantının formatı olarak biraz tekrarlarla giriyor galiba bu saate kalınca, çünkü benim söyleyeceklerimin çoğunu İzzet Bey, Nilgün Hanım, Atiye Hanım söyledi. Onun için ben belki çok aklımda kalan ve benim için soru işareti teşkil eden birkaç konuya değinip, çok fazla süre almak istemiyorum. Benim hâlâ içimde bu kanun anlamında geminin taşınır mı, taşınmaz mı ya da en azından gemi satışına ilişkin hükümlerle ilgili tereddütlerim var. Belki gerçekten ben anlamıyorum, Kerim Hocam bir vakit bulduğunda aydınlatırsa çok sevinirim. Bunu daha önce de konuştuk, ama ben şöyle yorumluyorum: 936. madde diyor ki “*sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler*”, burada “*sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler*” diyor. “*Bu kanun ve diğer kanunların uygulanmasında taşınır eşyadandır*” diyor. 937'ye dönüyoruz: “*Bu kanunda, İcra İflas Kanununun taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler hakkında 936. madde hükmü uygulanmaz*” diyor. Gerekçede de aslında 937'nin istisnaları anlattığı, 1383. maddeye de bir atıf var. Dönü 1383. maddeye baktığımda esas karışıklık bende burada oluyor. Çünkü diyor ki: “*Bir sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler İcra İflas Kanununun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre*” arayı geçelim, “*paraya çevrilirler*” diyor. Şimdi zaten sicile kayıtlı olmaması için 18 grostondan az olması lazım. 10'un üstünde zaten bir mecburiyet var. O zaman gemiler nitelikleri itibarıyla taşınır, ama İcra İflas Kanununun taşınmaz hükümlerine göre satılırsa, çünkü burada “*sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın*” diyor, burada da “*bir sicile kayıtlı olan*” diyor. O zaman bana bunun taşınır olmasının ne faydası oluyor? Ben gene İcra İflas Kanununun taşınmaz satışına ilişkin hükümlerine takılıyorum. Üstelik bir de Türk Ticaret Kanunuyla gelen ekstra ilan yükümlülüklerine de takılıyorum ki o ilan yükümlülükleriyle ilgili de çok kısa bir şey söyleyeceğim. Acaba metinde mi bir yanlışlık var diye düşünüyorum.

1385. madde diyor ki: “*İcra İflas Kanununun 126. maddesi uyarınca yapılacak ilan tirajı 50 000’in üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtım yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurtdışında dünya çapında dağıtım yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayınlanır*” Sonra aşağı gerekçeye bakıyoruz, ayrıca Norveç’te yayımlanan Tradewinds’te “*belirlenen amaca hizmet edecektir*” diyor, ama Tradewinds haftalık bir gazete, fakat bakıyorum bütün ilanlar Tradewinds’te çıkıyor. İleride birisi şikâyet ederse bu günlük gazete değildir diye kanuna aykırılık teşkil edecek mi? Bir de günlük gazete deyince zannediyorum Loyd’s List’ten başka hiçbir şey kalmıyor elimizde, o zaman da inanılmaz yüksek bir ilan masrafı çıkıyor. Yani onu da belki bir şekilde dikkate almak lazım, yeni kanun yapılırken yurtdışında dünya çapında dağıtım yapılan denizcilikle ilgili günlük ya da haftalık bir gazete” ifadesi kullanılırsa teknik de olsa bir itiraz yolunun kapısı kapatılmış olur. Çünkü dünyada herkes Tradewinds’e veriyor bu ilanları, hepimiz bakıyoruz, bütün ilanlar orada çıkıyor. Çok teknik bir şey belki, ama hani dikkatinizi çekmek istedim çok kısaca.

Bu maalesef aynı konuya hepimiz takıldık galiba, 1368.2, herkesin bir yarası var burada, benim de İstanbul dışında bir icra dairesinde çok iyi niyetli bir icra memurunun, gerçekten iyi niyetli olduğuna sonsuz inanıyorum, fakat alacaklıya defalarca müzekkere yazdı ve alacaklıdan cevap şöyle geldi: “*10 000 çekme halatı teminat verdik ya, daha bu neyin teminatı, daha biz niye bir daha para ödüyoruz*” İcra hukuka çıktı, icra hukuktan karar alınamadı ve bu, yani icra memurunun söylediği şu: “*İcra dairesi geminin idaresi ve işletilmesiyle bakım ve korunması için gerekli her türlü önlemi alır*” diyor. Ben nasıl alacağım diyor, adam diyor ki ben maaşımın mı alacağım bunu? Bunun açıklaması ne 92. maddede yeterli, ne de müeyyidesi yeterli diyor. Yani şunu söylüyor icra memuru: Ben alacaklıya tezkereyi yazdım, ödemedi, ben ne yapacağım, haczi kaldıracağım mı? Burada belki hakikaten biz hep uygulamaya kabahat buluyoruz, ama biraz onları da aydınlatacak bir düzenleme mi yapmak gerekir diye düşünüyorum. Yani bunun da bir müeyyidesi olmalı herhalde, onlara da belki bir yol gösterir diye düşünüyorum.

Çok kısa şeyi söyleyeceğim, benim hep dönüp dolaşıp geldiğim konu biraz yabancı bankalar ve Türk bayrağı meselesi oluyor. Yani 1350. maddenin çok iyi niyetle yazıldığını biliyorum ve çok uzlaşma maddesi olduğunu da biliyorum. Onun için ne olur kimse yanlış anlamasın ve kimse hakikaten üzerine alınmasın, ama ben maddenin birinci cümlesi dışında “*şu kadarki*”yle başlayan kısmının aslında lex fori ilkesine aykırı olduğunu düşünüyorum. Yani biz birinci bölümünde tamam, başkasının ülkesinde satılan yapılan bir satıştır, satışı yapan ülkenin hukukuna saygı gösteriyoruz ki öyle olmalı, ama arkasından dünyanın bambaşka bir yerinde satış yapan bir icra müdürüne ağabey, şunları, şunları, şunları da yap demek ne kadar mümkün? Uygulamada mümkün olmadığını hepimiz gördük. Onun için bilmiyorum bir dahaki kanun hazırlanırken tekrar bir daha düşünülür mü, bir uzlaşma sağlanabilir mi, ama başka bir ülkedeki bir satış makamına bir şeyi dikte etmek de bu kadar kolay değil. Yani bizim kanun da şuraya, şuraya, şuraya bildirim yapman gerekir diyor, şurada da ilan yapman gerekir diyor dediğinde o zaman bizim de şunu yapıyor olmamız lazım: Liberya bayraklı bir gemi satarken Liberya Kanunu bunu dikte ediyorsa, onu da yapıyor olmamız lazım, Amerikan Kanununa göre bir gemi satıyorsak, bunu da yapıyor olmamız lazım. Hiç fayda gören oldu mu bilmiyorum pazarlık suretiyle satıştan? Yani bilmiyorum, ama bütün ilgililer ister dediği zaman sanki o olay biraz kilitleniyor gibi geliyor. Gemiyle ilgili değil, ama gemiyle ilgili hükümlerin uygulandığı İtalya’da bir konkordato satışına şahit oldum çok yakın bir zamanda, orada farklı bir yöntem var: Alacaklılar istediler. Yani bütün alacaklılar razı oldular ve bir nevi pazarlık usulüyle bir satışa çıktı gayrimenkul, aslında çok güzel bir yöntemi vardı. Hani sadece bir fikir olsun diye söylüyorum, böyle bir şey olabilir mi? Tabii ki borçlunun itiraz hakları saklı kalmak üzere böyle bir şey yapılabilir herhalde, ama burada bütün ilgililer dediği zaman aslında pazarlık suretiyle satış biraz kilitleniyormuş gibi geliyor bana.

1386’yla ilgili de, yani bu vaktinden evvel satışla ilgili de çok iyi niyetli bir hüküm olmakla beraber bu geminin değeri hızla düşer veya korunması fazla masraflı olur kısmında biraz icra

müdürleriyle pazarlık yapmak zorunluluğu hasıl oluyor. Bir de bir icra memuru da dosyadan anlaşılan ilgililerin görüşü alındıktan sonraya kafayı taktı ve ondan sonra yabancı bayraklı donatanın görüşünü almak istedi. Adam gemiyi terk edip gitmişti, mürettebat da terk etmişti, ama dosyadan anlaşılan ilgili olduğunu söyleyerek, yani prosedürü neredeyse durdurdu. O da biraz herhalde yoruma açık bir şey getiriyor.

Çok kısaca şunu söyleyeceğim: Ben kendi müvekkillerime çok fazla Türkiye’de gemi tutmayı tavsiye etmiyorum son ihtimalleri burası değilse, bunun birkaç sebebi var. Yani bu hani kör ölür ela gözlü olurdan daha uzak bir şey olsun diye söylüyorum. O da şahane değildi, bu da çok şahane değil. Çünkü çok küçük miktarda, biz çok cebri icra yapan bir büro değiliz, ama çok eşimiz, dostumuz işte gemiye kumanya veren, acentelik yapan insanlar geliyor ve bunların alacakları genelde hep 50 000 Türk lirasının altında. Yani bizim ücretimizle de bize gelmeyin, başka bir yere gidin, ama 10 000 SDR’yi de ödeyeceksiniz dedüğünüzde bunlar küçük küçük, ama küçük işletmeciyi öldürecek rakamlara geliyor. Onun için, onlar için belki bir çare düşünülebilir. Tabii ki haksız surette kimse gemi tutmasın, ama bir şey de anlayabiliyorum. Hani dünya uygulamasının böyle olduğunu da anlayabiliyorum, ama alacağı 100 milyon dolar olup 20 milyonluk gemiyi tutan, 30 milyonluk gemiyi tutan mı, acente alacağı ya da gemiye kumanya vermiş olan insana “*kardeşim, sen de tutma*” dediğiniz zaman armatör ödemiyor. O da soruyor bir avukata çünkü, bunu duyduğu zaman o adamın 10 000 çekme halatı ödemekten vazgeçeceğini duyduğu zaman zaten armatör kafadan ödememeye karar veriyor. Tenzih ederim, tabii ki iyi armatörler, ama zaten bu parayı ödemeyenler onlar olmuyor, bu paraları takanlar onlar olmuyor.

Nilgün Hanım çok isabetle söyledi, hani belki biz artık çok ekstrem bir şey mi konuşuyoruz Fransa’yı, Singapur’u, Hollanda’yı dikkate almakla, ama niye almayalım? Madem yeni bir kanun yapıyoruz, gerçekten süreç çok uzun sürüyor ve onunla da bitmiyor. Hadi gemiyi tuttunuz, bununla da bitmiyor. Çünkü ikinci soru şu geliyor: Sen bu gemiyi ne kadar zamanda satarsın? Bu noktada da kilitleniyoruz. Çünkü İcra İflas Kanu-

nunda taşınmaz mal satışına ilişkin hükümler bugün biliyorsunuz, bir banka taşınmaz mal satışını kendi defterlerinde 3-5 yıl arasında gösteriyor. O zaman gemi satışında da gerçekten haksız yere abuse edilebilecek prosedürler var. Bunları bir kere bir elden geçirip, belki sabah da konuşuldu, gemiye ilişkin satış hükümlerini ayrı bir bölümde toplayıp, yani her iki tarafın da menfaatlerini sağlayacak bir dengede bir düzenleme yapmak lazım. Biz icra memurlarını nasıl eğiteceğiz, onu bilmiyorum tabii, sadece icra memurlarını değil, bunun her aşamasında denize bakan icra hukuk hâkimlerini, deniz ihtisas mahkemesi hâkimlerini çok çalıştığını biliyoruz, ama bir ihtisas özelliği taşıması gerektiğini, yani bunu bir komple düşünürseniz belki bize bakacak istinaf mahkemesinin bile özel bir uzmanlıktan geçmiş olmasını gönül arzu ediyor, ama tabii ki bu nasıl olur emin olun ben de bilmiyorum. Bunu söze söylemek doğru mu, onu da bilmiyorum, ama ben deniz ihtisas mahkemesinin baktığı ve bu sene sulhen bitirdik, 12 yıldır devam eden, yani deniz ihtisas kurulduktan sonra ihtisasa gelen iş davası bile gördüm. Yani “4. kitapta gemi adamı adı geçiyor” deyip, bu dönem iş davalarını bile görmeye kalktılar. Kendilerine de gereksiz iş yükü, onu görüyorsan o zaman Mahmut Bey hâlâ burada mı bilmiyorum, bizim tersanelerin inşaat sözleşmelerini niye görmüyorsunuz? Tam da deniz uzmanlığı isteyen, deniz hukuku uzmanlığı isteyen konu tersane sözleşmeleri, bunu esas görmeniz gerekirken siz gidip iş davalarına bakarsanız tabii ki iş yükünüz gereksiz yere artar. Benim söyleyeceklerim bu kadar, çok da fazla tekrara girmeyeyim, süreyi de aşmayayım isterseniz.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Çok teşekkür ederiz üstadım. Buyurun üstadım Yüksel Bey.

Av. YÜKSEL TAÇYILDIZ- Efendim, hepiniz hoş geldiniz. Ben kendim de biraz değinecektim, ama oturum başkanımız Sayın Hocam ifade ettiler, denizci kökenliyim. 1977 Yüksek Denizcilik Okulu mezunu kaptanım. 16 sene de denizde çalıştım, hemen hemen bütün her türlü gemilerde çalıştım. Bunu neden söylüyorum? Kaptanlığımdan, denizciliğimden neden dem vuruyorum? Konuşmamın ileriki safhalarında bunu şey yapacaksınız, buna gelecek sebebi de daha iyi anlaşılacak. Şimdi

ben deniz ticareti ve denizden gelen bir hukukçu olarak, avukat olarak tabii daha çok deniz ticaret davalarını, deniz kazalarını, deniz zararlarını, o konuda davaları kabul etmek istemiştim. Doğrudan doğruya icrayla ilgili hiçbir işi kabul etmedim, sadece kendi kazandığım veya beni ilgilendiren doğrudan icra şeyleriyle uğraşıyordum, ama özellikle bu yeni Ticaret Kanunundan sonra ihtiyati hacizler vesilesiyle artık alıştığımız eski sistem ihtiyati tedbir yöntemi ortadan kalktığı için icralarla daha fazla haşır neşir olmaya başladık. Tabii bu arada evvelden tedbirle ilgili ihtiyati tedbirle gemiler tutulduğu zaman sonuçta Yargıtayın 11. Hukuk Dairesine gidiyordu. Şimdi ihtiyati hacizler bakım olunca icra hukuk mahkemelerinde temyizler 12. Hukuk Dairesine gider oldu. Tabii sistem bir hayli farklılaştı.

Şimdi ben başından beri dinliyorum, şu saatlerde konuşmacı olmak bir yerde avantaj. Şunu gördüm: Sorunlar çok müşterek ve benzer, ama ben biraz bazı şeylere farklı yaklaşımlarda bulunmak istiyorum, farklı bir şeyler, izninle kendi notlarımdan da biraz yararlanacağım. Çünkü tesadüfen son bir haftam oldukça yoğun geçtiği için böyle biraz zihnen bir yorgunluk var, müsaadenizle onun için şeylerden de bakayım.

Şimdi efendim, ben denizden geliyorum diye avukatlığa açıp bunu zaten beni tanıyanlar biliyor, 38-39 yaşlarında başladım. Evet, en ön sırada oturan sayın üstadım Av. Andaç Bilgen'in yanında hem staj yaptım, hem de bir-iki sene kendisiyle birlikte çalıştım. Sağ olsunlar, bu imkânı tanıdılar.

Şimdi efendim, sonradan hukukçuluk yapmaya başlayan bir insanın temel sorunlarından biri şu oluyor: Mahkemelerde daha az, icra dairelerinde daha çok, icra müdürleri veya müdür yardımcıları beni icra dairesinde herhangi bir işlem için gördükleri zaman beni 20-25 yıllık avukat zannediyorlardı, ona göre yaklaşımda bulunuyorlardı. Bu çok sıkıntı yaratıyordu. Mümkün merteye belli etmemeye çalışıyorum, ama şimdi yaş baş itibariyle, görüntü itibariyle adam beni 20 yıllık avukat zannederken benim gerçekte 3 aylık avukat olmam beni bazen hani derler ya fazla tevazu insanın kendi eksiklerinin, zafiyetlerinin farkında olmasından kaynaklanırmış, öyle derler, tabii

mechuren her sefer değilse de bazen “müdürüm, müdür bey, şimdi söylediklerinizden ben çok okullarda tecrübeli değilim veya pek bir şey anlayamadım” diyemeyeceğim. Ne diyorum? İşi şakaya vurup “vallahi müdür bey, bakın, ben anadan doğma avukat değilim, ben sonradan olma avukatım” demek durumunda kalıyordum. Yani bu şekilde yaklaşalım, her şeyi en iyi şekilde biz biliriz diye düşünmeden farklı bir yaklaşım içinde olduğunuz zaman yardım da görüyorsunuz. Herhalde bu içtenliğe, bu alçak gönüllülüğe şey yaparak icra müdürlerinden vallahi yanlış hatırlamıyorsam körfezdi galiba, 3-5 aylık avukatken fiilen orada bir gemi satışı için gittiğimde bu şekilde yeni avukat olduğumu söylemek zorunda kalınca icra müdürü herhalde onore oldu. “Bak avukat bey, tamam, güzel, ben sana madem yenisin, ben sana iki şey vereyim, sen bunları darağacının bir köşesine koy sana lazım olacak” dedi. Tabii abartarak da biraz “bak, ben size bir şey söyleyeyim avukat bey, icra işleriniz de olacak. İki temel size meslek hayat dersi vereyim” dedi. “Buyurun Müdürüm” dedim. “Birincisi, Türkiye’de ne kadar icra dairesi varsa, o kadar icra hukuku vardır. İkincisi, siz tabii çok farklı bir konuyu şey yaptığınız için, kardeşim, senin bu deniz hukukçuları gelip bize bir şeyler, talepler yaptıkları zaman bilmiyoruz, anlamıyoruz. Ne yapacağız o zaman? Bakın, ben aslında sizin haklı olabilecek bir talebinizi düşünüp reddedersem ne olur? Benim işlemimden bir tek sen şikayetçi olursun, ama bilmediğimiz için, karşımızdaki deniz hukukçusu meslektaş da ikna kabiliyeti yok yüksek olduğu için ezkaza yanlışlıkla pek haklı olmasa da biz sizin bu talebinizi kabul, talep gibi karar verildi dediğimiz zaman ne oluyor? Maliye müfettişleri, adliye müfettişleri, savcılar, sorgu, sual, soruşturma, ne yapacağız? Reddine, git oraya mahkemeye. Siz olsa farklı ne yaparsınız” dedi. Hakikaten bunlar şimdi böyle çok basit, yalın, yüzeysel gözüküyor, ama aslında gerçek. Bana öyle geldi, sonraki uygulamalarımda gördüm ki hakikaten bu icra dairesinin uygulaması diğerine uymuyor ve farklı ve denizci hukukçuların, deniz hukukçularının taleplerinin çoğu da ha, şöyle giderken şey yapacaksınız, belge götüreceksiniz, emsal götüreceksiniz. Bak diyeceksiniz,

Yargıtay kararı götüreceksiniz. Fark ettim, gerçektir bu, yani bu hazırlığı yapmadan, ön hazırlığı yapmadan çok tedbirli gidip ön hazırlığı yapmadan bir sürü şeyler sunmadan giderseniz talebiniz anında reddedilebiliyordu.

Bu arada şöyle kısa diye bir şey, onu söylemezsem de olur demiştim, ama şimdi ben biliyorsunuz tersanelerin de yoğun olması bakımından Tuzla Asliye Mahkemelerine ve icra dairesine çok işimiz düşerdi. O zamanlar tedbirle gemi tuttuk, ondan sonraki süresi içinde davasını açtık falan, kesinleşti. O aralarda kesinleşmek üzere sonraki aşama icra, orada çoğunuz tanırınız, ismi şey değil, sonradan oralarda uzun süre görev yapmıştı. İcra müdürümüze sormak ihtiyacı hissettim. Ya dedim, ben çok yakında geleceğim. Pardon, galiba icra takibi yapıp kesinleştirdiğimiz, bu nedenle de satışa başlayacağımız bir şey. *“Müdürüm, biz gemi satışına geleceğiz de bak, sen bu işleri bir hayli bilen tecrübeli saygı duyduğum, sevdiğim bir insansınız da, hiç gemi sattın mı”* dedim. *“Vallahi kaptan, bir yatta böyle satış, ama onda da sulh oldular, onu da satmadım. Yani bu kadar tecrübem, bir yarıya geldik yat olayında”* dedi. Eyvah, şimdi ben de daha önce yapmamışım, ne yapacağız? *“Vallahi Müdürüm, şimdi ben gidip vekaletim olmayan dosyalardan ben üç-beş tane icra dairesinde biliyorum, ama ben şimdi o dosyalardan vekâlet ücretim olmadan şey olmaz, bana belge, şey vermezler. Siz de yardımcı olursanız yaparız”* dedik. Vallahi öyle beraber müşterek bir çalışma yaptık. Bildiğim şeyleri söyledim, o da müdürlerine telefon etmek suretiyle bana belge verilebilmesini, kendisi için bana belge verilebilmesini sağladı. O esnadaki beş satış dosyasından muhtelif o zaman hazineye satış için bir sürü, yani zor bir süreçti, ama tabii o zaman mı gemi satışları daha zordu, şimdi mi daha zor, onu da pek şey yapamıyorum. O zaman da birtakım zorluklar vardı. Neyse, benim oradaki satışım belli bazı nedenlerle düştü, ama hani kulakları çınlasın müdürümün koskoca gemi satışına ilişkin kocaman çok kalın bir klasör oldu ve zannediyorum onu benden sonraki girişimlerde bir hayli istifade etme fırsatı buldu.

Şimdi efendim, 5 icra dairesinden farklı şeyler toparlayarak, şimdi o zaman şöyle bir şey söyleyeyim: Ben tecrübelerimden bir-iki yerden belgelerden kısacık bir şeyler söyleyecektim, ama ben de geleceğim. Hani demin aynı zamanda kaptan olduğumuzu söylemiştim, şu maddeyle ilgili, 1368.2: “*İcra dairesi geminin idaresi ve işletilmesiyle bakımı ve korunması için gerekli her türlü önlemi alır*” Vallahi ben bu madde karşısında o kadar bir dehşete kapılıyorum ki bunu yapacak olan bir heyet, üç-beş kişilik bir heyet olması lazım. Bakın, biz hâkim değil, icra müdürü diyoruz, icracı diyoruz. Ben kaptanım, ben denizcilik okulunda 4 sene okumuşum, üçüncü kaptanlık yapmışım, ikinci kaptanlık yapmışım, gemi kaptanı olmuşum, bir geminin idaresi, hatta bakımı konusunda bile bir defa biz gemi kaptanı olarak geminin işletmecisiyiz, işleten, ama ticari işletme anlamında değil, idare eden diyelim. Ben bir geminin idaresi 16 yıl da denizde çalışmış bir adam olarak ben bir geminin idaresi, işletilmesi konusunda daha yani bu köprünün altında çok sular akması gerektiğini düşünüyorum, bir icra müdürü bütün bunları yapacak. Hocam, yani kanunlar bazen böyle burada yazıldığı gibi işte onu okuyanın ve değerlendirenin, yorum yapanın şeyisine bağlı. Siz mahkeme şeyisine değil, Yargıtay daire başkanına, bir Yargıtay üyesine değil, bir mahkeme, ticaret mahkemesi hâkimine değil, icra dairesi, yoğunluktan bu icra dairesindeki işlemleri kimler yapıyor? İki müdür, tek numaralar, çift numaralar, onlar da bir imza atıyor, atıyor. Şimdi geçenlerde bir şey yaptı, şehir farklı olabilir de, ben Erzurum diye duymuştum. Erzurum diye anlatayım. Erzurum’a opera gitmiş. Birçoğunuz duymuşsunuzdur belki, ilk defa opera gidiyor. İşte vatandaş da katılıyor ilgiyle, merakla, çıktıktan sonra şey yaparlarken, bir yorumlarını alsın vatandaşın diye mikrofonu uzatıyorlar. Bir vatandaşa diyor ki “*opera hakkında ne düşünüyorsun*” “*Erzurum, Erzurum olalı böyle bir zulmü görmedi*” diyor. Vallahi ben onu şöyle kendi uygulamalarıma şöyle adapte ediyorum: Bu deniz hukukçusu Yüksel Kaptan bir şehirde, İstanbul dışındaki bir şehirde ihtiyati aldı, ihtiyati haczin uygulaması esnasında orada bir icra dairesinde 26-27 yaşındaki

bir icra müdür yardımcısı genç kardeşimizden gördüğü zulmü 25 senelik deniz hukukçuluğu hayatında görmedi. Bakın, arkamdan başka meslektaşların geldiğini de duydum, biliyorum, onlar da sonuç bekliyorlar. Yani en son Anayasa Mahkemesine başvurdum, hatta bana sağ olsun burada göremedim, ama bir bayan meslektaşım bu konularda yardımcı oldu. Yoğunluğum nedeniyle takip ediyordu. Ondan öğrendiğim kadarıyla ilk raportörle görüşürken -dilekçenizi verdikten sonra inceleme gibi bir şey var- başvurunun deniz hukukundan, denizcilik uygulamalarından kaynaklandığını duyunca bir hayli incelenmişler. İlgilenmişler, ilgilerini çekmiş, denizden böyle bir şey yok, Anayasa Mahkemesi. Tabii bekledik üç-dört ay, sonuç vaktim, olursa hemen şöyle sonuca: Yani incelemeye bile değer bulunmadı. Bakın, o kadar yani enteresan ki şimdi müvekkilim yabancı, yabancılara anlatmak tabii daha zor oluyor. Bizim hukukumuzu onlara anlatmak, şimdi ben Ukraynalı veya Rus müvekkille çalışırken ve hukukumuz eleştirildiğinde bir kaçır noktam var: *“Sizin hukukunuz bizimkinden daha mı iyi canım”* diyorum. Yani orada vaziyeti kurtarabiliyorum, ama bir Avrupalı falan şey dediği zaman bakın, ben şimdi izninizle şu belgelerimden bir-iki şeye değineyim.

Ben şimdi İstanbul dışında bir şehirde ihtiyati hacze başvurmuşum. Ana alacağım 50, bu yakıt ikmalinden kaynaklanan bedelin alınmadığı bir iş 50 ton marine gazoil. Bunun tutarı 51 500 dolar. Bu yakıt sözleşmelerinde faiz yüksek oluyor yüzde 2.5-3 gibi, uzunca da bir süre ödenmemiş, 11 000 dolar da faiz olmuş. Toplam alacağım 62 400 dolar, claim 62 400 dolar. Biz bunu girdik, aldık ihtiyati haczi, gittik bu genç kardeşimize, daha ana icra takibini başlatmadan ihtiyati tedbirin uygulanması için oraya gittik. Konuşurken bir de böyle yine cuma günü akşam gemi limandan hareket etmek üzere yetiştirebilecek miyiz ve nitekim de yetiştirememişim. Gemi kalkmış, arkasından sahil güvenlik, neyse bu karasularının dışına çıktığı için uygulamadık. Çok da önemsemedim, çünkü elimde bir ihtiyati kararı olduktan sonra bu gemi önünde-sonunda bir Türk limanına gelecekti. Nitekim öyle oldu, sonra Aliğa'da yakalamam mümkün oldu. Şimdi gittiğim zaman onu genç ar-

kadaş, icracı arkadaş hiçbir şeyden haberdar değil, her türlü talebimi de kuşkuyla karşılıyor. Böyle işi de yavaştan, ağırdan alıyor. Deyince biraz denizciliğimizden, deniz hukukçuluğumuzdan dem vurmak icap etti. Ondan sonra lafın arasında da gemi kaptanlığı, falan deyince bir böyle şaşırıldı. Hem denizci, hem şey, bir kartınızı alabilir miyim üstadım falan, çıkarttık, kartımızı verdik. Tabii kardeşim dedim, ben biraz bu işlere kafa yoran bir insanım, istediğin zaman bana danışabilirsin. Sen bu konulardan anlaşılan biraz tecrübe eksikliği var, ne zaman istersen 7/24 bana danışabilirsin dedim. İnanın böyle karşılıklı güler, benim kartımı şöyle aldı, karşısına yerleştirdi. Her baktığında benim kartımı görecek. Biz de birilerine katkımız olacak diye sevinirken bir hafta sonra bana bir şey geldi. Bu arada duyuyoruz, karşı taraf yabancılık teminatı talep etmiş, anında reddetmiş. Yabancılık teminatı nedir, niye bunu istiyor, dayanağı nedir diye bakmak ihtiyacını bile hissetmiyor, reddediyor. Ondan bir süre sonra da, yani yabancılık teminatının ne olduğunu bilmeyen bu arkadaşımız meslektaş diyorum, onlar da bizimle aynı şeyde, bana öyle bir muhtıra gönderiyor ki tabii yönlendirenler var herhalde, bir de çünkü çok böyle ağır ağırdalı, benim şu kadarcık bir muhtırayı değerlendirebilmem 3-4 saat sürdü. Orada bir sürü değinilen maddeler falan var, ama burada en önemli kısım geminin idaresi bakın, geminin idaresi, bakımı, korunması ve muhafazası için sarf edilmek üzere ilk önce iki haftalık 58 366 lira, bir aylık dediğiniz zaman bir aylık ödemem gereken muhafaza masrafı benim davadaki ve icradaki talebim kadar. Bu bir sefere de mahsus değil, gemi satılana kadar. Faiziyle beraber 60 000 dolarlık alacak için başvuru yapıyorum. Tabii biz böyle verdikleri bazı kararlardan geri adım atmak da usulen mümkün değil, hemen icra hukuk mahkemesine gidiyorsunuz. Her iki taraf o kadar çok talepte bulunmak, daha doğrusu rutin taleplerimiz o kadar çok reddedildi ki bir gün karşı taraf icra hukuk mahkemesinde, 3 gün sonra biz icra hukuk mahkemesinde. Ondan sonraki reddedilen bir talep için karşı taraf hukuk mahkemesinde ve de İstanbul dışı olduğu için uçakla gidip gelmem gereken bir yer. Benim Ukraynalı müvekkilim döndü dedi ki: *“Bu kadar çok mahke-*

meye, bu kadar çok prosedüre gidecektiniz, sen niye gemiyi İstanbul'da tutmadın da başka yerde tuttun kardeşim? Habere uçaklara şart ediyorsun bizi” Yani bir hayli, burada daha önceki konuşmalardan biri tabii ki icra mahkemelerinin keyfi tecrübesizliğine dayanan uygulamalardan bahsederken icra hukuk mahkemelerinden de dem vurdu. Yani benim İstanbul dışındaki ilk çok bende yer eden icra hukuk mahkemelerine bir türlü anlatamadığım, şimdi ben bu talebi geri çevirdim. Dedim ki bu çok yüksek bir talep, tabii elimizde başka uygulamalar var. İcra hukuk mahkemesine dilekçe verirken, şikayette bulunurken elimizdeki şeyleri de koyduk. Şurada benden iki haftalık 58 gün sonra bir aya döndü, 114 000 lira aylık şeyler istendiği zaman biz tabii bunu şikâyet ederken elimizdeki İstanbul'dan alınma bazı şeyleri de koyuyoruz. Aynı tonajda benzeri bir gemiye 3 000 dolar bir masraf avansı muhafaza masraf avansı denilmiş, satışa kadar da 800 lira denilmiş. Benimkinde 117 000, 114 000 lira, günlük de 3 400 lira, pardon, var burada rakamları, 3 700-3 800 çok yüksek bir rakam. Bunları da görüyor, icra hukuk mahkemesi bozuyor. Bir de diyor bilirkişi incelemesi yapmadın. Hem rakamlar çok fahiş, hem de diyor bilirkişi incelemesi yapmadın diyor, bozuldu. Fakat öyle bir şeye girmişiz ki inanın böyle karşıdaki o genç icra müdür yardımcısıyla da kişisel bir husumetim yok, ama işi bir normal rutin bir işleme çevirmeye çalışıyoruz. Bu arkadaş da, icra müdür yardımcısı da bize husumetinden değil, ama biz bir adım attıkça o bize başka bir zorluk çıkartıyor. Bakın, bunları çok kısa ana başlıklarıyla, şimdi böyle bu kadar büyük bir muhtıra geldi. Mümkün değil, böyle bir şeyi karşılamak mümkün değil, gemi satılana kadar, ben gemiyi tuttuğum günden gemi satılana kadar ki hepiniz biliyorsunuz, bir geminin Türk hukukunda icradan satışı her şeyin yolunda gittiğini varsaydığımız zaman bile minimum bence bir sene. Bir sene yani ben 60 000 dolarlık için ben 12 ay bu şeyi ödeyeceğim, muhafaza masrafını ödeyeceğim, sonra gemi satışa çıkacak. Geminin satışı da, icrada satışı 3 000 dolar, böyle bir şey var mı, olur mu böyle bir şey? O arada ne yapabiliriz? Biz bu kadar uzun süreli hani bu teminatı belki birini veya ikisini müvekkil öder diye ne yapmışız?

Arkadaşım gitmiş, koştura koştura vaktinden evvel pazarlık usulü satılma, bari hiç olmazsa vaktinden önce satış sebeplerini, gerekçelerini oluşturalım, gemi bir an önce pazarlık usulü satılsın, hiç olmazsa şu vermemiz gereken, her ay ödememiz gereken teminat. Aynı müdür yardımcısı onu da reddediyor ve yatırmazsanız ihtiyati haczi kaldırırım, seferden men. Bir defa ben ihtiyati haczi kaldırabileceği kanaatinde kesinlikle değilim. Sebebine gelince ihtiyati haczi veren bir ticaret mahkemesi ve asliye hukuk mahkemesi, yani icra müdürü nasıl bu şeyi kaldırıyor bilmiyorum, ama seferden men'i koymak, onlar seferden meni muhafaza altına alıp seferden men onların uygulaması olduğu için bunu kaldırabilirdi belki. Kendisine bir daha şey yapmışız, sen bu ihtiyati haczi veya bilmem kaldıramazsın, cezai, hukuki sorumluluklarını şey yapmışız. Hiç öyle olmamış, vermişiz efendim şeye, demin ben burayı söyledim. Bunu ilk yüksek muhtıra tutarına şikâyet ettiğimiz zaman mahkeme “*bilirkişi raporu da almamışsın*” diyerek bozdu. Hem çok yüksek, çok fahiş rakamlar, hem de bilirkişi raporu nereden çıktı bu rakam diye söylediğinde efendim, arkadan bakın, bu mahkemenin icrai işlemlerinin iptalinin tarihi 10 Haziran, 13 Haziranda bize bir başka muhtıra: “*Geminin yapılacak işlere esas olarak sarf edilmek üzere İcra İflas Kanunu 59 uyarınca 10 000 liralık depo edilmesine*” Daha biz senin karar verdiğin muhafaza masraflarınla uğraşıyoruz, sen ayriyeten bir de 10 000 lira istiyorsun.

Şimdi efendim, tam biz bunları çözmeye çalışırken bakın, o aralarda hepiniz hatırlayacaksınız, bu uluslararası sözleşme, hukuk usulüne dair sözleşme var. 17. maddede teminat muafiyet var. Efendim, taraf ülkelerin teminat yatırmaktan muaf ve biz de müvekkil üyelik olduğu sürece bundan yararlanıyoruz. Pat bir olay çıktı, efendim, bu sadece bakın, orada vatandaş diyor, ülkelerin vatandaşları diyor, tüzelkişiler buna dahil değildir. Sen efendim, bu sözleşmeye taraf olan ülke, o taraf ülke olsan bile başvuran şahıs değil, şirket olduğu için muafiyetten yararlanamaması çıktı mı? Ben adamın verdiği yüksek teminatı bir şekilde şey yapmaya çalışıyorum, arkadan bana hemen bir muhtıra.

Efendim, şimdi bilirkişiye başvurursa geminin muhafaza masraflarının indirilmesi, düşürülmesi gerekecek. Bu sefer icra müdür yardımcısı aynı kişi arkadaşımız bu sefer hemen bir muhtıra gönderiyor. Rakam aynı rakam, ama gerekçe değişiyor. Bizden bu sefer geminin muhafaza masrafları demiyor, yeni Zelanda uyruklu kurulan şirket, işte bu şeyi anlatıyor. Tüzelkişiler bu sözleşme kapsamına dahil edilmesi için bir sözleşme var, ama Türkiye Cumhuriyeti tarafından hâlâ daha imzalanmadığı için senin belki üye ülke, ama tüzelkişi şirket olduğu için teminat yatırmak zorundasın diyor. Benden istediği rakam aynı 114 150, gerekçesi değişmiş. Evvelden geminin muhafaza masraflarıydı, sonradan oldu baktı hani şey yapacağım, yok, adam açıkça diyor ki arkadaş, ben senden bu parayı sana yarıtıcağım. Öyle edeceğim, böyle edeceğim yarıtıcağım. Yatırmak mümkün mü? Ben bir ayda 114 000 dolar -ki o zaman 50 000 dolara tekabül ediyor- 50 000 dolar bu gemiyi satana kadar teminat yatırmamız yönünde bir icra kararı çıktığını yabancı müvekkilime telefonda bildirdiğim zaman ne cevap almış olabileceğim, herhalde tahmin ediyorsunuz, değil mi? Yatırmadık. İhtiyati haciz de kalktı, seferden men de kalktı, 62 000 dolarımızı da alamadık. Üstelik biz şimdi hâlâ devam etmekte olan bir karşı davanın haksız teminatı yatıramadığımız için bu bir haksız tutuklama, yani haciz talebi oldu. Biz paramızı alamadık, o kadar vakit, o kadar sinir harbi, o kadar başvuru, efendim 12. Hukuk Dairesinden bir sürü müzakere, mütalaa, Anayasa Mahkemesi reddolunan bir şey, bir de karşı tarafın şimdi tazminat davası devam ediyor.

Bu arada söyleyeyim, bakın, bu İstanbul dışındaki icra dairesi “*bilirkişi raporu yoktur*” diye bozunca, bu sefer geminin bulunduğu yer Aliğa İcra Mahkemesi vasıtasıyla bilirkişi raporu tanzim edilmesi muhafaza masrafları denildi. Evet, verilmiş. Bakın, şu kadar, bir tane daha var. Aynı icra dairesi iki rapor alıyor Hocam, iki tane, dosyada iki rapor var. Biri oradaki bir acenteden, biri de gemi sökümlerinden, bu kadar kısa ve ikisi birbirleriyle motamot aynı böyle, kopya çekmiş. Buna niye ihtiyaç duymuş, açıklamak, izah etmek mümkün değil, zaten sormam bile, içerik de aynı, ama lütfetmişler, birinde günlük

personel maaşı 1 600 lira günlük, birinde 1 400 lira, tek fark bu, aynı rakamları şey yapıyorlar. Tabii haliyle soruyorsunuz, kardeşim, ben borçlu geminin, borçlunun gemisini üzerinde 11 personelden muhafaza etmek zorunda mıyım? O zaman liman başkanına ben gittim, geçerken uğradım, dedim böyle böyle, sizin ihtiyati hacizli gemilerinizi bağlayacak yeriniz var mı? Yok. Ne oluyor? Demirde. “Başkanım, kaç kişi olacak bu, kaç kişi olsun” dedim. “Üç kişi” dedi, ama burada çıkıyor. Ben borçlu geminin 11 gemi adamına da bakmak zorundayım, değil mi? tabii ben bunu yatıramadık, müvekkil de gelmedi. Biz haklıyken haksız duruma düştük. Davası devam ediyor, ama şimdi telefonda bana konuşma süresini 25 dakikayla sınırlı olabileceği söylendiği zaman dedim ki ben şimdi ne bulacağım, hangi belgeden 25 dakikayı dolduracağım demiştim, ama bugün oturumda geldim, dedim ki sıra bize geldiğinde Başkanımdan istirahat edeceğim. Efendim, benim 25 dakika olan süremi benim için 3 saat 25 dakikaya çıkartabilir misiniz acaba? Hatta kendi kendime bazen konuştuğum yerlerde diyorum ki vallahi elektronik cihaz gibi on düğmesine bassınlar, başlayayım ben konuşmaya, birileri ta off düğmesine tekrar basana kadar konuşurum.

Çok kısa bir şey söyleyip bitiriyorum. İkinci bir hadise de daha önce konuşmacılardan birisi ifade etti, oraya katılıyorum. Tabii ki icradaki sorunlarından bahsederken icra hukuk mahkemelerini atlamak veya onlardan söz etmemek mümkün değil. Oradan da başlanması gerekiyor, orada da ben başka bir yerde başka bir hadise yazıyorum. Orada da hadise şu: İhtiyati haciz gitmişim almışım, icraya koymuşum, icra hukuk mahkemesine şikâyet edilmiş, haberim yok, duruşma açılabilirken açılmamış, gemi kalkmış gitmiş. Hiç bildirim yok, iki gün sonra gittim ben sonraki işlemleri yapayım diye, icra müdürü dedi: “*Senin gemiyi saldılar, gitti*” Nasıl oluyor ağabey? Şikâyet var. İcra hukuk mahkemesi kararı almış, bakın, kararı almış, gemiyi de göndermiş. Şimdi enteresan, bir, haczim var ki bu çoğu yerde ticaret hukuk, icra hukuk mahkemesi yok. Sebebini de söylerim. Sonradan gittim, sebebini de okudum. Dedim Hâkim Bey, siz 1353’ü okumuşsunuz, meslektaşımız size 1353’ü oku-

muş, ama siz de hemen ona dayanarak 1353 “seferden men kararı istenemez” diyor. Bu verilemez anlamına da geliyor. Onu göstermiş meslektaş, dedim efendim, 1353’ü okudunuz da siz 1366’yı niye okumadınız? Nedir o 1366? Bayrağı ne olursa olsun hakkında ihtiyati haciz alınmış bir gemi icra müdürlüğünce seferden men olunur ve muhafaza altına alınır. Dedim 1353’e kadar okumuşsunuz da 1366’ya niye gelmediniz? Cevapsız. Efendim dedim, kusura bakmayın, benim müvekkilim yabancı, şimdi benim haczim var, mahcuzum yok, bu gemiye yolda bir şey olursa, bu gemi batarsa ben kusura bakmayın, Adalet Bakanlığı ve sizi tazminat davasından bu parayı sizden almak zorundayım. Adamcağız renkten renge girdi, ama kararına yazmış bunu, yapılacak da bir şey yok. Hemen tabii temyiz ettim, temyizden başka bir çare yok. Belli bir süre sonra geldi şey, efendim, 12. Hukuk Dairesinden onama, yapılacak bir şey yok. Bunu birçok meslektaşına aktardım. Gittim 12. Hukuk Dairesine, Başkana dedim ki: “Sizinle görüşmek istiyorum. İçtihat değiştirmeye geldim” “Avukat Bey, benim 35 000 dosyam var, bir de 35 000 avukatla konuşamam” dedi. “Valahi efendim, kusura bakmayın, kapıdan kovsanız bacadan gireceğim. 5 dakika bana müsaade edin. Eğer ben haksız çıkarsam bu kapıdan bir daha 12. Hukuk Dairesinin kapısına uğramayacağım. İstanbul’da -bir de orada sizlere de güvenerek böyle bir şey yaptım- bütün deniz hukuku avukatları camiası cadı kazanı gibi kaynıyor nasıl böyle bir yanlış karar olur diye” dedim. Adam: “Buyurun Avukat Bey, çok iddialı-sın, gel otur” dedi. Bu anlattığımı anlattım. 1355, 1366, benim haczim var, mahcuzum yok, siz de bu kararı onadınız, öyle mi? “Sen karar düzeltme yaptın mı” dedi. Evet, yaptım. “Taktip et dosyanı, karar düzeltmede aynı hatayı yapmayalım” dedi ve bu şey değildi. Ben burada özeti altını çizerek son şey olarak söylüyorum, yani meslektaşlarımızda da bazen yönlendirme, bugün bir davada benim işime böylesi geliyor diye biz deniz hukukçu meslektaşlar icralarda, mahkemelerde icra hukuk mahkemelerinde tatbikat yapıyoruz, ama maalesef günün birinde rüzgarın tersten eseceğini, çünkü ben bu durumlara düşünüyorum. Denizci kökenli olmamın bir de bu şeysi var. Be-

nim armatör arkadaşım da var, yakıt satan arkadaşım da var. Yakıtçının hakkını korurken başka şeyler söylemek efendim, armatörün hakkını veya onun gemisini, tutuklanmış gemisini üzerindeki tutuklamayı kaldırmak için başka söylemler yapmak durumunda kalıyorum. Meslektaşlarım da uygulamalarda bir gün bu hukuk veya gerçekler bana da lazım olur yaklaşımıyla fazla icra müdürlerini havaya sokmadan veya onları yanlış yönlendirmeden biraz deniz hukukçularının bu aksaklıkların sebebini kendilerinde de aramaları gerektiğini düşünüyorum. daha söyleyeceklerim bitmedi, ama bu kadarını bile dinlediğiniz için çok teşekkür ediyorum.

SALONDAN- Çok özür dilerim, yalnız karar düzeltmeden de...

Av. YÜKSEL TAÇYILDIZ- Karar düzelmeden döndü efendim, yani içtihatların, yalnız tabii döndü, ama tabii bu kadar şey söylemediler. Orada kurmaylarını falan çağırıp dediğinde bu Avukat Bey 1353, 66 diye bir şeyler söylüyor dedi. Ondan sonra ben kapıdan çıkarken: *“Avukat Bey, biz zaten bu yöndeki içtihadımızı değiştirmişiz”* dedi. Benden önce değiştirmişler. *“Vallahi bana yansımamış efendim, benim mahcuzum yok”* dedim, ama sonradan gelen resmi cevapta karar düzeltmede şey yaptı ve ben serbest bırakılan, icra hukuk mahkemesi hâkiminin etkilenererek serbest bırakılan gemiyi iki sene sonra tutum ve geri kalan bakiye şeyi de aldım. Çok teşekkür ederim, sağ olun.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Çok teşekkür ediyoruz. Her üç kıymetli meslektaşımıza da teşekkür ediyorum, Atiye Hanıma, Şeyma Hanıma, Yüksel Beye. Şimdi gerçekten zevkle dinliyoruz. Ben üç türlü mesele ortaya çıktığını yahut da ortaya çıkan meselelerin üç grupta toplanabileceğini düşünüyorum. Burada gündeme getirilen konuların bazıları aslında icra hukukunun müşterek sorunları, yani deniz ticaret hukukuyla doğrudan yahut gemilerle doğrudan bir ilgisi yok. Mesela, şikâyet duruşmasız yapılır diyor kanun, ama taraf teşkil olmadan yapılır demiyor. Taraf teşkil olmadan yaparsanız, tebliğ etmezseniz dilekçeyi karşı tarafa 1366. maddeyi de görmezsiniz.

Onun gibi ihtiyati haciz kararının içine her türlü gayrimenkul mallar, menkul mallar diye yazarsanız, onun içine gemiyi de, gemi siciline de şerh düşülmesinin önüne geçilmez. Bunlar icra hukukunun müşterek sorunları, bu gibi sorunların yeni İcra Kanununda yapılacak birtakım iyileştirmelerle azalacağı ümit edilir. Bir kısmı ama deniz icraya mahsus sorunlar, ne bileyim, mesela hemen örnek olarak söylüyorum, deminden beri çok örnekleri var: İşte satış ilanının, arttırma ilanının günlük bir gazete, dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayınlanmasını düzeltmek lazım demek ki haftalık yapmak lazım. Vallahi bütün ihaleler feshedilir yani, nasıl oluyor böyle bilmiyorum. Onun gibi işte vaktinden evvel satışla ilgili düzenlemede kanun yoluna müracaatın satış kararının uygulanmasını durdurumaması gibi, bunların kayda geçmesi çok önemli, kayda alınıyor herhalde, daha sonra bir nihai rapor da hazırlanacak.

Bir üçüncü grup da aslında belki icra hukukunun tamamını etkileyen konular, ama gemilerin çok kıymetli ve deniz ticaretinin çok sürat gerektirmesi sebebiyle ortaya çıkan meseleler. Şimdi ben gayrimenkul haczinde de var tabii muhafaza masraflarının işletme masraflarını karşılar. Kim karşılayacak? Alacaklı karşılar, bunlar sonunda borçluya aittir, ama çoğu zaman gayrimenkul haczinde bunu hissetmeyiz bile. Tatbikatı da yoktur, ama şimdi gemi bir şekilde muhafaza edilecekse, bu çok daha masraflı bir şey, bu biraz da işin mahiyetinden kaynaklanan ve ortaya çıkan bütün sorunları büyüten bir mahiyeti var deniz ticaretinin, bunu da işimizin, işinizin yahut bir parçası olarak maalesef taşımaya bir ölçüde devam etmek mecburiyeti var. Ben çok teşekkür ediyorum her üç kıymetli üstadımıza da ve tabii sorular için bir en azından bir üç soru almak için vakitimiz olduğunu ümit ediyorum. Buyurun üstadım.

SALONDAN- Bu muhafaza masraflarıyla ilgili şikayetleri önceki oturumda ve şimdiki oturumdaki meslektaşlarımızdan dinledik. Hem size, hem meslektaşlarımıza çok çok teşekkür ediyoruz verdikleri örnekler ve bilgiler için. Bu muhafaza masraflarıyla ilgili benim bir önerim olacak. Ne kadar oluyor, ne kadar olmaz bilemiyorum. Eğer borçlu muteber, itibarlı, ger-

çekten müdebbir bir tüccarsa, bu ihtiyati haciz kararını belli bir süre için, daha doğrusu gemisinin seferden men'ini belli bir süre için teminat karşılığı kurtarabilir düşüncesindeyim. Bu teminatın temini yurtdışındaysa bu yabancı gemi sahibi o armatör ilgilisi, bununla ilgili makul süre nedir? 10-15 gündür, yani bir teminat mektubu ne kadar sürede sağlanır veya nakdi teminat ne kadar sürede tanınır? Eğer bunu yapmıyorsa, bunu yapma konusunda kendine düşen bu yasal hakkı kullanmıyorsa, benim kanaatimce bu hakkın suiistimalidir. Dolayısıyla bu gemiyi erken satabilirsiniz veyahut da muhafaza masraflarını almadan bir an evvel satarsınız. O süre içinde sınırlı olmak üzere alacaklıya muhafaza masraflarını yatırtırsınız, ama meslektaşlarımın verdiği örneklerde 4 aylık, 3 aylık, 5 aylık muhafaza masrafı yatırmak hem alacak miktarıyla ilgili, hem de alacak tutarını tahsil etmek hak arama özgürlüğüne büyük bir darbedir. Bunu böyle çözebilirsiniz.

Gelelim, sorun nereden kaynaklanıyor? Aslında sorun ikinci sicil veyahut da amiyane bir tabir var, ama burada kullanmak nezaketsizlik olacak, sicil benzeri sicillerde diyelim özetle kayıtlı gemilerden kaynaklanmakta. Yani armatör çok zayıf, gemi 400 000 dolar, 500 000 dolar, 1 000 000 dolar değerinde, dolayısıyla bunlar bu gemiyi alacağın miktarı da büyük olduğu zaman terk ediyor ve disappear dediğimiz hemen gölge oluyor, uçuyor gidiyor, buhar oluyor gidiyor. Bunlar için hence bu süre zarfında eğer muhatap bulamıyorsak, yazdığımız sicilden gerekli yanıt alamıyorsak, o takdirde erken satış için bir kolay yol olması gerekir. Ben yaşadığım bir örnekten vereyim. Arkadaşlarıma soruyorum, biz gemiyi bir senede satamadık, üç senede satamadık diyorlar. Ben Aliğa'da 4.5 ayda gemiyi sattım. Nasıl yaptım? Aliğa'dan aldım, Bolivya'nın burada bir temsilcisi var, resmi kuruluşu, getirdim sicilde, Bolivya'dan aldım bu temsilciler kaydı, Bolivya'daki sicilin olmadığını, parasını yatıramadığı için geçici sicilden silindiğini bildirdi. Sicilsiz bir gemi olduğunu söyledi. Sahibine de, daha doğrusu acentesine yaptığımız tebligat da sonuç vermedi. Kısaca dolayısıyla erken satış talep ettik, hiçbir kuruluş da muhafaza masrafı yapmadan bu gemi satışını yaptık ve para depo edildi. O paranın üzerin-

de alacağımızın bir kısmını almaya çalışacağız, çünkü dolar olarak satıldı, TL olarak icrada duruyor. O günden bugüne de Türk lirası çok özür dileyerek vatandaşlarımdan ve şahsımdan özür dileyerek Türk parası böyle gittiği için değerini kaybetti. Bu birinci söyleyeceğim.

İkinci söyleyeceğim de Limanlar Yasasına göre diyelim ki hiç ihtiyati hacze sebep olmadı. Gemi geldi, iç limanda demirledi. Bunun sorumlusu kim? Türkiye Cumhuriyeti Devleti ve idare, yani Liman Başkanlığı. O gemiyi alırsınız iç limana getirirsiniz, muhatabı liman olur. Benim bu olayda da yaptığım gibi Aliğa Liman Başkanlığına icra benden de önce istedi, ben de dedim ki: *“Liman sınırları içinde idare bunu bakmakla, kollamakla yapsın masrafı resmi olarak, sana müracaat etsin. Sen de bana tebligatını yap, ben alacaklı olarak ödeyeceğim, söz veriyorum”*, oraya da böyle bir dilekçe yazdım, ama şartlı bir dilekçe yazdım. Limana yazdılar, ettiler falan, baktılar ki liman da bu işin başına ekşiyecek, erken satış yaptı. Saygılarımla. Yani şunu söylemek istiyorum: İcra müdürleri doğru, efendim, yargıçlar doğru, biz hukukçuların yanlış bilgileri de doğru, bütün bu yanlışlıklardan ötürü biz kanun yapmak istiyoruz, ama kanun, yaptığımız kanun ne kadar mükemmel olursa olsun bir meslektaşım sabahleyin onu söyledi, ne kadar mükemmel olursa olsun yine sorunlar yaşayacağız. Önemli olan bu sorunları aşarken kişisel değil, kurumsal olarak yasa nasıl olmalı, nasıl yasa hem alacaklıyı, borçluyu korur, bunu tartışsak, bunun için önerilerde bulunursak çok mutlu olacağım. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Çok teşekkür ederiz. Buyurun Hocam.

SALONDAN- Teşekkürler konuşmacılara. Yüksel Beyin de-ğindiği konuda bir ekleme yapmak istiyorum. İcra müdürleri hakikaten ne kadar varsa o kadar hukuk var diyoruz, ama icra müdürleri bir gayrimenkulü tahliye ederken ne yapacaklarını biliyorlar. Kambyo senediyle takipte ne yapacaklarını biliyorlar. Çok net, hiç yani sizden daha iyi biliyorlar, reddediyorlar şu olmadı diye veya bir hacizde, gayrimenkul haczinde veya

bir tahliyede hepsini biliyorlar. Sadece bu konuda tıkanıklık yaşıyoruz. Demek ki burada kanunun lafzında da sıkıntı var, tereddüde yol açacak şeyler var. Demek ki yeni kanunda bunların düzeltilmesi gerekir. Yani diğer maddeleri uyguluyorlar da bunu uygulamıyorlar, bu denizdir demek olmamalı, yani bugünkü dünyada olmamalı. 1930'larda, 40'larda olur, ama ben konuşmamda gösterdim işte, 80 milyon tonluk bir şeyden bahsediyoruz. Geliyorlar gidiyorlar buraya, yani burada ne yapıyoruz biz o zaman, niye kendi ülkemizi, kendi alacaklarımızı veya bizi ülkemiz hukukunu korumuyoruz sorunu geliyor. Yasanın düzgün olması gerektiğini düşünüyorum. Yoksa ben becerikli avukatım, siz beceriksiz avukatsınız, o daha becerikli avukat gibi bir şeyle çözemeyiz. Kurumsal olmalı, yasal olmalı ve uluslararası hukuka da uygun olmalı. Teşekkür ederim.

Av. EROL ERTAN- Sayın Başkan, ben çok kıymetli meslektaşım Sayın Av. Şeyma İnal'ın da değindiği ve daha önceki konuşmaların, öğleden önceki konuşmacıların da değindiği o 10 000 SDR teminat, ihtiyati haczi talep ederken yatırılması gereken 10 000 SDR teminatla ilgili bir düşüncemi söylemek istiyorum. Kanunda yapılabilecek olan bir değişiklikle ilgili önerimi arz etmek istiyorum. Sayın meslektaşlarımın söylediği gibi gerçekten alacağının miktarı 10 000 dolar olan bir alacaklının alacağı için kötü alacak, alacağı 500 000 dolar olan bir alacaklının alacağı için a, bu iyi alacak diyemeyiz. Hepsi alacak olacaktır, ama tabii ki 10 000 dolar, 5 000 dolar alacağı olan ihtiyati haciz talep edenin 10 000 SDR gibi yüksek bir miktarı yatırmaktan imtina edeceği de bir karşılaştığımız olaylardan. Acaba şöyle bir değişiklik yapılabilir mi diye bir önerim var: İhtiyati haciz talep eden alacak miktarının atıyorum, yüzde 20'si miktarında teminat yatırır, ama bu 10 000 SDR'yi geçemez bidayette yatırılacak olan teminat, ama müteakip fıkralarda da bu teminatın artırılması veya eksiltilmesiyle ilgili maddede gene muhafaza edilebilir ve belki bu bir çözüm olabilir diye düşündüm. Bunu arz etme istedim, bir de gene Şeyma Hanım, yanlış anlamadıysam gemilerin hani bazı maddelerde 867 mi, 7677 miydi, madde şimdi tam aklımda değil, menkul mal, taşınır mal olarak, ama satışla ilgili hükümlerde taşınmaz olduğuna dair bir ayrım

olduğunu ifade etti. Şimdi gemilerin satışının taşınmaz mallar hükümlerine yapılması doğru mu, yanlış mı o ayrı bir mesele, ama kanaatime göre yasada bu şekilde bir ayırım yapılması şu bakımdan önemli: Şimdi 1369. maddeye göre hâkimin ihtiyati haciz kararı verirken geminin mülkiyetine dikkat etmesi lazım. Geminin mülkiyeti kimde, borçlunun üzerinde mi? Şimdi gemilerin mülkiyetini tespit ederken de zannediyorum ki menkul hükmünde kabul edilmesinin sebebi mülkiyetin teslimle geçeceğine dair Medeni Kanununun 763. maddesi olması lazım yanlış anlamıyorsam, onu uygulamaya çalışmak diye düşünüyorum. Zaten gene bunların menkul hükmünde olacağına dair de zannediyorum İcra İflas Kanunu 23. son maddesinde de bu şekilde bir hüküm var. Benim arz etmek istediğim naçizane fikirlerim bunlar, teşekkür ederim.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Çok teşekkür ederim üstadım. Yani hakikaten bu teminat meselesinin ufak alacaklar için büyük problem olduğu anlaşılıyor. Gayrimenkul-menkul ayrımı üzerinde de bir parça durmak gerektiği anlaşılıyor. Buna benzer noktalar hep ortaya çıkıyor, tabii hafızamızda not alıyoruz, ama hocalarımız bir rapor da hazırlayacaklar sonuç bildirgesi gibi, ondan çok istifade edeceğiz diye düşünüyorum. Buyurun Hocam.

SALONDAN- Başlamadan Erol Beye çok kısa bir şey söylemek istiyorum. Aslında tam olarak söylemek istediğim şu: Belki tam ifade edemedim, menkul-gayrimenkul ayırımından gayrimenkule ilişkin hükümlere göre satılıra geldiğimiz zaman, yani taşınmaz hükümlerine göre satışa geldiğimiz zaman aslında taşınmaz için öngörülmemiş birçok problem ortaya çıkıyor. Benim söylemek istediğim tam olarak şu: Menkul ya da gayrimenkul lütfen bunun satışına ilişkin özel hükümler getirelim. Biz bunları ne taşınır hükümlerine göre satalım, ne taşınmaz hükümlerine göre satalım. Gemi satıyorsak gemi satışına ilişkin hükümlere göre satalım. Bunun da bir kısmı Ticaret Kanununda, bir kısmı milletlerarası sözleşmelerde, bir kısmı da İcra İflas Kanununda olmasın. O zaman gerçekten icra memurlarının da, müdürlerinin de işleri kolaylaşsın. Önlerinde bir tane metin olur, neyin neye göre satacaklarını onlar da bilir-

ler. Sicile kayıtlıysa ona göre sat, sicile kayıtsızsa buna göre sat, öyle olunca menkul, böyle olunca gayrimenkul, bir kısmı milletlerarası sözleşmede sıra cetveli Türk Ticaret Kanununda sebebini biliyorum, hiç yorulmayın, ondan sonra ama hâlâ da bir kısmı İcra İflas Kanununda, yani komisyonun çok iyi niyetli olduğunu, bunun o dönemde olabilecek en iyi şey olduğunu biliyorum, ama bugün artık bir şey yapıyorsak o zaman hiç değilse tek bir metin üzerinde çalışırsak ve geminin de gemiye özgü satış kuralları olursa, bazı şeylerin abuse edilmesinin de önüne geçeriz, kötüye kullanılmasının da önüne geçeriz. Kendi koşullarına göre düzenlenir ve o zaman da taşınmaz, taşınır ona göre satılacak, buna göre satılacak ayırımından da çıkarız diye düşünüyorum. Uygunsa tabii, bilmiyorum yani.

Av. EROL ERTAN- Özür dilerim, ben gemiler efendim, taşınmaz mal hükümlerine göre satılmasın veya satılsın demedim.

SALONDAN- Anladım sizin söylediğinizi, ben kendi söylediğimi açıklamak anlamında söyledim.

Av. EROL ERTAN- Ticari sebeple size iştirak ediyorum, taşınır mal hükümlerine göre satış prosedürünü uyguladığınız zaman birçok zorlukla karşılaşıyoruz, ama şimdi kanun karşısında bütün gemileri sicile kayıtlı olan veya olmayan, tabii şimdi sicile kayıtlı olan veya olmayan derken sicile kayıtlı olmayan gemileri de iki türlü bakmak lazım. Bir Türk gemileri, bu 18 tonilato ve altındakiler, bir de yabancı bayraklı gemiler.

SALONDAN- Ama biz bunu gemi satışına ilişkin bölümde ayırabiliriz zaten.

Av. EROL ERTAN- Şimdi şöyle, biliyorsunuz özellikle yabancı bayraklı gemilerin satışında uyguladığımız bir prosedür var. Gidiyoruz, ilk önce MI yapıyoruz, ondan sonra hazırlanması gereken birtakım belgeler var, onlar hazırlanıyor, closing yapıyoruz, vesaire. Bütün bunlardan sonra bir geçici tescil yapıyoruz, daha sonra da bir kalıcı tescil yapıyoruz. Bu bir prosedür, zaman alıyor. Şimdi biliyorsunuz taşınır mallarda ülkeye teslimle geçiyor. MoU'ı yaptınız, yüzde 10 avansı ödediniz,

bütün belgeleri, bilmem neleri hazırladınız, hepsi tamam, verdiniz. Paranın tamamını ödediniz, bakiye parayı da ödediniz, ama daha henüz gemi sicilde sizin adınıza tescil edilmedi. Bu arada da bir ihtiyati haciz kararı geldi. Şimdi eğer gayrimenkul hükmünde kabul edecek olursanız gemiyi sicilde tescil şartını arayacaksınız. O zaman alıcının vermiş olduğu, işte ödemiş olduğu gemi bedeli, o bakımdan.

SALONDAN- Aslında birbirimizi anlıyoruz, ama aynı şeyi farklı şekilde söylüyoruz herhalde.

Av. EROL ERTAN- Ben iştirak ediyorum size.

SALONDAN- Benim söylediğim satışa ilişkin hükümlerin ayrılması yönünde.

Av. EROL ERTAN- Yani benim söylediklerimden netice itibariyle bence şu çıkar: Satış da taşınır mallar hükümlerine göre yapılsın.

SALONDAN- Ya da kendine özgü hükümleri olsun.

Av. EROL ERTAN- Yani sicile kayıtlı olan veya olmayan bütün gemileri şeye alırsak, gayrimenkul hükmüne alacak olursak...

SALONDAN- Yok, hiç öyle bir şey söylemek istemedim. Sadece şunu söyledim: Parça parça her yerde olup, oradan taşınmaza, buradan buna atıf yapacağımıza bir yerde toplayalım demek istedim.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Mahmut Beye ve Kerim Atamer Hocamıza söz veriyorum, ondan sonra kahve aramız var.

Av. MAHMUT KARAMAN- 95. madde İcra İflas Kanununun genel mahiyette düzenlenmiş olan 95. maddesinden çok söz edildi. Yani ona göre işte masrafların yatırılması, ama burada bir mükerrerliği atlıyoruz gibi geliyor bana, gerçi bu 1368. maddenin atfıyla icra iflas 95'e gidiyoruz. Bir geminin, icra dairesi geminin idaresi ve işletilmesiyle bakımı ve korunması için gerekli her türlü önlemi alır. Bundan atıfla 95'e göre genel mahiyette düzenlenmiş İcra İflas 95'e göre icra müdürü birtakım masrafları talep ediyor, ama bunun bence doğru konstrüsiye

edilecek bir teminat prosedüründe çözülmesi lazım. Yani hem tedbiri alırken, ihtiyati haczi alırken teminat yatıracaksınız, sonra müdebbir bir donatanın gemisi seferden men edildiğinde yatırması gereken teminatı yatırmayıp, bu maddeye dayanarak şimdi benim masraflarımı öde diye baskı kurdurtacaksınız. Yani borçluyken o hakkın kötüye kullanılması denilecek bir oradan kendine avantaj sağlayacak. Bunların mutlaka ihtiyati tedbir teminatıyla çözümlenip, bu maddelerin de ona göre planlanması gerekir. Yoksa bu 1368 ve bunun atfıyla 95 zaten değiştirilemez. Yeni İcra İflas Kanununda belki değiştirilir, bilmiyorum. Burada bir mükerrerlik var ve bu mükerrerlikten sayın meslektaş Av. Yüksel Taçyıldız'ın ve birçok meslektaşın bahsettiği zorluklar ortaya çıkıyor.

SALONDAN- Ama o zaman da teminat 10 000 SDR olmayacak.

Av. MAHMUT KARAMAN- Onu söylüyorum, doğru kastım o.

SALONDAN- Adaman 20 milyonluk, 30 milyonluk gemisini tuttun, bir gününü bile tabii.

Av. MAHMUT KARAMAN- Yani konstrüksiyeye edilmiş bir teminat hükmü, ama orada da tabii altına bakarsak o maddenin teminatın arttırılması her zaman mümkün. Oradaki tek sorun gecikmeyi önleyecek bir uygulama yapılması.

SALONDAN- Hem gecikme var, hem de uygulamada da pek rastlanmıyor anladığım kadarıyla.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim. Zaman ilerledi, üç konuda maruzatım olacaktı, teke indiriyorum. Efendim, şu konu üzerinde, ihtiyati tedbirden söz edildiği için şu konu üzerinde de düşünülmesini teklif etmek istiyorum: Milletlerarası sözleşme, 1999 tarihli sözleşme açıkça hepimizin malum olduğu üzere "arest" terimini kullanıyor. İngilizce ana metinde "arest" sözcüğü geçiyor. Dolayısıyla "arest"e Türkçe bir karşılık bulmamız lazım. Biz deniz alacaklarının listesini taradık. Liste 22 bentten oluşuyor malumunuz, o 22 bendin 20'si para alacağıdır. 20'si para alacağı, 2'siyle aynı hak çekişmelerine özgüdür. Mülkiyet, zilyetlik ve rehinler. Şimdi Türk

hukuku bakımından bir yandan da İcra İflas Kanununda son yapılan reformlardan birinde şu çok açık söylendi: *“İhtiyati haciz yalnızca para alacakları için istenebilir, buna karşılık diğer çekişmeler için ihtiyati tedbir yoluna gidilecektir”* denildi. Bu itibarla biz zaten İcra İflas Kanununun genel hükümleri çerçevesinde ve Hukuk Muhakemeleri Kanun hükümleri çerçevesinde ihtiyati haciz yoluna gitmek zorundayız deniz alacaklarının 20’si için, 20 bent için sadece başvurulabilecek yol ihtiyati haciz, ikisi için sadece ihtiyati tedbir hâlâ gündeme gelebilirdi. Orada Ticaret Kanunu Komisyonu bir tercih kullandı. Dedi ki: *“20’si için bir terim, 2’si için başka bir terim kullanmak bütünlüğü bozacaktır ve anlatımları da inanılmaz derecede hantal, inanılmaz zor hale getirecektir”* Çünkü her seferinde tekrar etmek gerekecek onları, böyle olduğu için ve milletlerarası sözleşmenin de tek bir terim kullanmış olmasını dikkate alarak dedi ki: *“O zaman sadece bir terim kullanalım, 22 bent için ihtiyati haciz denilsin”* Böyle olunca eski sistemde kullanılan ihtiyati tedbir yolu kapatılmış gibi gözükte. Aslında Ticaret Kanunu o yolu kapatmadı, o yol zaten daha önce İcra İflas Kanunuyla kapatılmıştı. İcra İflas Kanunu zaten *“para alacakları için ihtiyati haciz istemek zorundasınız”* diye hüküm getirmişti. Biz Ticaret Kanunu Komisyonu olarak sadece İcra İflas Kanunundaki hükmü takip ettik esas itibariyle, dolayısıyla şu anda yürürlükte olan sistemden deniz icra hükümlerini tümüyle çıkartsanız bile bugün para alacağı için bir geminin ihtiyati tedbir yoluyla durdurulması zaten mümkün değil, o yol tümüyle terk edilmiş, kapatılmış durumdadır. O itibarla ihtiyati tedbire geri dönülsün mü, dönülmesin mi tartışmasının bizi çok uzağa götürmeyeceğinden endişe ediyorum. Çünkü genel hükümler çerçevesinde zaten para alacakları için biz ihtiyati haciz istemek zorundayız. Diğer yöntemler kapalı. Sayın Taçyıldız meslektaşımın işaret ettiği o seferden men problemi konuşuldu tabii, 1366. madde çok açık bir şekilde söylüyor. Seferden men uygulanacak olan icra tedbirlerinden sadece biridir, mutlak surette uygulanacaktır. O 1353. maddede bambaşka bir şey söylenmeye çalışılıyor. Sadece ihtiyati haciz yolu işletilir, başka herhangi bir yol işletilemez.

SALONDAN- İhtiyati tedbir istenemez.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- İstenemez, onu demeye çalışıyorduk, oradan bambaşka bir anlam çıkartılmış.

SALONDAN- O şekilde kullanılmıştı işte.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Fakat her halükarda sayın konuşmacılara çok teşekkürlerimizi sunuyoruz, bütün notlar alındı. Bunların hepsini mutlaka değerlendirmede esas alacağız.

SALONDAN- Hocam, biz size teşekkür ederiz. İcra İflas Kanunu nasıl çıkar bilmiyorum, ama çok iyi bir şey yaptınız. Biz en azından birbirimizi anladık, dinledik. Yani insan kendini en azından yalnız hissetmiyor. Gerçekten hani toplantının başında şey diye düşündüm, körlerle sağrlar birbirini ağırlar durumuna mı geleceğiz gibi düşündüm bir an, ama şu anda geldiğimiz noktada diyorum ki iyi ki böyle bir şey yapmışsınız. Çünkü herkes kendini kendi bürosunda yalnız hissediyor. Yani bunlar bir tek benim başıma mı geliyor? Dışarıda çok şahane avukatlar var, gemileri böyle çatır çatır tutuyorlar ve öyle güzel anlatıyorlar ki hemen bir ayda satıyorlar, iki günde gemi tutuyorlar, filan şahane şeyler oluyor gibi, o zaman hakikaten insan en azından burada şunu anlıyor ki işini sizin gibi yapan insanlarla aynı durumdasınız. En azından bunu görmüş olmak bile hakikaten bugün yeteri kadar rahatlatıcı oldu diye düşünüyorum. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Ümit ederim biraz daha fazla istifade de sağlayabiliriz. Çok teşekkür ediyorum, kahveye davet ediyorum.

ARA VERİLDİ

4. OTURUM

SUNUCU- Sayın meslektaşlarım, son oturuma geldik. Yarım saat bir gecikmedeyiz, ama bence çok iyi durumda gidiyoruz. Son oturumu yönetmek üzere Sayın Av. Ergun Ersoy'a sözü bırakıyorum.

Av. ERGUN ERSOY- Değerli konuklar, günün en heyecan verici oturumuna geldik. Bir hafta boyunca bugün yağmur yağsın öğleden sonra diye dua ettim. Deniz Hukuku Komisyonunun püskürtme timlerini kapıya dizdim dışarı kaçmak isteyenleri içeri alsın diye, ama Yüksel Kaptanı tahmin edemedim. Efendim, biz konunun işlenişi itibariyle bize verilen göreve sadık kalmak ve komisyona, İcra İflas Kanunu Komisyonuna materyal toplamak amacımızdan sapmamaya çalışarak, yani o disiplin içinde işi yürütmeye gayret edelim diye arkadaşlarla bir hafta önceden bir araya geldik ve kendi aramızda ufak bir böyle işbölümü yaptık. Konuşmacı arkadaşlarımızdan Sayın Hakan Tüfekçi gemi Türkiye'deyken yurtdışındaki bir icra dairesinden satılması durumundaki sorunları Türk Ticaret Kanunu 1350. maddesi kapsamında değerlendirecekti. Sıra cetveli konusunda birtakım açıklamalarda bulunacaktı. Sayın Av. Barış Peker ihtiyati haciz kararı sonrası bazı icra dairelerince seferden men'in TTK 1353.1'den ilham alınarak kaldırılması ve 1366'nın göz ardı edilmesi konusuna değinecekti. Bunları söylüyorum, bunlara yine de değinmeleri konusunda hazırlıklı olduğumuzu bilmeniz açısından söylüyorum, ama oturumların zamanında sonuçlandırılabilmesini teminen ve tekrardan kaçınmak amacıyla belki bunları biraz özet geçip, daha çok sizlerden gelecek materyallerin toplanılmasına ağırlık vermeyi kendi aramızda tercih ettik. Barış Bey daha sonra ilamsız takipte TTK 1379 bağlamında kanuni rehin hakkının bertarafı konusuna değinmeyi planlamıştı. Kıymet takdiri konusunda birtakım söyleyecekleri vardı. Değerli meslektaşım Av. Uğur Kanar ihtiyati haciz talep anıyla karar anı, infaz anı arasındaki kesitlerde gemi mülkiyetinde değişiklik olursa 1369 uygulaması nasıl olacak diye bazı öngörülerini olacaktı, yani değerlendirmeleri

olacaktı. TTK 1375 kapsamında yeniden haczi değerlendirecekti ve ortaklaşa olarak da 1370 ve 1375 arası o 5 maddenin seferden men'in kaldırılması, ihtiyati haczin kaldırılması, teminat üzerinde tarafların anlaşması, teminatın değiştirilmesi halinde saklı kalan haklar ve teminatın değiştirilmesi, aynı alacak için ihtiyati haciz konularına müştereken panel halinde cevaplandırmaya çalışacaktık. Şimdi konuyu çok fazla uzatmadan ve ben 20-25'er dakika vermek yerine mümkün olabildiğince konuyu özetlemeleri ricasıyla arkadaşlarıma Sayın Av. Barış Peker'le görev vermek ve konuyu başlatmak niyetindeyim. Buyurun Barış Bey.

Av. BARIŞ PEKER- Hepiniz hoş geldiniz. Bizden evvel konuşulduğu için biz daha kısa tutmak zorunda kaldık. Bu 1353'ü 1. madde özellikle "*seferden men edilemez*" kelimesi hâlâ uygulamada bir problem. Şimdi biz özellikle İstanbul dışına gittiğimiz zamanki kararlarımızı infaz ederken hâlâ bu Yargıtayın onama kararı karşımıza çıkıyor. Bu çok enteresan bunun karar düzeltmesi de var diye ancak biz kendi cebimizden çıkartıp gösterebiliyorsak, icra müdürünü ikna edebiliyorsak seferden men'i uygulayabiliyoruz. Değindiği için değinmeyeceğim, ama 1366. madde madem ihtiyati haciz kararının infazının nasıl olması gerektiğini açıkça ortaya koymuş, bu 1366. maddenin kısa bir belki de paralel bir hale İcra İflas Kanununa atıf yapılabilir. Çünkü icra müdürleriyle müdür yardımcıları daha çok Ticaret Kanunu yerine İcra İflas Kanununa bakmayı tercih ediyorlar haklı olarak, o yüzden 1366. maddenin, yani ihtiyati haciz kararının infazında ihtiyaten haczine karar verilen bütün gemilerin bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın icra müdürü tarafından seferden men edilerek muhafaza altına alınmasına paralel bir hüküm İcra İflas Kanununa getirebilir.

Ben buraya gelirken Yargıtay kararını da çıkarmıştım, ama benden evvel değindiği için bu tarz konulara girmeyeceğim. Burada daha çok yine üzerinde konuşulan ihtiyati haczin infazına seferden men talep eden alacaktan muhafaza masrafı alınması konusuna değinmek istiyorum. Şimdi her gemi haciz ve seferden men'i kendi içinde değerlendirmelidir. Yani bu ha-

cizden seferden men'den etkilenen borçlu üçüncü kişiler, belki kurumlar farklı farklı olabiliyor. Dolayısıyla muhafaza masrafları alınması konusunda şunu kesin olarak muhafaza masrafı alınmalıdır ya da kesin olarak muhafaza masrafı alınmaz gibi bir ayrıma gidemiyoruz, ama daha ihtiyati haczin ilk infazı aşamasında bakın, tekrar ediyorum, sizin mahkemeden bir gemi aleyhine aldığımız ihtiyati haciz kararının ilk infazı aşamasında sizden muhafaza masrafı istenmesinin hiçbir kanuni dayanağı olmadığını düşünüyorum. Neden kanuni dayanağı yok, buna da kendi sebeplerimle değinmeye çalışacağım.

İlk önce muhafaza masrafı niçin talep ediliyor? İcra İflas Kanununun işte 88, 95. maddelerine göre işte icra müdürlüğü menkul malın muhafazasını gerekli tedbirleri almakla sorumlu ve bu alacaklıdan peşinen istenir. Diğer işte bahsedilen Ticaret kanunu 1368.2 maddesi icra dairesi geminin idaresi ve işletilmesiyle bakım ve korunması için gerekli her türlü önlemi alıyor. Oysa her iki kanun maddesinde de ihtiyati haczin infazını düzenleyen 1366. maddeye aykırı hiçbir şey söylenmiyor. Yani tekrar etmem gerekirse, ben uygulamada şu sebeplerle ihtiyati haczin infazı esnasında alacaklıdan muhafaza masrafı talep edilmesini yanlış buluyorum. Bir kere burada kesinlikle alacaklıyla borçlu arasındaki menfaati sağlamaktan bahsedilemez. Bir ihtiyati haciz kararı alıyorsunuz, bu ihtiyati haciz kararına karşı tarafın itirazı varsa bunu mahkemeye yapar, menfi tespit davası da açabilir. Şimdi bu ihtiyati haciz kararının infazı esnasında sizin daha limanda bulunup bulunmadığı belli olmayan icra müdürünün geminin durumunu bilmediği, yani gemi üzerinde birden fazla takyidatın olabileceği ya da başka bir dosyadan seferden men edildiği bir gemi için muhafaza masrafı talep etmesi bence yanlış. Kaldı ki gene ihtiyati haczin infazını 1366. maddede açıklamış. Burada muhafaza masrafı diye bir şeyden bahsedilmiyor ve muhafaza masrafı ne kanunda, ne yönetmelikte açık açık belirtilmiş. Yani ne kadar masraf alacak, bu avukata göre mi, ihtiyati haciz kararını infaz eden alacaklıya göre mi değişecek, bu da belli değil.

Şimdi çoğu zaman geminin limanda bulunup bulunmadığını, geminin bakımsız olup olmadığını ya da terk edilip üzerinde

personel bulunup bulunmadığını bilmeyen bir icra müdürünün ihtiyati haciz kararının infazı esnasında sizden muhafaza masrafı talep etmesini daha somut bir örnekle açıklamaya çalışacağım. Şimdi bir yandan Ticaret Kanununun 1320. maddesine göre gemi alacaklı, kanuni rehin hakkına sahip gemi adamı alacaklarına ihtiyati haciz hakkı tanıma şeyini getiriyorsunuz 1352. maddeyle, bir yandan 1363. maddeyle gemi adamları ihtiyati haciz için başvurduğunda teminattan muaf, öteki tarafta siz kararın infazı aşamasında belki de gemi adamının alacağının infazının önüne geçiyorsunuz muhafaza masrafı isteyerek, yani bu kanun koyucunun burada ruhuna ters. Gerekçesinde sosyal ve ekonomik durumları, gemi adamlarının sosyal ve ekonomik durumları nedeniyle teminattan muaf olduğunu belirtiyor kanun koyucu, ama siz burada ihtiyati haczi infaz etmek için alacaklıdan masraf istiyorsunuz ya da başka bir örnek vereceğim. Bu geminin ihtiyati haciz başvurusunun yetkili mahkemenin yeriyle ilgili bir örnek olacak. Türk Ticaret Kanunu 1354. maddesine göre bir Türk gemi siciline kayıtlı gemilerde sicil yeri mahkemesi ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili, yani elinizde bir deniz alacağı varsa ve siz kanunda sayılan bu sınırlı sayıdaki deniz alacakları için ihtiyati haciz başvurusu yaptığımızda gemi Türk bayraklıysa -İstanbul için konuşuyorum- İstanbul bağlama kütüğüne kayıtlı bir gemide İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi açıkça yetkili. Şimdi burada mahkeme geminin Türk limanında bulunup bulunmadığına bakmadan bir ihtiyati haciz kararı veriyor, ama siz kararı aşağıda infaz ederken icra müdürlüğü sizden muhafaza masrafı talep ediyor. Yani geminin burada olup olmadığını bilmeden bir muhafaza masrafının yatırılmasını ben anlayamıyorum açıkçası, kaldı ki bakın, bugüne kadar uygulamada böyle bir şey yoktu. İhtiyati haciz kararının infazı esnasında ya da takip kesinleştikten sonra bu şekilde muhafaza masrafı alınmıyordu. Bu tamamen alacaklının aleyhine bir hüküm, gene bunun tersini düşündüğüm zaman da ben anlamakta zorluk çekiyorum. İcra müdürü aldığı bu muhafaza masrafını aldığı kabul ettiğimiz zaman bu masrafı ne yapacak, dosyada mı tutacak, kendini garanti altına almak için mi? Biz bu masrafı icra müdürlüğünün kendini garanti al-

tına alması için mi yatırıyoruz, yoksa gidip borçlu talep açsa, ben bu gemiye bakacağım, bu gemiye bakım, koruma hizmeti vereceğim dese borçluya mı ödeyecek? Yani 1368. maddesinde bir icra dairesinde iş yükünün bu kadar ağır olduğu, hemen hemen 10 saniyede, 15 saniyede bir talep geldiği bir icra dairesine bir geminin işletilmesi için bu kadar geniş yetkiler vermek doğru mu? Ben açıkçası doğru bulmuyorum. Bu konuda muhafaza masrafiyla ilgili çok da geniş bir konu, söylemek istediğim bir şey daha var.

Özellikle liman başkanlıklarının çok doğru bir uygulaması var. Tehlike arz eden çevre için, güvenlik tehlike arz eden bakımsız gemiler için liman başkanlığı istisnasız olarak birden fazla seferden men kararı bulunuyorsa, bu gemiler hakkında icra müdürlüklerine yazı yazıyor ve bu yazıda gerek geminin durumunu, gerek geminin ihtiyacını çok açıkça belirtiyor. Buraya gelirken ben örnek bir tane yanımda getirmiştım. Örneğin, üzerinde aşağı yukarı 45'e yakın seferden men kararı bulunan bir gemi hakkında konuşuyorum. Mesela, Aron Gemisi Bodrum Liman Başkanlığı icra dairelerine tek tek yazı yazmış ve yazının bütün şeyinde şunu söylüyor: "*Gemiye yakıt sağlanması, iki vardiya olmak üzere geminin minimum gemi adanıyla donatılarak çalışır hale getirilmesi*", yani geminin ihtiyacını, geminin bulunduğu yer itibarıyla tehlike arz ettiği, lodos rüzgarlarına açık olduğu, seyir, can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye attığını söylüyor ve bu yazının sonunda icra dairesine diyor ki siz 1368.2. madde gereğince gerekli burada tedbirleri alın, artık top benden çıktı. Halbuki burada yapılması gereken gerek böyle bir yazıdan sonra, gerek liman başkanlığının, gerek bu yazıyı alan icra müdürlüğünün kanunumuzda belirtilen -1386.3 olması lazım- acele satış yolunun önünün açılması olmalı. Yani 1386.3. maddede diyor ki: "*Gemi veya içindeki eşya, insan veya eşya çevre güvenliği açısından tehlike gösterirse, icra müdürü veya liman başkanı ihtiyaten ve kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir*" Biz bunun işletilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Son olarak da gene değinmek istediğim bir başka konu da Ticaret Kanunu 1379. maddesi. Şimdi eski kanundan farklı olarak yeni kanunda gemi alacaklılarının başvurabileceği takip yolu açıkça belirtilmiş. Yani 1380. maddeye göre bu hakkını kullanmak istiyorsa taşınır rehnini paraya çevirmesi yoluyla takibe başvuracağını söylüyor kanun, 1379. maddede de bunun yaptırımı var. 1379. maddede de diyor ki: *“Gemi üzerinde kanuni bir rehin hakkına sahip olan alacaklar haciz yoluyla veya kambiyo senetlerindeki hakkındaki usullere göre takip yapabilirler. Fakat bu takdirde kanuni rehin hakkından feragat etmiş olurlar”* Aslında bu gemiler için getirilmiş özel bir madde, yani rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe geçmezse, aynı zamanda kanun burada yaptırımını da söylüyor. Bu kanun maddesini okuduğumuzda aklımıza İcra İflas Kanunu 45. maddesi geliyor. Önce rehne müracaat kuralı, bu 45. maddede de *“rehinle temin edilmiş bir alacağın borçlusunu iflasa tabi şahıslardan olsa bile alacaklı yalnız rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takipte bulunabilir”* diyor. Her iki madde de benzeri özelliklere sahip ve her iki madde de kamu düzeniyle ilgili. Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin özellikle verdiği son kararlarda rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe ilişkin sözleşmeyle bile taraflar aksini kararlaştıramayacağını belirtmiş. Şimdi her iki kanun maddesi birbirine benzer, ama iki kanun maddesinin birbirinden de bir farkı var. 1379. madde açık açık gemi alacaklarını rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapmazlarsa, yani hem bir yandan ilamsız takibe başvurmalarına imkân veriyor, hem de rehin hakkından feragat etmiş olduğunu belirtiyor. Yorum yoluyla genişletilebilecek bir madde değil, bu maddeyi niçin anlatıyorum? Özellikle biz icradan gemi satışı yaptığımız zaman düzenlenen sıra cetveli davalarıyla ilgili bütün meslektaşlarımız kendi aramızda konuştuğumuz zaman hep şunları söylüyoruz: Bu sıra cetveline itiraz ya da sıra cetveline itiraz ve iptali davaları bir türlü bitmiyor. Şimdi sadece gemi satışıyla ilgili bir durum değil bu, ama bitmemesinin de belirli sebepleri var. Mesela, sıra cetvelinde kanuni rehin hakkı alacaklısının bulunduğunu, deniz alacaklısının bulunduğunu, işte banka ipoteginin bulunduğunu, adi alacakların bulunduğunu ve bunlar hak-

kında da açılan sıra cetveline itiraz ve iptal davaları olduğunu düşündüğümüz zaman daha bu konuda görev konusunda bile mahkemeler de fikir birliğine varmış değil. Daha önceden bu konuda denizcilik ihtisas mahkemesi sıfatıyla açılan davaların bir kısmı asliye hukuk mahkemesine gönderildi. Şimdi asliye hukuk mahkemesine gidip girdiğimiz duruşmalar var, bir kısmı devam ediyor, bir kısmı görev için Yargıtaya gönderdi görev uyuşmazlığının belirlenmesi için. Burada değinmek istiyorum, 2015 yılında Yargıtaydan dönen bir dosyamız var Pearl Gemi- siyle ilgili ve Yargıtay 20. Hukuk Dairesi bence çok önemli bir gerekçeyle bu konudaki görevli mahkemenin İstanbul Denizci- lik İhtisas Mahkemesi olduğuna karar verdi. Şimdi 2015 yılı- nda dönen bir dosyada İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesine de bu karar gitti. Bu bir Yargıtayın bozma kararı ve gerekçesi de usulüne uygun, buna rağmen hâlâ açılmış eski kanuna tabi alacakların da bulunduğu bir sıra cetveline itiraz ve iptali dava- sında dosya niçin asliye hukuk mahkemesine gönderir, ben an- layamıyorum. Yani bir mahkemenin iş yükünün yoğun olması ayrı bir şey, bir mahkemenin o konuda yetkili ve görevli olması birbirinden farklı bir şey. Ben bu konuda kesinlikle asliye hu- kuk mahkemelerinin görevli olduğunu düşünmüyorum. Çünkü gönderilen, yani denizcilik ihtisas mahkemesinden gönderilen dosyalarda özellikle muvazaaya atıf yapılıyordu. Yani burada gemi alacağı söz konusu, eski kanuna tabi alacaklar olabilir, yeni kanuna tabi alacaklar olabilir, gemi alacakları var, deniz alacakları var. Bu kesinlikle denizcilik ihtisas mahkemesi sıfa- tıyla görülmesi gereken bir dava, ama buna rağmen hâlâ asliye hukukta devam eden davalarımız var. 1379. maddenin özellik- le ben bu sıra cetveline itiraz ve iptali davalarında uygulanması kanaatindeyim. Yani nasıl uygulanması gerektiğini söylüyorum. Açılan dava uzun sürüyor. Hepimiz bunu konuşuyoruz, ama bir yandan 1379. maddeye göre ben gemi alacaklısı hakkına sahibim diyorsunuz -yeni kanun için konuşuyorum- bir yandan da rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yerine ilamsız takip yapıyorsunuz. Bu davayı açıp sıra cetvelindeki paraların öden- mesine engel oluyorsunuz. Bunu mahkemelerin ben ön ince- leme aşamasına kadar çok rahat değerlendirilebileceği kanaa-

tindeyim. Zaten geminin satışından evvel İcra İflas Kanununun 100. madde malumatları topluyor. Satışı yapılan dosya ve şey de belli, itiraz edilen dosyanın icra dosyası da celp edilebilir. Belki bu süreyi kısaltmak adına 1379. maddenin, yani emredici bu hükmün uygulanması gerektiği kanaatindeyim.

Bir de bizden evvelki konuşmalarda yine ben SDR'yle ilgili konuşacaktım. Bu konuyu biz eleştirmiyoruz, yani ben eleştirmiyorum şahsen SDR'yle ilgili konuyu, ama küçük işletmeciyi de bir yandan korumayı bahsettik. İşte acentelerin alacakları, gemiye kumanya veren şirketlerin alacakları, burada şöyle bir uygulama getirilebileceği kanaatindeyim: Bu 10 000 SDR'nin Merkez Bankası kurundan Türk Lirası karşılığı her gün yayımlanıyor. Yani hepimiz buna ulaşabiliyoruz. Eğer gerçekten ihtiyati haciz talep edenin alacağı bu 10 000 SDR'nin altındaysa, Türk Lirası olarak altındaysa, burada belki de bir yüzde 15 ya da yüzde 20 teminat getirilebilir diye düşünüyorum. Çünkü genelde sistem maalesef biz sonuçta avukatız ve ben burada avukat kimliğiyle konuşuyorum, gerçekten de genelde borçlu lehine işliyor. Şimdi düşünsenize, gemiye yakıt veriyorsunuz, işte verdiğiniz yakıtı vadeli veriyorsunuz. Gemi transitleyken de yakıt verebiliyorsunuz, ama gemi transitleyse gemiyi tutamıyorsunuz. Yani bunlara dikkat edilmesi gerektiği kanaatindeyim. Söyleyeceklerim bu kadar.

Av. ERGUN ERSOY- Teşekkür ederiz. Şimdi Hakan Bey, eğer siz başlarsanız.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Teşekkürler Sayın Başkan. Öncelikle şunu ifade etmek istiyorum: Mesleğe başlarken Başkan Bey üstadımızla, diğer üstatlarla aynı ortamda aynı panelde bulunmak benim için olağanüstü bir hayaldi. Bu hayal gerçekleştiği için çok mutluyum, hatta karşı karşıya davalı olmaktan dolayı da onur duyuyorum. Onun dışında da ilk başta Barış arkadaşımızın biz bu toplantıyı, Ergun Beyle toplantı yaptığımızda da söylemiştim. Barış'ın bir görüşüne, bu 1379. maddeye ilişkin konuyla alakalı şöyle ki, 1379. madde şunu düzenliyor: “Şimdi sizin elinizde bir kanuni rehin hakkı var” Yani 1320. maddeden dolayı, alacaklardan dolayı 1320. madde diyor ki:

“Bu 1320. maddedeki sayılı 5 alacak kalemi kanuni rehin hakkı verir” Orada duruyor. Biz ileri gidelim, 1379’da da diyor ki: “Eğer sizin 1320. maddeden dolayı ve 1321. maddeden dolayı kanuni rehin hakkınız var da buna dayalı bir takip yapmıyorsanız o zaman siz oradaki haklarınızdan feragat etmiş sayılırsınız” Herhalde ona benzer bir şeydi. “Bu takdirde kanuni rehin hakkından feragat etmiş sayılırlar” diyor. Ben şöyle düşünüyorum: Burada tabii hocalarımız da burada, nasıl düşünürler, onu da bilemem. Sıra cetveliyle ilgili konuda sadece konuşuyorum, yoksa görevli mahkeme, görevsiz mahkemeye ilgili değil. Ben de şöyle düşünüyorum: Gemi adamı alacağı bahsinden yürüyelim. Gemi adamı alacağı bir gemi alacağı hakkı veriyor ve gemi alacağı hakkından dolayı da ben yanlışlıkla 7 sayılı örnek yerine gönderiyorum, ilamsız takip yapıyorum. Esasında benim alacağım kanuni hakkımı vermesine rağmen ben buna dayalı takip değil de normal ödeme emrini gönderiyorum ve ilamsız takip yapıyorum. Bundan dolayı sıra cetveli oluşturulduğu zaman kanuni rehin hakkını kaybedeceğimi düşünüyorum. Kanuni rehin hakkı bana ne veriyor? Bence kanuni rehin hakkı bana sıra cetvelinde bir imtiyazdan çok, ben kanuni rehin hakkının açıklamasını öyle düşünüyorum, kanuni rehin hakkı bana şunu veriyor: Gemi mülkiyeti değişse dahi hak düşürücü süresi içinde başvurduğunuz zaman o gemiden, o geminin sahibinden, o gemiden alacağınızı tahsil etme imkânı veriyor, ama bu şu demek değil diye düşünüyorum: Kanuni rehin hakkından feragat ettim, ama sıra cetveliyle ilgili 1379. madde sadece kanuni rehin hakkından feragat etmekten bahsediyor. Yoksa gemi alacağının asıl menşei olan gemi adamı alacağı, yani sizin alacağınız sıra cetvelinde korunduğunu düşünüyorum. Bilmem, biraz karışık gelmiş olabilir, ama gemi adamı alacağının sıra cetvelinde korunduğunu, lakin gemi satılırsa o gemiye karşı ilamsız takip yaptığı için tekrar gidemeyeceğimi düşünüyorum. Bu konudaki açıklamam böyle, soru olursa da tekrar alırız. Benim düşüncem bu, bilmiyorum hocalarım nasıl düşünür?

Sabah çok, yani biz konularımızı Ergun Beyle konuştuk, hatta 12 gün önce konularımızı tahmin ettiğim üzere birçoğu

zaten en büyük başımıza gelen biz avukatların şimdi burada bir durum daha var. Biz daha çok avukat olsak çoğu zaman belki gemiye ihtiyati haciz kaydı koydurmaya çalışan taraf olmamıza rağmen kimi zaman da diğer tarafta olabiliyoruz. Burada bir denge de tabii söz konusu, bu dengenin sağlanması adına konuları belirledik biz, ama konuların çoğu da konuşuldu. Özellikle muhafaza masrafları en büyük bizim başımızın belası diyeceğim amiyane ifadesiyle, çünkü bir standardı yok. Az önce Yüksel Kaptanın söylediği konu tahmin ettiğim bizim İzmir'deki geminin olduğunu tahmin ediyorum. O gemiye biz de, yani şansımıza Sayın Yüksel Bey, sizin ihtiyati hacizler kalktı, süre verildi, biz ek süre aldık, ... gemiyi kaçırdılar. Biz kurtardık Allah'tan, ama büyük bir dert, yani inanılmaz bir dert. Onu nasıl aşabiliriz bilemiyorum, gerçekten çünkü İcra İflas Kanunundaki durum da açık, genel hükümler de bunu yapıyor. Benim anlamadığım bu kanundan önce bugüne kadar niye bunu icra daireleri uygulamadı? Mesela, ben bunu merak ediyorum. Bu önceden de uygulanabilirdi. Yani bu İcra İflas, bizim yeni TTK'nın geçirmiş olduğu bir hüküm değil, İcra İflas Kanunundaki 88 ve 95. maddelerin getirdiği bir durumdu. Bugüne kadar uygulanmamış, demek ki bugün bulunmuş, ama inşallah bir şekilde Sayın Komisyon bunu dikkate alır, çünkü gerçekten gemilerin, gemi alacaklarının, daha doğrusu deniz alacaklarının burada farklı bir durumu söz konusu.

Ben konu olarak iki konuya özellikle değinmek istiyorum. Biraz farklı olacak belki, belki hiçbir zaman karşınıza da çıkmayacak, bilemiyorum. Bir olayımızda gemi Litvanya bayraklı bir gemiydi ve gemi fiziken de İzmir'de bulunuyordu. İzmir'de bulunduğu esnada biz gemiyi araştırdığımız zaman gemi liman başkanlığındaki mülkiyet kaydında x şirketi olarak gözüktüyordu. Fakat biz de x şirketi üzerinden bizim de bir yakıt alacğıydı açıkçası, x şirketi üzerinden x şirketini borçlu göstererek ihtiyati haciz talep ettik ve ihtiyati haciz talebimiz verildi. Verildikten sonra acentesine tebliğ yaptık, ama arayan soran olmadı, esas takibe geçtik, hiç kimse aramıyor. Biz daha sonra bayağı bayağı zorlaya zorlaya daha sonra nasıl oldu bilmiyorum, bizi bir aradılar. Dediler ki bu gemi satıldı. Nasıl satıldı? Bu

gemi Litvanya bayraklı olduğu için Litvanya icra kanalıyla cebri icra hükümlerine dayalı olarak, çünkü sicili Litvanya'da bulunuyor, Litvanya cebri hükümlerine dayalı olarak Litvanya'da satıldı ve satılmadan sizin ihtiyati haciz kararınızdan önce yapıldı denildi. Şimdi ilk başka baktığımız zaman 1369. madde anlamında eyvah diyorsunuz, çünkü mülkiyet geçti. Mülkiyet geçtikten sonra 1369'un özel durumu olmadığını söyleyecek, 1369. maddedeki özel durumlar olmadığı sürece malik olan kişinin ayrıca borçlu olması lazım. Benim de hukuk mantığıma göre eyvah dedik, biz bunu alacak da ciddi bir alacak, bir yakıt alacağı ciddi bir alacak, 210 000 dolarlık alacaktı, herhalde kaybedeceğiz dedik. Daha sonra tabii ki itiraz geldi. Yeni mülkiyetine sahip olan yeni malik olan gemi donatanının itirazı geldi serbest bırakılması adına biz daha önce mülkiyeti elde ettik, cebri icra yoluyla Litvan'dan, falan filan derken biz de tabii bu arada araştırmamızı yaptık. Derken 1350. maddeye sarılmak durumunda kaldık. 1350. maddeyi Cüneyt Bey herhalde şey de yaptı. Şimdi 1350. madde gerekçesinde de görüleceği üzere, hatta 98 yılında bununla ilgili bir Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı da var. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı şunu diyor, bu maddeyle şunu söyleyeyim: *"Cebri icra hükümleri kamu düzenine ilişkindir, hükümranlık haklarını temsil eder"* diyor. Şimdi malumunuz cebri icra hükümleri gerçekten kamu düzenini ilgilendiren hususlardır ve ilk cümlede hemen şunu diyor: *"Bir geminin ihtiyati talebinin veya icranın haczi cebri icra yoluyla satış ve mülkiyetinin intikal da dahil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebri icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar geminin bu işlem ve tasarruflarının yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir"* Kısaca gemi eğer Türkiye'de bulunuyorsa, sen Türk hukukuna göre cebri icra hükümlerini uygulamam lazım ve bu cebri icra hükümlerinden sonraki satışla mülkiyete geçebileceğini, yani Türk hukukuna göre cebri icranın yapılması gerektiğini söylüyor. Biz de kısaca burada şunu dedik karşı tarafın itirazlarına karşılık: Bu gemi Türkiye'de olduğuna göre bizim haberdar olma şansımız da yok geminin oradaki sicilinden, keza biz yapmış olduğumuz araştırmalarda geminin mülkiyetini liman başkanlığında eski

donatana ait olduğunu gördük. Keza maddede de açık bir hüküm var, siz Türkiye'de fiziken Türkiye'de olan bir gemiyi sicili Litvanya'da olmasına rağmen ve Litvanya'da satışını yaptığımız için Türk hukuku anlamında bunun geçerli bir satış değildir, geçici bir cebri icra satışı değildir. Satış demeyeyim, geçici bir icra satışı değildir. Bu sebeple karşı tarafın itirazının reddini talep ettik. Sayın mahkeme, İzmir'deki mahkeme de aleyhimize karar verdi açıkçası, o MÖHUK 22'den yürüdü bazı hususlarda, yani bizce bunu uygulamaması lazımdı. MÖHUK 22 daha çok aynı haklara ilişkin bir konuydu. Burada cebri icra hukukuna ilişkin bir konu vardı. Hasılı orada davayı tabii orada itiraz kabul olunca gemi serbest kaldı ve gemi gitti. Gemi gittikten sonra tabii biz itirazımızı yaptık. Yargıtay hiç beklemediğimiz bir şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tam da bizim söylediğimiz şekilde, bizim bir itirazımız daha vardı bu arada, o da şuydu: Şimdi şu yüzden önemli, biz de artık 93 Konvansiyonuna taraf olduk. 93 Konvansiyonu zaten bizim bu hükümlerimiz belki biliyorsunuz, gerekçede de bu çok güzel yazıyor, 93 Konvansiyonundan ve 99 Konvansiyonundan alınmış hükümler. 93 Konvansiyonunun 2. maddesi aynen bizim bu 1. maddemiz, yani birinci cümlemiz 1350. maddenin, bir de 11. madde var. 11. maddede diyor ki: *"O ülkede satılmak üzere"* Yani konvansiyon hükümleri de bu maddeyi destekliyor, Litvanya da konvansiyona üye bir ülke. Biz Litvanya hukukunda da bunun geçerli olmadığını iddia ettik zaten, o da ayrı, ama o Litvanya'da görülmedi dava.

Şimdi 11. Hukuk Dairesi şunu söyledi: *"1350. madde gereğince, 98 yılındaki Hukuk Genel Kurulu kararında göstermiş olduğu üzere 1350. maddede de açıkça yazdığı üzere cebri icra yoluyla satışlarda Türk hukuku uygulanır. Gemi Türkiye'de bulunduğu zaman süresince Litvan'ya da veya Litvanya'da bir cebri icra satışına konu edildiği, satıldığı için bu satış geçersizdir. Kararın bozulmasına"* dedi. Kararın bozulması tabii bizim hiçbir işimize yaramadı, çünkü gemi o gündür bugündür Türkiye'ye gelmiyor. Belki Yüksel Bey gibi iki sene sonra gemi gelirse, bu dosyayı canlı tutmaya çalışıyoruz gelirse, ama gelmiyor, tabii ki onlar da biliyorlar. Bu enteresan bir karardı bizim için.

Diğer bir konu da belki arkadaşım, Uğur arkadaşım da değinecek. O farklı açıdan değinecek, ben 1369. maddeyle alakalı kısa bir açıklama yapacağım. 1369. maddedeki konuyu biliyorsunuz, herkesin başına geliyor mu bilmiyorum, bizim başımıza birkaç defa geldi. İki tarafta da geldi, armatör olduğumuz, donatan tarafını temsil ettiğimiz zamanda da geldi, yakıt alacaklısı olduğumuz tarafta da geldi. O buna ilişkin bir ihtilafta biz ihtiyati hacze başvurduğumuz gün ya da öbürsü günü tam hatırlayamıyorum, gemi hiç bizim gerçekten haberimiz dahi yoktu, gemi satılıyor. Ulusal gemi siciline kayıtlı bir gemi, yani TTK 1001. madde uygulanıyor. Mülkiyetin geçişine ilişkin hem noterden bir satış sözleşmesi düzenleniyor, ayrıca zilyetliğin de devri, yani fiilen devri de gerçekleşmesi gerekiyor mülkiyetin devri için. Biz başvurduktan sonra işte ayın 30 veya 31'inde başvurmuşuz, tam hatırlayamıyorum. Ya aynı gün ya da bir gün sonra satış sözleşmesi bu dosyaya düzenleniyor, noterde düzenleniyor, öbürsü gün Apostil yapılıyor, 5 gün sonra da fiilen teslim ediliyor, ama bizim karar 6. gün çıkıyor. Nedeni de araya bir bayram tatili girdi, kısa bir bayram tatili girdi. Bizim kara 6. gün gidiyor, bizde 6. gün akşamı giriyor, 7. günü icra edebiliyoruz, infaz edebiliyoruz. Karşı taraf tabii çok tabii olarak dedi ki bu geminin mülkiyeti geçmişti, kara çünkü 1369. maddede şöyle bir hüküm var: *“Deniz alacağı olduğunda geminin maliki olan kişi ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olması”* Şimdi burada uygulandığı sıra, uygulandığı an hangi an? Sizin ihtiyati haciz talep ettiğiniz an mı, yoksa kararı, ihtiyati haciz kararı aldıktan sonra icra dairesine bunu infaz ettirdiğiniz an mı? Şimdi lafzından okuduğum zaman açık çok net konuşayım, karşı tarafımız üstadım da burada, ben bunu okuduğumda kendim de bunu iptal ettireceğime pek inanmadım. Çünkü uygulama alanı kanaatimce gerçekten de kararın alındıktan sonra icra müdürlüğüne gidildiği an gibi düşünülür gibi düşünüyorum lafzından, ama hukuk vicdanım da bunu doğru bulmuyor. Çünkü ben bunu talep etmişim, ihtiyati haciz talep etmişim. Talep ettikten sonra benim bu talebim değerlendirilmesi ve buna bir hüküm verilmesi gerekiyor. İlanihaye kararı beklersem bu arada karşı taraf

öğrenmesine her zaman bu durum benim aleyhime kullanılabilecek. Hasılı duruşmanın benim beklemediğim şekilde bizim lehimize sonuçlandı ve ihtiyati hacze karşı itiraz davası reddedildi. Burada şöyle bir husus vardı: Gemi zaten Hindistan'da hurdaya gitmişti, bir anlam ifade etmeyecekti aldığımız karar, fakat biz geminin sicilden silinmesini önledik. O halde Türk Ticaret Kanununda bir hüküm var, belki biliyorsunuz. Diyor ki: *"Eğer gemi ihtiyati haciz anında Türkiye'de bulunmazsa ve Türk Ceza Kanunu ve bir dahaki limanda Türkiye'ye gelmesi söylenir"* Tam metni 1367'lerde miydi TTK'ya atıf? Diyor ki: *"Türk bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı malike veya malik olmayan donatana veya borçluya şahsen sorumlu bulunan kişiye tebliğ ediyordur bu Türkiye'de değilse gemi ve deniz alacağı için 10 gün içinde teminat verilmesi, aksi halde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur. Geminin teslim edilmemesi halinde fail hakkında Türk Ceza Kanununun 289. maddesine göre işlem yapılır"* Biz de açıkçası belki parayı tahsil edemeyeceğiz, ama Ceza Kanunundan yürürsek belki karşı tarafı sıkıştırırız, belki tahsil kabiliyeti olacak bir hüküm ifade ederiz diye bu yola başvurduk. Daha sonra açıkçası Yargıtay da davadan sonra, yani bu itirazın reddedilmesinden sonra, karşı taraf itirazın reddinden sonra karşı tarafla da konuştuk. Ben açıkçası 11. Hukuk Dairesinin kararı benim aleyhime bozacağını düşünmüştüm. Çünkü ben lafızından giderek gerçekten lafzi yorumdan dolayı geminin ihtiyati haczinde kararın uygulanma anının olabileceğini düşünmüştüm. Bu yüzden de Mahmut Beyle karşı karşıya olduğumuz bir şeydi ve aramızda Mahmut Beyle biz dedik ki belli miktarda anlaşalım, ama genelde bu kanunumuz daha yeni 2014 yılında olan bir olay bu, kanunumuz yeni bir kanun, içtihat çıkmıyor. Bu konuda bir içtihat da çıkarmış olalım ve sulh metnine bu maddeyi de ekledik. Dedik ki Yargıtaya gidecek, kararı beklenilecek. Bunun aramızdaki sulh sözleşmesine bir etkisi olmayacak. Biz sulhu yaptık, Yargıtay da kararı verdi ve Yargıtay kararımızı onadı. Belki daha fazla para kazanabildik, ama çok güzel bir içtihat kazandık ve bu içtihat da bizim için çok önemli bir içtihatı. Belki bir davada lehimize kullan-

bileceğimiz veya başkalarının kullanabileceği bir içtihat olarak şey oldu. İchtihatta sadece şunu dedik: Gereğini belirtmeden Sayın Haydar Bey şunu dedi: *“İhtiyati talep edilme anını ben, yani kısacası ihtiyati talep edilme anını ihtiyati haczin uygulanma anı kabul edelim”* Bence hukuk vicdanında doğru, ama 1369 lafzınca sıkıntılı olarak görüyorum. Bilmiyorum siz ne dersiniz? Yani ben Berlingieri'nin kitabına bakmadım Hocam açıkçası, orada ne diyor buna, ama belki ona duruşmada söyledim, ben hatta Mahmut Beye duruşmada da dedim, Berlingieri'nin kitabında bile bizim lehimize falan hüküm yazıyor dedim, ama bakmamıştım.

Son olarak da bir konuda burada Ali Cem Beyin değindiği bir konu vardı. Hep kafama takılan bir konu, 1384, 1385. maddeden siz bahsettiniz, ama 1384. maddede de birkaç hüküm var. Ben sabahki seansta yoktum, konuşuldu mu bilmiyorum. O da şu: İcra İflas Kanunu 126. madde gereğince ilan yapılıyor. İlanla ilişkin yabancı bayraklı gemilerde, Türk değil de yabancı bayraklı gemilerde bazı şunu yapılacak, bunu yapılacak, şunu yapılacak diyor. *“Veya”*dan sonra, yani *“veya giderleri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı 50 000'in üzerinde olan ve sicil fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtım yapılan gazetelerden birinde ilan edilmesi lazım”* Sicilin tekrar okuyorum, yabancı bayraklı gemiler için bu, çünkü Türk bayraklı gemiler 1350. maddede anlatılıyor satışı. *“Yabancı bayraklı geminin veya geminin malikine gönderilir, diğer alacaklara, rehin alacaklarına bildirim yapılır veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı 50 000'in üzerinde olan ve sicil fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtım yapılan gazetelerden birinde ilan edilmesi lazım”* diyor.

Şimdi hepinizin takdir ettiği, hepinizin bildiği bizim deniz ticaret işiyle uğraşan avukatların pratiğinde bulunan tüm kişilerin bildiği bir konu Marshall Adaları, efendim, Liberya, şimdi Palau diye bir yer çıktı. Bu ülkelerin nüfusunun 50 000 olduğunu tahmin etmiyorum. Şimdi burada şöyle güzel bir hüküm var. Bunu bile bile mi seçilmiş bilmiyorum, o da şu: *“Sicili fiilen tutulduğu yer”* denilmiş burada, şimdi örnek vermek gerekirse Marshall Adaları, Liberya ve Palau'nun sicili Amerika'da tutu-

luyor. Acaba buradan kasıt, buradan mesela bir şeyimiz olabiliyor. Diyebiliyorsunuz ki Amerika'da 50 000 tirajın üzerinde gazete var. Bu şöyle önemli, şekil şartı olduğu için, şekil şartı da bir ihalenin feshi davasında kamu düzenine ilişkin olacağı için, fesih sebebi olabileceği için çok önemli bir konu benim kanaatimce. Belki oradan Marshall Adaları bu bile bile konuşuldu, ama şimdi diğer ülkeler, mesela Cook Adaları Singapur'da tutuluyor ve 50 000'in üzerinde ben sabah baktım internette, bulamadım Hocam. Singapur'da mesela, şimdi hangi ülkede ne var bilemiyorum, mesela bazı ülkeler kendi içinde de tutabilir. Bu ülkelerde 50 000'in üzerinde tirajlı gazete olmayabilir, hatta nüfusu dahi olmayabilir. Bu maddenin bu anlamda sıkıntılı olabileceğini düşünüyorum. Takdirlerinize sunuyorum.

Bir de son olarak 1385. madde Ali Cem Hocamız da değindi. Orada biz icra dairelerinde çok büyük sıkıntı yaşıyoruz. Şimdi o kadar aleni olan 1353. maddeyle az önce kaç defa konuşuldu, 1366. maddeyi anlamayan, anlayamayan demek istemiyorum, ama gözden kaçırılan icra dairelerimiz var. Şu maddeden de farklı bir sonuç çıkartabiliriz: Şimdi orada diyor ki Hocam, işte 50 000'in üzerinde yurtçinde bir gazeteden ilana çıkartılması lazım ve ayrıca yurtdışında dünya çapında dağıtım yapılan denizcilikle ilgili gününbirlik gazetede bulunması lazım. Korkarım ki bunlarda 50 000 tirajını arayacaktır. Çünkü Lloyd's List'in tirajına baktım, 3 000 2002 tirajı, şimdi düşmüştür Hocam, çünkü artık online sisteme geçti. Yani böyle "ve"den dolayı o 50 000'i oraya çapraz dağıtabilir diye korkuyorum, başınıza gelebilir. Umudum şu: İnşallah Deniz İhtisas Mahkemesi gibi İstanbul'da ve İzmir'deki gibi ve diğer yerlerdeki gibi bir de sırf deniz işine bakan bir icra müdürlüğü tayin edilir. En azından yeknesak, ilgili bölgede yeknesak bir uyum sağlanır, yeknesak bir pratik sağlanır. Bu şekilde belki birçok şeyin de önüne geçebiliriz. Aksi takdirde tüm icra dairelerinin farklı farklı kararlar vermesi, farklı farklı pratiği uygulaması iki tarafı da yoruyor. Burada alacaklı olan tarafı yorduğu için diğer tarafta bir meslektaşımız onları da yoruyor. Bu konuda dikkate alınmasını özellikle komisyondan talep ediyoruz.

Bir konuyu arkadaşlar tartışmazsa onu soru bahsinde tartışalım, çünkü süremi aşmak istemiyorum. O konu da şu: Genelde bununla ilgili davalarımız da olduğu için lehe de, aleyhe de olabilir. Bundan emin değilim, ama gemi yöneticisinin yapmış olduğu işlemlerden dolayı donatanın 1369. madde kapsamında donatana karşı gidilebilip, geminin haczinin mümkün olup olmadığını tartışmak istiyorum, ama bunu isterseniz soru bahsinde tartışalım. Çünkü bu çok fazla başımıza geliyor. Hepinizin içinde faturada genelde ya geminin malikin ismi yazıyor, charterer is managers captains diyor, CEO diyor geminin ship, işte yönetici ismi yazıyor. Bazen yönetici, geminin armatörü hiç yazmıyor, sadece gemi yöneticisinin ismi yazıyor. Bu durumlarda geminin ihtiyati hacze konu olup olamayacağı, donatanın bu fıkrada ya da bu işlemde dolayı sorumlu tutulup tutulmayacağına açığa kavuşturulması bizim gibi bu işin pratiğini yapanlar için çok olumlu olacaktır. Çok teşekkür ederim beni dinlediğiniz için, sağ olun.

Av. ERGUN ERSOY- Teşekkürler. Şimdi müsaadenizle söz Uğur Beye vermek istiyorum, buyurun.

Av. UĞUR KANAR- Teşekkür ederim. Öncelikle bu güzel organizasyonda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum buradan, gerçekten çok kıymetli meslektaşlarımız var, hepsi burada, biz bizyken bunları tartışmamızın çok faydası olacağını düşünüyorduk. Çok da iyi oldu, gerçekten yalnız olmadığımızı hissettik bu konuyla ilgili, şimdi içimizde çok fazla meslektaşımız var, ben hiç icra müdürü görmedim. O yüzden bir itirafta bulunayım. Herkes değindi, şu 1368'den hiç teminat ödemedim bugüne kadar, yani hiç benden isteyen olmadı, ama bunun stresini sürekli yaşıyorum. Yani ne zaman acaba isteyecekler? Çünkü evet, Samsun'da bu uygulama haline gelmiş galiba, şimdi çok ciddi bir problem bu, mesela avukatlık olarak da müvekkillerinize bu konuda bir fikir veremiyorsunuz. En büyük sıkıntılardan biri o, soruyorlar. Yani ilk reaksiyon şu: Ben x gemisini tutuklamak istiyorum, bana maliyeti nedir bunun? Söylüyorsunuz evet, sizin alacağınız şu maddeye göre şuna giriyor, işte deniz alacağıdır, gemi alacaklısı hakkı falan filan 10 000 SDR yatıracaksınız. Çok güzel, bir de arada yalnız bir 1368'e

2 var, o belirsiz. Yani ne çıkacağını bilmiyoruz hani, 100 000 dolar da isteyebilir icra müdürü, hiç istemeyebilir, onu ayarlayacağız sonra, falan demek zorunda kalıyorsunuz. Bence bu konuda mutlaka bir düzenleme getirilmesi lazım, artık ihtiyati haciz talebi anında alınan teminat bu işe dahil mi edilir, yoksa talep miktarıyla orantılı bir muhafaza masrafı mı belirlenir bilmiyorum, ama mesleki olarak bizi de zorluyor. Onu söylemeden geçemeyeceğim.

Şimdi diğer tarafta şöyle bir şey var: Ben yakın zamanda başıma geldiği için de söylüyorum. Bu arada şunu belirtmeden geçemeyeceğim, burada oturumda genel anlamda temel problemin uygulamada bütünlük olduğunu ben fark ettim. Yani evet, maddelerin yorumunda farklı görüşler olabiliyor, bir sürü şey olabiliyor, ama ne dedim? Ben hiç teminat yatırmadım, arkadaşlarımız yatırıyorlar. Bu yüzden de bu işi tek yapan bir icra müdürlüğünün atanmasının özel olarak denizcilik ihtisas mahkemesi gibi bir icra müdürü olmasının çok faydalı olduğunu düşünüyorum. En azından ben gideceğim zaman neyle karşılaşacağımı üç aşağı beş yukarı bilirim ve beni şaşırtmaz. Sürprizlere zaten yeterince açığız, genellikle de biliyorsunuz ki işte gemi ihtiyati haczi hepsi 10 dakikada olur. O son dakikada bir de ekstra böyle başka sizin stresinize stres ekleyecek şeyler olması cuma akşamı tabii, şimdi mesela ben size anlatacağım. Kanunda yine yoruma açık bir bölüm var. Hatta Yüksel Bey anlatırken dikkatimi çekti, o da ucundan değinmiş oldu 1366. maddeye. Şimdi 3-4 ay kadar tersanede bekleyen bir gemi vardı. Meslektaşım da armatörün avukatı burada, 3 ay ana makine arızasından dolayı bekledi, bekledi, bizim müvekkilimiz son gün son dakika bu gemiyi tutmak istediğini bize bildirdi. Yani bir cuma gününe sıkıştırmak zorunda kaldık her zaman olduğu gibi, işte şimdi SP1 kaydı isteniliyor, Tuzla'ya yazılıyor falan filan derken işte gemi oradan haber alıyor, "*ben gemiyi kaldırayım*" diyor. Biz cuma günü sabah başvuruları yapıp, öğleden sonra bütün evraklarımızı hazır edip adliyeye götürdüğümüzde hâkime hanımın o gün bir seminere gitmek üzere ayrıldığını anladık. Artık yapacak bir şey yok, pazartesi gününü bekleyeceğiz, ya gemi kalkacak, ne yapacağız bilmiyoruz, falan

diye bekliyoruz. İşte hafta sonu uydudan takip ediyoruz, bir şekilde geminin kalktığını gördük. Türk karasularından çıktı dışarıya, ama burnunu Marmara'ya doğru çevirdi. Hava çok bozuk çünkü, ısrarla ne yapacak acaba, bir yay filan çiziyor, böyle tuhaf hareketler yapıyor. Batacak herhalde gemi diyoruz, sonra eşimle beraber hatta cumartesi akşamı film seyrederken *“ya, haberlerde bir şey duydum. Bir gemi var Karadeniz’de yan yatmış vaziyette, bir baksana, tanıyor musun”* dedi. Bir baktık bizim gemi hakikaten, kovaladığımız gemi Karadeniz’de yan yatmış. Şimdi şunun için anlatıyorum: Apar topar çekildi Karadeniz’e Reis’e ve gemiye biz fiili haciz yaptık. O ana kadar yaşadığımız stres şuydu: Şimdi 1366. madde, daha doğrusu 1364 ve 66 bu fiilen haczin nasıl yapılacağına ilişkin, yani 1364 diyor ki kısaca ihtiyati haciz kararını aldığınızda 3 gün içerisinde icra müdüründen infaz edeceksiniz. Ben cuma günü kararı aldım. O gün icra müdürüne götürdüm. Gemi kalkmıştı veya kalktı, falan filan. Türk karasularından ayrılana kadar fiili haciz yapma şansı var, değil mi? Yanlışım varsa düzeltebilirsiniz. İşte sahil güvenliğe haber verip karasularından çıkmadan bu gemiyi tutabiliyorum. Araya hafta sonu girdi, Türk karasularından da çıktı bu gemi, ihtiyati haciz ve seferden men kararım baki, uygulamasını da yaptım 3 gün içerisinde, yani Selçuk, özür dilerim, burada ilk defa itiraf ediyorum. 7 günlük süreye itiraz süresini kaçırmayı beklemiştim bunu itiraf etmek için, şimdi kaderinde işte çünkü şöyle oldu: Türk karasularından ayrılır ayrılmaz bu hadiseyle karşılaştığı için biz yine bir fiili haciz yapabildik süresi içinde, çünkü yapamayacaktık diğer türlü. Hatta böyle Hakan olsun, Barış olsun kendi aramızda biz aynı zamanda çok da yakın arkadaşlarız, bunu böyle çok değerlendirdik. Acaba ben talebimi geri çekip bu gemi bir daha Türkiye’ye geldiğinde, gelirse, öyle bir ihtimal olursa o zaman mı tekrar ihtiyati haciz deneyeyim, seferden men’i alıp fiili haciz yapayım, yoksa artık ne çıkarsa bahtımıza diyerekten devam mı edeyim dedim ve devam etmeye karar vermiştim aslında bakarsanız. Çünkü bakın, kanun burada açık bir düzenleme getirmiyor. Yani siz az önce Hakan da değindi ona, ihtiyati haciz kararını alıp 3 gün içerisinde infaz etseniz bile o esnada bu ge-

minin Türk karasularından çıkmış olma ihtimali çok yüksek, ama burada çok ciddi bir emek var. Bu gemiyi tutmak için bir sürü çalışma yapıyorsunuz ve kararı da alıyorsunuz. Bu gemi dönüp tekrar geldiği zaman tuttuğumuzda fiili haciz yapılmadığı için, yani 1366'ya uygun olarak fiili haczi gerçekleştirmediğimiz için bir şikâyet de ihtiyati haczin kaldırılma riskiyle karşı karşıyayız. Dolayısıyla ben bu maddede belli düzenlemeler yapılmasının uygulamacılar için çok faydalı olacağı düşüncesindeyim. Yani ihtiyati haciz alınp seferden men kararı da icraya konulduktan sonra artık geminin Türk karasularından çıkmasının çok fazla bir önemi olmadığını düşünüyorum. Zaten yeterince zorlanıyoruz, hele işte bu 1368'den dolayı falan, bir de bundan da bir gol yemek istemiyorum açıkçası, bir uygulamacı olarak düşüncem bu.

Bir de şöyle bir şey var: Kendi aramızda bunu çok tartışıyoruz biz, bu geminin serbest kalması 1370 ve 1375. madde, şimdi burada da 1375. madde diyor ki biliyorsunuz, gemi bir deniz alacağı için yurtiçinde veya yurtdışında ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya o gemiyle ilgili olarak teminat alınmışsa, aynı geminin yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haczi şu şu hallerde söz konusudur. Kısacası şu: Gemi için ihtiyati haczi aldınız, teminat yatırıldı ve gemi kaldırılmışsa, artık ondan sonra aynı alacak için o gemiyi tutmayın. Ben bunu böyle yorumluyorum. Fakat işte icrada bu böyle yorumlanmayabiliyor. Örnek vereyim size, şimdi ihtiyati haciz kararını aldığınız zaman bir aylık bir uygulama süreniz var. Ya kati takibe geçeceksiniz veya dava açacaksınız. 264. İcra İflas Kanunu maddesinde biliyorsunuz bu düzenleme var, 7 günlük süre 1 aya çıktı. Şimdi 2. maddesinde icra takibine geçilir ve itiraz edilirse, ne yapılacağına ilişkin bir düzenleme getirilmiş vaziyette. O da şu: İcra takibinde borçlu ödeme emrine itiraz ederse, bu itiraz hemen alacaklıya tebliğ olunur. Alacaklı tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde -bu süre 1 ay oldu- 1 ay içinde icra mahkemesinden itirazın kaldırılmasını isteme veya mahkemede dava açmaya mecburdur. Bunu yapmazsa da ihtiyati haciz düşecek. Özellikle gemi adamı alacakları söz konusu olduğu zaman teminatsız da biliyorsunuz ihtiyati haciz kararı alı-

nabiliyor. Burada bir boşluktan gemi adamları faydalanıyorlar. Lütfen kimse yanlış anlamasın, yeri geliyor biz de gemi adamının vekili olabiliyoruz. Burada amaç hani ne sorun çıkıyor, onu anlatmak. Şimdi kanuni rehin hakkı için bir yıllık zamanaşımı süresi var. Teminatsız zaten gemiyi tutukluyorlar ve icra takibini yapıyorlar. Siz bu icra takibini yaptınız, itirazı da tebliğ ediyorsunuz. Bekliyorsunuz ki bir ay içerisinde dava açsın diye, itirazın iptali davasını açsın. Açmıyor, açmıyorlar. Siz sonra gidip bunu bu hükme dayanarak İK 264 hükmüne dayanarak ihtiyati haciz kararını kaldırdığınız zaman tekrardan gidip teminatsız bir kez daha aynı gemiyi tutuyorlar. Şimdi 1375'te geminin serbest bırakılmasıyla ilgili bir düzenleme var. Bunu ortaya atıyoruz, söylüyoruz da, yani bir kere serbest kalmışsa gemi, artık bir daha bunu aynı alacaktan dolayı tutamazsınız diyoruz, ama bakın, reaksiyon şu: Geminin serbest kalmasından anlaşılan şey ya gemi bedelinin depo edilmesidir veya teminatın yatırılmasıdır. Sizin olayınızda siz ihtiyati haczi kaldırdıktan sonra teminatı aldınız, dosyada teminat yok, o yüzden bu hüküm geçersiz. Şimdi biz teminat yatırdığımız bir dosyada bu gemi adamının bir yıllık zamanaşımına alacağının uğramasını bekleyecek miyiz, yani bunu beklemek zorunda mıyız? Sürekli olarak gidip dosyadan takip edeceğiz, açmasın, açmasın, aman ne olursunuz davayı açmasın. Çünkü kaldırırrsa hepimiz bu işi yapıyoruz, usturupsuz bir zamanda bir bayram öncesinde, yine bir cuma günü bu gemi tekrardan tutuklanabiliyor ve bu sefer müvekkilimize hesap vermek zorunda kalıyorsunuz. İşte kanun şöyle deseniz de bunu anlatmanız çok mümkün değil. O yüzden bence bu 1375. maddeyi de bir dikkate alıp ufak düzenlemeye gidilmesinde fayda olabilir. Çünkü yorum herhalde ben yanlış anlamıyorum, değil mi? Burada kastedilen şey aslında geminin üzerindeki ihtiyati haciz bir şekilde kalkmışsa bir daha bu gemiye aynı alacaktan dolayı ihtiyati haciz koyamazsınız, ama işte öyle yorumlanmıyor. Değınmek istediğim konu buydu. Hakan çok güzel anlattığı için şeye girmeyeceğim, bu sadece gemi malikine karşı ihtiyati haciz uygulanması hususuna, ama maalesef bu da çok kötüye kullanılıyor. Yani işte Bareboat charterera dahi ihtiyati haciz yoluna gidemiyoruz. Time

charterera, şimdi öyle bir şeyler yapıyorlar ki özellikle nehir tipi taşımada armatörler, yani donatan bareboata veriyor, bareboat time chartera, time charter bir tane chartera daha falan veriyor ve sonra aradaki recapte charter partide çok alenen adam owner olarak time charterer kendi ismini yazıyor. Fakat işte sicil kaydında, ekosisorda'da falan bu gözükmeyeceği için çok bariz bir alacağınızdan dolayı gemiyi ihtiyaten haczedemiyorsunuz. Hatta şu kadar ki böyle piyasada navlunları toplayıp toplayıp, ondan sonra gemileri seferlere çıkarmayan kişilere karşı bile gemilerini ihtiyati haciz yapamamakla karşı karşıya kaldık, değil mi Hakan? Sen de biliyorsun bunu, yani navlun alıyor adam, gemiyi sefere götürmüyor. Benden alıyor, diğerinden, diğerinden, yani çok güzel bir orada bir birikim sağlıyor. Fakat siz gemiyi tutuklayamıyorsunuz. Bu konuda da o yüzden bu 1369, orada da bir düzenlemede belli şeyleri açmakta, biraz daha arrest convention'a uygun hale getirmekte fayda olduğunu düşünüyorum. Bunlar benim karşılaştığım problemler, pek çok başka sorun daha var, ama hepsine değinildiği için burada zaman harcamak istemiyorum. Çok teşekkür ederim bu şansı bana verdiğiniz için, çok sağ olun.

Av. ERGUN ERSOY- Çok teşekkürler. Barış'a bir söz vermem için konuştuk.

Av. BARIŞ PEKER- Konuşurken ben de burada konuşmak annemle konuşmaya benzemiyor, biz de pek alışkın değiliz, heyecanlandım biraz. Burada özellikle ben gemi adamlarının alacağı için yapılan bir ihtiyati haciz başvurusundan daha çarşamba günü aldığım bir karardan bahsetmek istiyorum. İstanbul 17 Asliye Ticaretten aldım. Burada karar veren hâkim ya da başka bir şeyi eleştirmek gibi bir niyetim yok. Benim müvekkilim Türk bayraklı gemide çalışmış. Alacak kanuni rehin hakkı veren, aynı zamanda da deniz alacağı teminatsız bir şekilde ihtiyaten haczini istedik geminin ödenmeyen ücret alacağı için, denizcilik ihtisas mahkemesi, yani 17 Asliye Ticaret Mahkemesi çarşamba günü verdiği kararda geminin Türk bayraklı olmasından dolayı Deniz İş Kanunu 1. maddesine de uygun olduğuna kanaat getirerek iş mahkemelerinin ihtiyati haczi değerlendirme konusunda yetkili olduğuna ve görevli olduğuna

daha doğrusu karar vererek ihtiyati haczi reddetti. Şimdi bu uygulamada meslektaşlarımızın, benden sonra da başvuru yapacak meslektaşlarımızın karşısına gelece bu karar, gerçekten de acaba ben de yanlış mı biliyorum diye çarşamba günü olduğu için perşembe günü kaynak arayışına girdim. Bu konuda Yrd. Dr. Nesibe Kurt Gonca'nın bir çalışması var. Çok geniş kapsamlı da bu çalışma, okudukça acaba yanlış mı biliyoruz diye bile düşündürdü, ama kanun çok açık, Ticaret Kanunu 5. maddesine göre burada ticaret mahkemesi sıfatıyla denizcilik ihtisas mahkemesi bu davayı, yani ihtiyati hacze bakmaya görevli. Çünkü gemi adamlarının alacakları hem Ticaret Kanununun 1320. maddesine göre rehin hakkı veren, hem deniz alacağı veren bir alacak, hem de kanun 1352. maddede deniz alacaklarını sınırlı sayıda zaten saymış. Yani ihtiyati hacze karar vermesi için bütün şartlar mevcutken ihtiyati haciz kararımız reddedildi. Buradaki dosyadaki miktardan çok bir gemi adamı alacağı için bir denizcilik ihtisas mahkemesi sıfatıyla ticaret mahkemesi ihtiyati haciz vermiyorsa, şimdi bizim bu konuda dediğim gibi farklı görüşler de var aslında, şimdi onlara da biraz değinmeye çalışacağım.

Gerçekten gemi adamının ücret alacağının Türk veya yabancı bayraklı gemide çalışmasına göre farklı mahkemelerin görevli olduğuna işaret ediyor yazı hakkında, kaldı ki Yargıtayın da birbirinden farklı kararları var, ama bu kararların hiçbirisi tekrar söylüyorum, ihtiyati haciz başvurusuyla ilgili değil. Yani evet, esasla alakalı, yani esasa ilişkin uyuşmazlıklarla alakalı, benim açımdan üzücü bir karar rakamdan çok sonuçta bu işten ekmek yapıyoruz ve müvekkillerimiz bize netice soruyorlar. Burada ben kanun koyucu olarak konuşmuyorum ya da hâkim olarak da kararı incelemiyorum. Yani yanlış olduğunu düşündüğüm bir karar, inşallah bu yanlıştan kısa zamanda dönülür. Çünkü her yanlışın istinafa gidilmesi ya da eskiden temiz edilmesinde gerçeğin ortaya çıkarılacağına, yani doğru onu bulmayacağımı düşünmüyorum. İşte Yüksel Beyin kararında hemen hemen her yerde bizim önümüze çıkan bir karar, yani icra mahkemesi bir karar veriyor, Ticaret Kanununda açık bir hüküm var. Yani ihtiyati haczi infaz etmem icra mahkemesinin

yanlış kararıyla, işte Yargıtayın onamasıyla bakın, ben bu kararı hemen hemen kendi kararlarımı kendim infaz ediyorum ve her şehir dışına çıktığım zaman bu kararı çantamda mutlaka götürüyorum. Çünkü yanlış olan karar nasıl oluyorsa buluyor, icra müdürlüklerinde çıkartılıyor önümüze, ama bu kararın bir de karar düzeltmesi var, bir de doğru karar var, ama bu doğru karar takip edilmiyor. İnşallah bu yanlış olduğunu düşündüğüm karardan dönülür. Çünkü gerçekten de gemi adamlarının ücret alacağından kaynaklı uyuşmazlıklarda, özellikle şahsa ilişkin uyuşmazlıklarda, yani Deniz İş Kanununa tabiyse, Deniz İş Kanunu 1. maddesinde belirtildiği şekle uyuyorsa ve Türk bayraklı çalışan bir gemi adamı ücret alacağıyla ilgili uyuşmazlıklar bakın, uyuşmazlıklardan bahsediyorum, iş mahkemesinde görülebilir. Buna katılıyorum, ama şimdi yabancı bayraklı gemide çalışan gemi adamının ücret alacağı için de kanuni rehin hakkı talep edilip edilmemesine göre Yargıtayın kararları var. Kanuni rehin hakkı talep ediliyorsa, özellikle yeni kanunun yürürlüğe girmesinden önce böyle bir karar var Yargıtay 20. Hukuk Dairesinin, diyor ki: *“Ticaret mahkemesi bakmaya görevlidir”* Kanuni rehin hakkı başlı başına da bir alacak olmadığından dolayı, yani alacağın feriliği söz konusu olduğu için bu konuda asliye hukuk mahkemesinin görevli olduğuna dair de Yargıtayın kararları var, ama benim burada dile getirdiğim, yani sıkıntı yaşadığım karar tamamen bir ihtiyati haciz kararı ve ben görevli olduğunu düşündüğüm bir mahkemeden bu kararı alamıyorum. Şimdi aksi durumda iş mahkemesine başvur deniliyor, ama burada şimdi her donatanın adresi farklı, şimdi düşünsenize, bulunduğumuz dairede aşağı yukarı 30-35 herhalde iş mahkemesi var. Birbirinden farklı kararlar çıkacak, teminat isteyen çıkacak, donatanın adresine başvurduğum zaman başka bir iş mahkemesine gideceğim, yani işin altından çıkamayacağımız bir durum. Bunu da dile getirmek istedim.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Uğur'un beyan ettiği, söylediği bir konuda ben birkaç hususa değinmek istiyorum. Biri en son bahsettiği konu bu özellikle Karadeniz'de nehir gemilerinde oluyor. Çok farklı yerlerde de oluyor. Bizim oradaki şansımız burada yükten dolayı değil, biz orada daha çok kumanya ve

yakit alacaklarından dolayı şeyimiz oldu. Daha şanssızdır, siz orada daha şanslısınız. Şu yönden daha şanslısınız diye düşünüyorum: Bunu da açıkçası hocalarımıza da sormak istiyorum. Çünkü özellikle bu navlun sözleşmelerinden kaynaklı, daha doğrusu konşimento düzenlenen yük taşımalarında kimi zaman konşimento taşıyanın, yani fiili taşıyanın konşimentosu olmuyor. Fiili taşıyanın konşimentosu olmadığı için de borçlu taraf ilk bakışta artık her kimse konşimentoyu düzenleyen oluyor. Bu durumda da fiili taşıyana gidememe durumu söz konusu olsa da 1191. maddede de fiili taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş Türk Ticaret Kanununda. Şimdi fiili taşıyanın sorumluluğu, hatta sorumsuzluk şartlarının nasıl olması gerektiği de düzenlenmiş bu 192. maddede. Şunu merak ediyorum: Uygulamasını ben yapmadım, bir arkadaşımız yaptı, ama o da haksız fiilden yaptı. Olay da kısaca şu: Çok hani şu time charter, bu bareboat charter falan demeden bir tane donatan, bir tane de bizim pratikte kullandığımız tabirle kiracı, ama bu ... kiracı değil, charterer olsun. Charterer'ın sefer kirasına, sefer charter'ın aldığı bir gemide kendi düzenlemiş olduğu konşimentodan kim sorumlu? Sefer charterer sorumlu, bu yüzden dolayı gemiye gidebiliyor musunuz ilk bakışta baktığımız zaman? Borçlu gemi maliki değil, donatan değil, ama gemide meydana gelmiş bir zarar söz konusu. Bundan dolayı kime gideceğim? Sefer charterer'ına gideceğim. Sefer charter'ı muhtemelen bu offshore şirket, hiçbir şeyi yok. Belki banka hesabını bulursunuz, arayın da bulabilirsiniz. Ne yapılabilir? Yapılabilecek tek bir şey var, fiili taşıyan. Çok şükür fiili taşıyan tabiri ve açıklaması kanunumuza girdi Hamburg sözleşmesinden alınarak, çünkü karma bir yapı var TTK'mızda ve bence kanaatimce bu uygun bir yapı. Ben hocalarımın şunu merak ediyorum: Ben bunun uygulamasını yapacak konuma gelmedim, bunu özellikle Savaş arkadaşımızın, Savaş İnandıoğlu Beyefendi haftaya da konuşma yapacak, onun bir dosyasında tartışırken düşünmüştük. Acaba 1191. maddeye dayanarak sorumluluğu fiili taşıyana atfederek 1369. madde kapsamında maliki, gemi malikini kıyı taşıyansa soruşturabilir miyiz diye burada Hocam, siz buradayken size de sormuş olalım. Bununla ilgili bundan 3

hafta önceydi galiba Cüneyt Hocam, Kadir Has Üniversitesinde 3 hafta ya da 1 ay önce bir seminer oldu. Çok az kişi katıldı, belki iyi duyurulamadı, bilemiyorum. Orada Serap Amasralı Hocamız çok uzun bir tebliğ sundu. Çok uzun olduğu için ben şahsen çok iyi takip edemedim. Çünkü Hoca teker teker zaman charter'i nasıl olması lazım, bareboat'da nasıl olması lazım, voyage'de nasıl olması lazım, çok detaylı anlattı. Kafam belki belli bir saatten sonra -bu saat gibi bir saatti- almadı. Belki şu anda da söylediklerim pek hüküm ifade etmiyor, ama özellikle yükle ilgili konuda bu çok önemli bir husus, çünkü özellikle line ticaret bu düzenli hatlarda çok fazla başımıza geliyor ve kötüye kullanmak isteyen chartererlar ya da forwarderlar bu durumdan fazlasıyla istifade edebiliyor ve fiili taşıyan bir şekilde elimizde ulaşabileceğimiz tek imkân olan fiili taşıyanın gemisine karşı işlem yapamamaktan dolayı tahsilata konu edemiyoruz Hocam. Bununla ilgili de size sormak isterim. Çünkü bence, benim şahsen teorik bir konu, ama çok önemli bir konu, gitmemizin bir yolu olmalı düşünüyorum. Başka yol varsa siz söylerseniz seviniriz.

Onun dışında bir konuda ben de çok bu niye icra özel bir icra dairesi olmalı sorusuyla alakalı şöyle bir örnek de başımıza geldi: Bu biraz komik olsun diye söylüyorum. Başınızı çok ağrıtmış olabilirim çünkü şahsen. Üç günlük süremiz var ya, ben bu arada 3 günlük süreyle ilgili de sen az önce ifade ettin tekrar yapalım mı, orada istemek diyor. Biz istedikten sonra gemi gitsin, geldikten sonra bence kanaatimce sıkıntı yok. Yani 1364. maddeydi galiba, 1364. madde diyor ki karar aldıktan sonra bu da önemli, genelde şimdi biz kararı mesela, bugün ayın 6'sı mı, diyor, ama kararı biz hiçbir zaman 6. o dedikleri gün almamış oluyoruz, en az bir gün kaybımız oluyor. Bunu Allah'tan itibaren diyor, 3 günümüz itibaren var, ama yine de bir gün kaybımız oluyor. Yani bizim günümüz 2 gün kalıyor bu kararı infaz edebilmek için, bundan dolayı da bir sıkıntı yaşıyoruz. Hâkimlerimize bunları iletiriz belki, ama Uğur Beyin konusuyla alakalı, yani gemi 3 gün içinde Türkiye'nin karasularının dışına çıktı, uygulayıp uygulamamakla alakalı yapılması gereken, yani bu yeterli olacağı kanaatindeyim fiili haciz için.

Biz gerekli bunu icra daireleri yapması gerekiyor esasında, ama hiçbir zaman onlar yapmıyor biliyorsunuz, bizler hazırlıyoruz, götürüyoruz. Samsun'da da bunu yapmıyorlar, Samsun'da illa biz yapacağız diyorlar bu arada, haberiniz olsun. Biz imzalıyoruz, getiriyoruz ve imzalatıyoruz, müzekkereleri ilgili sahil güvenlik komutanlığı, kıyı emniyeti, liman başkanlığı ve gümrüğe iletiyoruz. Bundan sonrası esasında biz işlemin infazı yapmış oluyoruz. Yani 3 günlük sürede biz işlemimizi yapmış oluyoruz kanaatindeyim. Burada bizim geminin o arada çıkmış olmasının bizim için bir sıkıntı olduğu kanaatinde değilim. Gemi bir daha Türkiye'ye gelirse, aynı Kaptan Bey gibi tekrar ihtiyati haciz uygulanacak. O arada tabii esasa itirazlar olacaktır muhtemelen, ama ve karar infaz edilecektir diye düşünüyorum. Teşekkür ediyorum, başınızı ağrıttığım için de kusura bakmayın lütfen.

Av. UĞUR KANAR- Çok affedersin, kanaat olarak ben de seninle aynı kanaatteyim zaten, onda şüphe yok, ama işte böyle iki madde birbiriyle iç içe olmadığı zaman sıkıntıyla karşı karşıya kalıyoruz. Yani kanunda çok açık hüküm olduğu halde Yargıtaya kadar, hani karar düzeltmeye kadar giden hususların olduğu bir yerde sen fiili haciz yapmadın diye çat diye ihtiyati haczi kaldırabilecek icra mahkemesi de yok değil, onlarca, yüzlerce var. Hani o açıdan zaten dedim, kanaat olarak ben olsam ben de aynı şeyi söylerim. Sen yapmışsın 3 gün içinde, niye yapasın ki bir de, geldiğinde yapılır.

Av. ERGUN ERSOY- Uğur, bizim yapmamız gereken biz adli hâkimlik sınavlarına girip o zaman hâkim olmalıydık.

Av. UĞUR KANAR- Keşke, evet.

SALONDAN- İnşallah bir gün o da olur diyelim.

Av. UĞUR KANAR- Senden bekliyoruz.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Hâkim olup da hakkında ...

SALONDAN- İşte artık onu nasıl yapacağız bilmiyoruz Andaç Bey.

Av. ERGUN ERSOY- Aslında uygulamanın getirdiği sorunlar

tabii bu toplantının gündeminde olmaması gerekiyor, ama hakikaten çok sıkıntılı şeyler. Yani bu SP1 raporlarının istenmesi, 1371'in uygulamasında da sıkıntı var bence, mahkemeden, ihtiyati haczin kaldırılması için mahkemeden teminat bildirimini istiyorsunuz, ama o sırada belki ihtiyati haczi almış olan kişi gidip tenfiz için icrai işleme başlamış oluyor. O sırada belki oradan da bir teminat çıkıyor, iki teminatın aynı anda çıktığı biri mahkeme tarafından, biri infazı yürüten icra dairesi tarafından ya da icra hâkimi tarafından çıkarılmış belki iki ayrı teminat mektubu karşı karşıya gelme ihtimali var. Ben kendi takip ettiğim bir dosyada doğrudan 1370'i uygulamaya kalkın icra memuruyla muhatap oldum. Yani 3.30 paralık bir alacak için gemi ihtiyaten haczedilmiş, gidiyorum. Teminat tutarının belirlenmesi için talep açıyorum icra dairesine, icra müdürü diyor ki gemi değeri kadar teminat vereceksin. Şimdi bunun mantığı ne? İşte diyor 1370'i al, oku diyor. İhtiyati tedbirin kaldırılması, yani ihtiyati tedbire dilimiz alışmış, seferden men'in kaldırılması için bu parayı yatırman lazım diyor. Bunun mücadelesini çok uzun şekilde verip, mahkemeden bunun aslında teminat olduğunu, teminata karşılık ya da alacağa karşılık bir teminat verilmesi suretiyle seferden men'inin kaldırılması gerektiğini, vesaireyi izah etmeye çalışarak bir şey alıyoruz ve nakdi teminat yatırmak üzere talep açıyoruz. Belirlenen alacak tutarı kadar, alacak tutarı ve masraflara karşılık olmak üzere nakdi teminatı yatırıyoruz. İcra memuru 15 dakika sonra karşımıza çıkıyor. Diyor ki ben bu parayı alacaklıya teslim ederim, öderim. Çünkü alacağa karşılık ödenmiş bir paradır bu diyor. Maddi teminat felsefesi...

SALONDAN- Takip kesinleşmeden ödeyen icra memuru bana bugüne kadar hiç denk gelmedi, işte oluyor.

Av. ERGUN ERSOY- Yani bu da çok sıkıntılı bir şey, zaten 1370'le 1371'i ben anlamakta çok zorlanıyorum. Biri seferden men'in kaldırılması, biri ihtiyati haczin kaldırılması.

SALONDAN- Şimdi orada Ergun Bey, şöyle bir şey var: Şimdi ihtiyati haciz kararını aldınız. İhtiyati haciz kararını infaz ettiniz, esası takibe de geçtiniz. Şimdi artık kanunun söylediğine

göre yetki icra mahkemesinde, bunda zaten sıkıntı yok. Kanun çok açık söylüyor, işte esas takibe geçildikten sonra icra mahkemesine geçer. Tamam, icra mahkemesine geçer. Peki, burada kapak hesabını kim yapacak? İcra müdürlüğü yapacak. İcra müdürlüğünün yaptığı kapak esasında benim başıma gelen bir olaydan söyleyeyim, yabancı bayraklı gemide haciz yok diye tahsil oranını 4.95'ten alıyor, ama aradan geçen 2 sene sonra icra müdürü değişiyor ve işte burada haciz vardır, ben bunu 9.10 olarak alırım diyor. Şimdi arada çok ciddi bir fark var. Yani burada icra mahkemesi bu kapak, bence icra mahkemesi bu kapak hesabını yapmalı. Hatta bu kapak hesabını yaparken davadan uzun sürdüğünü de düşünmesi gerek yani icra mahkemesinin, alacağın yüzde 120'sinden aşağısına bu gemiyi kaldırmaması lazım. Çünkü o kadar uğraşıyorsunuz, bu geminin bir daha Türkiye'ye gelip gelmeyeceği belli değil. İhtiyati haciz nakde kaydırıldı, tamam, kaydırıldı, davayı da kazandım. Bunun benim açımdan artık daha bakiyesi için tekrar gemiyi tutmakla uğraşmamam lazım. Bu kapak hesabı konusuna da bence bir açıklık getirmeli. Kim yapacak, neye göre yapacak ve bu kapak hesabının biraz daha fazlasının dosyaya alınması gerektiğini düşünüyorum.

Av. ERGUN ERSOY- İşin bir de o yönü var, bir de şu yönü var: 1370'in İcra İflas Kanunu madde 263 paralelinde kanuna girdiği anlaşılıyor, 1371'inse 266 paralelinde girdiği anlaşılıyor. Bir taraftan da Kerim Hocamın da sabah zikrettiği üzere -ya da ben onu öyle anlamış olabilirim, yanıyorsam düzeltin lütfen- 1370'in esas itibariyle 1328 mi, deniz alacaklarının sınırlandırılması maddesiyle uyumlu olması gerektiği için gemi değeri kadar bir teminatla ancak geminin seferine izin verilmesi gerektiği anlaşılıyor, ama ben bakıyorum 263'e, İcra İflas Kanununda "*istenecek teminat herhalde borçla masraf tutarını geçemez*" diyor. Burayı mesela anlamakta zorlanıyorum. Yani aynı paralelde gelişen iki aynı ayrı disiplindeki iki aynı madde ya da paralel olması gereken iki ilgili madde birbirinden taban tabana zıt, biri geminin tamamına eşdeğer bir teminatın istenmesi, diğerindeyse alacağın tamamına eşdeğer bir teminat istenmesi şeklinde ortaya çıkıyor. Bu zaten İcra Kanunundaki

85. madde midir teminatın alacakla şekli, haczin alacak katılım, aşkın haciz meselesiyle ilgili maddeyi kastederek söylüyorum. Acaba bu şuradan mı kaynaklanıyor diye aklıma geliyor: Yani diyelim ki bir domates, patates, lavabo, musluk, vesaire haczi yapılırken orada borca yetecek kadar malın haczedilmesi mümkün olabiliyor. Çünkü orada aşağı yukarı bir değerlendirme yapılıyor ve o değerlemeye göre 300 musluk, 500 çarşaf, vesaire haczedebiliyorsunuz, ama gemiyle ilgili böyle bir şey yok. Gemiden alacağınız, yani 10 milyon dolarlık bir gemiyse, o gemiden alacağınız 500 000 veya 50 000 dolar bile olsa geminin ben işte uskurlarını, sarnıçlarını veya bacasını haczedeyim de geri kalanı gitsin deme şansınız yok. Dolayısıyla tamamımı ihtiyati haciz altına alıyorsunuz. Acaba oradan gelen bir zorunluluk mudur bilmiyorum, bunu belki benim biraz daha çalışmam lazım, ama burada bir sıkıntılı durum varsa da dikkate alınması gereksin diye söylüyorum.

Bir başka şey de aklıma şimdi geldi. Aliğa'da ilginç şeyler oluyor. Gemi üzerinde ihtiyati haciz alıyorsunuz, ama gemi Aliğa'ya söküme gelmekte olan bir gemi, takip ediyorsunuz. Söküm için Aliğa'daki o sökümçülerin sahasına gelmekte olan bir gemi üzerine gelir gelmez şeyi alıyorsunuz. Bağlıyor veya demir atıyor ve ihtiyati haczi bir şekilde karara bağlıyorsunuz, ama siz infaza geçmeden önce ya da daha da ilginci var, onu söyleyeyim. İhtiyati haciz talebinde bulunuyorsunuz. O daha güzel bir örnek belki, ihtiyati haciz talebinde bulunuyorsunuz, gemi geliyor dokuz oturak çıkıyor karaya, yani 931 çerçevesinde tahsil edildiği gaye uygun denizde hareket etmesi, suda yüzmesi falan gibi şeyler var ya, gemi niteliği ortadan kalkıyor. Gemi niteliği ortadan kalkınca ihtiyati haciz kapsamında, yani deniz alacakları kapsamında konu olmaktan çıkıyor. Sizin ihtiyati haciz başvurunuz reddediliyor, ama gemi orada duruyor. Neticede bunlar çok sayıldı, sabahtan beri de burada çok ifade edildi. Belki burada daha dursak sayıca çok arttırabileceğimiz uygulama örnekleri var. Sonuçları itibariyle bizleri, uygulamacıları rahatsız eden ve haklı-haksız, yerli-yersiz sonuçlara ulaşan, ama biz görevimizin gereğine tekrar geri dönüp, konuyu burada bizim açımızdan, panelistler açısından durduralım ve

eğer katılmak ya da katkıda bulunmak isteyen ve komisyon için bir materyal oluşturabilecek fikirleri olan katılımcıların görüşlerine ayıralım.

SALONDAN- Uğur Beyin ve Hakan Beyin değindiği bir noktada sadece belki bir katkı olabilir. 1368. maddede bu bayağı 1368.2 çok baş ağrıtmış anladığım kadarıyla, ağrıtmaya da devam ediyor. Saçmalarsam çok özür diliyorum öncelikle, şimdi bu Ticari İşletme Rehni Kanunu da değişti biliyorsunuz, ticari işlemlerde ismi de değişti ve bu Rehin Kanununda bir değer tespiti öngörülüyor. Buna benzeyen bir şey gemiler için yapılarak aslında, burada çünkü istenen şey bir denge sağlanması, Hocam da sabah söyledi. Bir taraftan siz ihtiyati haczi yapmak ve gemiyi tutmak istiyorsunuz, ama tuttuğunuz gemi bir süre sonra bu para verilmezse de gemi niteliğini kaybediyor. Çünkü orada gemiyi tuttuğunuz süre boyunca bir taraftan da işliyor. Yani bir masraflar yapılıyor. Bu masrafların da karşılanması, bir de donatan, charterer kimse, yani o geminin işletmesinden para kazanacak kişiyi de korumanız lazım öteki taraftan, çünkü tutuyorsunuz, adamın iş yapmasına da engel oluyorsunuz. Amaç şu: Sen benim borcumu öde, bırakayım gemiyi, alacaklının da dediği bu. Burada belki bir ara formül bulunarak nasıl olur bilmiyorum, ama bir belki gemilerin klasına göre ya da işletmelerine göre bir Ulaştırma Bakanlığı belki de bunlar için bir liste yayınlayabilir. Çünkü benim anladığım şöyle de bir şey var: İcra daireleri motamot düz mantık çalışıyorlar, çok dört köşeler. Yani icra memurunun önüne siz bir liste koymadığınız ya da bariz bir giderle gitmediğiniz sürece, bir listeyle gitmediğiniz sürece bu afaki uygulama devam edecek. Birisi 220 000 lira diyecek, ötekisi 250 000 dolar diyecek bu menfaat için, yani şu 1368.2'nin uygulaması için. O nedenle burada daha belki de dört köşe bir uygulamaya gitmek lazım. Nasıl olur bilmiyorum Hocam, ama bir liste usulünün bir şekilde yapılması lazım.

Bir başka durum 1368'in uygulamasında benim gördüğüm, burada masrafları da icra dairesinde tutuluyor. Yani yatırdınız teminatı, tuttunuz gemiyi, geminin masraflarını da icra memuru tutuyor. Burada icra memuru böyle yetkin bir adam değil ki yani bilemeyecek bunu tutmayı, o nedenle belki burada bir de

kayyuma benzer birinin atanması gerek. Eğer ki dediğiniz gibi bir ihtisas icra dairesi olmazsa, bu hesabı kim tutacak, neye göre tutulacak, ne yapılacak? Sadece bir fikir jimnastiği olduğu için katkıda bulunmak istedim, ama bilmiyorum, saçmalamış da olabilirim.

Av. ERGUN ERSOY- Estağfurullah.

SALONDAN- Hocam, ben merak ediyorum, şimdi aklıma geldi. Ben ilk İsviçre'den aldığımız için mi, İcra İflas Kanunu da büyük ihtimal İsviçre'den galiba iktibas edilmiş. İsviçre'de muhtemelen de gemi icrası yapılmadığı için mi acaba bu husus düşünülmemiş diye ben merak ettim şu anda, çünkü gerçekten hani anlaşılabilir bir şey, ama ben başka ülkelerde rastladım ki alacaklı bizim İcra İflas Kanunu da anlayabiliyorum, bizim hükümlerimiz, bizim mantığımız alacaklının masrafları karşılması gerektiğini söylüyor. Lakin Fransız hukukunda nasıldır genel hükümlerde bilmiyorum, ama Fransa'da gemi tuttuğunuz zaman mesela, başınıza bu hiç bu gelmiyor. Diğer hani kuzey Afrika ülkelerini geçiyorum, ama medeni olan ülkelerde dahi, hukuk sistemine güvendiğimiz ülkelere dahi ben geminin masraflarını hiçbir zaman ödemedim, masraflarını karşılamadım, yakıt parasını vermedim. Orada gazoil yakıyorsa, elektrik yakıyorsa, ben bunun ücretini ödemedim, mürettebatın ücretini ödemedim, kumanyasını vermedim. Türkiye'de bunu yanlış veya doğru için değil, Türkiye'de ayrı bir durum, ayrı bir uygulama söz konusu. Şöyle demişti çünkü bu kanun çıktığı zamanlar: Artık Türkiye'de gemi tutmak çok daha kolay olacakla çıkıldı, ama geldiğimiz noktada kolay belki bazen, ama elde tutması gerçekten çok zor ve biz avukatlar için gerçekten meslektaşımın dediği gibi Yüksel Beyin bizim Türklere bir şekilde anlatıyoruz. Hani Ruslara, Ukraynalılara belki biraz daha anlatabiliyoruz, ama yabancıya bunu anlatmak, Türkiye'yi geçiyorlar artık, biz ekmeğimizden olacağız Hocam. Yani buna dönük...

SALONDAN- ...

SALONDAN- Orada oldu.

SALONDAN- ...

SALONDAN- Orada ne denilmişti, hatırlıyor musunuz?

SALONDAN- Orada herhalde şöyle bir yakıt, mürettebat masrafları takribi 150 000-200 000 dolar gibi biz bir rakam çıkartmıştık.

SALONDAN- Ama ödenmemişti, değil mi?

SALONDAN- Ödenmedi.

SALONDAN- Sulh olduk orada çünkü.

SALONDAN- Ama tam talep edecekken Türkiye’de mahkeme veriyordu. Biz de belirsizliği çıkardık, chartererla konuştuk. Dolayısıyla böyle bir sistem esasında masrafların alacaklıdan talep edildiği yönünde bir sistem genelde var. Mesela, benim birebir yaşadığım.

SALONDAN- Amerika’da var, doğru, onu yaşadık.

SALONDAN- Dolayısıyla hani bu Amerika’nın yeniden keşfi değil.

SALONDAN- Ama öbür taraftan da alacaklı için, özellikle gemi adamı için çok büyük sıkıntı, mesela en azından onu ayırmak lazım.

SALONDAN- Ben bu konuya bir kere katılmadığımı zaten söyledim. İlk ihtiyati haciz kararının infazı esnasında, yani muhafaza masrafı talep etmek çok şükür, ben senede 80-90 adet kendi kararımı infaz ediyorum, benim başıma gelmedi. İnşallah da gelmez. Hani kötü kötüyü çağırır ya, Allah’tan bugün icra müdürleri falan çok katılım yapmadılar. Çünkü burada herhalde duysalar şimdi biz artık ihtiyati haciz kararı infaz etmek istesek böyle 1368 gibi bir şey gelecek herhalde başımıza, ben ondan da korkmaya başladım. İhtiyati haciz kararının ilk infazı anında, yani neden bunu söylüyorum? Mesela, Türkiye’de bu kararı infaz ediyoruz, değil mi? Siz peki Türkiye’de bu kararı infaz ederken ihtiyaten haczedilip seferden menedilen bir gemiyi ayrı bir yere çekiyor musunuz, yani özel bir alan var mı? Yok. Yani gemi eğer limandaysa, çıkış belgesi almıyor. Bakın,

biz bunu hep söylüyoruz. Liman dışındaysa da olduğu yerde demir atıyor. Mesela, Amerika'dan bahsettiniz. Ben çok detaylı bilmiyorum, ama benim bildiğim kadarıyla yurtdışında gemi tutacağımız zaman bunların barındığı, yani özel olarak çekildiği alanlar var. Kaldı ki bakın, ben liman başkanlığının bir uygulamasından dilim döndüğünce bahsetmeye çalıştım. Liman başkanlığının çok düzgün bir uygulaması var. Yani sizden masraf talep edilmesi, muhafaza talep edilmesi durumunda zaten liman başkanlığı icra dosyasına bunları yazıyor. Diyor ki bu geminin durumu kötü, bu geminin ihtiyaçları var, bu gemi açıkta, yani bu şartlar altında oturulup konuşulabilir. Yani bu şartlar altında muhafaza masrafı da talep edilebilir, işte bir gemi üzerinde 40 seferden men kararı oluyor. O zaman belki bu şartlar altında alacaklının süresinde satış talep edip etmediğini, satış masrafı yatırıp yatırmadığını, bunların hepsini konuşabilirsiniz. Yani her gemi ihtiyati haciz ve seferden men kararı kendi içinde daha sonra değerlendirilebilir. Yani bazen çok kolay olur gemiyi seferden men etmek, bazen borçlu dışında işte liman başkanlığı ya da diğer kurumların da şeyiyle daha da zor hale gelebilir. Ben 1368. maddesiyle, yani Ticaret Kanunu 1368. maddesiyle ilgili somut bir problem yaşamadım. İnşallah meslektaşlarım da özellikle ihtiyati haciz kararını infaz ederken yaşamazlar. Samsun'da herhalde alındığından bahsettiniz. Samsun'da şöyle de bir uygulama var: Orada ilk ihtiyati haciz kararını götürdüğünüz zaman ihtiyati haciz kararında bakan -yani pilot bir uygulama- bir müdürlük var. Onunla zaten muhatap olamıyorsunuz, bir camekandan bakıyor. Yani o konu hakkında ne kadar bilgi sahibi bilemiyorum, ama yukarıdaki icra müdür yardımcılarının işte hacizle ilgili kısmına gidiyorsunuz karar esas aldıktan sonra, orada ikna ederseniz ihtiyati haciz kararını infaz ediyorsunuz. Bu şekilde ayrımların olmasına ben de karşıyım tabii ki de, ama sonuçta alacaklı vekilinin ihtiyati haciz kararını infaz ederken artık mahkemeden ihtiyati haciz kararını aldım, ben bu ihtiyati haciz kararını infaz edebilirim demesi lazım. Yani Ticaret Kanunu sistematığının de buna uygun olması lazım. Aşağıda avukatçılık oynamamanız lazım. Yani icra müdürlüğüne benim bu kararı tekrar tekrar

anlatmama saat 4'ten geldikten sonra gerek kalmaması lazım. Mesela, icra müdürlüğünün yetkilendirilmesinden biz kendi aramızda bahsediyoruz, ama tamam, bir icra müdürlüğü yetkili olsun, ama bu yetkili olacak icra müdürlüğüne de işte Erzurum'dan icra müdürü gelmesin, anlatabiliyor muyum? Ben burada eleştirmiyorum, bu konu benim dışıma da biraz çıkar, ama en azından konuyla ilgili vakıf insanlar gelsin ki böyle bir yetkilendirme de yapılırsa birbirinden farklı gene kararlarla karşılaşmayalım. Ben mesela, hâlâ çarşamba günü aldığım kararın şaşkınlığındayım. Eski hâkim olsaydı bana bu kararı veriyordu. Şimdi böyle bir kanun anlayışı var mı, bunu yabancı müvekkilinize anlatabiliyor musunuz? Türk müvekkilinize anlatıyorsunuz. Ben şimdi gemi adamına dedim ki ihtiyati haciz kararını alamadık, hâkim vermedi. Şimdi yabancı müvekkil böyle demiyor ki yazılı geçiyorsun. Ne vermedin? Yani böyle durumlar.

Av. ERGUN ERSOY- Lütfen buyurun.

SALONDAN- Şöyle, Amerika'daki konuyu konuştunuz. Amerika'da bu Hocamın dediği gibi böyle kayyum veya yedemin şirketleri var. Böyle bir alacak için gemi tutulduğu zaman direkt olarak onlar yetkilendiriliyorlar ve bütün masrafları kendileri yapıyorlar. Tabii orada ne oluyor? Bu masrafları da geminin satışından alıyorlar. Yani alacaklının belki peşin bir miktar yatırması gerekebiliyor bazen bazı durumlarda, özel durumlarda, ancak diğer konularda dediğim gibi böyle bir şirketler var. Hatta bu şirketler işte birisiyle ben görüşmüştüm, bir yolcu gemisini tuttuğunu söyledi, tutulduğunu söyledi ve o yolcu gemisinde yanlış olmasın, ama 3 000-4 000 yaklaşık yolcu varmış. Bütün yolcuların bir cruise gemisi bu Karayipler'de çalışan, bütün yolcuların evlerine kadar uçak paralarını dahi bu şirketin karşıladığını ve geminin satışından bunu tahsil ettiklerini anlatmıştı. Hani bu konuda tabii orada gemi satışları daha hızlı ilerlediği için tabii bu biraz da sistemle ilgili, Türkiye'deki gemi satışları malum çok uzun süreç alabiliyor. Bu şekilde bir çözüm bulmuşlar.

Av. HAN TOLGA TAŞ- Ben sadece Hakan'ın söylediğine bir katkı yapacaktım. Aynı zamanda Atiye Hanım da destekledi onu, bizde hani belki fikir verebilir açısından bunu dile getirmek adına söylüyorum. Malezya'da karşılaştığımız bir hususta tamamen teminatsız gemi tutuluyor ki inşallah hiçbir müvekkilinizin gemisi o taraflara gitmez, çünkü söz üstüne herhangi bir delil olmaksızın, hatta sahte konşimentolarla tutulabiliyor gemi ve oradaki teminat yok hiçbir şekilde, teminat sadece bir şey, o geminin orada tutuklu kaldığı sürece bütün masraflarının karşılanması, ama bu masraflardan kasıt sadece şu: Diyor ki ben patates istiyorum, soğan istiyorum, onu istiyorum, bunu istiyorum, bir liste yapıyor aynen kendi armatörüne yapar gibi, işte fresh water bitti, yakıtım azaldı. Onu mahkemeye sunuyor ve alacaklı tarafından karşılanıyor, ama oradaki de en büyük dert tabii ki günlük olarak kurtarabiliyorsunuz. Belki hatta gemi adamı rahat bile edebiliyor, istediği kumanyayı da yiyebiliyor, ama orada tabii geminin bağlı kaldığı sürece armatörün kaybettiği oradaki kazanç kaybı da söz konusu olabiliyor ve çok enteresan bir hukuk, muhtemelen İngiliz hukukunun etkisinde tabii ki, ama mahkeme istediği zaman gemiyi satabiliyor. Anlaşın şu kadar süre içerisinde, anlayamıyorsanız ben gemiyi satışa kadar götürürüm. Sahte konşimento, yok, ben gemiyi satarım, ondan sonrasına siz bakarsınız diyor.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Tolga Bey, ben böyle bir yerde alacaklı olarak masrafı karşılamayı göz önüne alırım. Çünkü günün sonunda muhtemelen yapmış olduğum masraflar ilk alacak kaleminden, hatta sıra cetvelindeki A, bizim A fıkra karine olduğu için bence uygun. Genelde böyle ayrımlar olabiliyor. Tabii hepsine hâkim değiliz, Güney Afrika'da da buna benzer bir durum var. Orada şerif ödüyor, sonra şerif parasını alıyor, ama dediğim gibi burada esas önemli olan husus acaba bizim vaktinden önce satışı nasıl uygulamaya yetiştirebiliriz? Çünkü bu noktada çok bugüne kadar ben bir tane gördüm bildiğim, o da galiba iptal olmuş olabilir, bilemiyorum. Liman başkanlığının talebini hiç görmedim, benim yaşadığım olmadı.

SALONDAN- Onun içinde olduğumuz bir dosyada yapıldı.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Satış oldu mu?

SALONDAN- Atiye Hanım da burada, Taylor Gemisi, liman başkanlığı işte gemiye bir durumuna ilişkin bir tespit yaptırdı. Daha sonra icra müdürlüğüne bunu gönderdi. İcra müdürlüğü de icra mahkemesine, değil mi? Yanlış hatırlamıyorsam icra mahkemesine başvurdu. Tabii kanunda acele satışta denilse ilk siz belki de daha iyi hatırlıyorsunuzdur, ilk karar çok bir seneden fazla sürdü acele satış, yani normal satışa gitse belki daha kısa olacaktı. İyi ki öyle oldu, öyle miydi hem?

Av. ATIYE İSTANBULLU PEHLİVAN- Normal satışı, tam satış aşamasına gelecekti, sonra vaktinden evvel satış için ayrıca başvurular. Vaktinden evvel satış kararı, burada da kolaylık...

SALONDAN- Evet, yani bu dosyanın alacaklı vekili Sinan Bey önümüzdeki hafta galiba konuşmacı.

Av. ATIYE İSTANBULLU PEHLİVAN- ... kararı verildi ... pazarlık

SALONDAN- Sinan Güzel herhalde, o konuşacaktır zaten bu konu hakkında.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Çok teşekkür ederim, Sayın Başkana ve sayın konuşmacılara çok teşekkürlerimi sunuyorum. Bütün bildirdiğiniz hususları not aldık, son derece de yararlı oldu. Çok da güzel sorular tevcih ettiniz. Hepsini yanıtlamayacağım için şimdiden özür dilerim, çünkü artık zaman da biraz ilerledi belki, fakat Sayın Tüfekçi'nin biraz şansı yaver gitmiş geldi bana anlattıklarından, hem 1350. madde, hem 1369. maddede varılan sonuçlara ben pek katılamadım, ama mutlaka araştıracağım. Ben de çok merak ettim bu varılan sonuçları, müsaade ederseniz iki hususta çok kısa maruzatımı sunmak istiyorum.

Birincisi, sizin işaret buyurduğunuz 1370 ve 71. maddedeki teminatlar, o iki hükmün önemli olduğunu düşünüyorum. Çünkü Sayın Ali Cem Budak Hocamızla birlikte de bunu değerlendirebileceğimiz kanısındayım. Biz 263 ve 266. maddelere baktığımızda açıkçası pek içinden çıkamadık. Yani İcra İflas

Kanunundaki o iki hüküm, ikisi de çünkü mahcuzun teminat karşılığında serbest bırakılmasıyla ilgili hükümler, fakat tam böyle aradaki farkın ne olabileceği konusunda okuyunca en azından bir tanıma varamadık. Onun üzerine öğretiyi yığdık karşımıza, Sayın Baki Kuru Hocamızın kitabı başta olmak üzere Üstün Taha, Postacıoğlu, bütün öğretiyi taradık ve şöyle bir izlenim elde ettik: Birinde maddelerin mahcuz üzerindeki haciz devam ediyor. Haciz devam etmek kaydıyla mahcuz borçluya bırakılıyor. Dolayısıyla verilmiş olan teminatta hacze iştirak mümkün, buna karşılık bizim 1371. maddemize tekabül eden zannediyorum o 266. maddeydi, 266. maddede verilen teminat doğrudan alacağı özgüleniyor, dolayısıyla hacze iştirak mümkün değil. Biz aradaki farkın o yönde olabileceğini.

Av. ERGUN ERSOY- Peki, bunun pratikte nasıl bir yararı var, tabii ona da bakmak lazım. LLMC'yi hariç tutarsak, o çok özel halleri düzenliyor. Onu hariç tutarsak pratikte nasıl bir faydası var? Yani bir gemi armatörü düşünün ki 10 00, 50 000 liralık bir ihtiyati haciz karşısında gidip geminin tüm değerini karşılayacak bir teminat yatırıyor.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- O işte bence mutlaka her zaman 1371 işletilecektir. Yani alacağı özgülenmiş teminat yatırılacaktır, ama tersi söz konusu olursa, yani alacak çok yüksek, buna karşılık geminin değeri düşükse, o zaman da gemiyi hacizden kurtarmak için yalnızca gemi değeri kadar bir para yatırılarak, yüksek alacağı rağmen gemi ihtiyati hacizden kurtarılabilir.

Av. ERGUN ERSOY- 99 Konvansiyonunun 4. maddesinde geminin değeri demiyor gibi anlıyorum ben, orada bir hata mı yapıyorum? Yani gemi değeri demiyor. Ayrıca 263'e baktığım zaman haczolunan mallar istenildiği zaman para veya ayın olarak vermek ve bu hususu tayin için malların kıymetleri depo edilmekte bir cümlede, malların kıymetleri depo edilmek, ne kadar, mahcuz malların kıymeti mi depo edilmek? Öyle bir anlamda çıkabilir. Zorlama bir yorum mu bilmiyorum, ama malların tamamı üzerinde bir tasarrufta bulunmayı mı amaçlıyor, yoksa mahcuz malların değeri kadar bir teminatı mı kastedi-

yor? 263 yazılışı biraz ilginç bir yazılış cümlelerin.

SALONDAN- Zaten sonunda bir de bu şahsa teslimiyle ilgili çok enteresan bir şey var. ... alınacak bir taahhütnameyle teslim ...

Av. ERGUN ERSOY- Evet, yani biraz kurgusal anlamda sıkıntı var gibi sanki.

SALONDAN- Teminattan falan da bahsetti ...

SALONDAN- Okuyayım: *“Haczolunan mallar istenildiği zaman para veya ayın olarak verilmek ve bu hususu temin için malların kıymetleri depo edilmek veya icra müdürü tarafından kabul edilecek esham ve tahvilat veya taşınır ve taşınmaz rehin ve muteber bir banka kefareti gösterilmek şartıyla borçluya ve mal üçüncü şahıs elinde haczolunmuşsa, bir taahhüt senedi alınarak bu şahsa bırakılabilir”*

SALONDAN- Erol Bey, 1370'deki şeyi mi söylemiştiniz orada?

Av. EROL ERTAN- Aynısı, bununla paralel.

İstenilecek teminat herhalde borç ve masraf tutarını da geçemez.

SALONDAN- ... kirada, malikin borcundan dolayı ihtiyati haciz kararı aldınız, gittiniz haczi koydunuz. Kiracı geldi dedi ki: *“Ben sana bir taahhütname mektubu vereyim, bırak, ben gemiyi kullanayım”*

Ben hazır mikrofonu elime almışken birkaç söylemek istiyorum müsaade ederseniz. Şimdi şikayetler ortada, hemen hemen bütün katılımcıların icralardaki uygulamayla ilgili kanun maddelerini işte kanun yapıcılar değiştirecekler, değiştirmeyecekler, burada birtakım öneriler, tavsiyeler oldu. Şimdi ben senelerden beri birçok kez bu ve buna benzer sempozyumlarda, panellerde şunu dile getirdim: Şimdi biz avukatların, biz tatbikatçıların işimizi gereği gibi ve çabuk yapabilmemiz için öncelikle avukatlık mesleğini icra edenlerin kanunen ne yapmaları gerekir, onu tespit etmemiz lazım. Biz karar verecek olan mercilerin yardımcısıyız. Bakın, şurada terazi var. Adaletin tecellisi

ne demek? Bu terazinin dengede olması demek. Bizim görevimiz de bu teraziyi dengede tutabilmek, ama şimdi sevgili meslektaşım Hakan Beyin, Barış Beyin, Uğur Beyin bahsettiği daha önceki konuşmacıların bahsettiği özellikle icra dairelerindeki birtakım şeyler bizim de başımıza geliyor. Örneğin, öyle oluyor ki bir meslektaşımız kalkıyor “*efendim, işte bu geminin işletme ve bilmem ne masrafları ne kadardır*” diyor, bir bilirkişiyi yanına alıyor, gidiyor. Geminin değerinden fazla masraf çıkıyor. Bunlarla karşılaştık. Şimdi bir defa meslektaş olarak birbirimizin yoluna taş koymamamız lazım. Birinci kural bu.

Av. ERGUN ERSOY- Bunlar başka bir tartışma konusu gibi geliyor bana.

SALONDAN- Şimdi öyle kalkıp gidiyor, o icra memuru, yok efendim idare masrafı nedir, işletme masrafı nedir, bilmem nedir bilmez. Birisi gidiyor onun kulağına fışlıyor, o da ondan sonra onun kararını veriyor. İkincisi, o şimdi idare ve işletme masraflarına gelelim. Şimdi gemi geldi, gemi canlı gemi, yani içinde kaptanı var, ikincisi var, üçüncüsü var, makinisti var, şusu var, busu var. İhtiyaten haczedildi, seferden men edildi. Bu gemi ne işletme masrafı gerektirir, bu gemi ne gibi bir şey gerektirir? Yani orada tutup da icra memuruna bayağı, işte bu geminin seferden men'ini istiyorsun, gel yatır bakalım 50 000 dolar.

SALONDAN- Yatırdığım zaman da dosyada duruyor ve sadece teminat, mesela gemiye çıkıp dursa iyi, bazen borçlu evet, ben de bahsettim. Mesela, borçlu gelse talep etse, ben gemim zor durumda, bu parayı öde bana, yani öyle kararlar da çıkacak herhalde.

SALONDAN- Şimdi fiil taşıyıcı ilgisine karşı sorumluluğu bana göre akdi bir sorumluluk değil, kanundan doğan bir sorumluluk. Dolayısıyla zaten fiili taşıyanın olduğu birtakım taşımalarda gördüğümüz husus şu: İşte o forwarder denilen firmalar gidiyorlar fiili taşıyanla aralarında bir akit yapıyorlar. Fiili taşıyanın düzenlediği konşimento zaten forwarder adına düzenlenmiş oluyor. Orada consignee o gözüküyor. Sonra o forwarder tutuyor ayriyeten işte yük ilgilisi kimse, onunla ilgili

bir konşimento düzenliyor. Dolayısıyla ihtiyati haciz isterken, fiili taşıyanın borcundan, forwarderin borcundan dolayı ki taşıyan korunursa, fili şeye karşısında onun malik olduğu gemiye karşı da bence ihtiyati haciz kararı malın o gemiyle taşındığını ispat şartıyla kesinlikle verilmesi lazım. Zaten forwarderin borcundan dolayı zaten malik olmadığı için gemiyi haczedemezsiniz.

SALONDAN- Kerim Beyi yakalamışken iki çok kısa soru sormak istiyorum. Bu biri 1371'de sadece ihtiyati haczi veren hâkim istenen teminat tutarını da belirlese, bundan başka bu konuya kimse müdahale etmese bir sakıncası var mı? Buna cevap vermek için değil de, üzerinde düşünölsün diye diyorum. İkincisi, arest konvansiyonu tam manasıyla taraf olduğumuz ve hükümlerine bizim hukuk sistemimizde tamamıyla doğruduğu, etkin hale getirdiği düzende bu madde 4 kapsamında bakıldığında olaya 1370'te düşecek mi acaba?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim. Efendim, şöyle düşünüyorum: Yeni düzenleme yapılırken teminatlarla ilgili iki maddenin birleştirilmesi ve seçeneklerin tek bir maddede ifade edilmesinde hiçbir sakınca yoktur. Bu hususta aklımızdan geçen esasında şu: Tek icra dairesi, tek denizcilik ihtisas mahkemesi var, aradan icra mahkemesini de tümöyle çıkartıp, zaten bütün icra tasarruflarında, yani icra dairesinin denetimini de olduğu gibi denizcilik ihtisas mahkemesine bırakmak en doğru çözüm gibi gözüküyor. Çünkü denizcilik ihtisas mahkemesi her ne kadar ona da çok kısa müsaade ederseniz değineceğim. Her ne kadar bazı işleri biraz işten kurtulmak için mi yapıyorlar artık, ne için yapıyorlar bilmiyorum, ama kendisinden uzaklaştırıyor olsa bile iş yükü itibariyle icra işlerine de bakabilmesinde bir sakınca olmaması gerekir diye düşünüyorum. Gerekli görülürse ikinci bir tane denizcilik ihtisas mahkemesi açılır, ama denizcilik ihtisas mahkemesinin ihtiyati haciz kararını verirken teminata da hükmetmesi veya teminata her ihtimalde oraya yapılacak başvuruyla çözüme kavuşturulması kanımca da akla uygun bir çözüm olacaktır.

4. maddeyle karşılaştırmasını şimdi ezberden yapamadım, mutlaka tekrar bir bakacağız. Fakat milletlerarası sözleşmenin hükmü genel olarak yalnızca geminin serbest bırakılmasından söz ederken biz burada hacze iştirakin mümkün olması ve iştirak yolunun kapalı olmasına göre ikili bir ayırım yaptığımıza göre belki de çelişmeyecektir, ama mutlaka üstünde durulmalıdır.

SALONDAN- Vade olarak uygun bir türde ve yeterli teminatın diyor.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Yeterli, belki de yalnızca bu ibareyi dikkate almak.

SALONDAN- Ama o zaman yeterli bir teminat dediğiniz zaman geminin değerini anlamak zorlaşabiliyor.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Evet, alacağı.

SALONDAN- Alacağı karşılık olması sanki daha akla yatkın gibi geliyor. O zaman da 1370'in açık hükmü karşısında biraz çelişki doğuyor.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Geminin değeri eğer alacak değerinin altında kalıyorsa?

SALONDAN- O zaman tamam, o zaman tereddüt yok.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Bankayı düşünelim, bankanın alacağı 100 milyon dolar, çok ekstrem bir örnek olsun. Hiç ödeme yapılmamış, geminin değeri de nedense bu arada düşmüş 40 milyon dolara. Şimdi böyle bir varsayımda gemiyi hacizden kurtarmak için...

SALONDAN- Tamam, 76 Konvansiyonu.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Sınırlandırma yoluna gitme yolu mutlaka açık olmalıdır. Benim maruzatım görev konusu, bu görev konusu büyük bir kanayan yara ve onun aslında bugüne kadar çözülmüş olması gerekirdi. Ticaret Kanunu Komisyonu probleme şöyle bakmıştır: Ben bunu Sevgili Cüneyt Süzer'le birlikte hazırladığımız bir "*Deniz Ticaretinin Kaynakları*" kitapçığı vardı, böyle küçük bir şey, orada dile getirmeye çalış-

mıştım. Şimdi 1320. madde gemi alacaklarını sıralıyor: 5+1, 5 sözleşmeden gelen 1 de kanunun eklediği gemi alacağı. 1352. madde 22 bent halinde deniz alacaklarını sıralıyor. Zaten gemi alacaklarının hepsi sabah da işaret edildi buna, deniz alacaklarının içinde, dolayısıyla doğrudan 1352'yi tek başına esas alabiliriz. Şimdi 1352. maddenin Ticaret Kanununda bulunuyor olması en baştaki Ticaret Kanununun 4. maddesi anlamında şöyle bir sonuç doğuruyor: “*Bu kanunda düzenlenen hususlar ticari iştir*” diyor. Bu kanunda düzenlenen tacirler arası işler demiyor, kanun açıkça “*bu kanunda düzenlenen hususlar*” diyor. Dolayısıyla gemi adamı mıdır, değil midir, bununla ilgilenmiyor, alacaklının kim olduğuyla, kimliğiyle ilgilenmiyor. Sözleşmenin Borçlar Kanununda mı eser sözleşmesini Sayın Karaman sabahleyin dile getirmişti, yani olacak iş değil hakikaten o sözleşmelerin hâlâ bu mahkemeden uzaklaştırılması. Sözleşmenin Borçlar Kanununda mı düzenlendiği, yoksa Çevre Kanununa dayanan bir haksız fiil zararı mı söz konusu, bunlarla hiç ilgilenmiyor. Ticaret Kanunu 4 diyor ki: “*Bu kanunda yazılırsa ticari iştir*” Dolayısıyla 5. maddeye göre ticaret mahkemesi görevlidir. Üstelik de o mutlak görev haline dönüştürüldü şimdi ve 5. maddenin 2. fıkrası çerçevesinde eğer denizcilik ihtisas mahkemesi varsa, bu uyuşmazlıklara denizcilik ihtisas mahkemesi bakar. Dolayısıyla Ticaret Kanunu Komisyonunun penceresinden ve kanunun kendi iç sistematığı çerçevesinde 1352. maddedeki listede ne yazılırsa, denizcilik ihtisas mahkemesinin görev alanındadır ve mutlak surette yalnızca o mahkemenin görev alanındadır. Gemi adamı alacağı bakımından ortaya bir çelişki çıkıyor. İş mahkemesi de görevli gibi gözüküyor. Artık orada öncelik-sonralık mı düşünülecek, yoksa ikisi de mi görevli sayılacak, tartışılabilir, ama denizcilik ihtisas mahkemesinin mutlak surette görevli olacağına komisyonun bakış açısı itibariyle herhangi bir tereddüt bulunmamaktadır. Teşekkür ederim.

Av. ERGUN ERSOY- Buyurun. Zaman açısından bir sıkıntı varsa, yok herhalde, 5-10 dakika daha.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Hakan Beyin bahsettiği Yargıtay kararıyla ilgili bir şeyden bahsetmek istiyorum. Kendi gö-

rüşümü dile getirmek istiyorum. Kerim Hocam da ayrıntıya girmeden Hakan Beyin o kararı elde etmekte şanslı olduğunu düşündüğünü söyledi, ama “*vakit yok, o yüzden fazla ayrıntıya girmeyeceğim*” dedi. Şimdi 1369. madde diyor ki: “*Deniz alacağıнын borçlusunu ihtiyati haczin uygulanacağıında malik olmalı, geminin maliki olmalı*” Siz dediniz ki ihtiyati haczin uygulanma anı hangi andır? Aldığınız karar yanlış anlamadıysam ihtiyati haciz mahkemeden talep ettiğiniz an olarak, Yargıtay bu şekilde karar verdi. Halbuki 1365. madde kanımca son derece açık: “*İcra dairesi istem üzerine ihtiyati haczi derhal uygular*” diyor. Dolayısıyla uygulama aşaması icra dairesinin bir fiili olması lazım. Aynı zamanda 1366 ve 1367 de zaten ihtiyati haczin uygulanmasıyla ilgili düzenlemeler içeriyor ve hatta 1367 diyor ki: “*Yabancı bayraklı gemiler hakkında karasularını terk edinceye kadar ihtiyati haciz sahil güvenlik komutanlığının yardımıyla uygulanır*” Bütün bu “*uygulanır*” kelimelerini kanun maddelerinde beraber incelediğimizde bana sorarsanız icra dairesine ihtiyati haczin infazı için müracaat bile değil, fiilen bence muhafaza altına alınma ve seferden men uygulama olarak kabul edilmeli.

SALONDAN- Kerem Bey, ben sizinle aynı fikirdeydim. Yargıtay lehime karar verdiği için artık Yargıtayın fikrindeyim.

SALONDAN- ... bir gün öbür tarafta da olabilirsiniz.

SALONDAN- Olabilir.

SALONDAN- ... talep ettiniz, ama Uğur vermişti galiba o örneği, fakat gemiyi yakalayamadınız. Gemi Türk karasularını geçti, ama sizin takibiniz devam ediyor. 6 ay sonra gemi Türkiye'ye geldi, uyguladınız. Fakat o 6 aylık süre içerisinde iyi niyetli bir üçüncü şahıs gemiyi aldıysa ne olacak, satın aldıysa?

SALONDAN- Tutulacak.

SALONDAN- Borçlu mu olacak deniz alacağıından?

SALONDAN- İcra mahkemesine teminattan artık nakde mi kaydırırlar?

SALONDAN- Yargıtay bu şekilde karar vermiş olabilir, ama bence de kanunun lafzına göre.

SALONDAN- Ben lafzı konusunda hemfikirim.

SALONDAN- Mahmut Bey, ben ne yapayım?

Av. ERGUN ERSOY- Müsaadenizle burada oturumu kapatmak zorunda hissediyorum kendimi, sağdan soldan işaretler de alıyorum. Pardon, çok özür dilerim, verdiğimiz bir sözü az daha kendimiz...

Prof. Dr. ALİ CEM BUDAK- Estağfurullah. Az evvel Kerim Atamer Hocamız da sanki bir, Ali Cem de bir şey söyleyeceği varsa söylesin gibi yarım bir pas çıktı, onu hemen çok kısaca söyleyeyim. Bir defa görev meselesini söyleyeyim. Tabii özel mahkemelerin görevi bakımından bu problemle karşılaşılıyor. Hem iş ilişkisinden doğan bir alacak, hem de deniz ticaret mahkemelerinin görev alanına giriyor gibi gözüküyor. Buna benzer mesela, fikri mülkiyette de çıkıyor bu işçi buluşlarıyla ilgili olmak üzere, yeni kanun-eski kanun, özel kanun-genel kanun diye bakarak her seferinde bir çözüme ulaşılmaya çalışılıyor, ama bir teslim ve formülü de yok maalesef, özel mahkemeler çoğaldıkça da bu görevle ilgili bu sıkıntılar şey oluyor. Bir de görevin kamu düzeninden alınması filan çok sert şekilde tatbik edildiği için, her aşamada dikkate alındığı için, bir ara itiraz yoluyla bu işler bertaraf edilmeyip davalar Yargıtaylara gittikten sonra görev noktasından bozmalar olduğu için, Yargıtaya gitmiyor ya gerçi şimdi artık istinafta kesiliyor, görev meselesi öyle. Şimdi bu şey örneğinde 263. madde, 266. madde örneğinde şöyle bir durumla karşı karşıyayız: Aslında mehzaz kanunda 263, malum birinde icra mahkemeye, genel mahkeme yahut icra mahkemesine başvurursunuz, birinde icra dairesine, birinde ihtiyati haczi kaldırılırsınız, biri malın iadesini temin ediyorsunuz. Birbirinden farklı hükümler, ama birbirine de yakın menfaatleri koruyor. Çünkü hükümlerin biri İsviçre'den alınmış, diğeri sonradan kanuna ilave edilmiş bir hüküm. İsviçre'den alınmış olan 263'tür ve 263'e de daha sonra pek çok ilave yapılmış. Zaten orada bir kendi hukuk lisanımızda hemen tanıyacağız, bir parça Almancadan, Fransızcadan tercüme edilmediği belli, metin de ağırlaşıyor. Şimdi bunu İcra İflas Kanununun bütününde biz hissediyoruz. 1929 yılında ilk metin

malum tercüme ediliyor, sonra 1932 yılında bir revizyon geçiyor. Ondan sonra da en çok değiştirilen kanunlardan biri bu 1965 yılında çok değişiklik olmak üzere, birçok yerde mükerrer düzenlemeler var, yapılan ilaveler var, birbirini tutmayan yerler var. Onun gibi İsviçre'de de 94 yılında ciddi bir değişiklik yapıldı, 2013 yılında başka değişiklik yapıldı biri külli icrada, biri kanunun bütününe kapsayan. Şimdi biz bir defa bazen moda tabirle fabrika ayarlarına dönmek diyorlar, bir defa me hazı dikkate alarak ve yıllar içinde yapılmış olan değişiklikleri dikkate alarak bu karmaşıklıkları, tutmazlıkları filan bir aykılıyoruz. O konuda bir ciddi çalışma yapılıyor. Öyle zannediyorum ki onlar belli bir aşamaya geldikten sonra tekrar bu deniz ticareti özelinde meseleye bakıldığı zaman bu meselelerde daha kolay yol kat etmek mümkün olacak. Ben top bana geldiği için çok kısa fasıl değerlendirdim, çok teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

Av. ERGUN ERSOY- Çok teşekkür ederiz Hocam. Efendim, ben sayın konuşmacılara nitelikli ve enerjik konuşmaları, sunumları ve katkılarından dolayı teşekkür ediyorum. Siz sayın katılımcılara bizi bu saate kadar yalnız bırakmadığınız için ve çok değerli katkılarınızla çok anlamlandırdığınız için ayrıca teşekkür ediyorum ve oturumun bu bölümünü kapatıyor ve sözü günü kapatmak üzere Sayın Hocama devrediyorum. Çok teşekkürler.

SALONDAN- Efendim, günü kapattık, ama tüm katılımı haftaya da bekliyoruz. 13'ünde tekrar burada buluşmak üzere hepinize sabrınız için, katılımlarınız için çok teşekkür ediyoruz, saygılarımızla.

İSTANBUL BAROSU
DENİZ HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU ARAŞTIRMA MERKEZİ

**DENİZ İCRA HUKUKUNUN
GÜNCEL SORUNLARI**

13 Mayıs 2017,
İstanbul Adliyesi Konferans Salonu

I. OTURUM

SUNUCU- Günaydınlar. Sayın Hocam, saygıdeğer meslektaşlarım; “*Deniz İcra Hukukunun Güncel Sorunları*” konulu sempozyumumuzun 2. gününe hoş geldiniz, hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyoruz. Tabii geçen hafta katılan arkadaşlarımız, meslektaşlarımız da, saygıdeğer hocalarımız da şahitlik etmişlerdir, çok verimli olduğunu düşündüğümüz bir gün geçirdik, çok faydalı olduğunu düşündüğümüz bir gün geçirdik. Bu ikinci günde de bu faydanın tabiri caizse demleneceğini düşünüyorum ve tespitlerin ve çözümlerin daha da yerini bulacağını düşünüyoruz. Lafı uzatmadan saygıdeğer Hocam Prof. Dr. Samim Ünan’ı oturum başkanlığı olmak üzere değerli meslektaşlarım Burak Çavuş, Gülistan Baltacı Hatay yerine değerli meslektaşım ve Sayın Av. Dr. Kerem Ertan’ı kürsüye davet ediyorum.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Efendim, saygılar sunarak sözlerime başlıyorum. Hoş geldiniz. Ben geçen hafta maalesef bulunamadım, çok verimli bir toplantı yapılmış olduğunu büyük bir memnuniyetle arkadaşlar aktardılar. Yasal düzenlemeler yapılacak zaman bunların ön hazırlıkları çok önemli, Türkiye zaman zaman bu konuda yeteri ölçüde hassasiyet gösteremeyebiliyor, ama bu sefer en azından bu cebri icrayla ilgili deniz huku-

kunun bölümü bakımından gayet güzel çalışmaların yeni yasa yapımı faaliyetlerine dönük olarak başlatıldığını anlıyorum. Bu çok çok olumlu bir durum, bütün tatbikatlar karşılaştıkları sorunları dile getiriyorlar ve getirecekler. Ben tekrar saygılar sunarak, hiç fazla konuyu uzatmayayım ve çok kıymetli konuşmacılara hemen sözü bırakayım. Bu oturumda Av. Dr. Kerem Ertan önce söz alacak ve defter tutma ve hapis hakkıyla ilgili olarak tespitlerini, görüşlerini bizimle paylaşacak. Ondan sonra Çağlar Coşkunsu yerine Burak Çavuş arkadaşımız katılıyor toplantıya, zaten aynı bürodan, teminat konusunu ele alacak teminat ağırlıklı olarak ve daha sonra da bugün katılamayan Gülistan Baltacı Hatay arkadaşımız yerine sayın meslektaşımız Burçak Sarıkaya mülkiyet ve zilyetlikle ilgili olarak görüşlerini, eleştirilerini, tespitlerini bizimle paylaşacak. İlk konuşmacımız, ilk sunumu yapacak olan Sayın Dr. Kerem Ertan, buyurun Kerem Bey.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Sempozyumun birinci gününde anlatılan sorunların hemen hemen tümünü, aynılarını, benzerlerini biz de uygulamada yaşıyoruz. Onların hepsine katıldığımı peşinen beyan edeyim.

Bunların dışında biz ne gibi sorunlarla karşılaştık, kısaca ondan bahsedeceğim. Hocama teşekkür ediyorum, evet, hapis hakkıyla ilgili hazırlamıştım sunumumu, ama hapis hakkından önce teminatla ilgili de bazı sorunlar yaşadık. Hatta geçtiğimiz hafta içerisinde yaşadık. Dolayısıyla sunumuma onunla ilgili de kısa açıklamalar ekledim.

İhtiyati haczin kaldırılmasıyla ilgili Ticaret Kanunu 1371. madde var biliyorsunuz, Ticaret Kanunu açmayla uğraşmayın diye öyle bir slayt hazırladım kanun maddesini, malum orada diyor ki: *“Geminin maliki veya borçlu deniz alacağına, faize, giderlere yeter teminatı göstererek ihtiyati haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilir. Takibe başladıktan sonra da bu yetki icra mahkemesine geçer”* Şimdi bizim başımızdan ne geçti? Müvekkilimizin gemisi aleyhine ihtiyati haciz kararı alınmış, uygulanmış. Müvekkilimiz de gemisi hatta bağlı, diyor ki ben bu ihtiyati haciz kararının hemen kaldırılmasını istiyoy-

rum. Nasıl kaldırabiliriz? İtiraz edebiliriz, ama itiraz edersek hemen kalkmaz. Mahkeme duruşma günü, murafaa günü verecektir, o gün kaldırılır mı, kaldırılmaz mı o da belli değil. Dolayısıyla en kısa yol teminat yatırıp kaldırmak. Müvekkilimiz de buna hazır, ben diyor hemen kaldırmak istiyorum, teminat ne kadarsa hemen kaldıracam. İstanbul dışında ihtiyati haciz kararı alınmış, İstanbul dışından da uygulanmış, hepimizin de başına geliyor bu gibi hadiseler, ihtiyati haciz isteyenler de, ihtiyati haczin kaldırılmasını talep edenler de genellikle cuma günü avukatlara başvuruyor. Klasik bizde de öyle oldu. Cuma günü İstanbul dışına seyahat ettik. Şimdi vakit dar, icra dairesinin olduğu bina apayrı bir yerde, mahkemelerin olduğu bina apayrı bir yerde, hangisine gidelim, ne yapalım? Önce gittik ihtiyati haciz kararını veren mahkemeye, oraya müracaatımızı yaptık. Mahkeme dedi ki icra dosyasının bana getirilmesi lazım. Tamam, isteyelim. Yok, bizim isteme günlerimiz sadece çarşamba günü, çarşambayı bekleyeceksiniz. Olamaz, bu gemi işi, teminatı hemen yatırıp kaldırmak istiyoruz, olur mu öyle şey? Kalkıyoruz gidiyoruz icra dairesine, rica minnet mesai bitimine de yakın, neyse oradakinin tabii icra müdürünün, memurunun inisiyatifine kalmış, sağ olsun izin veriyor, icra dosyasını alıyoruz, ticaret mahkemesine götürüyoruz. Ticaret Mahkemesi diyor ki esas hakkında takibe geçildiyse, ben yetkili değilim ve ortaya çıkıyor ki evet, aynı gün ihtiyati haciz kararı alındığı gün, uygulandığı gün esas takibe de geçilmiş. Şimdi biz burada nasıl bir şey yaşadık? İcra mahkemesi yetkili teminat verilip ihtiyati haczin kaldırılması hususunda gerçekten de 6 gün sürdü bizim icra mahkemesinden karar almamız.

Şimdi biz şunu düşündük: Ticaret Kanunu 1359. madde "*esas hakkında*" başlığını taşıyor ve diyor ki ihtiyati hacze müteakip esasla ilgili davayı açacağınız mahkemeye hangi mahkeme yetkili, bir de esas takibe geçebilirsiniz, icra takibi yapabilirsiniz, hangi icra dairesi yetkili? Orada altını çizdim, ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi de icra takibi hakkında yetkili. Biz bir bakıma şanslıydık, ihtiyati haciz kararı alındığı mahkeme, ihtiyati haczin uygulandığı ve esas takibe geçilen yer hep aynı şehirdeydi ve 6 gün sürdü kaldırmamız teminat yatırarak. Şöy-

le bir şey aklımıza geldi: Örneğin, İzmir Asliye Ticaret Mahkemesinden bir ihtiyati haciz kararı alınmış olsaydı yine İzmir İcra Dairesinden ihtiyati haciz kararı uygulanmış olsaydı, ama yetkili icra dairesi olarak örneğin, Trabzon'dan esas takibe geçilseydi biz teminat yatırarak ihtiyati haczin kaldırılmasını hangi mahkemeden, ticaret mahkemesinden mi, icra mahkemesinden mi, nereden isteyeceğiz, bunu nasıl belirleyeceğiz ve kaç sürecekti acaba ihtiyati haczin kaldırılması?

Bunun dışında yine teminatla ilgili olarak yaşadığımız başka bir sorundan daha bahsetmek istiyorum. Ticaret Kanunu 1363. maddesi "*alacaklı tarafından teminat gösterilmesi*" başlığını taşıyor. Hepimizin bildiği 10 000 SDR teminatın öncelikle depo edilmesi, verilmesi gerekiyor ve ihtiyati haciz kararına bundan sonra karar verilebiliyor, dosya bundan sonra incelenebiliyor. Uygulama tam böyle olmuyor aslında, ihtiyati haciz kararı veriliyor, teminatı da yatırım deniliyor, ama çok önemli değil belki.

1363. maddenin gerekçesinde 2004 sayılı Kanun 259. maddesi uyarınca verilmesi gereken teminat olduğundan bahsediyor bunun, yani İcra İflas Kanunu 259. maddesi. İcra İflas Kanunu 259. maddesi de bu teminatın borçlunun veya üçüncü şahsın bu ihtiyati haciz sebebiyle uğramış olabileceği zararların teminatı olarak bu teminatın yatırılması gerektiğinden bahsediyor kısaca, orada HUMK 96'ya bir atıf var. HMK 87'ye tekabül eden madde. Şimdi biz bu teminatın iadesinde problem yaşadık. HMK madde 89'da teminatın iadesiyle ilgili bir düzenleme var. Orada diyor ki: "*Teminat gösterilmesini gerektiren sebep ortadan kalktığı takdirde ilgilinin talebi üzerine mahkeme teminatın iadesine karar verir*"

Bizim başımıza ne geldi? Biz ihtiyati haciz kararı almıştık, uygulattık. Sonra geminin malikiyle sulh olduk. Biz ihtiyati haczin kaldırılmasını istedik, gemi maliki de teminatın iadesine muvafakat etti. Fakat mahkeme dedi ki: "*Sizin yatırdığınız bu teminat üçüncü şahısların da bu ihtiyati haciz sebebiyle uğramış olabilecekleri zararların bir teminatı, ihtiyati haczet-tirdiğimiz geminin içerisinde yükler de vardı. Mahkeme dedi ki: "Bu yüklerin sahiplerinden de muvafakat getirmezseniz*

biz size bu teminatı iade etmeyiz” Bizim bu teminatı geri alabilmemiz tam bir ay sürdü. Biliyorsunuz bu 10 000 SDR’yi, yani sizlerde de mi aynı şekilde oluyor, yoksa bizim mi öyle, TL olarak yatırıyoruz. Yani yabancı para üzerinden yatıramıyoruz bu teminatı, SDR olarak yatırma şansımız da yok. Türkiye’de döviz dalgalanıyor, aradan geçen sürede müvekkilimizin bu 10 000 SDR’yle ilgili ciddi zarar görmesi söz konusu ve o bir ay boyunca biz müvekkilimize açıklamakta çok zorlanıyoruz. Yani bu teminatı niye iade alamıyoruz geminin maliki buna muvafakat etmiş olmasına rağmen? Şimdi mahkeme haksız mı? Aslında değil, çünkü Ticaret Kanununda teminatın iadesiyle ilgili bir düzenlemeye ben rastlamadım, ama HMK’da bir düzenleme var. Kanımca Ticaret Kanunu içerisine veya İcra İflas Kanununun içerisine alınacaksa Ticaret Kanunundaki cebri icraya ilişkin hükümler, o zaman İcra İflas Kanunu içerisine de deniz icrasıyla ilgili olarak bu teminatın iadesinin daha açık bir şekilde düzenlenmesi gerektiğini düşünüyorum. Biz şunu düşündü: Eğer ihtiyaten haczettirdiğimiz gemi bir konteynır gemisi olsaydı, içerisinde de 500 konteynır, 500 ayrı malik olsaydı ve mahkeme de ısrar etseydi illa bunlardan muvaffakatname getireceksin diye, biz hangi konteynırın hangi malikini bulacaktık, muvaffakatname getirecektik? Bizce bir sorun da bu.

Diğer başka bir sorunu biz yük üzerinde hapis hakkını uygulamaya çalışırken yaşadık. Yabancı bir müvekkilimiz yurtdışında bir gemiye ve yüke kurtarma hizmeti vermişti. Malum 1304. madde “*kurtarma ücreti*” başlığını taşıyor. Kurtarma ücreti istemine hak kazanmış bir müvekkilimiz vardı. Fakat kurtarılan gemi içindeki yüklerle beraber kurtarma ücreti için herhangi bir ödeme yapmadan veya teminat göstermeden kaçmış, içindeki yük de Türkiye’de bir limanda tahliye edilecek, Türkiye’ye geldi, biz de gemiyi takip ettik. Ticaret Kanunu 1306. maddesinde bu kurtarma ücretinin borçluların kim olduğu belirtilmiş. Son derece açık bir düzenleme, kurtarılan aracın, yani geminin maliki ve kurtarılan diğer eşyanın maliki kurtarma ücretinden sorumlu. Gönderilenin de sorumluluğu var. 1307. madde de bunu düzenlemiştir. Gönderilen eşyayı teslim alırken bur kurtarma ücreti ödenmesi gerektiğini biliyorsa, şahsen sorumlu

oluyor. Biz ne yaptık? Gönderilene de ihtarlar çektik, hem noterden çektik, hem iadeli taahhütlü mektup yolladık. Dedik ki senin eşyan hakkında bir kurtarma hizmeti verildi, bir kurtarma ücreti ödenmesi gerekiyor, bundan haberin olsun, sen de şahsen sorumlu olacaksın. Aynı zamanda gemi sahibine de ihtarlar gönderdik. Gemiye ve yükü kaçırmış olman hem sözleşmeye, kurtarma sözleşmesine, hem uluslararası konvansiyonlara, hem kanunlara aykırı dedik, yapmaman lazım dedik, uyarılarımızı yaptık ama buna rağmen engel olamadık.

1315. madde Türk Ticaret Kanununda bu kurtarma ücreti için gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı veriyor, eşya üzerinde de Türk Medeni Kanunu uyarınca hapis hakkı veriyor. Hapis hakkı için *“defter tutulması”* başlığını taşıyan 1398. maddede İcra İflas Kanunu 270 ve 271. maddelerine atıf yapıyor. Eşya üzerinde doğan hapis hakkının paraya çevrilmesinde uygulanacağını söylüyor. Aynı zamanda eğer borçlu eşyayı kaçırarak da olursa, onunla ilgili olarak da sorumluluğu da 271. maddede düzenlemiş kanun, 270. maddesi İcra İflas Kanununun hapis hakkı için defter yapılması, bu maddede altını çizdim, göreceksiniz, kiralayandan bahsediyor. *“Kiralayan hapis hakkının muvakkaten muhafazası için icra dairesinden yardım isteyebilir”* diyor. 13. fıkrasında da *“icra dairesi üzerlerinde hapis hakkı bulunan eşyanın bir defterini yapar”* diyor. Aslında Türk Ticaret Kanununa baktığımızda oradaki İcra İflas Kanunu 270’e yapılan atfa dikkat ettiğinizde anlaşılacak bir şey yok, ama bizim başımıza ne geldi? Biz ihtiyati haciz için hemen müracaat edelim diye düşündük. Önce hem gemi ve hem yük için ihtiyati haciz başvurusunda bulunalım ticaret mahkemesinden, çünkü yük sahibinin de haberi var kurtarma ücreti borçlusu olacağından, ama hiç kimse bizi dinlemiyor. Dolayısıyla bu alacağımızı teminat altına almak için gemi ve yük aleyhine ihtiyati haciz diyelim diye düşündük. Mahkemenin karar vermesi bir 3 gün kadar sürdü, ama bana göre sonunda doğru kararı verdi ticaret mahkemesi, gemi aleyhine ihtiyati haciz talebimizi kabul etti, ama yük hakkındaki talebimizi reddetti. Bence de doğrudu zaten bu, böyle olunca biz ne yaptık? Dedik ki kanun bize şu imkânı veriyor, icra dairesinden yardım isteyelim, def-

ter tutulsun. İcra dairesine gittik, ticaret mahkemesinin kararını gösterdik. Yük hakkında ihtiyati haciz kararı alamıyoruz, zaten kanun da buna müsaade etmiyor gözüküyor. Senin bize yardımcı olman lazım, bu eşyanın defterini tutmalıyız, 15 gün de bize süre vermelisin, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapacağız. İcra dairesi bunun üzerine bir karar oluşturdu. İcra dairesi karar tensip tutanağı son derece de gerekçeli, çok uzun da bir karar yazmıştı. Ben buraya kısa özetini yazdım. Altını çizdiğim yerden de göreceksiniz, talepte bulunan alacaklının kiralayana olmadığı gerekçesiyle talebimiz reddedildi. Biz hapis hakkını uygulayamadık, defter tutamadık, eşya zaten gönderene tahliye edildi, teslim edildi. Yabancı müvekkilimiz de bir daha bizi aramadı sağ olsun, başka bir yola gitmemizi de istemedi. Bundan sonra arayacağımı da zannetmiyorum.

Birinci gününde sempozyumun hep şu konuşulmuştu: Deniz icrasıyla ilgili olarak özel icra dairesi ve hatta icra mahkemesi kurulmadı. Türk Ticaret Kanunu içerisindeki cebri icraya ilişkin hükümler İcra İflas Kanunu içerisine alınmalı. Bunların hepsine iştirak ediyorum. Kerim Hocamın da bir lafı vardı, aklımdan çıkmıyor, çok önemsiyorum: Basit, yalın ve kısa maddeler olmalı, icra mahkemesinin, icra müdürünün yorumuna da ihtiyaç duyulmamalı, aksi takdirde biz uygulamada çok büyük sorunlar yaşıyoruz. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Çok çok teşekkürler Kerem Bey. Şimdi evvela bir yöntem tespiti yapalım. Her konuşmacının sunumundan sonra 10 dakika o konuşmacının açıklamalarıyla ilgili bir soru-cevap periyodu mu daha tercih edilmeli, yoksa bütün konuşmacılar bitirdikten sonra mı, nasıl yapıyoruz? Şimdi her ikisi de olabilir, ama sığağı sığağına olması zamana uymak koşuluyla daha faydalı oluyor, dağılmadan konuyu belki biraz daha ayrıntılandırmak mümkün olabiliyor. O sebeple ben şimdi hemen Kerem Beyin işaret etmiş olduğu hususlarla ilgili olarak salona döneyim. Seyyar bir mikrofon gelecek, konu hakkında beyanda bulunmayı arzu eden Mahmut Bey, buyurun. Sizi herkes duyacaktır tahmin ediyorum.

MAHMUT KARAMAN- ... takdir edeceksiniz aslında, başlangıçta ödenen teminat ... oraya bırakmak daha doğru olur, ondan sonra konuşmak daha doğru olur. İkinci konunun gerçekten, yani bir ihtiyati haciz kararı verildikten sonra bunun kaldırılması, yani hepimizi strese, üzüntüye, heyecana sokan bir konu. Geçen toplantıdaki konuşmaları ve orada varılan kısmi sonuçları da toparlayarak kısaca görüşümü açıklamak istiyorum.

İhtiyati haciz kararını veren deniz mahkemesi, ihtiyati haciz kararını uygulayan icra mahkemesi, ondan sonra itirazları, işte teminatın miktarının tayini Türk lirası mı olacak, kapak hesabı mı yapılacak, avukatlık ücreti içine girecek mi, bu teminat olarak mı alınacak? Kimisi bunu ben alırım, öderim diyeni bile duydum. Bütün bunlarla ilgili itirazları karara bağlayacak şimdiki sistemde icra mahkemesi. Hayır, bunun madem ihtiyati haciz kararı, bunu Sayın Kerim Atamer Hocamız söyledi. Benim aklıma hiç gelmemişti, münhasır bir icra mahkemesi tayin edilsin demişti. Bütün itirazların icraya da çok fazla iş ve takdir hakkı bırakmadan, çünkü biz kanunu ne kadar yalın, kısa yazarsak yazalım, ne kadar münhasır bir icra mahkemesi tayin edersek edelim yine bu tartışmalar bitmeyecek. Dolayısıyla ihtiyati haciz kararını veren deniz mahkemesinin kararları mutlaka icra mahkemesince uygulanacak, onun itirazlarının deniz mahkemesince teminatın miktarı, TL olup olmayacağı, işte dosya getir getirmeme gibi dertlerden de arınarak, hepsinin en yalın ve en hızlı şekilde çözüme kavuşturulması lazım. Bu mükerrer teminatın da önüne geçecek. Deniz mahkemesi bir teminat takdir ediyor başta 10 000 SDR alıp, belki onu sonra arttırıyor. Sonra icranın uygulanması sırasında işte bakım masrafları, şuydu buydu gibi ekstra şeyler ortaya çıkıyor. Geçen toplantıda sürekli bunları konuştuk. Bunların hepsinin, bu itirazların hepsinin toplanıp değerlendirileceği yer bu kararı veren ve diğerlerine göre en yetki ve tecrübeli mahkeme olan deniz mahkemesi olmalıdır ve orada toplanıp karar verilmelidir. Bütün sorunları toparlayacak, çözüme kavuşturacak bir öneri gibi aklıma geldi, sunmak istedim. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Çok teşekkürler Mahmut Bey. Başka bu konuda beyanda bulunmak isteyen, görüş açıklamak isteyen arkadaşımız var mı? Buyurun Kerim Bey, Kerim Beye lütfen mikrofonu takdim edelim.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim Sayın Başkan, saygılar sunuyorum. Sayın Karaman'ın önerisine aynen katılıyorum. Biz de geçen hafta Sayın Başkanlarla İcra İflas Kanunu Komisyonu başkanlarıyla görüşürken bu düşüncemizi dile getirmiştik, bir-iki başka mecliste de görüşürken dile getirmiştir. Gerçekten de geçen haftaki sunumda arz etmeye çalıştığım gibi hükümler hazırlanırken İcra İflas Kanunundaki sistematikten çok uzaklaşmamaya özen göstermiştik. O çerçevede icra mahkemesinin görevi gündeme gelmişti. Fakat uygulamada geçen hafta dinlediklerimiz, karşılaştığımız sorunlar bize gösteriyor ki bir de icra mahkemesine görevin aktarılması çok doğru olmadığı, bütün bu mahkemelerin yapacağı işlemlerin tümünün tek mahkemede toplanması bir zorunluluktur. Mutlak surette önerinin bu yönde yapılması gerekecektir. Yani kararı veren mahkeme denizcilik ihtisas mahkemesi veya uzman mahkeme, artık nasıl nitelendireceksek bu mahkeme aynı zamanda ihtiyati haczin yürütülmesi, uygulanması, infazıyla ilgili her türlü konuda da görevli sayılmalıdır. Bu önerinin bu şekilde yapılması gerektiğine aynen katılıyorum ben de, teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Peki, çok teşekkürler Kerim Hocam. Başka salondan bu konuya ilişkin olarak beyanda bulunmak isteyen olmadığına göre eğer akla gelen sorular olursa, en sonunda da kısa bir beyanda bulunma periyodu yapabileceğimizi düşünüyorum. Şimdi ikinci konuşmacımız Sayın Burak Çavuş teminat, belki bununla da bağlantılı zaten, bir uzantısı gibi olacak.

Av. BURAK ÇAVUŞ- Aslında tümü anlatıldı, yani bana pek bir şey kalmadı. Mahmut Beye de teşekkür ediyorum, benim konum tamamen işlenmiş oldu, ama o zaman şöyle başlayalım Hocam: Dün bizim Kerem, Burçak buluştuk üç meslektaş, oturduk sohbet ediyoruz. Bugüne biraz hazırlık olsun istedik açıkçası, cuma günü güneşli bir gün, çok keyifli olarak bir cuma günü öğlen bir şeyler içelim, yiyelim, ondan sonra buraya

da hazırlık olsun, sizlere en azından yapacağımız sunumun bir altyapısını oluşturalım diye konuşmaya başladığımızda sadece 15 dakika sonra baktım ki o kadar çok dert konuşuyoruz, ne buluşmamızın bir anlamı kaldı, ne çayın, ne de yemeğin bir anlamı kaldı.

Şöyle, tabii bu Ticaret Kanununda sonra özellikle 2011'den sonra çok ciddi uygulamada sorunlarla karşılaştık. Belki ben bunu en az uygulayanlardan biriyim, benden çok daha fazla uygulayan arkadaşlarım, meslektaşlarım ve büyüklerim buradalar, ama sorunun özünde hep aynı şeye geliyoruz. Bu Ticaret Kanunu anlaşılabilir mi, sadece bizler tarafından değil, sadece yapanlar veya uygulayanlar tarafından değil, ama herkes tarafından tam olarak anlaşılabilir mi, doğru uygulanabilir mi, bunu gerçekten çok nitelikli tartışmak lazım. Çünkü bugünün bile konusu, işte deniz icra hukukunun güncel sorunları, yani güncel sorunlarımız o kadar fazla ki genelde görmediğimiz bir katılım, herkes buraya gelmiş ve bunu konuşma isteği içindeyiz.

Şimdi ben biraz önce Kerem'in girdiği konuyla ilgili bir başlamak ve farklı yaşadığım bir deneyimi anlatmak istiyorum. Aslında bu deneyim şu anda aramızda olan Onur Hanımın yaşadığı ve gerçekten iki hafta boyunca ne müvekkiller doğru düzgün bir açıklama yapabildiğimiz, ne kendimizi tatmin edebildiğimiz bir sorun. İzmit'te bir ihtiyati haciz kararı alınıyor. Daha doğrusu 8 ihtiyati haciz kararı alınıyor. Bu 8 ihtiyati haciz kararı sadece örnek vermek için söylüyorum, 10 000 TL üzerinden alınıyor her biri ve daha sonra bir meslektaşımız tabii ki görevi gereği her bir ihtiyati haczin devamında takibe geçiyor ve bunları 80'er bin TL olarak geçiyor. Hayır, hakkı var, bu sonuçta sözleşmeden kaynaklanan bir şey ihtiyati haczi 10 000 TL alıyor. Bunu yasaklayan bir şey de yok, alabilir, herkes bu hakkımı kullanabilir, çok güzel. Biraz önce konuştuğumuz gibi takibe geçince bir icra tetkik merciine, daha doğrusu icra hukuk mahkemesine bu görev veya yetki diyelim artık, ne geçiyorsa ve bu icra hukuk mahkemesi değerlendirme yapıp 80 000 TL artı faizi, artı harcı, artı yargılama gideri, artı vekâlet ücretleri bize teminat takdir ediyor. Şimdi burada tabii ki yasadaki belki açık

gibi düşünüyoruz bazı şeyleri, ama bazen yazarken çok açık yazmak lazım. Çünkü herkes bizler kadar bu konunun içinde değil ve her hâkim bu konuda günlerce çalışmıyor. Bazen önüne ilk kez geliyor, özellikle de çok saygı duyduğumuz hâkimler açısından bazen çok zorluklar yaratıyor bu kanun, çünkü neden? Diyor ki ihtiyati haciz kararında takibe geçildiyse, teminata icra hukuk mahkemesi karar verir, yetki ona geçer. Sadece yetki geçiyor, doğru düşünüyorum herhalde, sonuçta kurallar değişmiyor icra hukuk mahkemesine geçince, ortada bir ihtiyati haciz kararı var, 10 000 TL için bu ihtiyati haciz kararı veriliyor. Tamam, bunun üstüne yüzde 15 koyarsınız, yüzde 40 koyarsınız, hadi bunda da belirsizlikler var, uygulamada İzmir farklı, İstanbul farklı, İskenderun farklı, ama sonucunda hani böyle bir uygulama yapılabilir, ama geldik, burada 10 000 liralık bir ihtiyati haciz biz müvekkile bildirmişiz. Müvekkil yabancı ve daha sonra biz tutup da her bir dosya için 120 000 TL oldu dediğimizde müvekkil avukatlığımızdan önce İngilizcemizi sorgulamaya başladı. Bu çok ciddi bir şey, gerçekten acaba biz doğru anlatabiliyor muyuz, ifade edebiliyor muyuz? Çünkü bana da anlatsa ve ben yurtdışında olsam örneğin, hepimiz yurtdışında avukatlar kullanıyoruz, avukat arkadaşlarımızla çalışıyoruz, biri bana böyle bir dönüş yapsa gerçekten ve gerçekten cevap verirken ne vereceğimi ben de bilemeyebilirim. Tabii bu tepkileri meslek hayatımızda almak, bunları yoğurmak ve bir şekilde sonuca ulaşmak görevimiz, ama bunları çok daha basit yollardan yapabileceğimizi düşünüyorum. Onun için ben biraz önce söylenene katılıyorum. Yani bu yetki veya bu görev işte deniz ihtisas mahkemesi adıyla görevlendirilen mahkemelere verilmiş durumda, bu kararı veren bir mahkeme var ve bir hâkim var veya bir heyet var. Teminatı da belirleyecekse, onlar belirleyecek. Yani bunu bir başkası belirlemeye kalktığı zaman bu sefer iki hâkim konuşmaya kalkıyor, daha ilerisi de var, icra dairelerinin doğrudan teminat belirlediği durumlar var. Yani uygulamada o kadar çok karışıklık var ki icra müdürü doğrudan teminat belirliyor. Kanunu gösteriyoruz, tamam diyor. Şikâyet ediliyor, bu bizim lehimize de, aleyhimize de oluyor, bunu da söyleyebilirim. Yani yararlanıyoruz da, bazen

zarar da görüyoruz. Sonra İTM'ye gidiyor, iyi karar vermiş ya diyor, reddediyor, deva et. Şimdi bunu böyle başka bir mercie veya mahkemeye aktardığımızda özellikle ve özellikle çok bu konularda çalışmayan insanlar veya önlerine bu konular çok gelmeyen insanlar ciddi anlamda hata yapmaya açık oluyorlar ve bunları yaptırmamak lazım. Burada kararı veren hâkim hatta başından bence teminatı da takdir etmeli, bizler de böyle siste yol bulmaya çalışan insanlar gibi dolaşmamalıyız. Kararı tercüme edip müvekkilimize göndermeliyiz, müvekkilimiz de teminatı görmeli, sonra da ne biz avukat olarak beceriksizlikle suçlanmalıyız, ne de bir töhmet altında kalmalıyız. Orada yazan rakam da yatmalı.

Tabii biraz sonra yine benim konuşmamın üstüne birçok meslektaşım, özellikle Mahmut Beyle de girmeden konuştuk, bu teminatların özellikle TL yatırılması yatırılmaması, bunlar çok büyük problem teşkil ediyor. Ben çünkü bunun bir zorunluluk olduğuna da inanmıyorum. Sorumluluğun sınırlandırılmasında biz deniz ihtisasta dolar olarak da teminat yatırdık. Bunun yatırılması mümkün. Neden müvekkiller zarar etsin? Özellikle Türkiye'de bu kadar kurun değiştiği dönemde niye zarar etsin? Bir de peki, teminat hep olumsuz konuşuyoruz, bir anda gerçekten olmayan oldu, dolar düştü, benim elimde kalan fazla parayı ben ne yapacağım, gelir mi yazacağım, vergisini mi ödeyeceğim? Yani böyle garip garip durumlar ortaya çıkıyor. Madem bunu kanunda SDR olarak takdir ettik veya dolar olarak da takdir edebiliriz, Euro olarak da takdir edebiliriz, neyse bu, yani başvuru para biriminin belli bir oranı da olabilir, ama bunun o birimden yatması gerekiyor. Yatmadığı zaman uygulamada gerçekten birçok insan aynı herhalde düşünceleri ve duyguyu benimle paylaşacaktır, müvekkillerine açıklama yapmakta zorluklar yaşıyor.

Bir ikincisi, bana komik gelen şey, ben daha basit şeylerden konuşmak istiyorum. Şimdi gidiyoruz ihtiyati haciz başvurusu yapıyoruz, elimize bir müzekkere veriyorlar, git bak bakalım gemi orada mı, liman başkanlığına yazdır. Yani günümüz dünyasında whatsapp, e-mail, hani artık bizim bilmediğimiz kafamızın yetmediği bir sürü program var. Biz müzekkere alıyoruz

İzmir'den, Aliğa'ya gidiyoruz, gemi burada yazdırıp geri geliyoruz. E-mail denilen bir şey var, bu kadar komik bir şey olabilir mi? Biz bunu masraf olarak müvekkile yansıtıyoruz. Bunu nasıl yansıtabiliriz ki masraf olarak müvekkile? Bunlar uygulamada belki kanunda da belirtilebilirdi, ama en azından kanunda bile belirtilmemişse, bir şekilde bizim bunu uygulamada düzeltmemiz gerekiyor. Çünkü çok komik durumlar ortaya çıkıyor ve hepimiz sonuçta bir meslek yapıyoruz ve bu masrafları müvekkillerimize yansıtmak zorunda kalıyoruz ve gerçekten bana bu soru yurtdışındaki müvekkillerden iki kere geldi. Neden İzmir'den Aliğa'ya gittiniz, geminin yanına fiziki olarak gitmeniz mi gerekiyor? Anlatamadık adama, yani hayır, biz müzekkere aldık, müzekkerenin arkasına liman başkanı "*gemi buradadır*" yazdı, çünkü biz yalancımız, doğruyu söylemiyoruz ya da burada e-mail yok, yazamıyor. Yani şimdi iyi niyetle oraya bir şey yazılmış, işte demir attığında, tonozu bağlandığında veya bir limana girdiğinde ben bir avukat olarak beyan ediyorum. Diyorum ki bu gemi burada, benim sorumluluğum var, ben Avukatlık Kanunu çerçevesinde sorumlu olan insanım. Ben bunun burada olduğunu beyan ettiysem zaten bunu uygulamak için oraya gittiğimde bu yazının cevabını da alır, ayrıca ikmal ederim, dosyaya koyarım. Yani bu arada ne oluyor? Gemi 4-5 saat kalacaksa gemiyi kaçırma, gemiyi tutamama gibi risklerle karşılaşıyoruz. Yine uygulamada biliyorsunuz, kanunda yazdığı için sadece ihtiyati haczine karar verilebilir, başka bir yolla seferden men'ine karar verilemez. İcraya gidiyoruz, ben seferden men edemem diyor. Dostum, aynen böyle konuşuyoruz artık, bu değil ki söylediği bu kanunun. Hayır, böyle yazıyor. Şimdi tabii okuyoruz, biz öyle anlamıyoruz, belki de anlamak istemiyoruz, belki uyguladığımız için o anlama gelmediğini artık o kadar içselleştirmişiz ki tepki gösteriyoruz adama, zaten birinci dakikada birçok sorunla başlıyoruz. Memurlarla, hâkimlerle, oysa biz aynı çatı altında görev yapan insanlarız, aynı şeyleri yapıyoruz. Yani icra müdürü de, hâkim de, biz de, biz sonucu elde etmek için veya bir kararı elde etmek için çaba gösteriyoruz. Tabii bunlar güncel anlamda da ciddi anlamda bizler açısından hani uygulamada çok ciddi sorunlar yaratıyor. Dediğim

gibi dün Kerem'le ve Burçak'la konuşurken biz bir anda kendimizi böyle acayip sorunlar konuşan, hani bu kadar keyifli işler yaparken bir gemi inşa sözleşmesi veya yeni bir yatırımı veya yeni bir gemi alınmasını, yeni filo kurulmasını konuşmayı bir kenara bıraktık, yani bunları konuşmaya başladık. Tabii bunların zaman içinde bir şekilde düzeltilmesi gerekiyor. Aslında çok doğru bir söz vardır, yani her hata bir ders, ne hata biter, ne ders. Bunların baştan hep birlikte konuşulması, bir şekilde tartışılması, açık yüreklilikle söylenmesi, hatta basit cümleler kullanılması, böyle çok süslenmeden ben bunu yaşadım, ben bunu yaşadım denilip, çünkü bu kanunu kullanan, özellikle bu bölümü kullanan herhalde bu ülkedeki insanların yüzde 80'i şu anda bu çatı altında bulunuyor diye düşünüyorum. Birkaç meslektaşımı göremedim, ama zaten bunu bizler daha çok kullanıyoruz ve hatta Türkiye'nin her yerinde kullanıyoruz. Başka şehirlerde belki bu konuda birkaç tane daha avukat arkadaşımız, meslektaşımız ilgileniyor, ama konu buradan başlıyor. Bence bunlar baştan gerçekten konuşularak, tartışılarak, hani açık yüreklilikle sorunlar, karşılıklı yaşadığımız sorunlar tartışılarak eğer bir noktalara getirilirse, çok daha verimli bir sonuç herhalde elde edilebilir diye düşünüyorum.

Çok kısa bir konudan daha bahsedeceğim. Aslında bu konuda çok tartışabiliriz. Bir de transit geçiş, uğraksız geçiş, her konuşmada ben onu uğraksız olarak, ben onu transit olarak niteliyorum gibi konuştuğumuz bir konu var. Mesela, icra müdürlüklerinde bu da sıkıntı, yani ihtiyati haciz ne diyor? Bazı icra müdürlükleri diyor ki ben sadece ihtiyati haczine yazarım, mahkeme öyle karar vermiş, bunu da gönderirim kıyı emniyetine veya sahil güvenliğe kanunda kim yazıyorsa ben bunu göndereyim ya da yerel emniyet birimlerine demiş kanunumuz, gönderdik. İhtiyati haczine, şimdi gidiyoruz biz, ihtiyati haczine, nasıl ihtiyati haciz yapacağız? Seferden men yok, yani uygulamıyorlar, kıyı emniyeti de uygulamıyor bunları, icralarda da aynı sorunları yaşıyoruz. Hani ben kısaca bunlar herhalde hepimizin ortak sorunları, yani benden başkası da konuşsa aynı şeyleri anlatacak. Kısaca bunlara değinmek istedim. Hani bu konuyla ilgili olarak da bilmiyorum Burçak ve Kerem bir

şey eklemek isterler mi? Ben de sözü bundan sonra Burçak'a bırakıyorum.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Çok teşekkürler Burak Bey. Evet, Kerem Beyden sonra onun belki de devamı niteliğini taşıyan bir konuşma dinlemiş olduk Burak Beyden, şimdi bununla ilgili olarak dönüyorum, Banu Hanım, buyurun, mikrofon geliyor.

BANU BOZKURT BOZABALI- Burak Beyin söylediği SDR'yi sanıyorum Kerim Hocam da bana katılacaktır, SDR'nin aslında konulma amacı zaten bu kayıpları engellemektir en başında, değil mi Hocam? Yani SDR'yi öngörme amacımız kanunda oydu, ama anladığım kadarıyla tam tersine ayağa dolanan bir çözüm olmuş icra dairesine atıf yapıldığı için. İhtiyati hacizle ilgili konuşmadığımız burada başka bir şey daha geliyor benim aklıma, istinaf. İTM'ye gittiniz, İTM'den karar geldi, bu bir de istinafa gitti. Siz deniz ihtisas mahkemesi diyorsunuz, istinafa nasıl anlatacağız bunu bölge adliye mahkemesine? Bu da bence çok büyük bir sorun, bunun da hani icra hukukçuları açısından bir deniz hukukçusuyla beraber değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Erol Bey, buyurun.

Av. EROL ERTAN- Hocam, benim aklıma şu geliyor: Şimdi Hukuk Muhakemeleri Kanununda belirsiz alacak diye bir müessese var. Belirsiz alacak davası açmayı düşünen alacaklı ihtiyati haczi nasıl talep edecek, ne diyecek? Şimdi genellikle belirsiz alacak davası açılırken belli bir miktar yazılıyor. İşte 10 000 lira diyor, 1 000 lira diyor, ondan sonrasını tespit olarak talep ediyor. Tespit edildiği zaman bu eda davasına dönüştürülebiliyor. Benim aklıma bu geldi, ben kendi başıma bir cevap bulamadım. Böyle bir alacak için nasıl ihtiyati haciz kararı istenir, ne miktar üzerinden verilir? Hani 1 000 lira göstererek, 1 000 dolar göstererek açılacak bir belirsiz alacak davasında ihtiyati haciz kararı 1 000 dolar alacağı teminata almak için mi verilir? Bu konuda bir cevap verebilecek bir arkadaşım varsa memnun olurum.

Av. BURAK ÇAVUŞ- Bir örnek yaşadığım için istiyorsanız bunu cevaplayabilirim. Aynı sıkıntıyı yaşadığımız bir dosyada şöyle bir ara çözüm bulundu: Tabii belirsiz olacak, sonucunda böyle açıyoruz. Gerçekten de bir çatmadan doğduysa veya bir başka şeyden doğduysa, ama İstanbul'da olmadı bu, tabii bu konuda gerçekten karar vermek isteyen ve inanılmaz derecede iki tarafa da destek olan bir heyetle çalıştık ve sonucunda bizden tahmini bir rakam bildirmemizi istediler. Yaklaşık olarak tabii tahmini bir rakam bildirmek de çok zor olmuyor. Hani sonuçta surveyörler'den alıyorsunuz veya o servisi sağlayan başkalarından o yardımı alıp, bir şekilde belirsiz olacak davası olarak açtık, ama zararın bu olacağını düşünüyoruz ki bunu belirsiz alacağı aykırı bir yönü yok. Düşünmek zaten, yani hâlâ belirsiz, ama tahmin ediyoruz ve bunun üzerinden de ihtiyati haciz kararı verildi. Bunun da başka bir çözümü olabileceğini açıkçası düşünmüyorum, çünkü belirsiz olacak davasının mantığına aykırı olacak. Çünkü onu tespit edebilmeniz mümkün değil, bir şekilde tahmin edebilmenizi bekliyorlar sadece.

Av. EROL ERTAN- Çözüm yolu belki, ama bence bu da belirsiz olacak davasının açılabilme şartlarına aykırı, çünkü belirsiz olacak davası açabilmek için alacaklının alacağının miktarını tespit edemiyor olması, hatta edebilmesinin de ondan beklenmiyor olması gerekiyor, ama efendim, biz burada işte alacağımızın 500 000 dolar olması gerektiğini düşünabiliyoruz dediğiniz zaman bana göre yasaya aykırı geliyor, ama tabii bir çözüm de bulmak lazım. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, şimdi sonraki jenerasyon konuşacak, buyurun Kerem Bey.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Burak tabii bu konuda çatmadan bir örnek verdi. Belki çatmada doğmuş olan zararı tahmin edebilmek bilmiyorum, belki mümkün tabii, az önce sunumumda örnek verdiğim konu kurtarma konusu, şimdi kurtarma hadisesi yurtdışında meydana gelmiş. Kurtaran yabancı, kurtarılan da aslında yabancı, aralarındaki anlaşmada LOF 2011'e atıf var. Dolayısıyla Lloyd's'da tahkimde görülmesi lazım. Şimdi biz de bunu, yani alacak için ihtiyati haciz isterken bizim de

bir ücret, kurtarma ücreti beyan etmemiz tabii lazım, alacağımız şu kadar dememiz lazım, ama orada kurtarma ücretinin tayinini hakikaten biz yapıyor oluyoruz. Yani biz hakem değiliz, kurtarma ücretini biz takdir edemeyiz. Kıyı emniyeti, yani Türkiye'de yaklaşık herhalde yüzde 6-10 arasında ücretleri genelde kabul ediyor, ama Lloyd's Tahkime baktığımız zaman yüzde 7'den başlayan, yüzde 66'ya kadar çıkan, yani kurtarılan eşyaların değerinin yüzde 66'sına varan hakem kararları var. Şimdi bence bu belirsiz alacaklar bakımından ihtiyati hacizde gerçekten alacak miktarı bence de bir sorun teşkil ediyor.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Kerim Bey bu konuda zannedirim bir açıklama yapacak. Ben de konuşmalardan esinlenerek kısa bir düşünce paylaşımında bulunayım. Ortalama ve minimumdan hareket etmek lazım, yani belirsiz alacaktan benim anlayabildiğim bir alacak var, hiç yok değil, ama miktarının ne olduğunu o an belirleyemiyorsunuz, ama bir minimumunun herhalde olması lazım. O minimum üzerinden en azından bir talepte bulunabilmeniz normal ve makul görünüyor. Fazlasını ne yapacağız, ne şekilde işleme sokacağız, orası problem.

SALONDAN- Tatbikatta belirsiz alacak, bizim ofisin karşılaştığı davalarda davacı çok minimize şey söylüyor. İşte 1 000 dolar diyor veya Türk lirası bazında şey yapıyorsa açıyor, 1 000 lira diyor. O bakımdan ona nasıl bir asgari miktar getirilebilir, o da belli değil.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Sorun şu mu, 1 000 liradan böyle bir iddiayla yola çıkıyor, 1 000 lira için ihtiyati haciz istiyor, o ihtiyati haciz kararı veriliyor. Bunu kaldırmanız için 1 000 lira yatırmanız kâfi gelecek mi, onu mu?

SALONDAN- Evet.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Şimdilik 1 000 liralık bir talep var, buyurun 1 000 lirayı, serbest bırakın, değil mi? Ona geliyor. Buyurun Kerim Hocam.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Efendim, özellikle sizin son işaret buyurduğunuz geminin teminat karşılığında serbest bırakılması noktasından yaklaşıldığında acaba sınırlı sorumlu-

luk miktarı esas alınsa doğru olmaz mı diye düşündüm. Yani birçok deniz alacağına karşı fon tesisi suretiyle sorumluluğun sınırlandırılması mümkün. Sayın Çavuş'un belirttiği çatma alacakları mesela, tipik bir örnek, çatma alacağına karşı fon tesisi suretiyle sınırlı sorumluluktan yararlanmak mümkün, dolayısıyla belirsiz alacak davası açılırken veya ihtiyati haciz istenirken ihtiyati haciz miktarının da geminin serbest kalması için tesis edilecek fon üzerinden istenmesi kanımca bir çözüm olabilir. Böylece hiç olmazsa geminin o fon miktarı kadar teminat yatırması sağlanabilir. Aksi halde çünkü gemi sizin de işaret buyurduğunuz gibi 1 000 dolar teminat yatırır, çıkar gider, ihtiyati haczin de hiçbir anlamı olmaz. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Kerem Bey, bir müsaade edin, Cüneyt bu konuda bir beyanda bulunacak.

Yrd. Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL (Bilgi Üniversitesi)- Kurtarma da benzer durum söz konusu olabilir. Kurtarma ücreti her halükârda geminin değerini geçemeyeceğine göre, üst sınır olduğuna göre orada da ben de Kerim Hocam gibi düşünüyorum. Belirsiz alacak davasından gidilirse belki yine o geminin değeri üst sınır olarak gösterilebilir düşüncesindeyim.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Az önce bahsettiğim, yani bu teminat yatırarak ihtiyati haczin kaldırılması meselesinde Ticaret Kanunu 1371 tabii bunu düzenliyor, ama esas takibe geçildiyse, yetki icra mahkemesine geçiyor. Şimdi bizim az önce sunumda bahsettiğim konuda evet, icra mahkemesi 6 gün sonra karar verdi teminat yatırıp kaldırmamıza, ama Türk Ticaret Kanunu 1371'e göre değil, İcra İflas Kanunu 266'ya göre hüküm kurdu. Dolayısıyla icra mahkemesine bu yetki geçtiğinde o fon tesisini, hani o icra hâkimine falan nasıl anlatacağız? Mümkün değil yani.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Belki gene en iyi çözüm o ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin ne kadar teminat olması gerektiğine de karar vermesi, yani bütün şartları dikkate alarak, çünkü öbür türlü bazı hususlar var ki iddiada bulunamıyorsunuz. Diyorsunuz ki tam belli değil, bilemiyorum. Bir alacağınız olduğu ve bunun garanti altına alınması için bir adım atma-

nızın da haklı olduğu anlaşılıyor. Güzel, ne kadarlık bir tutar üzerinden gidecek, haczi uygulatacaksınız? Onu da ilgili yargı organı, kompetan yargı organı belirlemeli mevcut şartları dikkate alarak, çünkü orada baştan şu şekilde olmalıdır diye kural koymaya kalktığınızda çok kolay olmayabilir. Her duruma uyan makul bir çözüm teşkil etmeyebilir. Yani genel kuralla hallolmayabilir, onun için de özel somut duruma özgü, o somut durumun şartlarını dikkate alan birinin takdir kullanarak çözüme bağlaması herhalde en doğrusu olacak gibi görünüyor. Evet, Banu Hanım, Burak Bey müsaade ederseniz Banu Hanım uzun bir yol kat ederek geldiler, buyurun.

BANU BOZKURT BOZABALI- Sağ olun. Burada belki bir ara formül olarak şimdi 1363'te ihtiyati haciz koyarken alacaklı zaten bir teminat gösteriyor. Aslında kaldırırken de teminatın belki minimumunun, özür diliyorum, 1371'de öngörülen kaldırmak için de teminat gösteriyor ya, orada belki teminatın minimumu alacaklının gösterdiği teminat, orada da 10 000 SDR var gene, hani ara formül, çünkü ben anlıyorum, icra dairesine bunu anlatmak çok zor. Bak, alacaklı bunu göstermiş, ben de bunu gösteriyorum denilebilir mi acaba bir ara formül olarak? Aklıma geldi sadece, çok teşekkürler.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Benim zaten sorduğum ve Erol Beyin de gündeme getirdiği buydu. Ben alacak demiştim, ama 10 000 SDR'yle almışsa haczi buyur 10 000 SDR'yi serbest bırak. Şimdi o denklem, ama her vakit o uymuyor işte, bir alacak var, kuvvetle de muhtemel, yukarı rakamlara da çıkacak. Garantiye bunu bağlamadan da haczi kaldırıp gemiyi serbest bırakmak çok da uygun olmayacak. Onun için bir takdire bağlı bir çözüm belki daha doğru olur dedim. Bilmiyorum bu konunun esas sahibi ve uzmanı Kerim Hocam ne der?

Av. EROL ERTAN- Çözüm yolu bence sizin dediğiniz, ama o takdir hakkını kullanabilecek.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Erol Bey, bu bizim geleneksel ve maalesef daha tam tatmin edici bir şekilde ülkemizde çözüme bağlayamadığımız bir konu, ama başka da çözüm yok. Yani şimdi bütün arkadaşlarımız veya buradaki arkadaşlardan ev-

vel genel olarak bütün meslektaşlarımız, bütün avukatlar şunu söylerler: Biz bunu hâkime nasıl anlatacağız? Şimdi böyle bir sorunun sorulduğu bir hukuk sisteminde zaten çok sorunuz var demektir. Yani çıkış noktası buysa, çok zor, ama mecburuz. Yani bir yerde birileri madem karar veriyor, o kararı verecek yetkinlikte, uzmanlıkta olacak, o tecrübeye gelecek, bunu sağlamamız lazım. Yani meramını avukatınıza düzgün anlatmış olmayabilirsiniz, ama hâkime anlatılmadığı anda vaziyet çok daha kötü, çünkü hâkim karar verirken sizin meramınızı anlatamadığınız avukatın hatasını düzeltebilir. Usul kurallarına göre tabii, o sınırlar içinde, ama hâkim hata yaptığı zaman ve bu da devam ederse artık gidiyor, yani hak gidiyor. Yok başka çaresi, bunu işte meslek içi eğitimle veyahut da o mesleğe tayin edilecek kişilerin belli şartlara haiz olması için kurallar öngörerek, bir şekilde öyle halletmemiz gerekiyor. Şimdi kuvvetli hâkim hiç yok mu ülkemizde? Var, zaman zaman çıkıyor. İşte bütün diğerlerini de aynı düzeye ulaştırmaya çalışmak lazım, ama bu olmadığında ne yaparsanız yapın bugünkü haline gelir adliye, ne yaparsanız yapın. Yani niye başka ülkelerde hâkimlere daha bir saygı oluyor, daha az problem yaratıyorlar, bizim de onu yapmamız lazım diye düşünüyorum. Burak Bey, uzun oldu, buyurun siz.

Av. BURAK ÇAVUŞ- Estağfurullah Hocam, sadece sizin verdiklerinizi hani bir örnekle kısaca tamamlamak istiyorum. Çünkü bu benim başıma gelen değil, ben bu kararı buldum, mutlaka bir meslektaşımızın başına geldi. Şimdi 1353. madde işte biraz önce bahsettiğimiz gibi *“deniz alacaklarının teminat altına alınması için geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir, başka yolla seferden men’ine karar verilemez”* diyor. Bir ihtiyati haciz kararı veriliyor, icra dairesinden uygulanıyor. İcra hukuk mahkemesine bir meslektaşımız *“seferden men uygulayamazsın, sadece ihtiyati haczine karar verebilirsin”* diyor. İcra hukuk mahkemesi çalışıyor, reddediyor. Dosya icra hukuk olduğu için 12. Daireye gidiyor. 12. Daire de diyor ki: *“Men edilmesi istenemez, bu nedenle kararın bozulmasına”* Şimdi işte biraz önce konuştuğumuz şey aslında toparlamak da lazım. Deniz ihtisas mahkemelerinin -belki benim bir yanlış

algım vardır, ama doğru algıladığımızı düşünüyorum- kurulmasındaki amaç özel bir alan, uluslararası konvansiyonların veya diğer uluslararası dış etkenlerin çok müvekkil bölümünden, sörför bölümünden, burada çalışan temsilciler yönünden çok iç içe olduğu bir alan ve bir mahkemede toplayalım. Orada önce tek hâkimdi, sonra heyet oldu. Yani bu dosyalar bir mahkemede olsun, bir şekilde görülsün, bir şekilde incelen sin ve hepimiz tecrübelenelim. Yani verilen kararlarla, çünkü hayatımızda öğrendiğimiz, yaşadığımız tecrübelerle bir şeyleri geliştirebiliyoruz. Şimdi bunu biz deniz ihtisas mahkemesinden çıkartıp biraz önce söylediğim gibi ben Samim Ün an Hocama da çok katılıyorum, özellikle biraz önce Banu Hanımın söylediğine de, bu kararı veren mahkeme teminatı da belirler, biz de gideriz bunu yatırırız, bu sorunu çözeriz. Bu bir sorun değil ki aslında çok basit bir uygulama, yani bunu böyle yapmalıyız zaten, bunun başka alternatifi de yok. Öyle olmazsa 12. Hukuk Dairesi, çünkü 12. Hukuk Dairesi neye bakıyor? 12. Hukuk Dairesi satışlara bakıyor, icrayla ilgili konulara bakıyor, denizle ilgili bir konuya bakmıyor ki tamam, yani gemiyle ilgili satışın bile 12. Hukuk Dairesine gitmesi bir garip, onu da anlatacağım. Yani çok küçük bir hikayeyle, ama hadi bari o gitsin, bu konu gitmez ki oraya, bu konu 12. Dairenin konusu değil. Bizzat başkanına da sorsak bunu ki çok çalışkan, çok saygıdeğer bir insandır, der ki bu benim konum değil. Dolayısıyla da 19. Daireye gitseydi belki çok daha düzgün, çok daha istikrarlı kararlar çıkacakken böyle bir karar çıkıyor. Özellikle mesela, gemi satışlarında da tabii ki uygulamada birçok şeyi değiştirdik, güzel olan şeyler var, daha çok ilan oluyor, daha çok katılımcı sağlanıyor düşüncesiyle yapılan şeyler var. Ne yazık ki pratikte çok işlemiyor, bunu açıkça kendi yaşadığım tecrübelerden söylüyorum, ama bir gemi satışından sonra ortada bir tane iflas var. Biz iflas dairesine tebligatı yapıyoruz. Satış yapılıyor, ihalenin feshi davası açılıyor. İflas etmiş şirketin avukatı bana tebligat yapılmadı diyor ve dosya Yargıtaya gidiyor. Yargıtay 12. Hukuk Daire diyor ki yapmalıyız. Şimdi hadi buyurun, altından kalkın bunun, iflas etmiş bir şirket, ben iflas etmiş, müflis olmuş bir şirketin avukatına tebligat yapacağım.

Soruyorum, ben yeni Ticaret Kanununu okuduğumda böyle algılıyorum. Diyorum ki hangi maddesini okuyarak böyle algılıyorsunuz? Böyle algılıyorum. Bir de ben bunun çok kötüye kullanıldığını düşünüyorum özellikle denizle ilgili diyor. Şimdi bizim bu algıları kaldırmamız lazım. Şimdi böyle bir algıyı aslında burada konuşarak da çözmek mümkün değil. Yani birbirimize de yardımcı olarak ve dediğim gibi yani bu işi baştan bir bütün olarak bütün bu sorunları konuşarak, eminim ben şimdi sözü Erol ağabeye bıraksam 10 adet, Mahmut Beye bıraksam 10 adet, Nazlı'ya bıraksam 10 adet, herhalde yüzlerce sorun anlatırız burada, ama hep temelinde aynı şeye geliyoruz. Yani ben cümleme başlarken şunu söyledim: Bu Ticaret Kanunu anlaşılabilir mi? Bence uygulamada gerçekten uygulayanlar, yani sadece hâkimler, sadece icra müdürleri değil, bizler de tam anlayabildik mi? Anlayamadığımız ki bu sorunlar ortaya çıkıyor. Çünkü anlasak herhalde medeni insanlar olarak birbirimize çok yardımcı oluruz. Çünkü sektör olarak küçük bir sektörüz, daha az bir grup içinde çalışma özgürlüğüne ve aslında lüksüne sahibiz, ama ne yazık ki hani herhalde bu konuda baştan bir geniş taban yaratılmadığı için böyle eksiklikler gündeme geliyor. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, salondan başka bu konuya ilişkin olarak görüş beyan etmek isteyen arkadaşımız var mı diye bakıyorum, olmadığını görüyorum. O zaman üçüncü ve son konuşmacımız Sayın Av. Burçak Sarıkaya bize mülkiyet ve zilyetlikle ilgili bazı sorunlar hakkında açıklamalarda bulunacak. Buyurun Burçak Bey.

Av. BURÇAK SARIKAYA- Hocam, teşekkürler. Öncelikle böyle bir etkinliği organize edenlere ve emeğe geçen herkese teşekkür etmek istiyorum. Şöyle baktığım zaman tek tek çok kıymetli hukukçular görüyorum burada, neredeyse sektörün yüzde 90'ı burada, dolayısıyla teker teker öncelikle teşekkür ediyorum geldiğiniz için dinlemeye ve saygılarımı sunuyorum.

İki meslektaşına nazaran benim konum biraz daha spesifik, mülkiyet ve zilyetlikle ilgili geçen bir, başımızdan geçen bir konuyu anlatmak istiyorum. Mahkeme ayağından başla-

yacağım ben, daha doğrusu önce gözünüzde canlanması için bir yapıyı söyleyeyim. En yukarıda çok fazla ilgimiz olmasa da bir banka var. Bankanın özel amaçla kurulmuş bir şirketi var. Şirket bankadan kredi alıyor ve bir gemi sahibi oluyor. Kredinin geri ödemesini gerçekleştirmek adına şirket, özel amaçla kurulmuş şirket gemisini çıplak kira sözleşmesiyle başka bir şirkete kir alıyor. Kira sözleşme tahtında kiralar ödenmiyor, birinci ihtar, ikinci ihtar, çeşitli yazışmalar, vesaire sonrasında artık dayanılmaz hale geliyor ve sözleşme feshediliyor. Sözleşme tahtında ne istiyor tabii malik? Gemisinin iadesini, çünkü gemi kendisinin. Gemi iade edilmiyor, gemi Türkiye'ye getiriliyor. Biz burada devreye giriyoruz. İşte müvekkil yandım Allah diye geliyor, ne yapacağız, ne edeceğiz? Biz diyoruz ihtiyati haciz alabiliriz, merak etmeyin, artık yeni kanunda böyle bir hakkımız var. Mülkiyet, zilyetlikten 1352 uyarınca gidebiliriz. Tamam diyoruz, hemen herkes bilir zaten bütün meslektaşlarım, ya gece son uçakla gidilir, ya sabah 05.00-06.00 uçağıyla, 08.30'da adliye açıyoruz, ihtiyati haciz başvurusunu yapıyoruz. İşte öğlene doğru o gün hiç unutmuyorum, hâkim tarafından çağrıldık. İlk tepki şu oldu: Başvuruyu yanlış yapmışsınız. Neden Hâkim Bey? Bu bir mülkiyet zilyetlik aynı haktır, ihtiyati tedbir olmalıydı. Şimdi tamam, geçmişte belki 2012'den önce -bu arada 2015'te yaşanıyor bu olay- tamam, belki doğrudu, ama şimdi yeni kanunda artık velhasıl kelam 1353'ü gösteriyoruz. Çok açık neyse ki hüküm, ihtiyati hacizden başka bir şey gösterilemez, talep edilemez. Tamam diyor, tekrar incelemeye alıyorlar dosyayı, öğleden sonra 14.30-15.00 oluyor, biz tekrar çağrılıyor. İşte ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir ayrımını yapamayan bir acaba gruptan, heyetten ne olacak, başka bir ne gelecek derken bu sefer de siz ihtiyati haciz istiyorsunuz, dolayısıyla bir miktar belirtmeniz gerekir, bir tutar belirtmeniz gerekir sorusu geliyor. Diyoruz Hâkim Bey, bu bir zilyetlik, aynı hak, yani ben bir alacak talep etmiyorum, alacağımı da güvence altına almak istemiyorum, ben zilyetliğimin iadesini istiyorum. Ha o zaman biz bir düşünelim, ama sizin mutlaka göstermeniz lazım. Ne yapacağız? Sigorta bedelleri bu sefer devreye giriyor, yok, kabul etmeyiz onu, bu sefer ne yapacağız?

Kıymet takdir raporları talep ediliyor. Gemi gitti gidecek, geldik ilk günün son saatlerine, neyse haricen daha önce yurtdışında yapılmış bir kıymet takdir raporunu alıyoruz. Tabii mesai kapandı, 17.30 oldu, gece hemen apar topar tercüme ediliyor, o sunuluyor. Neyse, ilk aşama en azından atlatılıyor ve ertesi gün biz belirli bir tutar üzerinden zilyetliğe dayanarak ihtiyati haciz kararını aldık.

Şimdi hikayenin ilk bölümünde ben şunu gördüm: Hâlâ uygulamada üzerinden 3-3.5 sene geçmişti, hâlâ uygulamada ihtiyati hacizle ihtiyati tedbir arasındaki farkın 1353'te çok açık yazmasına rağmen görülmediği. İkincisi tamam, çok açık bir şekilde deniz alacağı yazıyor, ama illa bir para olması gerekmez bu, mülkiyette zilyetlik de var, aynı hak, dolayısıyla bir miktar gösterilmesine gerek yok. Bu ayrımın fark edilmediğini görmüş olduk. İkinci aşama tamam, biz mutluyuz, alacaklı vekili ihtiyati haciz kararını aldı. Şimdi daha da zor aşama geliyor, infaz etme bölümü. Neyse, indik icra dairesine, ilk aşamada bir sıkıntı yok. Seferden men'ler, müzekkereler alındı, liman başkanlığına tebliğ edildi. Fiili haciz ve muhafaza kısmı var tabii ki, gemiye çıkılması gerekiyor. Burada 1366 devreye giriyor.

Şimdi 1366'yı çok kısaca size okumak istiyorum: *"İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler seferden men edilerek muhafaza altına alınır"* Tamam, çok güzel bir şekilde icra müdürü seferden men etti. İkinci bölüm: *"İhtiyati haciz kararı men edildiği kaptana veya malikine tebliğ edilir"* Şimdi bu da güzel, tabii ki tebliğ edilecek ve tabii ki en yakın ilgili kim, gemide kimi bulacaksınız? Kaptana, bu arada tebligat aşamalarına hiç girmiyorum. Yabancı mı kaptan, yanına bir tercüman mı, Burak Beyle de dün tartışırken zaten bunları detaylı olarak konuştuk. Kim, bu arada milliyeti ne, Rus mu, Filipinli mi, yanına İngilizce biliyor mu, nasıl bir tercüman alacaksın, kim anlatacak, yediemin olarak bırakma meselesi var, sorumluluğu nasıl anlatılacak gibi birtakım sorunlar var. Bunlara girmeden üçüncü cümleye geliyorum. Gemi tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır. Kime tebliğ ettim ben bunu? Kaptana. Kaptan kim? Bizzat uyuşmazlığı çıkaran kiracının, borçlunun adamı. Şimdi para kazanma yolu engellenen, ticareti engellenen bir

donatan armatörün nasıl tepki vereceğini, ne yapacağını pek fazla tahmin edemezsiniz. Gemi batıran da duyuldu, yangın çıkarana da var, bizim başımıza geldi. 2011-2012 senesiydi galiba, çok kıymetli meslektaşımızdan sonradan bize devredilen bir dosyaydı. Geminin silindir kapakları ihaleden önce çalındığı ortaya çıktı mesela, şimdi bu tarz durumlarda doğrudan borcun adamına bırakmak çok büyük engel teşkil ediyor. Gemi benim, ben kime teslim edeceğim? Kanun açıkça diyor ki tamam, sen kira sözleşmesine ver bunu, ama bir uyuşmazlık çıkarsa ben bu uyuşmazlığı çıkarana adama kendim elimle teslim ederim borçluya, en iyi de o muhafaza eder. Kanımca burada mutlaka ne alacaklıya yakın olmalı, ne borçluya yakın olmalı, mutlaka tarafsız bir yediemine bırakılmalı. Biz ne yaptık? Ben burada tabii çok kısa ve özet anlatıyorum. Aylar süren çekişmelerden sonra deniz ticaret odalarına müzekkereler yazıldı, Sahil Güvenlik Komutanlığına müzekkereler yazıldı “*bu tarz bir gemiyi kim güvenle muhafaza edebilir, ne yapabilir*” diye, bu arada tabii sürekli biz bir yediemin getiriyoruz, borçlu yediemin getiriyor. Sürekli reddediliyor tarafsız değildir diye, en son işte şikâyet yoluyla biz bunu başardık, ama sonuç olarak şu şekilde bağlayayım: 1366 hükmü evet, ihtiyati haczin uygulandığı sırada kime bırakıldığını, bırakılması gerektiğini açıkça belirtse de sonradan kime bırakılması veya bırakılabileceğini açıkça eğer öngörseydi belki biz bu sorunları yaşamazdık. Yani burada önemli olan geminin, çünkü benim buradaki alacağım mülkiyet hakkı, ben bir yakıt alacaklısı gibi geminin sonradan paraya çevrilmesini talep etmeyeceğim. Ben zilyetliğimin iadesini istiyorum. Kiracının gemi üzerindeki zilyetliğin sona erdirilmesini talep edeceğim esas davada, dolayısıyla burada ben böyle bir eksiklik olduğunu düşünüyorum. Biz tabii 1351 hükmü Allah’tan tamamlayıcı hükümlere İcra İflas Kanununa atıfta bulunuyor. Orada 85 son var: “*İcra memuru alacaklı ve borçlunun menfaatlerini dengeler*” diyor. Biz tabii güç bela bunu anlatarak, tabii çok kıymetli hocalarımızdan da görüşler alarak bilimsel görüşlerle biz bunu becerdik, ama çok sıkıntılı ve sancılı bir süreçti. Teşekkürler dinlediğiniz için.

Bu arada bir hususa daha değinmek istiyorum. 1366'dan açılmışken dün belki gözden kaçırdık bunu tartışmalarda, kıymet takdiri meselesi var. Şimdi kıymet takdirini kim yapacak? 1366.2'de açık olarak icra mahkemesinin bu işi yapacağını söylüyor, ama benim başıma gelmedi şu anda belki gelen meslektaşımız vardır. 1366.2'de sistematığı, kanun sistematığı düşünüldüğünde ihtiyati hacizden sonra sanki kıymet takdiri yapıldığında icra mahkemesi görev yetkiliymiş, görevliymiş gibi anlaşılıyor. Dolayısıyla bence bu da icra dairesinde eğer esas-tan takip başlatıldı ve sonra kesinleştiyse ihtiyati haciz anılmaksızın, bu durumda icra dairesi mi görevli olacak, yoksa icra mahkemesi mi bu kıymet takdiri işini yapacak? Dolayısıyla bu da bence bir çelişki, teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Burçak Bey, salonun çifte alkışlarına mazhar oldunuz, onu belirterek ilerleyelim. Şimdi ilk söylediğiniz husus, yani kuzuyu kurda teslim etme oluyor. Bunun önlenmesi lazım. Somut bir olaydan hareketle çelişkiyi de ortaya koyarak meslektaşımız izah etti. Şunu herhalde tespit etmek lazım: Kerim Bey zaten söz almak için harekete geçiyor gibi algılıyorum. Neden acaba ihtiyati haciz uygulandığı zaman kaptana bırakılır gemi denilmiş, yani bunun bir konuluş amacı var. oradan yola çıkarak belki değerlendirme yapmak lazım, yani o amaç bu somut durumda ne kadar gerçekleşiyor veya onunla çelişiyor? Kerim Beyden top size gelmiş oluyor, ama Saim Kaptan bu arada denizci sıfatıyla devreye girecek, buyurun.

SAİM- Hocam, koyunu kurda teslim ettiniz dediniz de, o kurtlardan biri benim. Allah'ın izniyle yıllarca kaptanlık yaptım, ama ben burada şimdi bir şey öğrenmek istiyorum. Diyelim ki o geminin kaptanı benim ve bana teslim edildi, ama bir gün sonra da benim sözleşmem bitti veyahut armatörle ihtilafa düştüm ve o gemiden ayrılmak zorundayım, ama gönül rızasıyla, ama kendi isteğimle ben o gemiden ayrıldım. Yeni gelen bir kaptana da teslim ettim. Peki, aynı sorumluluk yeni gelen kaptana nasıl geçiyor veyahut benim o gemiden ayrılmama herhangi bir tahdit var mı, ben gönül rahatlığıyla evime dönebiliyor muyum? Bunu bir Türk kaptanı olarak değil de, o geminin yabancı bayraklı ve geminin kaptanının da bayrak devletinin

vatandaşı değil, daha başka bir ülkenin vatandaşı olduğunu düşünürsek bu işlem nasıl yürüyecek? Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, bana yargı veya icra tarafından gemi ihtiyati haciz bağlamında zimmetlenince beni acaba hürriyeti bağlayıcı cezaya mı çarptırmış oluyor dediniz. Onu sordunuz, arkadaşlarımız herhalde konu hakkında düşünceleri var, buyurun.

SALONDAN- Teşekkürler sorunuz için, şimdi biraz daha teknik hukuka girelim. Şimdi niteliği itibariyle nedir bu? Saklama sözleşmesi, yani aslında icra dairesiyle yediemin arasında bir saklama sözleşmesi yapılıyor. Dolayısıyla dediğiniz gibi çok doğru gerekçeler ortaya çıktığı zaman icra dairesi bu saklama sözleşmesini her zaman feshedebilir ve yeni bir kişiyle her zaman yeni bir sözleşme akdedebilir. Dolayısıyla ben bir engel görmüyorum.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, bu somut problemle ilgili olarak acaba salonda evet, sonunda Kerim Bey biraz gecikmeli de olsa.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Efendim, bu hüküm hazırlanırken birincisi, o döneme kadar gözlemlenmiş olan uygulama dikkate alındı. 2011 yılında hükmün yürürlüğe girmesinden önceki herhalde 30 yıllık birikim, tecrübe zaten geminin her zaman kaptana yediemin olarak bırakıldığını, istisnaen de acenteye bırakıldığını göstermiştir. Ticaret Kanunu Komisyonu şundan hareket etmiştir: Geminin üzerinde limanda bulunduğu sırada seyre çıkmasa bile bulunması gereken asgari sayıda gemi adamı var. Dolayısıyla bir yediemin değişikliği söz konusu olacaksa, yani zilyetlik fiilen başka bir kimseye devredilecekse, esasında o gemi adamlarının hepsinin indirilmesi gerekiyor. Gemideki 20-25 personelin indirilmesi ve yerine yediemin olarak atanan kaç kişiye, 5, 6, 7 kişi, onların çıkartılması gerekiyor. Bunun özellikle de ihtiyati haciz aşamasında son derece müşkül olacağı düşünüldü ve bu soruyu da hem sayın konuşmacılara, hem haziruna yöneltmek istiyorum. Ticaret Kanunu Komisyonu şunu da düşündü: Eğer kaptan ve diğer gemi adamları bu bağlamda

o gemideki hiyerarşik yapı içinde yediemin olarak hem hukuken, hem cezaen sorumlu tutulmayacaksa, onun yerine kim yapacak bu işi? Karada oturan, karada ofisinde oturan acenteye mi tevdi edilecek? Başka akla gelebilecek olan bir formül yok, yani geminin üzerinde fiilen birinin bulunması lazım. O itibarla hükümde nitekim seçenekli olarak belirtilerek aslında geminin hep zilyedi kastedilmiştir. Doğrudan geminin zilyedine ve kaptan bu bağlamda zilyet yardımcısıdır, zilyet yardımcısına yediemin olarak tevdi edileceği öngörülmüştür. Bu kötüye kullanımların ortaya çıkmaması için gemi zaten seferden men edilmiştir. Kaptan ve diğer gemi adamlarının gemiyi kaldırıp bir yere gitmesi ihtimali yoktur. Hüküm açıkça sahil güvenlik eliyle yardım talep edilebileceğini bildirmektedir. Dolayısıyla kaptan geceleyin kaçmaya kalkarsa sahil güvenlik peşine düşüp, gemiyi geri getirebilecektir. Bu geriye bir de cezai sorumluluk kalıyordu. O zaten hükümde açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla ben öğrenmek amacıyla, bilgilenmek amacıyla sormak istiyorum. Gerçekten de kaptan tercih edilmezse, kurda kuzu teslim ediyor diye bir endişe varsa fiilen kime tevdi edilebilir, kanuna kim yazılabilir? Bu soruyu ben iade bir soru olarak tevdi etme isterim. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Benim de zaten vurgulamaya çalıştığım oydu. Yani başka hangi çözüm olabilir? Şimdi bir gemi kaptanla mürettebatı var. Bunları devre dışı bırakalım, bu herhalde düşünülebilecek ve uygulanabilecek bir çözüm değil. Ne yapmasını engelliyoruz? Geminin oradan ayrılmasını ve haciz uygulatan alacaklının veya talepte bulunan kişinin haklarının bu şekilde zedelenmesinin önüne geçeceğiz. Dediğiniz gibi hem cezai yaptırıma bağlı, hem fiili önleme imkânları devrede, yani hukuk en azından bunları öngörüyor, değil mi? Geminin bir yarma hareketi yapıp gitmesi halinde müdahale edilmesi olanağı hiç değilse hukuken var. Şimdi başka ne olabilirdi? Belki sadece bir kişiyi tayin edip, kaptan artık ondan talimat alır. Bunu da demeye gerek var mı? Zaten liman başkanlığının gözetimi altında olacak veya sahil güvenliğinin, değil mi? O zaman sorun doğal olarak kendiliğinden denizciliğin gerektirdiği bir çözüme gelmiş oluyor. Bu uygulamada problem yaratabilir mi?

Bazı hak ihlalleri, yani alacaklının haklarının zedelenmesi gibi bir duruma yol açabilir mi? Belki o tür haller olabiliyorsa, yaptırımlarını devreye sokmak lazım. Bilemiyorum sizin o somut olayda hakkınızda bir zedelenme oldu mu, olduysa nasıl önlemek mümkündü? Onu konuşuyoruz aslında.

SALONDAN- Evet, orada şikâyet yoluyla, icra memurunun muamelesini şikâyet yoluyla icra mahkemesine taşıdıktan sonra tam bizim belirttiğimiz gibi birebir aynı gerekçelerle lehimize bir karar aldık. Sondan dediğim gibi Deniz Ticaret Odasına -çünkü aklımıza gelen en yakın deniz hukukuyla ilgili yer, kurum orası- ve Sahil Güvenlik Komutanlığına müzekkereler yazarak, *“bu niteliklere haiz bir gemiyi muhafaza edebilecek sizde bir personel var mıdır”* şeklinde müzekkereler yazarak ve onların cevaplarını alarak, nitekim geldi Deniz Ticaret Odasından, gemiyi o kişiye kaptanla birlikte, kaptanı kesinlikle bu arada yedieminlikten almadılar, muhafaza görevini kendilerine teslim ettik.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Mahmut Bey, sonra da arkadaşımız, buyurun Mahmut Bey.

MAHMUT KARAMAN- Gemiler konusunda ele alıyoruz burada, en azından bugün için öyle, ama bir de yatlar ayağı var bunun, ihtiyati haciz yatlara da uygulanıyor. Yani ilgili hükmü hatırlamıyorum, ama 1352'nin ihtiyati haczin uygulanması yatlar üzerine de oluyor. Şimdi gemileri siz ihtiyaten haczettığınızde bunun sahil güvenliği var, limanların evrak düzenlenmesi var, geminin limandan ancak römorkörle ayrılması var. Yani bir kolay iş değil geminin limandan kaçması, işte Karadeniz'de demirliken kaçabilir, ama limandan kaçması çok kolay değil. Fakat yatlar için bu böyle değil. Aynı hükümler yatlara da uygulanıyor ve yatlarda liman başkanından kâğıt yapmıyorsunuz. Trans-look diye bir belgeleri var, onu alıyor, bir sene onunla dolaşiyor. Şimdi siz bir sahtekarlığa konu sicili, kodu değiştirilmiş bir yatı ihtiyaten haczettiniz. Bunu kaptana teslim ediyorsunuz. Bunun marinadan çıkması 3 dakika, kara sularını terk etmesi 15-20 dakika veya yarım saat, dolayısıyla yediemine teslim konusunda kaptanı, donatanı biz esas alırsak ve sadece oraya özgülensek bu sorun yatlarda çok daha büyük,

mutlaka bu hükmün bunlar da dikkate alınarak düzenlenmesi lazım.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Yatlar için istisna öngörülmesi diyorsunuz.

MAHMUT KARAMAN- Yok, bence istisna her halükarda öngörülmesi, gemiler için de buna göre alacaklının da fikri alınarak veya alacaklının da onayı alınarak kaptana veya donatana bırakılmalı, o zaman kaçiyorsa kaçacaktır.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Yani farklı bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu görüşüendesiniz.

MAHMUT KARAMAN- Evet, ben ona vurgu yapmak istiyorum.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Sertaç Bey, sizden evvel arkadan arkadaşımız söz almıştı, ondan sonra Sertaç Bey.

Av. SAVAŞ İNAN DOĞULU- Teşekkür ederim. Hocam, yediemin olarak kanun açıkça “*kaptana, donatana, malike veya malik olmayan donatana veya temsilcilerine teslim edilir*” diyor. Bu bir emredici hüküm gibi, ben öyle algılıyorum ve “*cezai sorumluluğu da hatırlatılır*” dediği için cezai sorumluluğu hatırlattığınızda bunları almaktan imtina ederse ne yapacaksınız? Başkasına da veremezsiniz bana göre ve kaptan ben almam diyor, cezai sorumluluk var diyor. Acente zaten bana ne diyor, üç kuruş para alıyorum diyor. Bunu kime teslim edeceksiniz, teslim etmezseniz, edemezseniz neticesinde ihtiyati haciz uygulayamamış mı olacaksınız? Bence esas sorunlardan birisi de bu ve uygulamada da karşılaşıyoruz.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Teşekkürler Savaş Bey. Sertaç Bey, buyurun.

SERTAÇ SAYHAN- Ben de kısmen buna değinecektim, ama ondan öncesinde şunu söyleyecektim: Zor bela zaten ihtiyati haczi almışsınız, kan ter içinde koşmuşsunuz, kaptanın yedieminliği kabul etmesi sizin için bir nimet oluyor o sırada, aman bir an önce kaptan kabul etsin, ona yediemin olarak vereyim, zaten gemi kaçamaz düşüncesindedesiniz. Burada bana göre bunu tartışma konusu yapmak pratiğe pek uymuyor. Ondandır.

sonrasında esas orada kaptana yediemin tutanağını imzalama dediğinizde “*ben imzalamam*” derse ne diyeceksiniz? İcra müdürüyle neyi tartışacaksınız? Bu daha önemli, onun için orada hatta kaptanla o kadar iyi davranmaya, iyi gitmeye çalışıyorsunuz ki yediemin olarak gemiyi kabul etsin düşüncesine sahip oluyorsunuz. Benim söyleyeceğim bu, dolayısıyla kaptan eğer alırsa bence oradan mutlu ayrılmak lazım. Geminin ihtiyati haciz tamamlayıcı işlemlerini tamamladım deyip, müvekkilinize iyi bir haber vermiş olursunuz. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Şunu anlıyorum Sertaç Bey sizin beyanlarınızdan: Kaptan belki Saim Kaptanın da işaret ettiği husus ben istemiyorum, yediemin falan filan olmam diyebilir. Böyle bir olanağı ve hakkı da var diyorsunuz. Şimdi kanun buna imkân vermiş mi, yoksa kaptana ilişkin düzenlemede ayrıca belki bunu da öngörmek lazım? Çünkü kaptanın birçok kişiye karşı sorumluluğu var. İhtiyati haciz durumunda kaptan şu görevlerle yükümlüdür gibi bir hani kanundan doğan kaçınamayacağı bir yük altında mı olmalı?

SALONDAN- Sayın Başkanım, ben bir kaptan olarak armatörümle sözleşme yaparken olası hukuki ihtilaflarla da hem alacaklının veyahut hem donatanın sorumlusu veyahut temsilcisi olarak o hukuki yükümlülükleri de üzerimde taşıyacağım diye bir sözleşme yapmıyorum. Dolayısıyla ben orada özgür bir şekilde bunu reddetme hakkına haizim. Bence bazı ülkelerde var, mesleğinde uzmanlaşmış olan bazı meslek erbapları yaşı dolayısıyla fiziki çalışmalardan da uzaklaşanlar devlet tarafından belli yerlerde belli görevlerle nasıl bilirkişi mahkemelerde oluyorsa, bu tür şahısların da yeni bir meslek dalı olarak ülkemizde oluşturulmasında yarar var. Bunların isimleri devlet tarafından yılbaşında belirlenir ve adliyelere, hatta hukuk meclisine dahi bu isimler belirlenir, o isimler kaptanın yanında yediemin olarak o görevlerde gemilerde görevlendirilebilir diye düşünüyorum bir çözüm yolu olarak, teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Yani bir tür yasal “*ship’s husband*” diye bir deyim aklıma geliyor, o kapsamda bir şey herhalde öngördünüz. Söylediğiniz hususla ilgili olarak şöyle, kaptan sade-

ce donatanla yaptığı sözleşme uyarınca hak ve yükümlülüklerle sahip olmuyor. Kaptanın kanundan doğan birçok başka kişilere karşı da yükümlülükleri var. Yük sahipleriyle de aranızda onların yükünü çünkü ona vaziyet ediyorsunuz, kanun birtakım görevler yüklüyor. Ben şunu sadece soru olarak gündeme getirmek istedim: Acaba ihtiyati haciz uygulanan bir geminin kaptanına kanunen bu ihtiyati haciz bağlamında birtakım yükümlülükler, görevler yükleyebilir miyiz yasadan kaynaklanan ve kaçınamayacağı, bunu tartışmak lazım. Evet, buyurun Andaç Bey, başladınız zaten, devam edelim.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Şimdi bu konuda benim bir önerim olacak izninizle: Kaptan eğer yabancı bir bayraklı gemide yabancıysa, bizim yasalarımıza göre donatanı temsil eder, ama Türk bayraklıysa, bu konuda biz hangi şirkete bağlıysa, o şirket yetkililerine de bu yediemin olarak verebiliriz. Çünkü kaptanın bağlama limanında donatanı temsil yetkisi olmadığını biliyoruz. Bu birincisi, ikincisi yabancı bir kaptan sözleşmesini gösterebilir. Der ki benim sözleşmem bitti, ücretimi de alamıyorum, müsaadenizle ben gemiyi terk ediyorum, yedieminliği kabul etmiyorum. Buna yanıtımız yok. Sertaç Beyin söylediği gibi gerçekten kaptan yedieminliği kabul ediyorsa, buna bir anlamda memnun olmamız gerekir. Çözüm olarak da yabancı ülkelerde, kimi ülkede şerif dediğimiz, kimi ülkelerde trustee benzeri kurumlar var, şirketler var ya da görevlendirilmiş Saim Kaptanın söylediği gibi kurumlar var, kişiler var. Onlara temsil etmek için yasada buna gerek bir düzenleme yapılır mı bilmiyorum, ama yasanın uygulamasında böyle bir düzenleme, yani yasanın uygulama anında böyle bir düzenleme getirilebilir düşüncesindeyim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, Saim Kaptan da tam o çağa gelmiş vaziyette zaten şu anda.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Zaten aslında Saim Kaptan öğretim görevliliği yanı sıra böyle bir göreve de talip olduğunu biliyoruz.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Bir soru alıp ondan sonra dönelim. Siz galiba, kısaca alabilir miyiz lütfen?

Av. AYŞEGÜL ... Merhaba, İzmir'den geliyorum. Bu konunun biraz daha ileri bir boyutunu yaşıyorum ben de şu an, orada da daha farklı bir problemle karşımıza çıkıyor. Biraz ben ona dikkat çekmek istedim açıkçası. Bizim seferden men aldıktan sonra ihtiyati haciz aşamasında işin ruhuna uygun olarak evet, o an hemen bir tebligat sorumluluğu veya kaptana bırakmak akıllıca bir çözüm gibi veya o an hemen işimizi bitirecek gibi düşünüyoruz, ama bir ileriki aşamada benim seferden men aldığım gemi ihtiyati haciz aşaması değil. Normal haciz yoluyla ve o noktada şöyle bir problem yaşıyoruz: Geminin üzerine haciz koyan tüm alacaklardan bir teminat alınması konusunda icra daireleri tartışmaya başladılar bu noktada. Bunun sebebi de şu: Gemiye mürettebat terk etti, açıkta bekliyor, 2-3 yıldır oradan oraya sürükleniyor bir halde, bu noktada bu geminin korumasını, muhafazasını kim yapacak? Geminin içine hırsız giriyor, yakıt sızıyor, çevreye zarar veriyor, denize zarar veriyor. Bu aşamalarda da yine böyle bir kim bunun koruyucusu olacak durumu var. Evet, kanunda donatan sorumlu, donatana yediemin olarak bırakılıyor, ama şimdi bu teminatı kim verecek? Yani seferden men kararını alan mı verecek, onlar mı bu masrafları yatıracaklar? Bir taşınır haczi gibi düşünülüyor çünkü burada, aynı taşınırlardaki gibi 6 aylık peşin yedieminde burs parasını yatırabilecekmişiz gibi düşünülüyor ve ileriki aşamada böyle bir problem de doğuyor. Buna da dikkat çekmek istedim ayrıca.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Teşekkür ederiz. Banu Hanım, siz de galiba bir kısa rica edelim.

BANU BOZKURT BOZABALI- Sizin değindiğiniz hususta 1366'nın aslında lafzı çok açık, diyor ki: "*Gemi tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır*" "*bırakılabilir*" demiyor, yani aslında Hocam, sizin tespit ettiğiniz gibi kime tebligat yaptıysa, bunun muhtemelen Kerim Hocam daha ayrıntısına girecektir, ama bunun da bir mantığı var aslında, fakat Burçak Beylerin yaşadığı somut olayda 85. maddedeki bu menfaatlerin, haczi koyan memur borçluyla alacaklının menfaatlerini mümkün olduğu kadar telif etmekle mükelleftirden yola çıkarak, yani ben orada Samim Hocam da sanıyorum yanı şeyi

söylüyor, kaptanın yanında ikinci bir yediemin olabilir eğer tebligat kaptana yapıldıysa, ama 1366'nın lafzı bana çok açık geliyor. Hocam, siz ne dersiniz?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Efendim, o zorunlu bir hüküm olarak düşünülmüştü. Çünkü demin de arz etmeye çalıştığım gibi Ticaret Kanunu Komisyonu bu problemle meşgul olduğunda orada sayılanların yerine ikame edilebilecek bir yediemin zaten düşünemedi, zaten uygulamada görülmedi, fiilen de düşünülemedi. Özellikle de acente bu açıdan elverişli görülmedi. Çünkü acente geminin üstünde değil, fırtına patladı, geceleynin gemi hataların içinde dövünmeye başladı. Rıhtıma vuruyor, böyle bir anda müdahale edilmesi lazım. Acentenin gelip de böyle bir müdahaleyi yapma ihtimali yok, o itibarla bunu ancak kaptan ve gemi adamları yapabilir diye düşünüldü. O itibarla zorunlu sayıldı. Sayın Ayşegül Hanımın dile getirdiği konuyla ilgili olarak da yasadaki bir temel anlayışı müsaade ederseniz kısaca anımsatmak isterim. Vaktinden evvel satış esasında bu problemlerin tümünde hep dönüp dolaşıp o vaktinden evvel satış meselesine dayanıyor. Komisyon şöyle düşünmüştür: Eğer o gemiye sahip çıkılıyorsa, gemiyle ilgilenen, gemiye gerçekten fiilen vaziyet eden birisi varsa, zaten gelip teminat yatırılacaktır ve ihtiyati hacizden kurtulacaktır. Eğer yoksa, o takdirde de hiç gecikmeden, hiç zaman kaybetmeden hemen bu vaktinden evvel satış yolunun işletilmesi lazım. Bu kanunda var, uygulamada işletilmesinde sorunlarla karşılaşıldı. Şimdi yönetmelikte değişiklik yapıldı. Yönetmelik liman başkanlığına çok açık yetki verdi bu konuda, dolayısıyla böyle bir hadise söz konusuysa, gemi sahipsiz kalmışsa, üzerindeki gemi adamları terk etmişse, çevre için aynı zamanda tehlike teşkil etmeye başlamışsa, hiç düşünmeden hemen o geminin icra yoluyla satışını istemek lazım ve bu satışı kolaylaştırmak için bir sonraki maddede pazarlık suretiyle satış yolu da serbest bırakılmıştır. Dolayısıyla kanun koyucunun bakışı itibariyle durum şudur: Ya gemi tarafında gemiye sahip çıkılır, teminat yatırılır ve iş bir dosya üzerinden adliyede devam eder, teminat mektupları evrak üzerinden devam eder ya da geminin gecikmeksizin pazarlık suretiyle vaktinden evvel satışı yoluna gidilir ve çevre

için bir tehlike oluşturması böylece önlenmiş olur. Böyle bir anlayışla hareket edilmiştir. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Gayet de makul bir anlayış. Nazlı Hanım, en son olarak size söz takdim edelim, sonra konuşmacıların bir Andaç Bey, siz.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Çok kısa bir şey.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Tabii elbette, ben de çok kısa bir şeyi lütfen belirtiyim. Yani Ayşegül Hanımın söylediğinde dikkatimi çeken husus, işte iki sene açıkta bekliyor. Böyle bir olayın olmaması lazım ve yeni kanun da bunu önlüyor, yani bunun olmaması için gereken hukuki altyapısı sağlıyor.

Av. NAZLI SELEK- Hocam, ben sizin işinizi kolaylaştırmak için aslında söz aldım. Bir sonraki panelde de biz zaten vakitinden önce evvel satışla pazarlık suretiyle satışta yaşanan bir takım aksaklıklara değinecektik. Belki o panelde çözüm önerilerini konuşsak daha uygun olur diye düşündüm. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- O zaman son olarak Andaç Beye takdim edelim.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Kanunları kim uygular efendim? Yürütme uygular. Yürütmenin limanlardaki temsilcisi ya da yetkilisi nedir? Liman başkanlığı. Biz niye bu konuda yediemin sorunu olduğunda kanundaki bu maddeden yararlanarak limana vermiyoruz? Nitekim bizim yaşadığımız olaylarda limanlar tutuklanan, yani ihtiyaten haczedilen, fiili haciz uygulanan liman sahasında veya açıkta olan gemilerle ilgili bir hizmet verdiğinde onun bedelini icra müdürlüğüne yazıyor, hiç sıra cetveline falan girmeden rahatlıkla icra müdürlüklerinden satış bedelinden parasını alıyor. Bunu biz iki olayımızda yaşadık. Dolayısıyla yürütme, yani yasayı uygulayacak olan yürütmenin temsilcisi liman burada eğer bir sorun çıkarsa yediemin konusunda veya teslimde ister sahipli olsun, ister sahipsiz olsun limana teslim edebiliriz. Liman da yaptığı masrafları kadro verecekse kadro, bütün bu masrafları yakıt veriyorsa yakıt, geminin satışından talep eder. Saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Çok teşekkür ederiz Andaç Bey. Buyurun Kerem Bey.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Zaten son söz alanlar benim aklıma gelen soruyu da aslında dile getirdiler, çözüm önerilerini de bahsettiler. Ben de ondan bahsedecektim, yani Mahmut Bey dedi: *“Yatlara da uygulanıyor bu hükümler”*, yatta kaptan yok, donatan ortada yok, malik ortada yok. Yani o yatın ihtiyati haczinde tebligat, onun yediemine teslimi, o ne olacak diye benim de aklıma gelmişti, onu soracaktım. Andaç Bey de liman başkanlıklarına bu görev verilebilir diyor. Acaba hani marinaya da, yatın bulunduğu marinaya da böyle bir sorumluluk yatlar bakımından olabilir mi?

Bir de çok kısa yine konuyu değiştireceğim, ama Burçak arkadaşımızın sunumuyla ilgili aklıma bir soru geldi. Dilerse kendisi, dilerse diğer katılımcılar cevap verebilirler. Mülkiyet veya zilyetlikle ilgili bir alacak, deniz alacağı ve ihtiyati haciz talep ederken herhangi bir miktar belirtmemeliyim. Zaten ben mülkiyeti iddia ediyorum, zilyetliği iddia ediyorum, kiracıdan geri almak istiyorum gemi konusunda. Peki, o durumda herhangi bir miktar da belirtmeden ihtiyati haciz kararı alırsak bu sefer borçlu diyelim ki kiracı nasıl bir teminat yatırıp da ihtiyati haczi kaldıracak? 1371. maddeden nasıl faydalanacak? Ona da tutup geminin değerini mi teminat olarak yatır diyeceğiz? Benim bir de aklıma bu soru takıldı.

Av. BURÇAK SARIKAYA- Sayın Kaptanın görüşünden ben yola çıkmak istiyorum öncelikle, kesinlikle bence böyle bir meslek dalı yaratılabilir. Nitekim zaten İcra İflas Kanunu 88.4 buna izin veriyor. *“Haczedilen mallar zaten lisanslı yediemin depolarına bırakılır”* diyor. Gemiye biz depoya bırakamadığımız için hep bu tarz şeyler, sorunlar gündeme çıkıyor.

Kerim Hocamın yorumuna gelirse ve Banu Hanımın, 1366 kesinlikle lafzı çok açık, buna bir itirazım yok. Ancak lafzı şu noktada açık bence: İhtiyati haczin uygulandığı sırada gemi kaptana bırakılır, sonraki aşamalarda ne olacağını düzenlemiyor. Dolayısıyla bu noktada bence yine saklama sözleşmesinden yola çıkarak ek yedieminler atanabilir. Keza bizim olayımızda da bu oldu.

Kerem Beyin sorusuna gelecek olursak evet, 1370 açık, yine geminin değeri ve sair giderler gösterilerek teminat vererek gemi serbest bırakılabilir.

Prof. Dr. SAMİM ÜNAN- Evet, çok teşekkürler Burçak Bey, sonuna geldik. Bir cümle, bu gibi çalışmalarda genellikle söz uçuyor, yazıya dökülmediği zaman daima havada kalabiliyor. Arkadaşlarımız not alıyorlar, o ayrı bir olay, fakat öneri getirenler özellikle arzu ettikleri önerinin yasal kalıbını da hazırlayıp ilgili arkadaşlara ulaştırabilirlerse, fayda sağlayabilir diye düşünüyorum. Çünkü en önemli olay bir de önerinin hangi hukuki kalıba bürünmesi gerektiği konusunda bir çalışma yapmak, eğer arkadaşlar bunu da yapıp ilgililer, herkesin yapması tabii pek söz konusu olmayabilecektir, ama en azından konu hakkında düşünce geliştirmiş olan arkadaşlar ulaştırabilirlerse fayda sağlayacağını düşünüyorum. Dikkate alınabilecek bir husustur. Çok teşekkürler, bir çay, kahve molası şu anda veriyoruz. 15 dakika sonra 2. Oturumda tekrar birlikte olacağız, sağ olun.

ARA VERİLDİ

2. OTURUM

SUNUCU- Evet değerli konuklar, 2. Oturumumuzu başlatmak üzere Sayın Başkanımız üstat Av. Erol Ertan'ı oturum düzenindeki yerine davet ettikten sonra konuşmacılarımız da Av. Nazlı Selek, Av. Ercan Demir ve Av. Raci Alper oturma düzenindeki yerlerine davet ediyoruz. 2. Oturumu başlatmak için sözü üstat Av. Erol Ertan'a bırakıyoruz.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederim. Katılımcıların tamamı yerlerine gelmediler gördüğüm kadarıyla, bir önceki bölümde daha fazla katılımcı olduğunu müşahade etmiştim. Bekleyelim mi, açalım mı? Gelirler, peki.

Efendim, hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum, hoş geldiniz. Gerçekten iki haftadır fevkalade güzel bir etkinlik devam ediyor. Bütün arkadaşlar, bütün konuşmacılar şu halleriyle ve görüşlerini açıklayan katılımcılar gerçekten çok renk verdiler. Ben uzun senelerden beri bir tatbikatçı olarak hukuka hizmet vermeye çalışan ben de dahil olmak üzere birçok hukukçu tespit edemediğimiz, göremediğimiz birçok eksikliği burada görme fırsatını bulduk bu vesileyle, bundan dolayı bu etkinliği hazırlayanlara huzurlarınızda teşekkür etmek istiyorum, şükranlarımı sunmak istiyorum. Lafı fazla uzatmadan bizim bölüme geçmek istiyorum.

Bugün benimle beraber üç meslektaşım var. Av. Raci Alper, Av. Ercan Demir, Av. Nazlı Selek, arkadaşlarım konuşma sıralarını kendi aralarında demokratik bir yöntemle seçtiler, yani benim herhangi bir katkım olmadı önce sen, sonra sen konuşacaksın diye, ilk önce Sayın Av. Raci Alper arkadaşımız konuşacak. "*İhtiyati haciz hakkının kullanılması*" başlıklı Ticaret Kanunu 1369. maddenin uygulanması ve ezcümle deniz alacağı sorumlusu gemi kiracısının borcu için ihtiyati haciz konusunu işleyecek. Daha sonra da bana da çok değişik geldi, P&I kulüplerinin additional kuvertür yani ek veya ilave prim alacakları için ihtiyati haciz konusunu işleyecek. Daha sonra Sayın Av. Nazlı Selek arkadaşımız görüşlerini, konuşmalarını arz edecek. O da

vaktinden önce satış Ticaret Kanunu 1386. maddeyle ilgili görüşlerini aksettirecek. En son olarak da Sayın Av. Ercan Demir kardeşimiz ihtiyati hacze konu gemilerin muhafaza tedbirleri, pazarlama suretiyle satış ve ihalenin feshi konularında görüşlerini sizlere ileticek. Evet, ben sözü Sayın Av. Raci Alper'e bırakıyorum.

Av. RACİ ALPER- Aslında çoğumuzun beklendiği şekilde karşılaştığı sorunlar ve dolayısıyla burada ifade edilen fikirler, öneriler çoğunlukla birbiriyle örtüşüyor. Benim konum içerisinde de bu şekilde gerek geçtiğimiz oturumda, gerek geçen hafta konuşulan bazı hususlar oldu, ama onların dışında bazı farklı hususlara da değinmek istiyorum.

Öncelikle gemi alacakları ve bunların verdiği kanuni rehin hakkının uygulamada tatbikinde yaşanan çeşitli sorunlardan bahsedeceğim ve çoğunlukla uluslararası sözleşmeler ve TTK arasındaki uyumsuzluklardan kaynaklanan sorunlardan, aslında bu 1326. madde bakımından böyle bir uyumsuzluk yok. Bildiğiniz üzere gemi alacağının tabi olduğu kanuni rehin hakkı bir yıllık bir hak düşürücü süreye tabi, bu bir yıllık sürenin belirlenmesinde herhangi bir sorun görmüyorum, ama bu süre içinde hakkı kullanacak kişinin yerine getirmesi gereken koşulun geminin hem ihtiyaten haczedilmiş olması ve bu haciz sonunda cebri icra yoluyla satılmış olması şeklinde öngörül-müş olması uygulamada ne kadar gerçekçi bir beklentidir, bu konuda ciddi tereddütler olduğunu düşünüyorum. Aslında burada bir önerim mi, bu öneriye sahip çıksam mı, ondan da çok emin değilim, ama gerekçesi başka ve son derece anlaşılabilir olmakla birlikte mehz sözleşmenin lafzına bakıldığında arrest or seizure yani aslında acaba biz bunu hukukumuza aktarıırken satışın tamamlanmış olması değil de satışa doğru belli bir aşamanın en azından gerçekleşmiş olması, satış istenmesi veya başka bir aşama öngörülebilir. Böyle bir yaklaşım benimsenebilir mi bu İcra İflas Kanununda yapılacak değişiklikler sonrasında, böyle bir noktaya değinilebilir mi?

Başka bir husus: Yine Cenevre sözleşmesiyle şimdi malum bağlayıcı oldu-olmadı, yürürlüğe girdi-girmedi tartışmaları bir

yana artık ciddi kafa yorduğumuz bir konu ve özellikle kendisi uyardı Cüneyt Hocam sunumdan önce, bir temenni olarak anlaşılın. Sözleşmenin TTK'yla arasında ciddi çelişkiler var. Özellikle gemilerin cebri icra yoluyla satışında öngörülen bildirim ve/veya ilan meselesi. Ve/veya diyorum, çünkü TTK'da bildirim veya ilan şeklinde bir seçenek sunulmuşken Cenevre Sözleşmesinde hem bildirim, hem de cebri satışın gerçekleştiği ülkede bir ilan koşulu söz konusu. Zaten Cüneyt Hocam çok güzel kitabında bu konuya ve diğer birçok probleme değinmiş, onun önerdiği çözümleri yüzde 100 benimsiyorum. Zaten onu da yansıttım önerdiği çözümü.

Başka bir sorun: Yine yakın zamanda bizim de üzerinde kafa yorduğumuz, bir dosyamız sebebiyle kafa yorduğumuz bir mesele tersane sahibinin alacakları için Türk hukukunda öngörülen sınırlı aynı haklar diye nitelendirebileceğimiz bir Türk Medeni Kanun 950. maddesi ve devamında öngörülen hapis hakkı, diğeriyse TTK'nın 1013. maddesinde öngörülen tersane sahibinin lehine ipotek tescilini isteme hakkı. Bu iki hakkın da aynı zamanda 1393. maddede sıra cetvelinin 4. sarısında yer bulduğunu görüyoruz, ama uygulamada şöyle bir sorunla karşılaşılıyor: 93 tarihli sözleşme hapis hakkının kullanılabilmesi ve sıra cetvelinde kendine yer bulabilmesi için aslında bir tescil koşulu öngörmüş. Doktrinde bu tescilin Türkiye'deki Türk bayraklı gemiler için tutulan sicillerde, ... yapı halindeki gemilere özgü sicille tutsa tescil edilemediği şeklinde görüşler var. Dolayısıyla bu hakkın sıra cetvelinde gereken yeri bulması Türk bayraklı gemiler açısından mümkün olmuyor. Yine aynı benzer bir durum tersane sahibinin lehine ipotek tescilli istem hakkı şeklinde de geçerli, ama burada durum daha vahim, çünkü aslında 93 tarihli sözleşme böyle bir hak da vermiyor taraf devletlere, böyle bir hak öngörme şeklinde bir düzenlemesi yok. Dolayısıyla hem 1013'ün, hem de 1393'ün zımnen ilga olması şeklinde bir durumla karşılaşılıyor. Tabii bunun uygulamada nasıl yansıtılmasının öngörülmesi çok zor, dolayısıyla bunun da hazır revizyon yapılırken gözden geçirilmesinin yerinde olacağını düşünüyorum.

İhtiyati haciz başvurularında karşılaştığımız sorunlara kısa kısa biraz değinmek istiyorum. Aslında teminat meselesi hepimizin çok karşılaştığı bir sorun, geçen oturumda da üzerinde durulduğu için ben kısaca geçeceğim. Alacaklının yatıracağı teminat, yani 10 000 çekme hakkı tutarındaki teminat bir mahkeme tarafından incelemeye başlanması, başvurunun inceleme alınması için bir ön koşul olarak değerlendirilirken başka bir mahkeme ihtiyati haciz talebinin kabulü ve ihtiyati haciz kararı verilmesi halinde ancak o zaman alacaklıya kararın tebliği için bunu bir ön koşul olarak öngörüyor. Aslında ben ikinci yaklaşıma daha yakınım, çünkü zaten mahkemelerin uygulamada ihtiyati haciz kararı vermeleri, dosyayı incelemeleri ciddi zaman aldığı için bir de alacaklının teminatı yetiştirmesi, yatırması, bunun beklenmesi incelemeye başlanması için ciddi vakit kaybına yol açıyor.

Bir başka husus: Bu sefer de borçlunun 1371. madde uyarınca yatıracağı teminat geçen oturumda zaten üzerinde çok etraflıca duruldu. İşte esas takibe geçildi mi, geçilmedi mi, icra mahkemesi mi, kararı veren mahkeme mi, hangisi belirleyecek, ne kadar belirleyecek? Kimisi yüzde olarak belirliyor, kimisi icra müdüründen bir kapak hesabı getir, onun üzerinden çalışalım diyor. İcra müdüründen 3-5 ay ileri tarihli kapak hesabı isteyenler var. Tabii bunların hepsi alacaklının itirazlarıyla karşılaşıyor. Dolayısıyla içinden çıkılmaz bir hal alıyor. Geçen oturumda da önerildiği gibi ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin kararın içerisinde borçlu tarafından şu kadar teminat yatırıldığında ihtiyati haczin 1371. madde uyarınca kaldırılmasına şeklinde bir ifadeye yer verilmesi aslında bu sorunların çözülmesi için pratik bir çözüm olarak öngörülebilir.

Başka bir sorun yine yabancı bayraklı gemilerin haczinde mahkemenin yetkisinin belirlenmesi hususunda şöyle bildiğiniz üzere liman sahasında mı gemi, mahkeme yetkili mi, bunun tespit edilmesi için mahkemeler liman başkanlıklarına bir müzekkere gönderip, çoğunlukla bizim elden takipli şekilde gönderdiğimiz, bazen faksla kabul ettirebildiğimiz, bazen git-gellerle özellikle İzmir Aliğa örneğinde olduğu gibi vakit kaybedilebildiği durumlar ortaya çıkıyor, ama ilginçtir, benim

İzmir’de karşılaştığım uygulama bu belirttiğim oradaki Hâkim Bey zamanında faksla liman başkanlığına sorup veyahut da kaleminden de bu faksın cevabını takip ederek 10-15 dakika içinde mahkemenin yetkisinin tespit edilmesi ve incelemeye başlanmasını sağlıyordu. Bunu belki nasıl artık yeknesak bir uygulama haline getirebiliriz bilmiyorum, ama kanunda belki başka elektronik yollarla da bu takibin yapılabileceği, tespitinin yapılabileceği öngörülebilir diye düşünüyorum.

En benim görüşüme göre en vahim sorun 1369. maddenin uygulamada tatbikiyle ilgili, aslında ihtiyati haciz genel hükümlere göre zaten bir geçici hukuki koruma olarak öngörüldüğü için ispat şartı da belli bir dereceye kadar ancak öngörülüyor. Bu bizim Ticaret Kanunumuzda gayet açık şekilde de ne konularında ispat, ne konularında değil gösterilmesi gerektiği alacaklı tarafından belirlenmiş. Eğer deniz alacağıysa ve parasal değeri hakkında mahkemeye yeterli kanaat getirecek delil gösterilmişse, mahkemenin başka bir incelemeye gerek duymaksızın ihtiyati haciz kararını vermesi gerekiyor, ama uygulamada biz şöyle bir şeyle karşılaşıyoruz: Özellikle de deniz işleriyle daha çok haşır neşir olan mahkemelerde bunu çok görüyoruz. Hâkim kaleme bir talimat veriyor “*geminin Equasis kaydını çıkaralım lütfen*” diye, sonra da bu kayda göre işte borçlu acaba malik mi, değil mi, tabii Equasis güzel, faydalı bir platform, ama arada bir sürü charterer, liman charterer olduğu durumlarda bizi çok ciddi hak kayıplarına da ve ihtiyati haciz başvurularının da bu şekilde reddolmasına götürebiliyor.

Şimdi iki ilginç olaydan bahsedeceğim. Aslında bu geçen hafta Ergun Beyin de bahsettiği Aliğa Liman Başkanlığının mahkemenin ihtiyati haciz kararını vermek üzere yetkili olup olmadığını incelerken yazdığı “*gemi orada mı*” şeklindeki müzekkeresine liman başkanlığının verdiği yanıt. Liman Başkanı şöyle diyor: “*Evet, burada, ancak şu şu söküm şirketine ait, şu parselde baştan karar edilmek suretiyle gemi artık gemi vasfını yitirmiştir*” Dolayısıyla mahkeme de sadece bu beyana dayanarak ihtiyati haciz başvurusunu reddediyor. Bizim için ekstra önem taşıyan bir durum bu, çünkü burada bir gemi alacağı da söz konusuydu. Biz aslında hurda olarak satılmış, ama

geminin satışından da etkilenmeyecek bir alacak, bir takip peşindeydik, ama bu şekilde bir kararla artık gemi vasfı da yitirildiğinden genel hükümlere göre de bir haciz yapma imkânımız olmadı. Çünkü malik değildi aslında borçlu.

Yine başka bir ilginç uygulama 1366. maddenin tatbikine ilişkin Sayın İcra Müdürümüz sadece seferden men kararı değil, aynı zamanda geminin yükleme ve boşaltma işlemlerinde engellenmesine karar veriyor. Tam anlamıyla gemiyi tutukluyor. Aslında bunun tabii neden kaynaklandığını da az çok öngörebiliyoruz. Çünkü uygulamada çoğunlukla müzekkereler alacaklı vekilleri tarafından hazırlanıp icra müdürlüğüne zaman kazanmak açısından götürüldüğü için ve bazen icra müdürlerimiz de içeriğini çok irdelemeden imzalayıp dağıtımına sokabildiği için müzekkereleri böyle ilginç olaylarla karşılaşıyoruz.

Erol Beyin de bahsettiği gibi bizim özellikle P&I kulüplerin release call diye tabir ettiğimiz üyenin üyelikten ayrılması sonrasında o poliçe yılının tabii takvim yılı içinde kapanmaması ve devam etmesi neticesinde, ama artık üyenin üyeliğinin sona erdiği hallerde üyelikten ayrılırken üyeden talep edilen sonraki yıllar için öngörülen ek aidat alacakları için rızıkol denilen bir ödeme kulüp kuralları içerisinde öngörülen bir durum. Aslında 1352. madde özellikle karşılıklı sigorta aidatları da dahil diyerek, sigorta aidatlarının deniz alacağı niteliğinde olduğunu düzenlemiş, ama bizim uygulamada iki kere başımıza gelen bir olay, mahkemeler bunun bir sanki oradaki kulüp ve üye arasındaki sözleşmenin feshinden dolayı bu sanki bir cezai şartmış gibi değerlendirip, aslında bu sigorta aidatı kapsamında değildir şeklinde verdiği kararlar var. Bunun nasıl önüne geçilebilir, açıkçası bunun madde metninde öngörülmesi ne kadar doğrudur bilmiyorum, ama ben gerekçede aktarım yapılırken bu tip aidat türlerinin de deniz alacağı niteliğine sahip olduğu düzenlenebilir.

Bizim müvekkillerimizden çok karşılaştığımız bir talep kiracının borcuna karşılık ihtiyati haciz, burada kiracıyı Ticaret Kanunu anlamında kullanılan terim olarak “*dimanche charter*” anlamında kullanıyorum. Bildiğiniz üzere 1369. madde

uyarınca eğer çoğunlukla bazı haller dışında borçlu malik değilse, gemiyi ihtiyaten haczedemiyoruz, ama kiracı için böyle bir durumun öngörülmesi biraz alacaklılar bakımından ciddi mağduriyetlere yol açıyor ve aslında bunun 99 tarihli sözleşmede de bir karşılığı var. Orada aslında kiracının alacakları için de geminin ihtiyaten haczedilmesi öngörülmüş, ama tabii ki aynı maddenin 3. fıkrasında da bizim Ticaret Kanununa aktarım yapılırken de gerekçede atıf yapılan fıkra bunun olabilmesi mümkün olabilmesi için ilgili taraf devletin hukukunda bu şekilde verilen bir ihtiyati haciz neticesinde geminin satılabilmesi mümkün olmalı ki bizim hukukumuzda böyle bir imkân yok. Benim önerim acaba böyle bir istisna tanınabilir mi kiracıya karşı ileri sürülen alacaklar bakımından? Çünkü malikin haklarının çok fazla ihlal edileceğini zannetmiyorum. Zaten malik ve kiracı arasındaki sözleşmeler bu konuda yeterli korumayı sağlıyor.

Son olarak birçok mecrada dile getirilen yakıt tedarikçilerinin alacakları eski kanun sisteminde zaruri haller şeklinde olsa da hakkında ihtiyati haciz kararı alınabilen malik dışında bir kişiye yakıt verilmesi halinde ihtiyati haciz kararı alınabilen alacaklar. Bu alacaklar için acaba bir yeniden gemi alacağı niteliği öngörülebilir mi? Bunun sebebi açık uygulamada çoğunlukla yakıt verilirken yakıt veren firmanın gerekli kendisi bakımından teminat sağlayabilecek önlemleri alabilmesi mümkün değil. Çoğunlukla peşin satış mümkün olmuyor. Alacaklar da karşılıksız ve teminatsız kalabiliyor. Aslında 93 tarihli sözleşmenin ve bizim gemi alacaklısı, kanunumuzdaki gemi alacaklısı kavramının altyapısına da çok ters düşen bir durum yaratmayacağını düşünüyorum. Çünkü geminin eski şekilde işletilmesi bakımından temel nitelik taşıyan bir alacak olduğunu düşünüyorum. Nasıl ki tekne makine için kurtarma alacakları gemi alacağı niteliği tanınıyorsa, mürettebatın alacakları için gemi adamı taleplerine gemi alacağı niteliği tanınıyorsa, yakıt tedarikçileri için de belki işte zaruri haller diye yine sınırlayarak böyle bir gemi alacağı niteliği tanınmaz mı diye bir önerim var.

Limanlar yönetmeliğiyle ilgili Nazlı Hanım konuşacak, ben sözlerime son vermeden önce aslında benim sunumunda da, önceki sunumlarda da gördüğümüz bir mesele çoğunlukla birbirimize dert yanıyoruz, ama bu sorunların çoğunun kanun değişikliğiyle önüne geçilemez sorunlar olduğunu görüyoruz. Yani geçen hafta ifade edilen, örneğin bu hafta da 1353. maddeye bakıp seferden men kaldıran bir icra müdürüne karşı ki icra müdürünün belki de bir ihtiyati haciz bakımından bilmesi gereken tek madde 1366'yken, o çerçevede bile işi yürütebilecekken bu şekilde mahkemelerin de bu tutumu desteklemesi. Bunun önüne yeni özelleştirilmiş bir deniz icra sistemi getirilebilir mi düşünülebilir, ama bence bu gibi toplantıların da uygulamacılara, mercilere yol göstermek açısından çok faydalı olacağını düşünüyorum, ama burada pek uygulamacıları göremiyoruz. Dolayısıyla belki bu gibi bir etkinliğin bir hizmet içi eğitim şeklinde Adalet Bakanlığının da desteğiyle gerçekleştirilmesi, belki sonunda bir kitapçık şeklinde uygulamacılara yol gösterici bir metin hazırlanması şeklinde önüne geçilebileceğini düşünüyorum. Benim söyleyeceklerim bu kadar, teşekkürler dinlediğiniz için.

Av. EROL ERTAN- Sayın Av. Raci Alper'e teşekkür ediyoruz. Raci Beyin sunumlarıyla ilgili ... Teşekkür ederim Sayın Başkanım. Cüneyt Bey.

Yrd. Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL- İstanbul Bilgi Üniversitesi. Raci Beye sunumu için çok teşekkür ediyorum. 93 sözleşmesine değindiği için ben de bu konu hakkında az çok uğraştım, o kapsamda kendisi oldukça güzel belirtti aslında benim de diyeceklerimi, ama ben de tekrar etmek istemekteyim. Öncelikle 1350. maddenin 1. fıkrasının ikinci cümlesi hükmüne baktığımızda benim de çalışmayı yaparken vardığım sonuç bunun mehaz sözleşmeye aykırı olduğu yönünde, ama aslında bunun çok meşakkatli bir süreçten geçen bir hüküm olduğunu da benim bildiğim, tespit edebildiğim kadarıyla tasarı halinde Adalet Komisyonu Taslağında, Bakanlık Taslağında ve Tasarısında ve çeşitli süreçlerde dört kere değiştiğini hükmün, bağlaçların, işte bildirim ve ilanın yapılmasına yönelik bağlaçların ve, veya, ya da gibi çeşitli şekillerde değiştiğini görmekteyiz. Şimdi Tür-

kiye 93 sözleşmesine taraf olma iradesini göstermeye başladığı bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra da taraf bir devlet olarak 1350. madde uyarınca kanaatimce artık Türkiye’de bu cebri satışın ilan edilmesini bizim arayamamız gerekmektedir. Çünkü sözleşme açık ve net olarak zaten cebri icranın sonuçlarını cebri icranın gerçekleştiği yer ülke hukuku hükmünde de belirttiği üzere belirler. Zaten sözleşmede demektir ki bu ilan cebri satışın gerçekleştiği yerde yapılır sizin de belirttiğiniz üzere, o yüzden bildirim ve cebri satışın gerçekleştiği ülkede ilan aranması şeklinde yorumlamamız uygun olacaktır diye düşünüyorum.

Biz ama karşı taraftan 1384. maddeye gittiğimizde bizim düzenlemelerimiz 93 sözleşmesiyle uyumludur onu da söylemek gerekirse, çünkü biz cebri satışın gerçekleştiği ülke olarak, yabancı gemiyi satacak olan bir ülke olarak biz de şunu belirliyoruz: 1. Bunun ilanı yurtdışında gerçekleşsin. 2. Bunu da sözleşme hakkı veriyor, dilerse cebri satışın gerçekleştiği ülke başka yolla da ilan etme hakkı tanıyabilir. Bizi de denizcilik piyasasında sirküle edilen yurtdışında günlük, haftalık gazetelerde ilan edilmesini arıyoruz. Bu sözleşmeyle uyumludur, 1350’deyse bir aksaklık gündeme gelmektedir. İkinci belirttiği hususta da kanaatimce çok haklı, Raci Bey bu hak düşürücü süre artık gemi alacaklısı hakkı bakımından 93 sözleşmesi ve Ticaret Kanunu anlamında çok da belki farkında değil, ama dava açmayla bu süreyi kesme olanağımız ortadan kalkmıştır. Bu kapsamda ihtiyati haczin yapılması ve cebri satışın bir yıllık hak düşürücü süre içerisinde istenmesi gerekmektedir. Ben de sizin o yorumladığınız gibi yorumluyorum. Bu satışın sonuçlanması değil, cebri satış işlemlerine başlanması şeklinde olması gerekmektedir. Orada belki ben de baktım nasıl tercüme etmişim diye, sizin dediğiniz şekilde yorumlamak herhalde daha yerinde olacaktır. 99 sözleşmesi çerçevesinde, yani 1369. madde bakımından söylediğiniz konuda Türk hukuk sisteminin kiracının borcu bakımından geminin malikinin gemisinin ihtiyaten haczedilmesine çok izin vermediği kanaatindeyim. Zaten siz de bunu belirttiniz. 99 sözleşmesi çerçevesinde de orada hüküm var ve fakat taraf devletlere bir yetki tanınmıştır,

kendi iç hukuku sistemlerinde bu gerçekleştirilsin denilmiştir. Ben de sizin görüşünüzden de yola çıkarak bir süredir bunu da düşünüyorum. Acaba 99 sözleşmesi uyarınca kiracının öyle bazı borçları bulunsun ki bu geminin işletilmesi, düzenli ve verimli işletilmesiyle de bağlantılı olsun ve biz de bunlara 1320. maddede acaba müşterek avarya deneme payı alacağından sonra bir gemi alacaklısı hakkı tanıyalım mı? Bunu tanımamız aslında ipotekli alacaklı, yani gemi alacaklısı hakkının sayısının korunmasında, azaltılmasında düşündüğümüz ipotekli alacaklının menfaatini olumsuz etkilemeyecektir. Çünkü sıra cetvelinde kendisinden sonra yer bulacaktır. Bu kanunda da yazıyor, sıra cetveli yükümlüde yazıyor. Acaba bu anlamda yakıt alacaklıları gündeme geldi, ben de bunu düşünüyorum. Bunu bir G bendi olarak 1320'ye ekleyebilir miyiz? Bu da ilerleyen aşamada belki tartışılabilir, ama bu eklemeyi yaparken de bir önceki Ticaret Kanunu çerçevesinde yakıt alacaklarının uygulamada oldukça kötüye kullanıldığını da unutmamak lazım gemi alacaklısı hakkı istenirken, belki doğrudan değil de biraz sınırlama yapılarak, yani bu da gündeme getirilebilir diye düşünüyorum.

Tersane bakımından söylediklerinize de katılıyorum. Sıra cetvelinde zaten Kerim Hocamın da kitabında varmış olduğu bir sonuçtu "*Gemi İpoteği*" kitabında, tersanecinin kanuni ipotek hakkı bakımından aslında onun yeri çok da orası değil gibi, onun ipotek, gemi ipoteği gibi biraz daha aşağı düşmesi gerekmektedir. Bu güzel sunumunuz için çok teşekkür ediyorum, ben sadece bir katkı yapmaya çalıştım, çok teşekkür ederim.

Av. EROL ERTAN- Sayın Doç. Dr. Cüneyt Süznel'e çok teşekkür ederiz. Başka suali olan, görüş bildirmek isteyen?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Çok teşekkür ederim Sayın Başkan. Efendim, hem Sayın Alper, hem Sayın Süznel'in gündeme getirdiği öneriyi acaba bir kanaat yoklaması yapmak için oya sunmayı düşünür müsünüz? Çok ilginç bir problem, başka meslektaşlarımdan da çünkü benzer öneriler geldi. Tesadüfen bugün burada konuşulmuşken acaba hazirun bu konuda ne düşünüyor diye bir oya sunsak, yani şunu anlamaya çalışsak:

Acaba 1320. maddede sıralanmış olan gemi alacağına yanına müşterek avaryaya garame paylarında olduğu gibi iç hukuk yetkimizi kullanarak yakıt alacaklarını da ilave etmeli miyiz, yakıt alacaklarının ilave edilmesi halinde örneğin, time charterer'ın borcu için kiracının borcu için, yani bevo charterer'ın borcu için, kiracının borcu için, yani bareboat charterer'ın borcu için ihtiyati haciz yolunu açmalı mıyız? Bunu yaparken ama şunun bilincinde olmalıyız: Milletlerarası sözleşmeye göre böyle bir gemi alacağı mutlak surette kısa hak düşürücü süreye tabi olacaktır, tabi tutulacaktır ve gemi ipoteğinden her ihtimalde sonra gelecektir. Yani gemi alacaklarının alıştıığımız herkese takaddüm eden özelliği bu tür iç hukukta getirilen gemi alacakları bakımından yok, ama yine de ihtiyati haciz yolunu açacağı için bir kolaylık olabilir. Bu konuda hazirun ne düşünüyor acaba?

Av. EROL ERTAN- Sayın Prof. Dr. Kerim Atamer'e teşekkür ederiz. Yalnız ben bir şey eklemek istiyorum. Bunu sadece yakıt alacaklarıyla mı sınırlayalım, yoksa örneğin, kumanya var veya gemi bir limanda kalkacak, bir parçası koptu. Atıyorum pervanesi koptu, pervanesi düştü. Pervaneyi gittiler herhangi bir yerden temin ettiler ve geminin seferine devam edebilmesini sağladılar. Acaba bu ve buna benzer malzemeleri de mi dahil etmek gerekir? Eğer böyleyse, şimdi tabii ki şu andaki mevcut düzenleme itibariyle bu bahsettiğimiz alacaklar alacaklısına gemi alacağı hakkı vermiyor, ama Sayın Raci Beyin, Sayın Cüneyt Beyin de bahsettiği gibi gemi kiracısı gemiyi kullanıyor, yakıt alıyor, menfaat temin ediyor. O kullanmadan dolayı malikin de menfaati var, malik de kirasını alıyor, ama netice itibariyle kiracı yakıtçının parasını ödemiyor. Bu malikin de menfaatine olan bir satım sözleşmesi diye düşünüyorum ben de, ben şahsen bunun da gemi alacaklarının arasına alınmasının yararlı olacağı düşüncesindeyim, ama öneri gibi bunu bütün katılımcıların oyuna sunalım. Kabul edenler? Etmeyenler? Ekseriyetle kabul edilmiştir. Biraz daha genişletilmiş haliyle olması gerekir düşünüyorum ben, teşekkür ederim.

Dr. KEREM ERTAN- El kaldırmayanlardan biri olarak söz alayım istedim. Şimdi yakıt tedarikçisi doğrudan geminin kiracısına ya da geminin malikine yakıtı satıp ticari faturayı da ona

kestiğinde belki dediğiniz doğru, ama yakıt tedarikinde arada birçok trader varsa ve geminin donatanı veya kiracısı kendisi faturayı kesene ödemeyi de yaptıysa, bir de tutup yakıt tedarikçisinin asıl, yani ilk satıcının ihtiyati haczine de muhatap olduğunda geminin donatanından, malikinden iki defa çıkmış olacak bu para bu sefer, burada da bir haksızlık yok mu diye ben de bunu sorarım.

Av. EROL ERTAN- Evet, şimdi o pratikte sık sık oluyor. Ona da çareyi kanun yapıcılar bulsun.

SALONDAN- Kiracı meselesiyle ilgili şöyle düşünüyorum: Evet, şimdi konvansiyonun maddesiyle bizdeki TTK'daki madde tam aynı değil, benim düşüncem de aslında deniz alacağının borçlusu alacağın doğduğu tarihte kiracıysa ve ihtiyati haczin talep edildiği anda da, uygulandığı anda da hâlâ kiracıysa, bence o durumda da ihtiyati haciz hakkı olmalı diye düşünüyorum. Aksi takdirde ben donatan bütün müvekkillerime gidin, bir offshore şirket kurun, geminizi ona kiraya verin, teşhiri de zorunlu değil zaten, gemi sürekli kirada olsun, kiracı bütün işletmeyi yapsın, acenteye ilişkiyi de yapsın, yakıtı da o alsın, gemi adamlarıyla ilgili bütün sözleşmeleri o yapsın. Yani gemi adamı bakımından gemi alacağı var, ama gemi alacağı hakkı vermeyen diğer bütün deniz alacaklarına yönelik sözleşmeleri yapsın, senin gemin ihtiyaten haczedilmesi hemen hemen mümkün değil gibi bir hale gelecek. Yani konvansiyondaki metne keşke biz o hakkı kullanmasaydık da konvansiyondaki şekilde olsaydı daha iyi olurdu diye düşünüyorum.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ediyoruz. Yalnız ben bu arada şunu söylemek istiyorum: Biz tatbikatçı avukatlar eğer müvekkillerimize devamlı böyle kanunu nasıl dolanacakları, bazı borçlardan nasıl kurtulacaklarını anlatacak olursak bu ve buna benzer etkinlikleri biz senelerce yaparız, üzerinde de konuşuruz. Onun için bence geçen oturumda da söylediğim gibi bizlere düşen görev, bizler yargılamanın sacayağının bir ayağıyız, iddia makamımız veya savunma makamımız. Bizim görevimiz hâkime, mahkemeye, karar verecek mercie yardımcı olmak, terazinin dengesini sağlamaktır. O bakımdan eğer bizler kanun

boşluklarından, bunu nasıl dolanımdan falan faydalanmaya çalışırsak ve tatbikatımızı da bunun üzerinde yoğunlaştıracak olursak bunlara çare bulunmaz. Yani yapılacak olan yeni değişiklikte, İcra İflas Yasasındaki değişiklikte biz icra memuruna veya icra hukuk hâkimine veya deniz ticaretle iştigal eden ihtisas mahkemesi uzman mahkeme hâkimlerine, işte şu maddeyle ilgili olarak şunu söyle yapacaksın, bununla ilgili olarak bunu böyle yapacaksın şeklinde bir kanun yapabilmek mümkün değil. Muhakkak surette birtakım yorumlara açık olacaktır. Hani kısa metin olarak lafzıyla birtakım şeyleri açıklayabilir belki kanun yapıcı, bilmiyorum, ben hiç kanun yapmadım, bilmiyorum. Fazla ukalalık da etmek istemiyorum bu konuda, ama onun bir de bildiğimiz kadarıyla bir ruhu var. Muhakkak surette bir yorum tarafını onlara bırakmak gerekir diye düşünüyorum. Başka da bir şey söylemek istemiyorum. Başka suali olan var mı? Yok. Şimdi ikinci konuşmacımız Sayın Av. Nazlı Selek. Nazlı Hanım vaktinden önce satış, o konuda görüşlerini arz edecek.

Av. NAZLI SELEK- Çok teşekkür ediyorum öncelikle bu imkânı hepimize, bizlere sağlayanlara ve bu güzel organizasyonu tertip edenlere. Ben şimdi maddeyi yazdım hani açıp okumakla uğraşmayayım diye, 1386'da düzenlenmiş vaktinden evvel satış, ama öncelikle niye bu konuya değindiğimle ilgili bir kısa açıklama yapmak isterim.

Bir müvekkilimizin bir gemisinin yarattığı bir büyük çevre kirliliği sebebiyle İzmir'de bir eğitime davet edildik. Çünkü bizim dosyamız orada konuşulacaktı. İdare düzenlemiş, Bakanlığın düzenlediği bir eğitim ve eğitime bütün liman başkanları bildiğim kadarıyla biri hariç katıldılar, katılmaları gerekiyordu. Orada Bakanlığın yaptığı bir sunum bizim gemimizle ilgili değil, ama başka bir gemiyle ilgili çok ciddi sıkıntıları olduğunu kendi aralarında tartıştılar. Vaktinden evvel satış isteyen bir liman başkanının sorunları tartışıldı. Daha sonra bu sempozyumun olacağını öğrenince ben hem Bakanlıktaki yetkiliyle, hem de ilgili liman başkanıyla görüşüp, müsaadelerini de alarak, onların sunumlarından iki fotoğraf da kullanarak biraz yaşadıkları sıkıntıları burada dile getirmek istedim. Sebebi ve

yaklaşımlarını biz görelim istiyorum. Çünkü biz uygulayıcılar olarak genellikle kanunu idareden daha iyi yorumladığımızı düşünüyoruz ve yorumluyoruz. Fakat Kerim Hocanın çok çeşitli sempozyumlarda bahsettiği ve benim satır arasında hissettiğim bir kanun yapılırken bizim gibi birçok kuruma görüş soruluyor ve bunların hepsi bir komisyonda kendi görüşlerini ifade ediyorlar. Günümüz konjonktüründe de idarenin kanun yapmaya inanılmaz bir diktesi olduğunu hissediyor ve düşünüyorum. Dolayısıyla bir kanun değişikliğinde buradan bizim çıkaracağımız bir rapor ve öneriye idarenin de ciddi önerilerle geleceğini tahmin ediyorum. Dolayısıyla idare bir olaya nasıl bakıyormuş, onu da aslında gündeme getirmek istedim. Belki biz de hazırlıklı olarak, yani karşı idarenin baktığı çerçeveden de bir bakarak, onların bakış açısında hukuki bir sakınca varsa ona da hazırlıklı olarak belki bir tespit yapmalıyız diye düşündüm. Onun için bu konuyu seçtim.

1386.2 ve 3 bildiğiniz gibi riskli gemiler için, yani 2'nin lafzı gördüğünüz gibi geminin değerli hızla düşüyor veya korunması fazla masraflı oluyor veya gemi alacaklarının dolmasına veya sayılarının artmasına yol açıyorsa, vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurulabileceği belirtilmiş. İcra mahkemesinin neler yapacağı da yazılmış. 1386.3 de: "*Gemi veya içindeki eşya insan, eşya ve çevre güvenliği açısından tehlike gösterirse, icra müdürü veya liman başkanı ihtiyaten veya kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir*" deniliyor. Bu başvuru hakkında 2. fıkra hükümleri uygulanır. Satış kararının uygulanmasında kanun yoluna başvurma durdurmaz. Muhafaza tedbirleri ve pazarlık yoluyla satışla satılır diye devam ediyor madde, o konuda Ercan görüş bildireceği için ben ona hiç girmek istemedim, ama yaşanan bir olay şu şekilde gerçekleşmiş: Bu sene 1 Mart 2017 saat 08.00, bu yansıyı ben Bakanlığın sunumundan aynen aldım. 08.45 Liman Başkanlığı idari saatinde yer alan ve üzerinde seferden men ve haciz şerhleri bulunan gemilerin olduğu bölgede deniz kirliliği olduğuna dair ihbar gelmiştir. Gemi de bu gemi, gittiklerinde de şöyle bir manzarayla karşılaşmışlar. Sanıyoruz terk

edilmiş, sanıyoruz değil, biliyoruz, terk edilmiş bir gemi, gemide kalmış bir kısım yakıtı almak için, çalmak için müdahale eden birtakım insanlar işte böyle bir kirliliğe neden olmuşlar. İşin kirlilik boyutu farklı bir boyut, fakat anlaşılmalı ki gemi üzerinde mevcut toplam 12 adet ihtiyati haciz ve haciz kararı nedeniyle terk edilmiş şekilde liman sahasında 5 yıldır bekliyormuş. Alacaklılardan biri 1386.2 tahtında bir satış istemiş. Liman Başkanlığı da hem 2, hem 3 tahtında bir satış talebiyle başvurmuş ve bildiğim kadarıyla da olay olduktan çok kısa bir süre sonra başvurmuş liman başkanı, bu kirlilik çünkü oluncaya birden durum ciddileşmiş hepsi açısından. İcra mahkemesi 1386.2'den satışı derdestlik var demiş. Daha önce böyle bir istem yapıldı ve bu görüşülüyor, o açıdan o fıkradan yapamam diye reddetmiş. İcra mahkemesi liman başkanlığı talebini değerlendirmek için dosyayı bilirkişiye göndermiş. Bu arada Aliğa Liman Başkanlığıymış bu liman başkanlığı ve Aliğa'da kendileri yapıyorlar, herhangi bir avukat kullanmadan başvuruyu liman başkanı kendisi yapıyormuş, kendisi yürütüyormuş, icra hâkimiyle de kendisi görüşüyormuş. Yani burada bir avukat faktörü yok dikkatinizi çekerim, idare idareyle görüşüyor, yani bazen sorunlar sadece bizden kaynaklanmıyor, idarenin idareyle görüştüğü, idarenin yargıyla görüştüğü bir dosyada bile açık olmayan birtakım maddeler sebebiyle çok ciddi gecikmeler yaşanıyor. Rapor gelmiş bilirkişiden, duruşma günü tayin edilmiş, satış kararı 5 Mayıs 2017 tarihi civarı, ben tarihi takribi olarak yazdım, o hafta içi dediler. Yani yaklaşık iki ay sonra bir satış kararı henüz alınabilmiş, daha satış işlemi, vesaire yapılmış değil. Bu süre içinde birtakım sıkıntılarla karşılaşmışlar. Kirlilik tehlikesinin yüksek olduğu bir durum var. Dolayısıyla kirlitici yakıtın tahliyesini istemişler. Bunun için bir ara karar istemişler. Bu bizlerin de başına gelebilir, yani bunu liman başkanı değil, müvekkilimiz olabilir bu gemi, bir şekilde biz talep etmek durumunda kalabiliriz. Kirlilikten donatan sorumlu olduğu için yakıtın tahliyesini istemiş. *“Gümrük mevzuatı gereği yakıt gemiyle birlikte vaktinden evvel satışa konu değildir”* denilerek, bu talep reddedilmiş. Yani yakıtın gemiden tahliyesine izin verilmemiş. Geminin ihtiyati haczin-

den sonra birtakım sorunlar yaşıyoruz diyor Liman Başkanlığı, bunlar bizimde söylediğimiz şeyler zaten. İdare diyor ki liman başkanlıkları gerekli ve yeterli muhafaza tedbirleri alınmıyor. Yani ihtiyati haczediyorsunuz gemiyi siz alacaklılar, sonrasında muhafaza tedbirlerine kimse karışmıyor diyorlar. Gemide bulunan yakıtın vaktinden evvel satıştaki hukuki niteliği açık değil, dolayısıyla bu şuna da yol açabilir diye düşündüm: Geminin vaktinden evvel satışını istediğimiz zaman yakıt ayrı bir mülkiyet konusu yapılarak vaktinden evvel satışa engel olabilir. Çünkü bu tür bir karar varsa bu ileride Erol Beyin bahsettiği şekilde kullanılabilir de, yani yakıt satılamaz diye vaktinden evvel satışa belki olumsuz bir etkisi olabilir. Yakıtın tahliyesine izin verildiği zaman bu yakıt suyla karışmış, artık herhangi bir ekonomik değeri yok, bertaraf edilmesi lazım. Bertaraf için yeterli kapasitede atık merkezi bulunamadığı için de bu arada uygulamada satış kararı verilse bile gemiden tahliyesine gümrük mevzuatı, gümrük müdürlüğü izin vermeyebiliyor. Sen bunu bir atık merkezine götüremeyeceksin, dolayısıyla çıkarmazsın. Yani gümrük mevzuatı da işin içine giriyor vaktinden evvel satışta deniliyor.

Öneriler olarak bunla benim de katıldığım öneriler ve sabahki oturumda da konuştuğumuz şeyler aslında, liman başkanlıkları çok ciddi bir şekilde bu yedieminlik kurumunun muhafaza tedbirlerinin, muhafaza masraflarının arttırılması, talep edilmesi konusunda bir çalışma içindeler. Biz de burada sabah birtakım sıkıntılardan bahsettik. Bence bunları da düşünerek bir öneri, çözüm önerisi düşünmek yerinde olur diye düşünüyorum. Kirletici maddenin gemiyle birlikte satılmasına ilişkin bir düzenleme yapılabilir mi veya bu bir yerde bir şekilde açıklanabilir mi? Onu belki düşünebiliriz. Satış işlemlerinin biraz daha pratik hale getirilmesi, daha çabuk yapılması, yani çok ciddi çevre kirliliği teşkil eden bir geminin bile satışını dikkat edin, bu bir alacak değil, hiçbir, yani bu kamuyu ilgilendiren bir durumda bile bir geminin satış kararı iki ayda alınabiliyorsa, yani çok ciddi sıkıntılarla karşı karşıya kalabiliriz diye düşünüyorum.

Benim yansı sunumum bu kadar, ama Mahmut Bey gitmemiş, o kendi bana bir öneri iletmişti, onu tekrar edeyim. Kendisi de söyler, belki giderim demişti. Burada Limanlar Kanunundaki değişiklikten de bahsetmek gerekir. Limanlar Kanununda yapılan bir değişikliğin nedeninin bu şeyler olduğunu zaten bizzat duydum. Kirlilikle ilgili sıkıntılar, yani terk edilmiş gemilerin akıbeti ve ne olduğuyla aslında kimse ilgilenmiyordu. Vaktinden evvel satış o anlamda pek gündeme gelmiyordu, ama bu kirlilik olunca işte söyledğim nedenden idare kendi içinde ciddi bir sarmala girdi, birbirlerine çok ciddi sorumlu arar hale geldiler ve dikkat edin, Limanlar Kanunu Yönetmeliğinde hemen bir değişiklik yapıldı. Dolayısıyla kanun değişikliklerinde çok bizden daha etkili olduklarını düşünüyorum ben, onun için de zaten daha güzel, daha çözüm, her iki tarafı da tatmin edebilecek çözüm önerileriyle gitmenin akıllıca olacağına inanıyorum. Limanlar Kanununda liman başkanlarına bu tür gemiler için, riskli gemiler için 7 gün içerisinde satış isteme yetkisi verildi ve aynı zamanda terk edilmiş gemiyse, personelliyse 2 yıl, personelsizse 1 yıl sonra da riskli gemi kabul edilir diye de bir madde konulmuş. Yine satış tabii ki Türk Ticaret Kanunundaki hükümlere atıf yaparak düzenlenmiş. Belki bir küçük ara çözüm olarak daha kolay değiştirilebilir veya hüküm eklenebilir bir kanun olması açısından belki oradaki satış işlemlerini de icra mahkemesinden alıp deniz ihtisas mahkemelerine vermek düşünülebilir. Hani öyle bir değişiklik önerisi götürülebilir. Daha kısa süreler belirlenmesi uygun olur duruşma tayini için, geçen haftaki sempozyumda Kerim Hoca söylemişti. Birlikçi tayinine gerek var mı? Liman Başkanlığı zaten konuyla ilgili bir teknik idari kurumdur. Hiç birlikçi tayini yapmamak belki düşünülebilir süreyi kısaltmak açısından, bir de benim küçük bir önerim sabah da görüşüldü yine, Burak söyledi zannediyorum ya da geçen hafta da Selçuk Hoca söylemişti. “*İcra İflas Kanunu değişikliğinin 2018’in sonundan önce olabileceğini pek düşünmüyorum*” demişti. “*Zaten daha taslak İcra İflas Kanununun da 2017’nin sonuna doğru çıkacak*” dedi. Yani bizim önümüzde uzun bir süre var. Bu uzun süre içinde benim şahsi önerim burada zaten çok kalabalık bir grup deği-

liz, bence doğru uygulamaları, yani icra mahkemelerinin, icra müdürlüklerinin ve deniz ihtisas mahkemelerinin verdikleri doğru kararları bir şekilde görür ve paylaşır hale getirip, uygulamayı doğru yönde bir biz yönlendirmeye çalışmalıyız diye düşünüyorum. Hani birbirimizle de yardımlaşmak belki bu konuda güzel bir yol olabilir ki en azından uygulamada bir doğru uygulama gelişir. Hepimiz biliyoruz ki hiç gemi ihtiyati haczi yapmamış bir hâkime bir İstanbul Deniz İhtisas Mahkemesi kararını örnek olarak götürdüğünüz zaman kendisi de rahatlıyor, o hâkimi arayıp konuşma imkânını da elde ediyor. Yani doğru kararları bir şekilde yaygınlaştırmakta fayda görüyorum ben, en azından bu ciddi kanuni düzenlemeler bitene kadar biz bari birbirimizle yardımlaşıp, bir doğru yolu bulmaya çalışmakta fayda var. Çok teşekkür ediyorum ben dinlediğiniz için.

Av. EROL ERTAN- Sayın Av. Nazlı Hanıma da teşekkür ediyoruz. Hakikaten çok güzel konulara temas etti. Siz bir şey mi söylemek istiyorsunuz beyefendi? Ben söz verdim mi size? Şaka yapıyorum.

SALONDAN- İzninizle bir soru soracağım Erol Bey. Nazlı Hanım, çok teşekkür ederim. Yalnız bir hususu, ben hiç vaktinden evvel satış yapmadım, ama bir dosyayı incelerken şahit oldum, neticesini de bilmiyorum. Liman Başkanlığı Anadolu Adliyesinde “*bu gemi batma tehlikesi yaşıyor, vaktinden önce satış yap*” diye bir talepte bulunmuş ve mahkeme de karar vermiş. Fakat şu tartışmayı yapıyordu icra dairesi, birbirleri arasında bir türlü sonuç da bulamadılar. Bu satışın parasını kim yatıracak? Şimdi liman başkanı sat gemiyi diyor. Satsın, kim verecek satış masrafını? İlan edilmesi lazım, vesaire ve hangi usule göre satılacak? Şimdi İcra İflas Kanunu 126 diyor ki: “*Bir ay süre ilan edeceksin ve ilanda da en az bir ay öncesinden ilan etmen lazım*” Vaktinden evvel satış, zaten o aşamaya kadar vakit kaybettin. İlan edeceksin, parasını kim karşılayacak, hangi usule göre satacak? Bunların hiç birinin ben cevabını bulamadım ve yapmadığım için de dosyanın da neticesini bilmiyorum. Bu konudaki görüşlerinizi rica ederim.

Av. NAZLI SELEK- Gösterdiğiniz gemiyle ilgili olarak 1386.3'ten satış kararı çıktı. Ben duruşmasındaydım, hem gemi üzerinde hacizlerim var çünkü. Onunla ilgili olarak söylediğiniz gibi yakıtla ilgili olarak bir problem yaşanıyor öncelikli olarak, ona bir çözüm bulunmaya çalışılıyor, ama bence buradaki aslı büyük problem şu: 1386.3'e göre biz satış kararını mahkeme işte bilirkişi raporundan iki-üç hafta sonrasına duruşma tarihi çıkarttırdı. Bunu aldık, ama asıl bundan sonrasında bu çok aslında hızlı ilerleyen bir süreç değil, sadece satış kararı alındı, ama normal satış prosedürünü devam ettiriyoruz. Aslında bir fark yok bu açıdan bakıldığında, pazarlık suretiyle satışa -Ercan Beyle konuştuk daha önce- imkân veriyor kanun burada, ama pazarlık suretiyle satışın çabuk olmasını gerektiren nedir? Burada buna dair bir düzenleme yok, yine normal satış prosedürü devam edecek. Bu gemi hızlı bir şekilde oradan kaldırılacak değil, yani buna çözüm bulan bir konu değil. Zannediyorum bu konuda biraz daha belki düzenlemeye ihtiyaç duyulacak. Evet, vaktinden evvel satış o prosedürü çok güzel işlettik, yani o kısma kadar çok güzel geldik. Hemen hızlıca kaptanlar çıktı, çevreye zarar verdiğine karar verdiler. Geminin hemen duruşma tarihi verildi, hemen karar alındı, ama devamı yine aynı şekilde eski yöntemle devam.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz.

Av. NAZLI SELEK- Çok özür dilerim, bu arada sizin sorununuza da bizim dosyamızda liman başkanlığı karşıladı satış masraflarını.

SALONDAN- Öyle olması lazım zaten.

Av. NAZLI SELEK- Onu da bununla ilgili masraflar öncelikli olarak alınacağı için satış parasından, oradan alacaklar.

Av. EROL ERTAN- Pardon, bu bahsettiğiniz satış Aliğa'da oldu, değil mi?

SALONDAN- Evet, aynı Nazlı Hanımın gösterdiği.

Av. EROL ERTAN- Peki, Aliğa'da icra hâkimi değişti mi?

SALONDAN- Evet, temmuz döneminden sonra yeni hâkim geldi.

Av. EROL ERTAN- Belli, çünkü bizim de iki seneyi aşkın süredir uğraştığımız bir şey var. Gemi artık orada kabuk halinde kaldı, içinde hiçbir şey kalmadı, soydular soğana çevirdiler. Gerek 1286.2 gereğince biz ve icra memuru, gerek 3 gereğince liman başkanlığı ve icra müdürlüğü icra hâkiminden geminin vaktinden önce satışını istedi. Hanımefendi işte duruşmalar açtı, erteledi, ön inceleme dedi, bilmem ne dedi, vesaire böyle bir yaklaşık 6-7 ay bizi uğraştırdıktan sonra “*şartları oluşmadığından talebin reddine*” dedi ve şu anda Yargıtayda bir sene oldu Yargıtaya gideli, daha Yargıtaydan da bir netice gelmedi. Siz gene şanslısınız, yani Hâkim Bey FETÖ'den mi gitti?

SALONDAN- Şu noktada anlıyorum, şimdi bu söylenen geminin 5 yıldır orada olma sebebi şu: Aslında 2013 yılında bu gemi için bir satış dosyası açıldı İstanbul'dan, ama yaklaşık 2 yıl kadar inanmayacaksınız, kıymet takdirine itiraz davası sürdü. Hava şartlarından dolayı gemiye çıkamıyor diye, yani evet, hâkim değişti.

Av. EROL ERTAN- O sizin için bir şans olmuş. Şimdi ben bu vaktinden önce satışla ilgili olarak aklıma bir şey geldi. Onu belki Seçil Hanım daha iyi cevaplayacak, ama şimdi vaktinden önce satışa karar verdi. Ne diyor Türk Ticaret Kanunu? “*Geminin satışına karar verilirse -yabancı bayraklı gemiler için konuşuyorum- konsolosluga bildirilir, geminin üzerinde takyidat var mı, yok mu, bilmem ne falan onlar istenir*” diyor. Bu prosedür de uygulanacak mı? Eğer bu prosedür uygulanırsa mahkeme istediği kadar vaktinden önce satış kararı vermiş olsun, yani örnek başına geldi Seçil Hanımın biliyorum, ABD Konsolosluguna tebligat yapamıyorsunuz. Bir defa yurtiçi tebligat yapamıyorsunuz, çünkü diyorlar ki burası ABD toprağıdır, buraya ancak Adalet Bakanlığı Dışişleri kanalıyla tebligat yapabilirsiniz. Adalet Bakanlığı Dışişleri Müdürlüğü ben bunu nasıl normal bir tebligat olarak mı yapacağım, yoksa istinabe gibi mi yapacağım, vallahi ben de bunu bilmiyorum diyor ve bunu da çözmeye çalışıyoruz. Seçil Hanım, buyurun.

Av. ŞÜKRAN SEÇİL ERTAN GÜLBAŞ- Öncelikle herkese teşekkürler. Ekleme yapmak istiyorum Sayın Erol Beyin bah-

settiği konuya, şimdi belki ilerleyen oturumlarda konuşmacılar değineceklerdi, ama 1384. maddede bu satış talep edildiği zaman icra müdürlüğünün geminin bağlı olduğu yabancı bayraklı geminin satışından bahsediyoruz, konsolosluga bu satışın talep edildiğini bildirecek ve mükellefiyetler listesinin hazırlanabilmesi için de geminin sicil kaydını isteyecektir. Alacaklı kendisi eğer bu sicil kaydını getirebiliyorsa, hangisi önce gelirse işlem onun üzerinden devam edecektir deniliyor. Ancak ben kanunda bu bildirim, tebligat, istinabe, hangisiyle artık yapılmazsa ne olur, bunun sonucuna rastlayamadım. Erol Beyin de bahsettiği gibi biz 2 yıldır Amerikan Konsolosluguna bu istinabe ya da tebligatı yapamadık, bir cevap da alamadık. Bizim gemiyle hiçbir ilgimiz yok. Şöyle ilgimiz yok, biz bir alacaklıyız. Geminin sicil sertifikaları bizde yok. Ben bunu alacaklı olarak da temin edemiyorum. İcra müdürlüğüne de konsolosluk bu sicil sertifikasını getiremiyor 2 senedir, ben bu satışı bu 1384'te düzenlenen prosedürler gerçekleşmedi diye yapamayacak mıyız? Bunun sonucu nedir? Bir fikri olan varsa, açıklamak isteyen varsa çok memnun olurum.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz.

Av. ATIYE İSTANBULLU PEHLİVAN- Aynı benzer bir durum bizim başka bir dosyamızda daha var. Bizde de normal satış istedik, ancak geminin bayrağı Libya, Libya'dan da mükellefiyetler listesini talep ettik. Tabii ki bir türlü alamıyoruz. Bu arada vaktinden evvel satış isteyelim diye düşünüyoruz, ama gelmeyecek ve bu faraziyede satışın akıbeti ne olacak? Gemi zaten harap vaziyette, aynı durumdan biz de muzdaripiz. Bu pazarlık suretiyle satışta da ben yaptım bir dosyada, geçen hafta da görüşmüştük. Normal satış prosedürü izlendi, ancak sıra cetveli yapıldı, ona itiraz etmedik, bir şekilde benim itiraz eden bankaydım ben, orada bir şekilde anlaşıldı ve konu kapandı, ama sonuna kadar gidilen bir dosya da ben görmedim açıkçası. Benim şu andaki mevcut sorunum sadece bu işte mükellefiyetler listesinin tedarik edilememesi durumunda ne olacak? Bununla ilgili bir açıklık olmamasından kaynaklanan problemler yaşıyoruz.

Av. EROL ERTAN- Sayın Av. Mahmut Karaman lütfen.

Av. MAHMUT KARAMAN- Şimdi iki temel sorun var: Yani bir satış kararı alınana kadarki gecikme veya alınmasındaki zorluk, ikincisi satış kararı aldıktan sonra fiilen satışın gerçekleştirilmesi. Satışın gerçekleştirilmesindeki zorlukların mutlak surette azaltılması lazım. Bir kere işin felsefesine, temeline baktığımızda değeri süratle düşen ve sahip çıkılmamış bir gemi var. Yani bunu yargılama yapıp, böyle çok uzun prosedürlerden bir hak kaybını önlemeye yönelik bir prosedüre takmanın bir anlamı yok. Yani ortada değeri azalan ve bir an önce satılması gereken gemi var, ayrıca satıldığı zaman da o gemi yerine bir yerde duruyor zaten, yani bir hak kaybı söz konusu değil. Bunu bir an önce çok kısa yoldan yapmak lazım. Satış kararı, mesela bir icra müdürü ben bunu yapacağım, ama müfettiş geldi, sen bu parayı nasıl harcadın diye sordu. İşte başvuru harcının şeyi, yani bunların da anladığım kadarıyla düzenlenmesi gerekiyor. Satış kararı alınmasında da şöyle bir zorluk var: Biraz evvelki kararda çok ibret verici bir şey gördüm, sonra da zaten Kerim Hocam ona temas etmiş. Liman Başkanı günlerce gözlemlediği ve sonunda tehlike arz ettiği için başvurduğu bir durumda bilirkişi atamak ne demek? Bilirkişi, yani liman başkanı hem kamu otoritesi, hem ondan zarar görecektir ve günlerce onun analizini yapan birisi, siz mahkemeye müracaat edildiğinde mahkeme bir refleks *"ben şimdi buna tek başıma nasıl karar vereyim"* deyip, bilirkişiyi atıyor. O zaman bunu kanuna yazmak gerekiyor o refleksten kurtulmak için ve süre de yazmak gerekiyor. 1.5-2 ay bekletmek amacı aşılıyor, yani kanunun düzenleniş amacının tamamen dışına taşıyor, dolayısıyla bir süre öngörmek lazım.

İkinci bir konu, biz şimdi hep satış kararı almaktan ve satış kararının uzayarak almasından bahsediyoruz. Bir de satış talebinin reddedilmesi var ve ondan sonra sizin bahsettiğiniz gibi bir sene temyizde beklemesi var. Yani hâkimden her zaman en doğruyu, en sağduyulu kararı vereceğini bekleyemeyiz. O zaman zaten temyiz müessesesi olmazdı, dolayısıyla bunu temyiz değil, bir itiraz müessesesine bağlamak lazım. O konuda bir düzenleme sevk etmek lazım. Teşekkür ederim.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz. Peki, bu itiraz merci neresi olmalı Mahmut Bey?

Av. MAHMUT KARAMAN- Ona karışmak biraz bizi aşar.

Av. EROL ERTAN- Yani aynı mahkemeye yapacaksak pek sonuç alamayacaksın.

Av. MAHMUT KARAMAN- Mahkeme cebri kararında olduğu gibi.

Av. EROL ERTAN- Evet, teşekkür ederim. Buyurun Berna Hanım.

BERNA- Teşekkürler. Seçil Hanımın sorusuna belki bir cevap olabilir. 1384.2 devam ediyor biliyorsunuz, İcra İflas Kanunu 126. maddesi uyarınca yapılan ilanın icra müdürü veya ilgililer tarafından geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama, buradan yola çıkarak şu denilebilir: Yani biz bunu yapmaya çalışıyoruz, ama hiçbir şekilde yapamıyoruz. İcra müdürlüğü olarak onlar o zaman dışişlerinden gene geçecek. Çünkü idari makam olarak, yani bir idarenin artık bu işi, yani yürütme makamının bu işe müdahalesini bence maddenin devamından sağlayabilirsiniz. 1386'da, onu da kim sormuştu hatırlamıyorum, ama orada zaten Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir. Burada ben Kerim Hocama sormak istiyorum. Şimdi burada vaktinden evvel satış aslında bir olağanüstü tedbir, dolayısıyla burada 1384'e başvurmadan gidilebilir mi? Çünkü liman müdürlüğü bunu talep ediyor, yani idarenin de bir talebi var. Sanki yabancı bayraklı gemide 1384'ü buradan ben de şeytanın avukatlığını yapayım biraz, dolanabilir miyiz acaba Hocam?

Av. EROL ERTAN- Doğru bir konuya temas ediyorsunuz, netice itibarıyla bu satışı çabuklaştırmak lazım.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Çok teşekkür ederim soru için, ben kendi düşüncemi çok kısa arz edip, bu konuda Sayın Süzer'in de düşüncelerini sormak gerekir diye düşünüyorum. Tez çünkü kendisinin tezi, yani geniş kapsamlı bu milletlerarası

sözleşme hakkındaki. Şimdi 1384 ve onun aslında muadili olan 1350. maddedeki düzenleme tümüyle 1993 tarihli rehin sözleşmesinden alındı. 50 000 tirajlı gazete ilavesi eski Ticaret Kanunundan eklendi. Onu şimdi bir yana bırakalım tümüyle, ama bu mükellefiyetler listesinin hazırlanmasına yönelik hazırlık çalışmak, o çalışma tümüyle 1993 tarihli sözleşmenin ürünü. Şimdi 93 tarihli sözleşmede diyor ki: *“Buradaki hükümler yerine gelmezse, cebri icra satışı geçersizdir”* Buradan hareketle benim edindiğim izlenim şudur: Vaktinden evvel ve pazarlık suretiyle satış yapılsa bile o 1384. maddedeki koşulların mutlaka sağlanması gerekmektedir. Bunun en seri şekilde yapılması için elbirliğiyle çalışılması gerekir. Ona hiç şüphe yok, fakat milletlerarası sözleşme doğrudan bu buyruğun koyduğuna göre özel hal diyerek öyle bir istisna hükmü vaktinden evvel satış, çevre tehlikesi sebebiyle satış gibi bir istisna milletlerarası sözleşmede yok. O sebeple onun her ihtimalde aranması gerektiği izlenimi var bende, ama bir de Sayın Süzal'in fikrini soralım.

Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL- Teşekkür ederim Hocam söz için. Şimdi aslında bu bildirim ve ilan yükümlülükleri sözleşmeye baktığımızda tabii ki hep taraf devletler arasında düşünülüyor. Taraf devletler arasında düşünüldüğü için bu kapanış maddelerinin sonlarına doğru bir de iletişim maddesi var. Yani taraf devletler arasında yapılacak iletişim maddesi var ve burada o sözleşmeye taraf olmakla beraber tabii ki o taraf devletler o sözleşmenin iletişim maddesi kapsamında da iletişimin hızlandırılması ve birbirlerine cevap vermekle yükümlüler, ama bu maddeyi alıp da bunu taraf devlet olmayan devletlere nasıl uygulayabiliriz? Tabii ki o sözleşmenin iletişim maddesi karşı taraf Libya ya da başka herhangi bir yer, zaten 18-19 taraf devlet var, çok da yok sözleşmenin tarafı olan devlet, çok da mümkün gözükmeyecektir, ama dediğiniz sonuç sözleşme kapsamında tamamen doğrudur. Eğer bunlar gerçekleşmezse satış geçerli değildir.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz Cüneyt Bey. Nazlı Hanımın bir şeyi olacak, Sinan Bey, size bir sonra söz vereceğim.

Av. NAZLI SELEK- Çok küçük bir saptama, zaten bu satış kararının alınmasında harcadıkları iki ay bile çok ciddi bir sıkıntı yaratmış. Satış sonrası neyin uygulanacağı, nasıl uygulanacağına daha girememiş durumdalar, hatta satacağını sanıyor liman başkanı, sanki hemen olacakmış o satış gibi bir beklentisi var, öyle anladım. Onun, yani bu girdaba girmek istemedikleri için şeye çok ciddi bir şekilde öneri hazırladıklarını öğrendim, öyle duydum. Yedieminlik kurumuyla ihtiyati haciz sonrası alınan muhafaza masraflarının arttırılması, yani biz burada ihtiyati haczi zaten çok zor aldığımızı konuştuk. Bir de irade bu açıdan çok ciddi bir öneriyle gelecek büyük ihtimalle, bence o teminat ve yedieminlik meselesine bizim de çok ciddi bir hazırlıkla eğilmemiz lazım. Yani Hoca geçen hafta bir öneriyle gelin dediği için bunu tekrarlıyorum. Bizim de bence o konuda hazırlıklı olmamız lazım diye düşünüyorum. Bunları o müesseselerin engelleyeceğini düşünüyorlar. Yani şu yaşanan vaktinden evvel satış sorununa sebep olan hususun yeterli muhafaza masrafının yatırılmaması ve yedieminlik müessesesinin çalışmaması olarak tespit etmişler.

SALONDAN- Ama ben bu konunun ayrıca alacaklıların alacağını tahsil etmesini engelleyeceğini de düşünüyorum bir noktada, yani böyle bir masraf yüklediğinizde her alacaklı artık o seferden men'i kaldırma yoluna gidecek ve vazgeçecek. Bu çünkü bir de neye göre belirleyeceksiniz o alacağı, yani neye göre muhafaza masrafını, 5 ay mı kalacak, 7 ay mı kalacak, ne kadar kalacak, kim tespit edecek? Hani taşınırda 1 m² üzerinden yediemin deposunun fiyatını çıkarabiliyorsunuz bir tarife üzerinden, ama burada neye göre belirleyeceksiniz gibi problemler var, ama ben burada da alacaklıların haklarına hanel getireceğini düşünüyorum bu durumun, yani söylediğiniz konuda konuştuk, evet, böyle bir durum var.

Av. EROL ERTAN- Evet Sinan Bey.

Av. SİNAN ŞENOL- Teşekkür ederim. 1384. madde altında Seçil Hanımın dile getirdiği mükellefiyetler listesinin tebliğine ilişkin ben de bir küçük tecrübemizden bahsetmek istiyorum. Biz bir ipotek alacaklısı banka adına hareket etti-

ğımız dosyada geminin Türkiye'ye gelip acil bir şekilde vaktinden evvel satış prosedürüne başladığını çok sonra öğrenen bir müvekkil adına hareket ettik. Geminin satılması işlemleri tamamlandıktan sonra dahil olduğu için ipotek alacaklısı banka mükellefiyetler listesi de kendisine ulaştırılmamış olduğu için hiçbir şekilde prosedüre dahil edilmedi ve de daha sonra da sıra cetvelinden yararlanamadı. Bu sebeple biz ihalenin feshi davası açmak durumunda kaldık. Yargılaması hâlâ devam ediyor. Ancak mükellefiyetler listesinin en azından geminin seyrini net bir şekilde takip edemeyen alacaklılar bakımından -ki bu durumda ipotek alacaklısı banka bence tam olarak bu duruma uyuyor- büyük bir sıkıntı yaratacağını düşünüyorum. Mükellefiyetler listesi ulaşmadığı takdirde, gerekli bildirimler yapılmadığı takdirde sicil ülkesine en azından ipotekli bankalar bakımından bir problem olacağını düşünüyorum. İhalenin feshine de zemin hazırlayacağını düşünüyorum. Bu bakımdan da belki de yargılamaların da sonuçlanması ve içtihadın oluşması gerekiyor diye düşünüyorum.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz Sayın Av. Sinan Şenol Bey. Zannediyorum başka soru yok, üçüncü konuşmacımıza söz vermek istiyorum. Sayın Av. Ercan Demir, buyurun.

Av. ERCAN DEMİR- Merhaba efendim, öncelikle bu açık, özgür tartışma ortamını sağladığı için bütün organizasyon heyetine teşekkür ederim. Bu gerçekten iftihar edilecek bir şeydir bizim camiamız bakımından. Az önceki tartışma, Nazlı Hanımın sunumu, Ayşegül Hanımın aktardığı sorunlar aslında bizi bir noktaya getirdi. Bildiğimiz kelimeler tam bir cümle kurmaya yetmiyor, bildiğimiz enstrümanlar sorunu çözmeye yetmiyor. Temel Amerika'ya telefon etmiş, nereden geldiğini anlatamamış, nereden aradığını anlatamamış. Muhatabı demiş ki harflerle söyle. "*Neyini anlamadın*" diye kızmış, demiş ki: "*Rize'nin R'si, Rize'nin İ'si, Rize'nin Z'si*" diye saymaya başlamış. Biz de İcra İflas Kanununun, mevcut İcra İflas Kanununun kısıtlı imkânlarından bu kadar özel, bu kadar çetrefil meselelere sorun bulmaya, çözüm bulmaya çalışıyoruz, inşallah bulabiliriz. Belki hepsini bütün müesseseleri bir kenara bırakıp sıfırdan düşünmek belki daha iyi bir yol olacak.

Ben bu kadar meslek büyüklerimizin arasında biraz daha haddimi zorlayarak önce kanunun nasıl olmaması gerektiğinden sunumuma başlamak istiyorum. Bizimle burada konuştuğumuz meselelerle çok ilgisi olmayan bir hüküm var yansıda, Ticaret Kanununun 122. maddesinin 4. fıkrasında denkleştirme tazminatının tabi olacağı süreden bahsediyor. Maddenin anlatımından bu bir zaman aşımı mıdır, yoksa hak düşürücü süre midir anlaşılmıyor. Diyor ki: *“Sona ermesinden itibaren sözleşme ilişkisi bitince bir yıl içinde ileri sürülmesi gerekir”* Anlaşılmamasının sebebi aslında hak düşürücü süreye yakın, ama bir yenilik doğan hak değil, alacak hakkı niye zamanaşımı değil de hak düşürücü süre seçilsin diye bir tereddüt doğuyor. Her talebe gibi gerekçeye bakılıyor tabii, orada diyor ki bunu biz özellikle açık bıraktık. Bunun sebebi hukuk geliştirme olanaklarının önünün kapatılmaması, uygulamacıların buna bir çözüm bulması. Artık oradan o çözümün uygulama haline, hukuk haline gelmesidir. Benim önerim, benim temennim yeni kanunun böyle yapılmamasıdır. Yani uygulamaya bir şey, bir düşünme fırsatı, yani yorum dışında bir çözüm arama, kanun yapma fırsatının mümkün olduğu kadar az bırakılmasıdır.

Öncelikle el koyma ve muhafaza meselesi çok tartışıldı, iki haftadır çok tartışılıyor haklı olarak, ben orada 1366.maddenin ilk fıkrasında alacaklıya biraz daha rol tanınmasının, alacaklı talebi üzerine muhafaza yapılmasının uygun olacağını düşünüyorum. Yani tebligatın yapılmasında bir sakınca yok, ancak seferden men işlemi sadece liman başkanlığına ve sahil güvenlik komutanlığına tebligat yapmakla uygulanmış sayılabilir. Buna ek bir tedbir olarak donatan temsilcisinin veya kaptanın yediemin sıfatıyla ceza sorumluluğunu üstlenip üstlenmemesi alacaklının tercihine bırakılabilir bence, bunca bir sakınca yok.

İkinci bir makyajla üçüncü kişilere zorunlu hallerde bir başkasına yediemin bırakılması ihtimalini de metne dahil edersek tartıştığımız sorunların birçoğunu çözebilmiş oluruz gibi geliyor bana, bu sorunlar öncelikle küçük alacaklar için yapılacak masraflar, zaman ve masraf daha doğrusu, ikincisi bu hükme uyulmadığı takdirde ne olacağı kanunda belli değil, ihtiyati haczin geçersiz sayılıp kaldırılması riski var. Alacaklının haberi

bile olmayabilir. Üçüncüsü, tabii ki kanunda yazılı kimselerin imtina etmesi halinde üçüncü kişiye kanunun mevcut hali yediemin olarak bırakılmasına imkân vermiyor. Bu sakınca da ortadan kaldırılmış olur. Dördüncüsü, ilk oturumda bahsedildi, mülkiyete ve zilyetliğe ilişkin ihtilaflar nedeniyle ihtiyati hacze başvurulduğu takdirde sadece liman başkanlığına tebligat yapmakla yetinilebilir veya alacaklı yine talep ederse zorunlu hal kabul edilip, üçüncü kişiye yediemin olarak bırakılabilir. Muhafaza masrafı meselesi de tabii çok tartışıldı. Öncelikle bundan kim sorumlu? Yani geminin muhafazasından kim sorumlu aslında kanunda belli, haciz altında olsa bile bir gemi bütün tedbirleri almaktan limanlar yönetmeliğinin 46. maddesine göre gemi ilgilileri yükümlü. Burada alacaklıya ya da icra müdürlüğüne bırakılmış bir inisiyatif, bir görev yok aslında, ancak gemi haczedildikten sonra icra dairesi tabii devreye giriyor. 1368. maddeye göre idaresi ve işletilmesi, bakımı, korunması için masraf yapılması, tedbir alınması gerektiği takdirde bunları icra dairesi yapacak. Bu hüküm İcra İflas Kanunundan aynen alınmış, 93. maddeden aynen alınmış. Masraf meselesi yine İcra İflas Kanunu 95. maddede devreye giriyor. Bu maddede de istenirse peşin vermek yükümlülüğü getirilmiş alacaklıya, aslında bu düzenleme silsilesinden bakıldığı zaman icra müdürlüğü tarafından bakım, koruma, işletilmesi için alınacak bir tedbir yoksa, alınması planlanan bir tedbir yoksa alacaklıdan masraf istenemeyeceği sonucu ortaya çıkıyor. Dolayısıyla geminin kaptanı, mürettebatı yerindeyse, bence alacaklıya zaten mevcut kanun hükümlerine göre de bir borç yüklenmemesi gerekir gibi geliyor, ama en büyük mesele tartışmaların odağı da terk edilmiş gemiler. Terk edilmiş gemilerde bence öncelikle daha kurumsal ve denetlenebilir bir muhafaza sistemi öngörülmesi. Burada bunun bir de alacaklı bakımından belirlenebilir bilinen, önceden bilinen bir tarifeye bağlanması gerekir. Burada ilk tartışmada geçti sözü, ama tam olarak bir sonuca varmadı gördüğüm kadarıyla, liman başkanlığı tarafından akredite edilmiş, onaylanmış şirketler kullanılabilir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü burada kullanılabilir. O teşkilatın bulunmadığı yerde römorkörcülük teşkilatları bunu pekâlâ yapabilir. Ona

göre personeli, ekipmanı vardır diye düşünüyorum. Bu ayrıca iyi bir işkolu da yaratabilir bu kriz dönemlerinde.

Satış meselesinde Nazlı Hanım vaktinden evvel satışı anlattı. Ben biraz pazarlık suretiyle satışı açıklamaya çalışacağım. Şimdi pazarlık suretiyle satış aslında 1387. maddede getirilmiş bir imkân gibi görülmesine rağmen maddenin İcra İflas Kanununa bıraktığı çok geniş bir alan olduğunu fark ediyorsunuz. Sadece çünkü tanım olarak burada da uygulanabilir diyor. İcra İflas Kanununa dönüp baktığımızda öncelikle taşınır için 119. madde var. Hem taşınır, hem taşınmazlar için 241. madde var, o da iflasta uygulanan hüküm, ancak bu düzenin çok belirgin sakıncaları var. İlki bir düzenlemesi ve uygulaması yok. Zaten çok tartışmalar da bunu ortaya çıkardı, kim nasıl yapılabileceğini çok kimse bilmiyor. Kıymet takdiri yapılacak mı, pazarlık süreci nasıl yönetilecek? Yani icra müdürü kiminle nasıl pazarlık yapacak, o belli değil. Çok ilginç bir yönü var işin, ihalenin feshi davasına mı tabi olacak, yoksa şikayete mi tabi olacak. Bu konuda doktrin de ikiye bölünmüş, mesela Baki Kuru bu ihalenin feshine tabi değildir diyor, ancak Hakan Pekcanitez bu aynı ihaledir ve ihalenin feshi hükümlerine tabidir diyor. Yargıtay ne diyor? Yargıtay diyor ki: *“Bu İcra İflas Kanununda da düzenlenmeyen bir hüküm olduğu için satıma ilişkin hükümler uygulanması gerekir”* Hatta ihalenin feshi davasını asliye hukuk mahkemesinde açılması gerektiğine dair kararlar var. Şimdi bu kadar düzenleme yokluğunda Yargıtayın da bu anlayışıyla bu tam olarak bir cebri satış mıdır, değil midir, o bile tereddütlü kalıyor bence, bir yandan Borçlar Kanunu 280. maddesinde cebri satıma hukuki ayıpları da buna dahil etmek suretiyle ayıptan ve zaptan doğan sorumluluk hükümlerinin uygulanmayacağını söylüyor, ama hiçbir yerde önceki dönemdeki gemi alacaklarının da silineceğine dair 1388. maddenin etkisinin burada da olacağına dair bir düzenleme yok.

Şimdi öneri olarak öncelikle bunun çok detaylı bir gemilere de uygulanabilir, gerçekçi bir düzenlemeye kavuşturulması gerektiğini düşünüyorum. Bu düzenleme çok ana hatlarıyla şöyle olabilir tabii ki: Hızlı bir kıymet takdiri, arkasından ilanı ve iki aşamalı bir şeye ulaşan, teklif alma sürecine ulaşan bir teklife

davet süreci. Buna benzer bir şey Hollanda'da yapılan gemi satışlarında yapılıyor bildiğim kadarıyla, öncesinde ihaleye girildiğinde teklifler toplanıyor, bu teklifler açıklanıyor, sonra ikinci turda katılımcılara yeniden teklif sunma hakkı tanınıyor. Bu tam bir pazarlık sayılmasa bile ikinciye düşünüp yeniden bir teklif sunma hakkı tanıdığı için buna benzer bir şey sağlayabildiğini düşünüyorum. Şimdi şey vazgeçilmez, 1388. maddenin uygulanması şartı, yani eski alacaklardan, eski gemi alacaklarından geminin kurtarılması şartı bence pazarlık ve satışta vazgeçilmez bir şart olmalıdır. Yeni düzenlemelerde bu açığın mutlaka kapanması lazım.

Pazarlık ve satışla ilgili söyleyeceklerim bu kadar, sadece bir-iki konuda ufak tefek önerilerim olacak. Birincisi, yetki meselesi, yetki meselesinde başka sebeplerle de yetkili olan bir mahkemeden ihtiyati haciz alınırken, uygulanmasının geminin yetki çevresine ulaşmasına vabeste tutulmasında bence bir sakınca yok, ama özellikle 1355. maddedeki düzenleme sadece o mahkeme tarafından verileceğini söylediği için bence biraz o uygulamayı daraltıyor. Belki sadece ifadesi bile kalksa veya 1354 ve 55 birleştirilip buna uygun bir düzenleme yapılırsa, bu sakınca giderilebilir.

Gemi yerine verilecek teminat da çok konuşuluyor. Ben de miktarının kararda yazılmasını, başlangıçta bilinebilir olmasını, ilk bunu duyan borçlunun ne kadar miktarda teminat yatırması gerektiğini bilebilmesini önemli buluyorum. Bu kararın bunun da açıklığını taşıyabileceğini düşünüyorum. Aynı zamanda nöbetçi icra müdürlüğü meselesinde galiba hepimiz mutabıkız. İhtiyati haczin alınması kadar kaldırılması da acil iştir. Biz bunu kullanabilmek için belki teminatın nakit verildiği durumlarda icra müdürüne bunu doğrudan kaldırma yetkisini vermemiz gerekir. Diğer hallerde diğer teminatların öngörüldüğü durumda da, verilmek istendiği durumda da bunu kararı veren mahkemeye bırakmakta bence bir sakınca yok. Benim anlatacaklarım bu kadar, çok teşekkürler sabrınız için.

Av. EROL ERTAN- Sayın Av. Ercan Demir'e teşekkür ediyoruz. Ercan Beyin dile getirdiği konularla ilgili sorusu olan?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Sayın Demir'i candan tebrik ederim, Gordion'un düğümünü kesmiş olabilir kendisi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve on n talip olmadığı durumlarda römorkajcıların talip olması müthiş bir öneri bence, müthiş akla yatkın, işin doğasına uygun ve işletilebilir bir çözüm. Yani sabahtan beri konuştuğumuz yediemin olarak kimi atayacağız, kimin böyle bir kapasitesi var ki sorusuna doğrudan nokta atışı şeklinde getirilmiş bir çözüm olabilir. Çünkü Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü haciz altında mahcuz geminin korunması için gerçekten tedbir alacak durumdadır, oraya personel çıkartabilecek durumdadır, yeterli sayıda gemi adamıyla donatabilecek durumdadır, römorkaj hizmeti verebilecek durumdadır, dışarıdan römorkörle destek verebilecek durumdadır. Belki de çözüm budur. Denizcilik Bakanlığının sayın temsilcileri de aramızda, kendileriyle selamlaştık, mutlaka salonda bir yerde arkadaşlar şu anda dinliyorlar, Denizcilik Bakanlığının mutlak surette bu öneriyi, bu çok değerli öneriyi değerlendirmesi ve bu doğrultuda belki bir düzenleme yapmasını hararetle tavsiye ediyorum.

Müsaade ederseniz çok kısa iki cümle de şunu eklemeyi istedim: Gerek geçen hafta, gerek bu hafta dinlediğimiz gündeme gelen sorunlar bakımından bir husus çok dikkatimi çekti: Belki geçen hafta takip edenler hatırlayacaklardır, bu deniz icra hükümlerini üç grup hükümden oluşturmuştuk diye arz etmeye çalışmışım. Birinci grup milletlerarası sözleşmeden gelenler, ikinci grup İcra İflas Kanunundan gelenler, üçüncü grupsa komisyonun özgün tercihleri doğrultusundadır. Gündeme gelen sorunların çok büyük ezici çoğunluğunun, öğleden sonra Barış Beyle Cüneyt Bey daha ayrıntılı söyleyecekler, kesin sonuçları bildirecekler, ama benim edindiğim izlenim ezici çoğunluk İcra İflas Kanunu hükümlerinden kaynaklanıyor. Orada da Ticaret Kanunu Komisyonunun şöyle bir hem talihsizliği, hem yetersizliği söz konusudur: Biz hükümleri hazırlamaya çalışırken İcra İflas Kanununda doğrudan çözüm gördüğümüz yerde madem İcra İflas Kanunu bunu böyle düzenlemiştir, biz de muhafaza edelim, biz de bu çözüme sadık kalalım diye düşünüp, çözümü oraya bırakmıştık. Halbuki şimdi anlaşılıyor ki İcra İflas

Kanunu çözümleri zaten uygulamada o denli tartışmalı, o denli belirsiz ki bunların bir de üstüne gemilere aktarılması başlı başına bir sorun teşkil etmiş. Dolayısıyla bunları belki de tekrar açık yazmak lazım, ama burada asıl problemin İcra İflas Kanununun kendisinden kaynaklandığını da zannediyorum görmek lazım. Çok teşekkür ederim.

Av. EROL ERTAN- Biz teşekkür ederiz. Sayın Av. Andaç Bilgen.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Başkanım, teşekkür ediyorum. Konuşmacılara da çok teşekkür ediyorum. Kerim Hocamın önerisine bir koşulla evet diyebileceğim. Eğer Ercan meslektaşımın söylediği gibi bunun tadat edilmiş bir tarifesi olmak koşuluyla, aksi takdirde römorkaj firmalarına verilecek olan bu gemilerin akıbeti alacaklının alacağına tahsilini de zorlaştırabilir. Mutlak surette tarifeye bağlı olmalıdır, mutlak surette tadat edilmelidir.

İkinci bir husus: Bu yasa hazırlanırken mademki milletlerarası sözleşmelerden yararlanıyoruz, tabii ki bu komisyonda, Bakanlıkta oluşturulacak komisyonda değerli hocalarımız var, ama sorum şu: Milletlerarası özel hukuk konusunda uzman, profesör veya öğretim görevlileri katılıyor mu?

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Efendim, soru için çok teşekkür ederim. Ticaret Kanunu Komisyonu bir taslak taslağı hazırlamıştı, taslak bir çalışma, o taslak çalışmanın hem icra iflas hukuku uzmanlarıyla, hem de milletlerarası özel hukuk, hem de milletlerarası kamu hukuku uzmanlarıyla görüşülmesi gerektiği saptanınca ayrı ayrı bu konuda toplantılar yapılmıştır. İcra İflas Kanunu hükümleri için o dönemde HMK hazırlanıyordu. HMK Komisyonu ile Ankara Hâkim Evinde üst üste çok sayıda toplantı yapıldı. Yani bu hükümler aynı zamanda icra iflasçılarının denetiminden geçmiştir. Milletlerarası özel hukuk açısından büyük bir şansımız vardı, çünkü milletlerarası özel hukuk kanunu da o dönemde değişiklik, revizyon aşamasındaydı ve her iki, yani Ticaret Kanunu Komisyonu ile MÖHUK Komisyonunun başkanları da tesadüfen Sayın Gülderen Tekinalp ve Ünal Tekinalp çiftiydi. Dolayısıyla doğrudan aile içi bir komis-

yonlar diyalogu orada şekillendirildi. Çok güzel bir çalışma yürüttük. Milletlerarası kamu hukukuyla ilgili olarak da yine aynı şekilde bu konudaki uzman hocalarımızın değerlendirmelerine arz edildi ve onların da bu konudaki düşünceleri alındı. Yani mutlak surette interdisipliner bir çalışma yürütüldü.

Av. ANDAÇ BİLGİN- O zaman böyle, gelecekte de böyle olacağını eminim.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Hiç şüphesiz öyle olması gerekir.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz. Başka suali olan? Sayın Av. Şükran Seçil Ertan Gülbaş.

Av. ŞÜKRAN SEÇİL ERTAN GÜLBAŞ- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Burada iki haftadır çok ciddi hukuki konular tartışılıyor. Benim bahsetmek istediğim şey hukuki değil, teknik bir problem. UYAP sisteminin de belki yeri burası mı çok emin değilim, ama mevcut ihtiyati haciz sistemine uygun hale getirilmesi, bununla ilgili aksaklıkların giderilmesi gerektiğini düşünüyorum. Başımıza gelen bir olaydan bahsetmek isterim. Biz ihtiyati hacze itiraz eden geminin yeni maliki üçüncü şahıs istihkak iddiasında bulunan taraftık. Geminin ihtiyati haczin bir an önce kaldırılması için icra dairesine teminat yatırmaya gittik, ancak UYAP sisteminde para ödeyebilen, teminat yatırbilen sadece icra takibinde alacaklı ya da borçlu olarak gösterilen şahıslar. Ben üçüncü şahıs olarak para yatırıyorum, ancak yatıramıyorum. Çünkü UYAP sistemi buna elverişli değil. Bir reddiyat tahsilat makbuzu çıkıyor, orada parayı yatıran borçlu görünüyor. Halbuki ben borçlu değilim. Keza bir örnek daha verebilirim UYAP sistemiyle ilgili, ihtiyati hacze itiraz ettiğiniz zaman icra mahkemesinde, daha doğrusu teminat yatırmak için icra mahkemesine müracaat ettiğiniz zaman şimdi aslında burada ihtiyati haczin kaldırılması mı, yoksa teminat üzerine kaydırılması mı, bunu oradaki memurla münakaşayı yaşıyorsunuz. UYAP sisteminde ya bir teminat hanesi var ya da bir ihtiyati haczin kaldırılması hanesi var. Biri değişik iş, biri esas, siz hangisinden işlemi yapacaksınız? Değişik işten yaparsanız icra mahkemesi hâkimi hayır, bu esastandır deyip, dosyanızı

tekrar geri gönderme ihtimaliyle karşılaşabiliyorsunuz. Bunun gibi UYAP sisteminde de sıkıntılar yaşıyoruz biz uygulamacılar, bilmiyorum başka arkadaşlarımın da başına geldi mi, ama yeri burası mı? Dediğim gibi çok emin değilim. Madem bir şey düzeltilmeye çalışılıyor, bütün yönleriyle düzeltilebilirse, hepimiz çok daha kolaylık yaşarız diye düşünüyorum.

Av. EROL ERTAN- Teşekkür ederiz. Seçil Hanımın söylediklerinden de anlaşıldığı üzere Ticaret Kanunundaki ihtiyati haciz müessesesini uygulamak, ondan sonra satış safhasına geçirmek başlı başına bir problem. İşin espi tarafı bir yana ben şahsen 6762 sayılı Yasadaki 1350 ve devamı maddeler olduğu gibi kalsa daha mı iyi olacaktı diye düşünmüyorum değilim. Biz Ticaret Kanunu hazırlanırken ihtiyati haciz kararı almanın kolaylaşacağı ve uygulamasının da daha kolay olacağı düşüncesindeydik, ama şu iki haftadır yapılan toplantılarda dile getirilen hususlarda zorlaştığı gibi bir intibayla karşılaşıyorum.

Şimdi ben aklıma bütün bu konuşmacıları dinlerken şöyle bir şey geldi: Bunu da söyleyip oturumu kapatmak istiyorum. Şimdi bu özellikle 1386. madde gereğince satıma konu olan gemiler tatbikatta genellikle biliyoruz ki bunlar hep kuvvetli bir sorumluluk sigortacısı olmayan, amiyane tabiriyle benim kakalak diye addettiğim gemiler, korsan gemiler ... Gene mevzuatta bildiğim kadarıyla Türk limanlarına gelecek olan gemilerde mali mesuliyet sigorta olması ve böyle bir poliçe doldurması mecburiyeti var. Şimdi örneğin, hepimizin bildiği malum mali mesuliyet sigortacılarının teminatı altındaki gemilerde bu konuştuğumuz sorunların hiçbirisi olmuyor. İhtiyati haciz kararını alıyorsunuz, iki gün içerisinde garanti mektubunu kulüp veriyor, gemi de kalkıyor gidiyor, siz de burada davanıza devam ediyorsunuz. Acaba bu kontrol biraz daha sıklaştırılabilir mi, hani daha basit bir yasa düzenlemesiyle veya belli şeylerin ki doğru düzgün teminat vermeyen, teminat verdiği halde para ödemeyen şeyler malumunuz, mali mesuliyet sigortacıları, sorumluluk sigortacıları malumunuz. Acaba bu biraz daha bir zorunlu hale getirilebilir mi, o yönüyle biraz engellenebilir mi diye düşünüyorum. Zannediyorum bu hususta Sayın Andaç Bilgen, oturumda konuşacaksınız, tamam. Ben mevzuunuzu

bilmiyordum, müdahale etmiş oldum. Peki, teşekkür ediyorum. Başka sorusu olan yoksa ben bu oturumu kapatmak istiyorum. Yemek molası verelim, herkes acıktı, şekerler düştü. Ben teşekkür ediyorum.

ARA VERİLDİ

3. OTURUM

SUNUCU- Değerli misafirler, 3. Oturumu ve 4. Oturumu açmak üzere, bu iki oturumu bir arada gerçekleştireceğiz, üstatlarımız Sayın Av. Ender Kanar ve Sayın Av. Andaç Bilgen'i 3. ve 4. Oturuma başkanlık etmek üzere oturum düzenindeki yerlerine davet ediyorum lütfen.

Yine oturumlarda konuşmacı olmak üzere Av. Selçuk Esenyel, Av. Savaş İnandıoğlu ve Av. Sinan Şenol'u da oturum düzenindeki yerlerine davet ediyoruz. Oturumları yönetmek ve başlatmak üzere değerli üstatlarımız Av. Ender Bey ve Andaç Beye sözü bırakıyoruz.

Av. ANDAÇ BİLGEN- Teşekkür ederiz. Yaştan dolayı bana öncelik tanıdılar, sağ olsunlar. İki konuşmacı arkadaşımızın mazeretleri var, öncelikle onu söyleyeyim. Sinan Güzel'in babası vefat etmiş, Allah rahmet eylesin, Ender Uğur'un da amcası, dolayısıyla onlar katılamadılar. Kendilerine başsağlığı diliyoruz. Bu oturumu hazırlayan Deniz Hukuku Komisyonu üyelerine, Başkanına, Değerli Hocam Kerim Atamer'e, Cüneyt Süzal'e ve tüm emeği geçenlere çok çok teşekkür ediyoruz öncelikle. Ben sözü çok fazla uzatmadan Selçuk Esenyel kardeşime söz veriyorum.

Av. SELÇUK ESENYEL- Herkese merhabalar. Öncelikli olarak ben de teşekkürlerimi sunmak isterim. Emeği geçen herkese bu organizasyonda ayrı ayrı kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyorum. Aslında 6 Mayıs tarihli oturumda da çok güzel konulara değinildi. Aslında bizim de değineceğimiz çoğu konuya parmak basıldı. Yalnız burada çok haklı bir gerekçeyle konu özgürlüğüne gidilmesine karar verilmiş. Ne kadar çok aynı konudan, aynı sorundan farklı meslektaşlardan sorunları dinlersek, belki o noktada daha fazla o konuya eğilebiliriz mantığıyla konu özgürlüğüne gidildiğini anlıyorum. Bence de çok yerinde bir karar olmuş, öncelikle o karardan ötürü de teşekkür ediyorum Sayın Kerim Atamer'e ve Sayın Cüneyt Süzal'e.

Öncelikli olarak benim asıl konuma geçmeden önce tam gündüz oturumlarında yapılan birkaç konu vardı, onlara ilişkin notlarım var. Bizim o konulara ilişkin olarak yaşadığımız sıkıntılardan biraz bahsetmek istiyorum. Çok yeni tarihli, çok yakın bir tarihte yaşamış olduğumuz bir sıkıntı da yine böyle ihtiyati haciz başvurusunun devamında yapılan icra takibi ve icra takibinin neticesinde bir teminat mektubu yatırmak hasıl olmuş. Bu teminat mektubunun yatırılması amacıyla da icra mahkemesine başvuruldu. İstanbul dışında olan bir olay, maa- lesef icra mahkemesinden 3 günde teminat mektubu taslağının onayını alamadık. İki defa hâkim görüş değiştirdi, onayladığı teminat mektubu taslağını değiştirdi. Arkasından *“ben bu deniz işlerinden anlamıyorum, neden ihtiyati haciz talebini değerlendiren mahkemeden bunu yapmıyorsunuz”* diye sorularla karşılaştık. Nihayetinde bir cuma günü -salı günü tutuklanmıştı gemi- teminatı yatırıp, gemiyi kaldırabildik. O yüzden ben de burada çözüm önerisinin bana göre ihtiyati haciz kararını veren mahkeme tarafından teminatın ve teminat mektubunun değerlendirilip karara bağlanması gerektiğini, icra mahkemesine bu konunun herhangi bir şekilde gitmemesi gerektiği kanaatindeyim. İcra mahkemesi çünkü hiç olaya müdahil değilken ve orada da herhangi bir şekilde görev dağılımı yapılmadan, yani birden fazla icra mahkemesinin olduğu yerde 1, 2, 3, 4 farklı icra mahkemelerine, farklı icra hâkimlerine konunun gittiğini ve bunun neticesinde de çok fazla aksaklık yaşandığına şahit oluyoruz.

Bu konuya ilişkin olarak bir diğer husus da ihtiyati haciz aşamasından sonra eğer esasa dair takibe geçildiyse, malumunuz kanun uyarınca icra mahkemesinin birtakım vekalet ücreti ve faizlerle birlikte bir tutar hesaplaması ve bu teminat tutarının yatırılması gerekmekte. Yalnız eğer ihtiyati haciz talebinden sonra esasa dair takibe geçilmediyse veya esasa dair takibe geçilip geçilmediğine ilişkin bir bilgi yoksa malumunuz burada karar ihtiyati haciz kararını veren mahkemede, yani teminat tutarını belirlemede ihtiyati haciz kararı veren mahkeme yetkili oluyor. Bir olayımızda ihtiyati haciz kararını veren mahkemeye hemen haberimiz oldu ihtiyati hacizden, seferden men'den

ve gidip hemen başvuruda bulunduk teminatı yatırmak üzere, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme esasa dair takibe geçilip geçilmediğini araştırmak istedi. Şimdi nasıl araştıracaksınız peki dediğimizde de tevzie sorma cihetine gitmeye karar verdi. Dolayısıyla burada da uygulamada maalesef birtakım sıkıntılar var, o yüzden de bu yetkiyi tamamıyla ihtiyati haciz kararını veren mahkemeye verildiği takdirde aşılabacağını düşünüyorum.

Yine bu ihtiyati haciz taleplerine ilişkin yaşadığımız diğer sıkıntılardan birisi malum 1369 uyarınca başvuru anında armatörün ve donatanın borçtan sorumlu olması konusu, malum tabii biz bazen alacaklılar olarak, alacaklılar vekili olarak geminin sicil kayıtlarına, sicil belgelerine herhangi bir şekilde erişimimiz olmuyor. Bu noktada kullandığımız veri ağırlıklı olarak herkesin de kullandığı Equasis kayıtları, bu Equasis kayıtlarının herhangi bir şekilde başvuruya, yani değerlendirmeye esas alınıp alınamayacağına ilişkin olarak sıkıntılar. Bu sıkıntılarının neticesinde de mahkemenin birinin liman başkanlığına yabancı bayraklı bir gemide donatanın kim olduğunu sorma ihtiyacı hissetmesi, bunun sonucunda mahkemenin liman başkanlığına müzekkere yazarak *"bu geminin donatanı kimdir"* demesi, tabii ki yabancı bayraklı gemi olması sebebiyle liman başkanlığında yabancı bayraklının kaydının olmaması sebebiyle de işin içerisinden çıkmakta bir hayli güçlükler çektik.

Şimdi bunun haricinde ben kendi güncel, kendi konuma geçecek olursam, bizim son dönemde en çok yaşadığımız sıkıntı belki de bu başı boş gemilerin sayısının artmasından kaynaklı olarak gemilerin bakım, muhafazası ve korunmasına ilişkin olarak sıkıntılar. Aslında biz bu konuyu Kerim Hocamla da sık sık görüşüyoruz, aslında bu konuya ilişkin olarak yardımlarını rica ediyoruz. Burada şöyle sıkıntılar yaşıyoruz: Özellikle tersanelerde kalmış başıboş gemiler uzunca bir süre geçtikten sonra oradaki bir ticari ihtilafa konu oluyor. Üzerinde de sayıca fazlaca haciz de bulunabiliyor. Böyle bir durumda tabii ki tersane mecburen hizmet vermeye devam ediyor. Çünkü liman başkanlıklarına yaptığımız başvuruda da geminin herhangi bir şekilde üzerinde mürettebat olmadan açığa alınmasına haklı olarak, çevre ve güvenlik önlemleri sebebiyle haklı olarak mü-

saade edilmiyor. Böyle bir durumda tersane gemiyle baş başa kalmak zorunda kalıyor.

Peki, sıkıntı nereden kaynaklanıyor, bizim yaşadığımız sıkıntılar nereden kaynaklanıyor? Aslında kanunda bu konuda açık bir düzenleme de mevcut. 1390. maddede açık bir şekilde burada yapılacak olan masrafların birinci sırada olması gerektiğine dair düzenleme mevcut. Yine İcra İflas Kanunu 138. maddesinde de bu şekilde bir düzenleme var. Bunların da yine 93 tarihli Cenevre imtiyazlar ve ipotek sözleşmesinden birebir alındığını da görüyoruz. Yalnız uygulamada şöyle bir sıkıntıyla karşılaşıyoruz: Çoğunlukla gemiler tersanelere bir ticari anlaşma neticesinde geliyor. Yani bakım ve onarım sözleşmesi tahtında tersaneye giren bir gemiden bahsediyoruz. Bu gemi tersaneye girdikten sonra tabii ki tersanecinin orada öncelikli amacı iş yapmak ve Türkiye’de bulunan tersanelerin herhangi bir şekilde yapıları ve inşaları itibariyle barınma hizmeti verme gibi bir tesisatı veya şeyi yok. Bu sebeple her halükarda ne kadar para kazanırlarsa kazansınlar tersaneciler açısından bu gemiler inanılmaz kâr kayıplarına ve zararlara yol açıyor. Şimdi diğer taraftan geminin satışına doğru yol alınmaya başlıyor. O noktada tersaneci ticari anlaşması uyarınca acaba bakım, onarım sözleşmesinde yer alan günlük barınma bedeli üzerinden armatöre bir fatura kesmeye devam etsem mi, etmesem mi noktasında sıkıntı yaşıyor. Eğer kesmeye devam edersek -ki çoğunlukla kesmeye devam ediyorlar- bu sefer bize hukuki işlem başlatmak üzerine başvurduklarında 1352. madde L ve M fıkrası uyarınca biz başvurularımızı yapıyoruz. Yalnız bunu yaptığımız takdirde yine devam edelim, takipleri kesinleştirdik. Son iki olayımızda da aynı şekilde başımıza meydana geldi. Takiplerimizi kesinleştirdik, satış aşamasına geçildi. Söz konusu gemiler üzerinde başka alacaklılar tarafından atanmış yedeminler de mevcuttu. Sıra cetveli düzenlendiği noktada birinde şöyle bir durumla karşılaştık: Bu arada Cenevre Sözleşmesinin 12. maddesinde yazan şeydir, o yüzden geçiyorum. Muhafaza ücretinin azami haddi, Adalet Bakanlığı tarafından yayınlanan bir tebliğ var. Bu taşınır taşınmazlara ilişkin olarak uygulanan hükümler olarak karşımıza çıkıyor icra dairelerinde, bi-

zim yapmış olduğumuz araştırma neticesinde deniz araçlarına, yani gemilere ilişkin olarak böyle bir düzenleme yok. Ancak buradaki maddeden de göreceğiniz üzere muhafaza müddeti hitamında 3. madde uyarınca hesap edilecek ücret mahcuz malın satışa esas alınacak değerinin yüzde 30'unu geçemez. Şimdi malum tabii bu Erol ağabeyin deyimiyle kakarak gemiler ucuz, çok fazla değeri olan gemiler de değil. Böyle bir hesabın içerisinde tersane, yani aslında o geminin satış aşamasına kadar tüm bakımını ve o güne gelebilmesine yardımcı olan tersaneler burada çok büyük sıkıntı yaşıyor. Diğer taraftan herhangi bir şekilde yine bir yönetmelikle buradaki günlük rayiçler, tabii ki bu değişkenlik arz ediyor, ama bölgeden bölgeye, İstanbul belgesindeki tersanelerle Karadeniz Bölgesindeki tersanelerin belki günlük ücretleri tabii ki farklıdır. Yalnız buna ilişkin olarak yine Adalet Bakanlığının birtakım yönetmelikleri var. Yani örneğin, kara araçlarında kübik metre cinsinden hesaplamayla bile günlük bir ücreti takdir edilebiliyor. Deniz araçları için bu olmadığından icra memuru sıra cetvelini yaptığı aşamada dosyaya bir tanesinde baktı. Bir bilirkişi, bir yediemin atanmıştı üçüncü bir şahıs, o yediemine günlük 600 lira ücret takdir etti, her saniye 350 lira takdir etti ve dedi ki: *“Zaten yediemin bakıyor bu gemiye, siz ne hizmet verdiniz”* diye karşımıza çıktı. Arkasından uzunca mücadeleler sonucunda bu yine karşımıza çıktı. Dolayısıyla biz bu düzenlemeye tabi olmadığımız geminin ispat etmeye çalıştık ve iddia ettik. Ancak bir türlü bunu aşamadık.

Şimdi bu konuya ilişkin olarak aslında ilk öğleden önceki oturumda vaktinden evvel satış ve pazarlık suretiyle satışa ilişkin olarak çok detaylı konuşmalar yapıldı. O yüzden ben burayı kısa geçeceğim. Yalnız Nazlı Hanım bu Limanlar Yönetmeliğinin 46. maddesinde yapılan değişiklikten bahsetmişti. Ben biraz buna aslında değinmek istiyorum. Tam biraz yerinde de oldu, Sayın Başkanım, Liman Başkanı İstanbul Muhammed Bey burada, öğle arasında da onunla konuşma imkânı yakaladık aslında bunun nasıl hızlandırılacağına ilişkin olarak. Şimdi ilk önce bu değişiklik ne, ona bir bakalım hep beraber, arkasından birkaç sorum olacak aslında Başkanımı da yakalamışken. Liman

idare sahasında sahipsiz terk edilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemiler hakkında aşağıdaki hükümler uygulanır: Liman başkanı tarafından liman idari sahasında sahipsiz veya terk edilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemi veya deniz aracı üzerinde incelemede bulunarak, seyir, can, mal ve çevre emniyeti veya güvenlik bakımından risk teşkil edip etmediğine dair tutanakla tespit yapılır. Burada açık bir yetki veriliyor liman başkanlığına, liman başkanlığı bu tespiti yine anladığımız kadarıyla bir komisyon suretiyle bu tespiti gerçekleştirip, arkasından bu gemilerin hangi gemiler olduğunu tespit edip, direkt satışına geçecek. Liman başkanının a bendinde belirtilen incelemesine istinaden risk tespit edilmesi durumunda riskin derecesine göre tüm masrafları gemi veya deniz aracı ilgililerine, bizim açımızdan sıkıntı bana göre burada yaşanacak. Çünkü ben gemi aracı ilgililerinin kim olduğunu anlamakta bu düzenlemede, bu yönetmelikte sıkıntı yaşayacağımızı düşünüyorum. Özellikle terk edilmiş ve yabancı bayraklı, yabancı firmalara, offshore diye tabir ettiğimiz firmalara kayıtlı gemilerde buradaki ilgililerin Türk işletmeci, Türk acente olabileceği, bu noktada da sıkıntılar yaşanabileceğini düşünüyorum.

Devamı var: Geminin bir başka nakli veya yakıtının tahliye edilmesi de dahil olmak üzere her türü tedbiri almakla veya aldırarak liman başkanı yetkili ve görevlidir. Şimdi biz aslında buna benzer uygulamaları yurtdışında da karşımıza çıkıyor. Çok yeni tarihte İsrail’de bir gemimiz tutuklanmıştı, bir müvekkilimizin gemisi tutuklanmıştı. Orada İsrail Mahkemesi birinci hafta sonunda hemen bir acente atadı. O acenteyi de orada bir Odalar Birliği -artık bizim Vapur Donatanları Derneği veya Deniz Ticaret Odası olarak kabul edebiliriz- bir yere bir yazı yazdı, oradan bir firma ismi geldi. O adam gemiye çıktı, bütün gemideki eksiklikleri yakıt, kumanya, vesaire de dahil olmak üzere her şeyi karşıladı peşinen, faturayı da öncelikli alacaklı olması kaydıyla gönderdi. Dolayısıyla biz hani bu geçen hafta özellikle tartışmıştık, acaba kim yapacak? Tamam, icra müdürlüğüne burada bir yetki veriliyor ve yapılması gerektiği söyleniyor, ama bu işleri kim yapacak dediğimizde bana göre yeni bir sektör oluşması bu konuda gündeme gelecektir. Tabii ki yine burada

şöyle sıkıntılar yaşanacaktır: Gemi satışlarının uzun sürmesi sebebiyle bu firmalar alacağını belki de 1.5-2 sene içerisinde tahsil edebilecektir, ama bu da tabii ticari bir tercih olacağını düşündüğüm için çok gündeme gelmeyecektir.

Şimdi Ç fıkrası önemli, burada liman başkanı A bendinde belirtilen inceleme neticesinde önemli risk teşkil ettiği tespit edilen gemi veya deniz alacağı hakkında ihtiyati veya kesin haciz kararı bulunması durumunda 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1386. maddesinin 2. fıkrası hükümleri kapsamında 7 gün içinde geminin satışı için ilgili icra hâkimliğine başvurur. Ç'de de devamında üzerinde ihtiyati veya kesin haciz kararı olan ve personelsiz olarak bir yıldan uzun süre, personeliyle birlikte iki yıldan uzun süreli liman idari sahasında bekleyen gemi veya deniz alacağının seyir, can, mal ve çevre emniyeti veya güvenlik bakımından önemli risk teşkil ettiği kabul edilir. Buradaki güzel nokta biz avukatlar açısından şu: Bir yıl süreyi geçmiş, bir yılı aşkın süreyle üzerinde herhangi bir mürettebatı bulunmayan ve müvekkilin de satışı finanse edemeyeceği dosyalarda liman başkanlığına başvurarak geminin satışını talep edebileceğimiz gibi gözüküyor. Aliğa örneğinden anladığım kadarıyla -ben o dosyaya taraf değilim, ama bugün vakıf oldum- Aliğa Liman Başkanlığı burada masrafi da üstlenmek suretiyle geminin satışına gitmeye karar vermiş. Bu arada bizim de iki başvurumuz var pazarlık suretiyle satışla, birisinde 5. aydayım, birisinde 4. aydayız. Karar alamadık henüz, satış kararı, dolayısıyla burada ben Sayın Başkanım aslında müsaadelerinizle soru sormak istiyorum *“buradaki usul nasıl olacak, neyi takip edeceğiz”* diye, ama Başkanım, yani bu şimdi gemilerin satışına hızlı olarak satılmasına ilişkin olarak anladığım kadarıyla, yani sizinle yapmış olduğumuz görüşmede anladığım kadarıyla ilk önce bir komisyon kurulacak. Bu komisyonun devamında siz bir tespitte bulunup, doğrudan 7 gün içerisinde satışını isteyeceksiniz. Bizi bir aydınlatabilirseniz buradaki sizin aklınızdaki prosedürü, biz de ona göre.

SALONDAN- Peki, teşekkür ederim. Şöyle, hem bu yönetmelik hükümlerini dikkate alarak, hem de Türk Ticaret Kanununun 1386. maddesini dikkate alarak doğrudur, biz bir tespit

komisyonu kurmamız lazım. Neden? Çünkü biz liman başkanlıkları aynı zamanda ölçme ve belgelendirme makamıdır. Yani bir geminin denize elverişli olup olmadığını zaten tespit eden makamdır. Bir geminin tamir kabul etmez durumda olup olmadığını tespit eden makamdır ve bu rapor esnasında gemileri terkin edebiliyoruz. Dolayısıyla kendi bünyemizde kendi uzmanlarımızdan oluşan bir komisyonla bir geminin terk edilmiş gemi, tehlike arz eden gemi veya bu mevzuatlarda belirtilen niteliklerde ve durumda olup olmadığını tespit edeceğiz komisyon marifetiyle, daha sonra da ilgili icra tetkik hâkimliğine geminin durumunu belirten rapor ve kütük kayıt örneği, Türk bayraklı gemiler için söylüyorum, yabancı bayraklı gemiler için de mevcut bilgileri ihtiva eden dosyayla beraber müracaat edip, satışını talep edeceğiz. Satış kararının alınmasını talep edeceğiz. Muhtemelen karar verilir veya verilmez, verilirse zaten ilgili icra müdürlüğü o satış yapacak, ama bizim değerlendirmemiz eğer müsaade ederseniz Sayın Başkanım, şöyle: Bu mevcut mevzuata göre bunu yapacağız, ama keşke şöyle bir komisyon olmuş olsaydı. Mesela, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun -belki madde numarasını yanlış söyleyebilirim- 20 ya da 22. maddesinde: *“Liman başkanı 500 lira ceza yazar bir gemiye, bir ay içerisinde bu parayı tahsil edemezse, gemiyi üç kişilik bir komisyonla satar”* diyor. Şimdi 100 liralık bir idari para cezası nedeniyle kurulacak olan bir idari komisyonla bir gemi satılabiliyor da, bu kadar büyük tehlike arz eden gemiler, seyir, can, mal, çevre güvenliği bakımından büyük tehlike arz eden gemilerin satışını neden idari bir komisyon yapmıyor, niçin yapmaz, neden böyle bir kanun yapılmaz bizim ülkemizde? Bizi üzen bu, biz bu satış kararını alsak dahi icra tetkik hâkimliğinden ki alacağımız ümit ediyoruz, muhtemelen verecekler bu kararları, verir veya vermez tabii, ona müdahale edecek halimiz yok, ama satış kararını alsak bile bir geminin satışı muhtemelen iki yılı bulacak diye düşünüyoruz. Önerimiz böyle bir kanun değişikliğinin yapılması, idari bir karar olarak bir gazete ilanı ile Türk veya yabancı bayraklı olup olmadığına bakılmaksızın gazete ilanı ile rahatlıkla liman başkanlığı Deniz Ticaret Odası mülki amirinden oluşan ve var

olan böyle bir komisyon var zaten, 4922'de var olan bir komisyon, 100 liradır idari para cezasının tahsili için bu komisyon zaten gemi satıyor. Neden bu durumdaki gemileri satamamın diye düşünüyoruz, teşekkür ederim.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Teşekkür ederiz Sayın Başkan.

Av. SELÇUK ESENYEL- Ben biraz 4922'ye ilişkin olarak görüşlerinizi de bildiğim için burada değerli görüşlerin önemli olduğunu düşündüm. Bizim buradaki son konumuz yine ihtiyati hacze ilişkin olarak notlarımdan unuttuğum bir husus. Malumunuz ihtiyati haciz başvurusunu yaptığımız takdirde ihtiyati haciz kararını verecek olan mahkeme ilk önce geminin fiziken bu ilin liman idari sahası içerisinde olup olmadığına ilişkin olarak bir müzekkere yazıyor. Bu müzekkerenin içeriğini son dönemlerde düzeltirmeye çalışıyoruz, ama liman başkanlığına yazılan müzekkerede açık bir şekilde SP1 kaydı isteniyor. Bu SP1 kaydı dediğimiz gemilerin acentesi tarafından verilen seyir planı. Geçenlerde başımıza gelen bir olayda ihtiyati haciz başvurusunda bulunduk, akabinde mahkeme geminin orada olup olmadığını tespiti için liman başkanlığına yazı yazdı. Büyük bir ihtimalle biz müzekkereyi götürdüğümüzde acente arkadaş oralardaydı veya duydu, vesaire bu çok önemli değil, ama çıkışı aldı geminin. Şimdi çıkış belgesini aldıktan, LÇB'yi aldıktan sonra gemi hâlâ fiziken orada durmaya devam etti. Liman Başkanlığından bize verilen müzekkere cevabında da geminin LÇB'sinin alındığını ve dolayısıyla geminin çıkışı yapıldığı bildirildi.

Şimdi bunun üzerine biz müzekkereyi tabii ki liman başkanlığına götürdük, ama malum günümüz teknolojisiyle birlikte biz marin trafikten gemiye baktığımızda ki zaten uzak bir yerde değildi, burada yakındaydı, geminin hâlâ burada olduğunu anladık ki müvekkil de zaten geminin hâlâ burada olduğunu görebiliyor. Haber verdik geminin kalkış işlemleri yapılmış diye, tabii ki adam marin trafikten izlemeye devam etti. Yaklaşık 5 saat daha gemi burada kalmasına rağmen biz tekrar bir müzekkere yazdırmak zorunda kaldık. Mahkemeye bu sefer geminin fiziken burada olup olmadığını tespitini, daha doğru-

su bilgisini ilişkin olarak bir müzekkere yazdık. Buna cevaben liman başkanlığı da haklı olarak geminin fiziken burada olup olmadığının tespitinin kendileri tarafından yapılamayacağına ilişkin olarak cevap yazdı. Şimdi böyle bir durumda müzekkereyi aldık, verdik, gemi de kaçtı en nihayetinde, sonra dönüşünde yakaladık, 3 ay sonra yakaladık. Bu kadar masraf yapıldı, vesaire, yalnız bana göre burada da yapılması gereken şey şu: Ben Ercan Beye katılıyorum bu konuda, yani biz avukatlar olarak en nihayetinde Bilgi Edinme Kanunu çerçevesinde ki burada da çok fazla uygulama var. İstanbul'da avukatların yapmış olduğu başvuruya istinaden herhangi bir şekilde gemi pozisyon bilgisi verilmiyor, Tuzla Liman Başkanlığı veriyor, Trabzon vermiyor, Samsun veriyor, İskenderun'da alamıyorsunuz, Mersin veriyor. Şimdi dolayısıyla liman başkanlıklarına önceden burada şöyle bir sıkıntıya da sebebiyet verdi: Şimdi bazı meslektaşlar tabii ki bu uygunluktan yararlanmak, yani işlemleri hızlandırabilmek adına başvuruyu yapmadan evvel liman başkanlığına başvuruyu yaparak geminin orada olup olmadığını avukat yordamıyla, yani kendi yapmış oldukları başvuru neticesinde aldıkları cevapla birlikte mahkemeye başvuruyorlar. Mahkeme de buna istinaden karar veriyor. Böyle kaldığımız bir durumda da mahkemeye başvuru yapılmadan önce liman başkanlığından böyle bir cevap alındığını, dolayısıyla burada kanuna aykırı bir düzen olduğunu iddia ettiğimizde mahkeme "*biz seferden men'i koyduğumuzda gemi hâlâ burada mıydı*" dediğinde "*evet*" dedik. Dolayısıyla bir yaptırım da olmadığı ortaya çıktı. O zaman da şöyle bir sorun ortaya çıkıyor: Biz o gün içerisinde olmak kaydıyla evveliyatında liman başkanlığına başvurarak o geminin orada olduğunu kendimiz avukat olarak Bilgi Edinme Kanunu çerçevesinde tespit edebiliyorsak, neden bu kadar müzekkere trafiği yaşıyoruz? Kurumlar da haklı olarak burada şöyle bir sıkıntı, yani liman başkanlığı da, VTS de, yani kıyı emniyeti de hakikaten yoğun olarak çalışan kurumlar, biz de işimizi yapmaya çalışıyoruz, ama bir müzekkere cevabını almak için oradaki çalışan memurlarla sürekli olarak bir şey halinde kalıyoruz. Günümüz teknolojisine geldiğimizde hakikaten bizim beyanımıza istinaden o geminin orada olduğunun

tespit edilmesi de bana göre yanlış bir uygulama olmayacak ve fazla yükü de omuzlarımızdan kaldıracaktır.

Diğer tarafta keşke bugün Sayın Av. Ender Uğur gelebilseydi, biz geçenlerde onunla aynı sıkıntıyı yaşadık bu takyidatlarda, ikimiz de aynı gemiden alacaklıydık. Ender Bey müvekkilinden yurtdışındaki sicil kaydını takyidatları almasını rica etti, adam da yaklaşık 2.5 ay sonra aldı, getirdi bize, icra dairesine verecekken adamın daha önceki konuşmalarından zaten çok fazla haz almamıştım ve Ender ağabeye dedim ki: *“Ağabey, emin misin? Bu adam bize sahte evrak veriyor olmasın”* *“Yok canım, o kadar da yapmamıştır”* dedi ve nitekim evrak sahte çıktı. Şimdi Allah'tan Ender ağabeye dedim ki: *“Ağabey, sen bu evrakı verme icra dairesine”* dedim ve biz vermemiştik. Böyle bir durumda şimdi benim yurtdışındaki takyidatı bir Türk avukat olarak getirebilmem için aracı kullanmam gerektiği kesin, yani ya yurtdışında bir avukat kullanacağım, ya burada o ülkenin temsilciliği, vesaire varsa onlara başvurmam gerekecek, ama birilerinden temin edeceğim. O temin etmemin neticesinde icra dosyasına veya mahkemeye o listeyi sunduğum anda da başımızın büyük belaya gireceğini düşünmem sebebiyle biz kesinlikle o işe girmiyoruz, o riske giremiyorum. Bu da bizim son noktamız, herkese teşekkür ediyorum dinlediğiniz için, sağ olun.

Av. ENDER KANAR- Teşekkür ederiz Sayın Esenyel. Selçuk Beye yöneltmek istediği sorusu olan arkadaşlarımız var mı?

SALONDAN- Liman Başkanlığı Boğazlar Gemi İzleme Tüzüğüne göre olan veri tabanını kullanma imkânına sahip değil mi cevap verirken orada geminin orada fiziken bulunup bulunmadığı yönünden? Çünkü onunla ilişkin başka mevzuatlar var. O 98'de çıkan bir yönetmelik var, tüzük var boğazlar trafiğine ilişkin, onun dışında kendi görev, yetkilerine ilişkin mevzuat var. Onu burada hizmete sunması imkânı yok mu?

Av. SELÇUK ESENYEL- O konuda Sayın Başkan veya Sayın Başkan Yardımcım.

SALONDAN- Hangi mevzuat engeli var? Çünkü bu 2001'de ihalesi yapılan ve sonra hizmete alınan teknik altyapı neden kullanılamasın? Bir mani, engel yoksa mevzuatta serbesttir diye düşünebilir miyiz?

Av. SELÇUK ESENYEL- Biz uygulamada ağırlıklı olarak bu sorunun cevabını, geminin fiziken orada olup olmadığının cevabını VTS'den alabiliyoruz, ama tabii ki o altyapı sisteminin nasıl kullanıldığına ilişkin eğer Sayın Başkan veya Başkan Yardımcım cevap vermek isterse sanıyorum onlardan almak bu sorunun cevabını daha doğru olacaktır deyip, topu yine sizlere atmış olayım.

SALONDAN- Efendim, gemi trafik hizmetlerinin, yani kıyı emniyetin kullanmış olduğu o veri tabanına ait uç liman başkanlıklarında yok. Dolayısıyla bize o tür müzekkere veyahut da Bilgi Edinme Kanunu kapsamında gelen talepleri kıyı emniyetten alıp bildiriyoruz, veriyoruz yazıyı, ama tabii bu da gecikmelere sebebiyet veriyor, doğrudur, ama kıyı emniyetin veri tabanını değil de, AHİS kayıtlarını kullanabiliriz diye düşünüyorum. Çünkü AHİS kayıtları Bakanlığımız merkezinde bir birimde, oradan kısıtlı imkânlarla bazı uçlar, bazı liman başkanlıklarına verilmiş. Tüm liman başkanlıklarına bu verilebilir, dolayısıyla AHİS kayıtlarını kullanabiliriz. Çünkü oradan da zaten geminin geriye doğru veya anlık durumunu tespit edebiliyoruz, ama böyle bir uygulama şu anda yok. Çünkü o AHİS kayıtlarının veri tabanı bütün liman başkanlıklarına açık değil, fakat bu olabilir, doğrudur. Böyle bir kolaylık olabilir. Teşekkür ederim.

SALONDAN- Şimdi onu Denizcilik Müsteşarlığı bize anlatırken Ankara'da zamanında o 2000'li yılların başlarında çok büyük bir heyecanla anlattılar. Müthiş bir sistem kuruyoruz dediler elektronik olarak, Ankara'dan da bu izlenecek dediler. Tüm teknik durumlarını anlattılar, o bakımdan bir mani olmaması lazım diye düşünüyorum, ama Sayın Başkanın anlattığına göre demin anlattığınız durumda liman başkanlığına yazılacağı gibi onlar içeriden muhakkak bir dijital yazışma sistemleri vardır Ankara'yla, bunun dışında mahkemeden aynı zamanda

belki Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne de bir müzekkere yazılarak liman başkanlığının yanı sıra, çünkü mevzuatla ilgili henüz uygulamada istenilen bir durum yok orada liman başkanlığı yönünden, ama kıyı emniyetinden de bu cevap alınabilir. Eşzamanlı iki adet yazılırsa, en azından kıyı emniyetinden bu teknik altyapıya erişim konusunda bir sıkıntı olmadığı anlaşıldığından hemen cevap geleceği anlaşılıyor. Liman başkanlığı ya da oradaki durumsa biraz daha olgunlaşmaya ihtiyaç gösteriyor zannediyorum, ama mani olmayan da artık şey, mani bir mevzuat yoksa alınabilir diye düşünüyorum, ama kıyı emniyetiyle ilgili teknik durum açıklandığına göre demin anlattığınız müzekerelerin aynı anda ben avukat olsam herhalde iki yere de yazdırılmasını isterdim. Birinden garanti gelecek fiziki korumaya.

Av. SELÇUK ESENYEL- Bu sefer de mahkeme maalesef iki cevabın birden beklenmesine karar veriyor iki müzekkere birden yazdırırsak.

SALONDAN- Bir de şöyle bir şey olabilir: Şimdi mahkemeler belki şey, ama aleni olan durumun ispatı açısından bir talepte bulunuyorsunuz. Yani mahkemelerin de orada marin trafik konuma geçmesi açısından çok bir sıkıntı yok. Siz o çıktıkları verdiğiniz zaman yine orada da, yani sektöre uzak olunca bu nedir diye bakabilirler, ama marin trafik bu konuda net bilgi veriyor.

Av. SELÇUK ESENYEL- Biz bunu İstanbul'da da yaşıyoruz. O hani deniz işleriyle fazla uğraşmayan mahkemelerde değil.

SALONDAN- Acil çözüm açısından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne yazılan müzekkereyle bu sorunun cevabı fiziken geminin bulunduğu yere ilişkin net cevap alınabilir mi? Alınabileceği anlaşılıyor, bu da mahkemeler tarafından kabul görecektir ya da diğer merciler, adli merciler tarafından.

Av. ENDER KANAR- Teşekkür ederiz.

Av. SELÇUK ESENYEL- Başkanımın belki oradaki çözümü.

SALONDAN- Yok, doğru bir ifade, iki yere birden müzekkere değil de sadece kıyı emniyete yazılması ...

Av. SELÇUK ESENYEL- Onda da şu sıkıntı oluyor Başkanım, onlar da “*transit olup olmadığını göremiyoruz bazen*” diyorlar.

SALONDAN- Geminin bulunduğu yer önemli zaten, transit olup olmadığı sizce önemli değil ki siz zaten ihtiyati tedbir koyacaksınız, transit olursa da koyacaksınız Türk hukukuna göre, öyle karar almıyor musunuz transit geçse dahi tutuklan-sın diye, tutulsun diye? Evet efendim, hayır demeyin efendim. Efendim, gemi uğraksız geçse dahi tutulsun diye karar alıyorsunuz. Yüzlerce karar var elimizde, bir dakika hayır demeyin.

SALONDAN- İcra yazıyor.

SALONDAN- Efendim, biz ayırım yapmıyoruz. Hâkim veya icra kararı ayırımı yapmıyoruz. Biz adli karar olarak değerlendiriyoruz hepsini.

Av. ENDER KANAR- Sayın Başkan, sözü bir başka arkadaşımıza vereceğiz. Bu söylediğiniz konu ciddi, var böyle, böyle kararlar alınıyor, ama bu kararları mahkeme değil, icra memurları verir.

SALONDAN- Efendim, biz o ayırımı yapamıyoruz hukukçu olmadığımız için, biz hepsine adli karar olarak bakıyoruz, dolayısıyla böyle kararlar var, ama kıyı emniyetin almış olduğu, geminin nerede olduğuna dair almış olduğu kullandığı veri tabanı AHİS veri tabanıdır. Türkiye'nin bütün karasularında aynı bilgi bankasını kullanıyor. Doğrudan kıyı emniyete alınacak bir müzekkereyle oradan verilecek cevap yeterli olur diye düşünüyorm.

Av. ENDER KANAR- Teşekkür ediyoruz. Buyurun Uğur Kanar.

Av. UĞUR KANAR- Merhaba, şimdi ben bir şeye değinmek istiyorum burada, yani bu konu gündeme gelmişken benim de çok rahatsız olduğum bir şey bu. Şimdi eski kanun döneminde zaten böyle bir şey yoktu, avukatın beyanı yeterliydi. Bu gemi burada buraya geliyor, gelmek üzere şeklinde, şimdi şu telefona yüklediğiniz, şu 8 liraya yüklediğiniz bir marin trafik

uygulamasıyla ulaşabildiğiniz veri için kıyı emniyeti, liman başkanlığı oralara yazılan müzekkereler, oradan gelecek cevaplar, yok UYAP sistemi kilitlendi, işte sabah Seçil çok güzel anlattı. Onların birbirine bir entegrasyonu da yok. Yani oradan oraya bilgi de gönderemiyor. İşte Tuzla'dan Çağlayan'a yetiştirmeye çalışıyorsunuz. Şimdi ihiyati haciz zaten yaklaşık ispatla yapılacak bir şey, ben beyanımı sunarım mahkemeye, doğru olması gerekenin bu olması gerektiği için öneri olarak söylüyorum. Burada tutarsam gemiyi, borçlu vekili o geminin orada olmadığına dair bir itirazda bulunursa, liman başkanlığına bu müzekkerelerin yazılıp, gerçekten o geminin orada olup olmadığının araştırılması gerektiği düşüncesindeyim. Çünkü zaten zamanla yarışılan bir iş yapıyoruz ve işi zorlaştıran aktörler de var. Sayın Liman Başkanı doğru söylüyor, ama siz adli vaka olarak bakarken işte burada bir kıyı emniyetinden SP1 kayıtları, falan hikayeleri de işin içerisine giriyor. Bazen İstanbul'da oluyor olmuyor, onları söylemeyeceğim, ama benim üzülerem burada mesela, yüzde 90'ımız avukatız, işte Arap ülkelerinde dahi avukatın beyanıyla basit bir test numunesiyle bu gemi burada denildiğinde hâkimler bunu itibar ediyorlar, ama biz avukat olarak hiç gücümüzü burada, inandırıcılığımızı konuşturamıyoruz. Zaten yaklaşık ispat, ben bu konuda bir düzenleme yapılması gerektiğinin çok faydalı olduğunu düşünüyorum. Kürsüde bulunan Selçuk arkadaşımızla yaşadığımız hikayede tekrar ediyorum, ben o liman başkanlığından müzekkerayı getirene kadar gemiyi kaldırmıştınız, biliyorsunuz, oluyor. Bu işin doğası, oradan onu siz halledene kadar o çıkışlar yapılıyor. Bu işe çözüm bulmak gerektiğini düşünüyorum. Çok teşekkür ederim.

Av. ENDER KANAR- Erken kalkan yol alır. Andaç Bey, buyurun.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Aslında bana ayrılan zamanda bu konuya değinecektim, ama sorunların başı insan, insan unsuru. Eğer insan unsuru görev sorumluluğunu, görev bilincini idrak ederse, bu sorunları aşabiliriz. Şimdi ben Liman Başkanının burada olmasına, değerli Liman Başkanının iki gün buraya katılmasından son derece mutluyum. Çünkü yürütmeyi temsil

eden bu iki görevli çok güzel bilgiler verdi. Bir arada da ben Değerli Liman Başkanı Tekirdağ'dı yanılmıyorsam, Liman Başkanından aldığım bilgiye göre konuşuyorum. Şimdi mesele şu: Soruyorum, örgütünüzde, yani kurumunuzda yanı başınızda bir hukukçu var mı, meslektaşımız var mı, kadronuz var mı bu konuda?

SALONDAN- Var efendim, hepsi Bakanlıkta ve buradalar şu an.

Av. ANDAÇ BİLGEN- Bakanlıkta var, limanda var mı, limanda yanı başınızda?

SALONDAN- Efendim, hukuk tahsili görmüş olan veya hukukçu kimliğiyle, hukukçu kadrosuyla İstanbul Liman Başkanlığında hiçbir personel yok. Ben de iktisatçiyım, ancak bu kadar konuşabiliyorum. Hata yapmış olabilirim, özür dilerim.

Av. ANDAÇ BİLGEN- Çok özür dileyerek söylüyorum, ben burada varmak istediğim sonuç şu: Eğer kurumunuzda bir hukukçu meslektaşımız bulunsa, en azından sizler ve diğer teknik personel yorulmaz, ana fonksiyonunuzu yerine getirirsiniz. O meslektaşımız da bu konuda size ve mahkemeye yardımcı olur. Diğer taraftan iletişim çağında yaşıyoruz, sabah ve şimdi önerilen bütün verilen bilgiler, öneriler doğrudur. Böyle bir çağda al müzekkereyi git, Tuzla'ya git, Haramidere'ye git, bu olacak şey değil. Bu birincisi, ikincisi, bir sahtecilikten söz ettiniz ve meslektaşımızla karar verip, böyle bir belgeyi vermediniz dediniz. Bence bunu da çözmek mümkün. Eğer Apostil Konvansiyona üye bir ülkeyse, aldığımız belgeyi Apostil'e dersiniz, gelirsiniz burada noter tasdiki yaparsınız. Sahtelik iddiasında bulunan da aksini bu konvansiyon çerçevesinde veyahut da başka bir resmi belgeyle ispatlar.

Şimdi asıl sorun bence burada hocalarıma ve değerli meslektaşlarıma, Liman Başkanımız dedi ki *“bir idari cezadan biz gemiyi satarız”*, diğer önerisi de *“bir komisyon kurulabilir, o komisyon hem ölçüm yapar, hem değerlendirme yapar, erken satışta bir veri tabanı hazırlar”* dedi, doğru mu? Ölçümü yaptınız. Meslektaşlarımızın deyimiyle tırnak içinde *“kakalak”*

gemiye baktınız ki gemi niteliğini kaybetmiş, hurda, tamir kabul etmez, gemi vasfını kaybetmiş. O aşamaya kadar biz alacak iddiamızı gemiye yönelik gemi takibi olarak yapmışız, gemiye yönelik bir takip olarak yapmışız. O aşamadan sonra durumumuz ne olur? Hâlâ bu alacak iddiamız gemi vasfını kaybetmiş gemiye yönelik devam eder mi, yoksa akıbeti ne olur? Teşekkür ederim.

Av. ENDER KANAR- Hakan üstat, buyurun.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Estağfurullah. Ben bu şeyle ilgili konu, yani çok konuşuldu, size cevap olmayacak Andaç Bey, ama özellikle gemi ihtiyati hacizde zamanla yarıştığımız dikkate alındığında Uğur arkadaşımız az önce şunu söyledi: Alacağı biz mahkemeye kanaat verecek şekilde, daha doğrusu mahkemeye kanaat verecek şekilde ispat yapıldığı zaman bu şekilde mahkeme kararını vermesi lazım. Hani diğer bir anlatımla müzekkere yazılmasına falan gerek olmamalı belki de, bizim için daha doğru, ama o maddenin sıkıntılı tarafı şu: 1362. madde alacağı ilişkin sadece kanaat getirme diyor. Bu bir alacak değil, burada bir yetki ve ne yazık ki yabancı bayraklı gemilerde kesin yetki söz konusu. Kesin yetki varsa kamu düzeni devreye giriyor ve mahkemelerimizi de ister istemez bağlamış oluyor. Çünkü kamu düzenine ilişkin bir durum söz konusu, fakat komisyon bunu dikkate alması gerektiğini de düşünüyorum. Çünkü şimdi geçen haftaki konuşmamda da konuşuldu bu biraz, Avrupa'nın çoğu limanında bir saat, iki saate karar alabiliyorsunuz, ama Türkiye'de bu mesela, benim bir örneğimde 7 gün de sürebiliyor. Hatta bizim işte sabahki Seçil Hanımın verdiği örnekte karşı karşıya olduğumuz dosyada teminat yatırmak istemelerine rağmen 6 günde teminat yatıp gemiyi kaldıramıyorlar. Şimdi bunların nazarı dikkate alınması lazım, özellikle kesin yetkinin olduğu bu hususta mesela, marin trafik AHİS'e göre çalışan bir web sitesi, hatta ben şunu da biliyorum: Denilebilir ki bu internet sitesidir. İnternet sitesine nasıl güvenilebilir denilebilir. Bu da çok tabii, ama liman başkanlıklarından benim geçen hafta aldığım bir cevapta, hatta 10 gün aldığımız bir cevapta liman başkanı şu cevabı vermişti: *"Equasis kayıtlarına göre geminin alacaklısı bu gözüküyor"* diyor. İdari bir kurumun

bunu diyebildiği bir yerde biz avukatların genel kabul görmüş böyle internet sitelerinden mahkemeye kanaat getirecek şekilde ne yazık ki bu kanaat alacağına ilişkin olmasa da düzenlenecek yeni komisyondan çıkacak yeni İcra İflas Kanununda buna dikkat edilmesi bizi büyük oranda hız konusunda -çünkü inanın en büyük sorunumuz bu- inanılmaz rahatlatacaktır. Komisyonun bu konuda, belki bu kayıtlara alındığı için söylüyorum, komisyonun bu konuda bu hususun dikkate alınmasını istiyoruz.

Av. SELÇUK ESENYEL- Equasis geçiyor Yargıtay kararıyla kayıtlara.

Av. HAKAN TÜFEKÇİ- Equasis'te geçiyor, onu diyorum, internet sitesi olmasına rağmen geçiyor, ama bir bakın ki marin, yani sen de biliyorsun Selçuk, en büyük sıkıntımız, benim en büyük sıkıntım acaba İzmir'e gidince hoşuma gidiyor. Diyorum ki İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi faks çekiyor ve sürekli kontrol ettirtiyor. Belki 3 saatlik, 5 saatlik bir sürede biz cevabını alıyoruz, ama İstanbul'da bu bizim birkaç günümüzü alabiliyor, değişebiliyor. Başka illerde mesela, benim lehime karşı tarafın armatörün ismini sormaya bile gerek duymayabiliyor. Yeknesak bir uygulama yok. Zaten burada herkesin istediği de yeknesak bir uygulama olsun ki biz önümüzü bilebilelim. Tabii bazı açılardan yorumlar olacaktır, elbette olacaktır, ama yeknesak uygulamayı bilebilsek biz de belki müvekkillerimize karşı ya da dilekçeleri hazırlarken ya da stratejimizi belirlerken ona göre bir strateji geliştirebiliriz, bir önlem alabiliriz. Teşekkür ederim, sağ olun.

Av. ENDER KANAR- Teşekkürler Hakan Bey. Erol Ertan.

Av. EROL ERTAN- Şimdi ben bütün bu konuşmalardan ve sevgili saygın değerli arkadaşım Av. Andaç Bilgen'in sorduğu suale istinaden kendi düşüncelerimi paylaşmak istiyorum. Öncelikle şu 1354, 1355. maddeler, 1354 ve 1355. maddeler ihtiyati haciz talep edilebilecek yetkili mahkemeyi belirleyebilmek için konulmuş hükümler, yoksa bunlar ihtiyati haciz kararı verilebilmesinin şartlarından değil.

Şimdi Uğur Kanar arkadaşımız şöyle bir şey söyledi: “Avukatlara itimat edilmiyor” dedi. Bu doğru, hakikaten biz mahkemeye gidiyoruz, beyanda bulunuyoruz, bu böyle, bilmem ne diyoruz, onu illa ispat etmek durumundayız, bizim beyanımıza itibar edilmiyor. Bunun nedenlerini araştırmaya kalkarsanız yine kendi içimizde buluruz bunun cevabını, onun için işin o tarafına girmek istemiyorum.

Şimdi yalnız bu özellikle 1355. madde kesin yetki, yabancı gemilerde verilecek ihtiyati haciz kararında mahkemenin kesin yetkisi, işte tonozla bağlanmış olacak, demirlemiş olacak, ve saire. Peki, şöyle bir örnekte diyelim ki Türkiye’de ikametgah eden bir yük ilgisi FOB esasla bir mal satın alıyor. Bu durumda taşıma sözleşmesini yapma görevi onun üzerinde ve taşıyanla gemi malikiyle öyle bir sözleşme yaptı ki bu sözleşmede mutadın dışında Londra tahkim şartı koymadı da “*İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemeleri yetkilidir*” diye bir madde koydu. HMK hükümleri bakımından geçerli mi? Geçerli. Peki, bu yetkili mahkemeye ben gidip ihtiyati haciz talebinde bulunamaz mıyım? Esas davayla birlikte gidersem bulunurum, ama ihtiyati haciz için davadan önce gidecek olursam 1355. maddeye takılır mıyım? Bana göre takılmamam gerektiğini düşünüyorum.

İkinci husus: Sayın Andaç Bilgen’in sorduğu sual ihtiyati haciz kararını aldık, uyguladık, gemi gemi vasfında, ama işte iki oturumdur konuşulduğu gibi mevzuattaki, uygulamadaki birtakım aksaklıklar nedeniyle gemi uzun seneler kaldı. Netice itibariyle gemi vasfını kaybetti. İhtiyati haczin akıbeti ne olacak? Ben şöyle düşünüyorum: Zaten o süreç içerisinde ya esas takip bitmiş olacak ya da icraya hacze geçilmiş olacak. İcraya hacze geçilmesi halinde herhangi bir sorun kalmayacak, ama esas takibe geçtiniz, itiraz oldu veya hiç esas takibe geçmeden doğrudan doğruya dava açtınız. Dava devam ediyor, ama ihtiyati haciz de devam ediyor. O durumda artık gemi vasfını kaybetti, yok tamir gemi kabul etmez gemi oldu, bilmem ne oldu diye bence o ihtiyati haczin sonucu ondan etkilenmemesi gerekir. Bilmiyorum cevap verebildim mi? Teşekkür ederim.

Av. ENDER KANAR- Buyurun Kerem Bey.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Teşekkür ederim. Bu Andaç Beyin sorusu ve Erol Beyin bahsettiğiyle ilgili de benim kafama şu takıldı: Niye bu bir problem olarak soruluyordu, tam anlayamadım. Çünkü 1352. maddede zaten enkaz haline gelmiş, batmış, sahipsiz hale gelmiş geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, vesaireyle ilgili alacaklar ve bu haldeki gemi diye bahsediyor kanun, zaten deniz alacağı. Deniz alacağı da ihtiyati haciz, yani o alacakların sahibi o tabii kaldırmayı yapan kişinin oluyor, o ayrı, ama deniz ihtiyati haciz nasıl?

SALONDAN- Öncelik kimin oluyor?

Av. Dr. KEREM ERTAN- Öncelik meselesi ayrı, ama ihtiyati haciz ne olurdu konuşuyorsak kanun zaten batmış gemiye de gemi diyor deniz alacağının doğması bakımından.

SALONDAN- Çok teşekkür ederim Sayın Başkan. Efendim, avukatlara duyulan güvensizlikle ilgili bir kısa maruzatımı sunmak istedim. Şimdi gerçekten de birçok yabancı yargı çevresinde avukatların sundukları yeminli beyanlar çerçevesinde, yeminli ifadeleri çerçevesinde mahkemeler işlem yapıyorlar. Fakat orada avukatların bu yeminli beyanlarının doğru çıkması ihtimaline karşı da çok keskin, çok etkili bir sistem var, bir sorumluluk sistemi var. Bizde böyle bir sistemin olup olmadığı konusunda bir yargıda bulunmayacağım, ama şunu anımsatmak isterim: Geçen hafta da o değişik kullanmıştım, biraz kör ölünce badem gözlü olur gibi bir durum sanki söz konusu. Şu günleri ben gayet net hatırlıyorum, bizzat karşılaştım, başka meslektaşlarımla bu şekilde davrandıklarına da şahidim. Tuzla Mahkemesi veya İskenderun Mahkemesinin çok kolay ihtiyati tedbir kararı vermesi ya da kanuni rehin tesisi kararı vermesi sebebiyle Türkiye'ye herhangi bir noktadan giriş yapan tüm gemiler bir dönem ya Tuzla'ya geliyordu, ya İskenderun'a geliyordu. Bütün ihtiyati tedbir kararları o iki mahkemeden alınıyordu. Avukatlar böyle beyan ediyorlardı gerçekten de, sonradan da pardon, geminin boşaltma limanı değiştirilmiş, Tuzla yerine ya da İskenderun yerine Aliğa'dan Trabzon'a kadar geniş bir yelpazede başka bir limana gitmiş deniliyordu. Şimdi böyle bir ortamda yasa koyucunun avukatın beyanına tam bir

böyle mutlak bir güvenle sarılmasını beklemek çok gerçekçi olmaz diye düşünüyorum. Biraz da iğneyi kendimize de batırmamız lazım zannediyorum. Fakat Sayın Liman Başkanımızın işaret buyurduğu bu AHİS sistemi hakikaten çok önemli bir gösterge, AHİS sistemini en etkili bir biçimde, en günü gününe, en kolay kim takip edebiliyorsa, ondan hızlıca alınacak bir beyanla ve bunu avukatın elden takip etmesine imkân tanınması suretiyle probleme belki de çözüm getirilebilir diye düşünüyorum. Eğer Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün elinde bu imkân varsa, o zaman veya Ankara'da Bakanlıktan alınabiliyorsa, Bakanlık da e-mail yoluyla buna yanıt verebiliyorsa, bu şekilde çözüm getirilebilir kanısındayım. Teşekkür ederim.

Av. ENDER KANAR- Ben teşekkür ederim. Bu avukatlara avukat beyanlarına güvenle ilgili ben yaşadığım çok küçük bir şeyi anlatmak istiyorum. Bir acente müvekkilimin alacağından dolayı yabancı bayraklı bir gemiye cuma günüydü, saat 17.00'ye kadar kararı aldık, ama eski kanunda biliyorsunuz sefere hazır gemiye infaz edilemiyordu. Bunu haber aldılar ve gemi kalkıp gitti. Biz davayı da açtık bu arada, o zaman Kadıköy'de Yoğurtçu Parkında ticaret mahkemeleri vardı, orada açtık. Ben 15 gün sonra geminin Singapur'da satılacağını öğrendim. Singapur Mahkemesi ... ile temasa geçtim. Bana şöyle dedi: *“Dava açmışsanız mahkeme bir ara kararı verebilir mi Türk Mahkemesi bu geminin satışının durdurulması yönünde pek inandırıcı gelmedi bana, yani bizim mahkemenin verdiği kararı nasıl Singapur'da infaz edeceksiniz diye düşündüm. Fakat “siz alın, ben bunu uygulayacağım” dedi. Bu yazışmaları da aldım, tercüme ettirerek Kemalettin Bey Kadıköy'de 3. Ticaret Mahkemesi Başkanına götürdüm, verdim. Konuştum, dedim ki: “Başkanım, böyle bir şey var, ben pek ihtimal vermiyorum, ama denesek ne olur? Böyle bir karar verelim” Dosyayı getirtti, baktı, bu aşamada böyle bir karar veremeyiz” dedi ve 1.5 ay sonra dava bitti, lehimize sonuçlandı. Ben de Singapur'daki meslektaşına tekrar bir mesaj gönderdim. Bu dava bitti, hani para bir yerde bloke edilmiş olabilir mi ümidiyle yapılacak bir şey var mı dedim. Bana verdiği cevap şu: “Mr. Kanar, keep it for good memories, too much, too late” ... Ben*

teşekkür ediyorum. Sayın Başkan meslektaşım Andaç Bilgen'e veriyorum yönetimi, buyurun kardeşim.

Av. ANDAÇ BİLGEN- Çok teşekkür ediyoruz. Bu teşekkürün benim nicelikten başlayıp tekile doğru gidecek. Öncelikle geçen hafta ve bu hafta bu sempozyuma ilgi gösteren konuklarımıza, değerli bilim insanlarına, Akdeniz'den, Ege'den gelen meslektaşlarımıza ve değerli meslektaşım sizlere öncelikle teşekkür ediyorum. Ayrıca fikir üreten değerli bilim insanı Kerim Atamer'in bu fikri ortaya atmasından sonra bu fikre sahip çıkan İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu Başkanı meslektaşım Han Tolga Taş'a, Bilgi Üniversitesi Öğretim Görevlisi Doç. Dr. Cüneyt Süzal'e, bütün bu organizasyonu katılanlarla bütünleştiren deniz hukukuna çok teşekkür ediyorum.

Şimdi deniz hukuku diğer hukuk dallarına oranla çok canlı bir ürün, bu canlılık ne yazık ki insan unsurumuzun yetişme koşulları nedeniyle insanlarımızın iş yaparken gösterdikleri refleksiyle pek örtüşmüyor. Şikayetleri dinledik. Tabii ki yasanın ruhuyla, lafzıyla değerlendirmesi sırasında sorunlar çıkabilir, bütün yasalarda bu sorunları yaşayabiliriz. Geçmişte de yaşadık, çünkü birçok arkadaşım ihtiyati tedbir alırken çok kolay alındığını, ama bana sadece iki veya üç hâkim gösterdiler, bir de İskenderun ilçesini gösterdiler. Onun dışında bir başka yer göstermediler. Dolayısıyla ihtiyati haciz kararıyla ilgili ve bu yeni düzenlemeler gerçekten bir parça kolaylaştı. Peki, zorlaştıran nedir? Tekrar söylüyorum, insan unsurudur. Bu insan unsuru bizlerden de kaynaklanıyor, bizler de bu hataları yapıyoruz, yargıçlarımız da yapıyor, icra müdürlükleri de yapıyor. Bu kanunları uygulayacak olan Adalet Bakanına yazılan yazılara verilen cevaplar yürütmenin Bakanlık tarafından yerine getirmediğini de gösteriyor. Bir konuyu soruyorsunuz, buna cevap verecek olan mahkeme soruyor Adalet Bakanlığına, Adalet Bakanlığından gelen cevap: *"Dışişlerine sormak gerek"* Dışişlerine soruyorsunuz, ses yok. Demek ki topyekûn bir sorun var. Bu sorunu da tekrar söylüyorum, kanunları uygulamak zorunda olan görevini yürütme yeterince yapmıyor.

Diğer bir tespitim de konumuzla pek ilgili olmayacak, ama iki dakikanızı almak istiyorum. 2000 yılından başlayan hızlı bir küreselleşme akını var. Bu küreselleşme akını sadece bizim ülkemizi değil, Amerika'yı da sarstı, Avrupa'yı da sarstı, diğer ülkeleri de sarstı. Dolayısıyla sosyal ve ekonomik yapılarımız çok değişti, insan davranışlarımız çok değişti. Özellikle 2007'den sonra Türkiye bu küreselleşmenin yarattığı bunalımın yanı sıra içeriden veya dışarıdan şöyle ya da böyle yaşadıklarımızla yargı kusura bakmayın söylemek zorundayım, inanılmaz derecede bir özgüven yitirmesiyle karşı karşıya geldi, özgüvenini yitirdi. Şimdi biz haklı olarak geçen hafta bir arkadaşım salı günü geldi, bir dilekçesine yardımcı olmak istedim, yardımcı oldum. Salı günü müracaat etti 17 ATM'ye, karar dün çıktı, ret çıktı. Ret sebebini bilmiyorum, arkadaşımın söylediği kadarıyla bu tamamen özetle sorumluluktan kaçmaktır. İki, mademki ret kararı vereceksiniz, iki günde verebilirsiniz. Birazdan örneklerini yapacağım. Kusura bakmayın, sizin konuşma sürenize tecavüz etmeyeceğim, bitireceğim.

İngiltere'de vekâletname istenmiyor gemi tutmak istediğiniz zaman, sadece gemi alacağı olduğuna dair bir kanaat uyandırmanız gerekiyor. Geminin mülkiyetiyle ilgili belge istiyor, bir beyan istiyor, bir form doldurmanızı istiyorlar. Avukattan vekaletname istemedikleri gibi sadece Kerim Hocamın söylediği gibi affidavit veyahut da bir taahhütname var. O da şu: dava masraflarını ödeyeceğinize dair bir taahhütname veriyorlar. 200 000 pounda kadar yüzde 5 gibi bir teminat, 10 000 pound yatırdığınız, bir de galiba 235 veya 245 pound başvuru verdiniz mi limana anında, yani o gün içinde yanıtını veriyor. Almanya'da yine bir haklı sebep arıyordu, şimdi bir değişiklik olmuş galiba, hocalarım daha iyi bilir. O da şu: Haklı sebebin dışında gemi tutmak için gemiye yönelik gemiyle ilgili bir alacak olması gerekiyor. Onun da süresi çok kısa, onda da böyle büyük bir yol kat etmiyorsunuz, o da bir gün içinde veriyor. İspanya hakeza, Portekiz biraz daha 48 saat yanılmıyorsam, Fransa geçen hafta da söyledik, Ticaret Odasından kıyıya tayin olmuş bir yargıç sizi dinliyor. Yabancı olmanız, Fransız olmanız hiç önemli değil, dinliyor, belgelerinize bakıyor. Bu arada tercüman da

kullanabilirsiniz, gemiyi hemen telefonla tutuyor ve çok kısa zamanda haklı olup olmadığınıza veya teminata hükmediyor. Şimdi bunlar içinde Amerika örneğini geçen hafta yanılmıyorsa bir meslektaşım söyledi, biz de araştırdık. Bu araştırmayı da ben daha önce kendime göre bir araştırma yapmıştım, fakat bu araştırmada bana yardımcı olan hukuk fakültesini yeni bitirmiş Çıdam Yıldırım'a ve de Erol Beyin yeni stajyeri Atakay'a çok çok teşekkür ediyorum. Bunlar da yardımcı oldular, bu bilgileri biraz daha geliştirdik, derledik topladık.

Şimdi ben bunun dışında temas edeceğim bir ufak husus da bu limanlarla ilgili konu, gemilerimiz limanlara geldiğinde liman başkanlarımız burada, kendilerine verilen bir norm bilgi var. Bu norm bilgi de acenteler kanalıyla ellerine limanda gemi belgeleri acenteler kararıyla veriliyor. Burada P&I sertifikaları cover note dediğimiz sertifikalar var. Burada geminin class belgeleri var, vesaire. Saygıdeğer meslektaşlarım ve değerli bilim insanları; bu belgeler Tuzla'da bürolarda düzenleniyor, Yunanistan'da bürolarda düzenleniyor. Bu belgeler bir başka ülkede değil, Mecidiyeköy'de bir başka büroda düzenleniyor. Kaptan arkadaşlarımız düzenliyor, acentede ekmek parasını kazanamayıp işinden olan insanlar düzenliyor. Piramit diye bir P&I kulübü duyduunuz mu? Ben araştırdım, soruşturdum, Piramit diye, yani o unvanda Hindistan'ın dağ bölgesinde bir firma gördüm, bu P&I sigortası, Mersin'e gemi geliyor bu P&I sigortasıyla, Mersin'e geliyor Bolivya class belgeleriyle ve gemi belgeleriyle, Mersin'de yükünü alıyor, Suriye'de satıyor belgelerini değiştirerek, sonra geliyor, hurdacılarla anlaşıp Aliğa'ya demir atıyor. Aliğa'da bu söylediğiniz satış işlemleri, falan yapıyoruz, konsolosluga soruyoruz, Bolivya'ya soruyoruz. Bolivya diyor ki: *"Benim kayıtlarımda böyle bir gemi yok. Bir ara geçici için müracaat etti, ben bir sertifika verdim. Fakat bilmem kaç dolarlık parayı ödemediği için sertifikasını iptal ettik"* İptal ettiği tarihle geminin Mersin Limanına gelişi, Aliğa'ya gelişi arasında 2.5 sene var. Bu bakımdan bizim sorunlarımızı çözecek başka bir hususu belirtmek istiyorum: Ulaştırma Bakanlığı ki ben bunu defalarca yazdım, Bakana da yazdım, oradaki görevlilere de yazdım. Aldığım cevap aynen şu: *"Efen-*

dim, bir dahaki yönetmelik görüşmelerinde bu görüşlerinizi ve bu önerilerinizi dikkate alırız” Bundan 2.5 yıl önce yazdım, ondan sonra yönetmelik çıktı mı bilmiyorum, çünkü çok öfkelen dim, tahmin ediyorum olmadı.

Şimdi Türk gemileri limanlarımıza geldiğinde yanılmıyor sam bir P&I listesi var, onlar genellikle pool içi P&I'lar ya da kendini ispat etmiş akreditesini bildiğimiz P&I'lar, fakat onun da içindeki, onun dışındaki P&I'larla yabancı gemiler limanlarımıza geliyor, sizler bunu kontrol etmiyorsunuz. Yani neden kontrol etmiyorsunuz sorusunu sormuyorum, çünkü size de verilen bir norm var, o norm düzenlenmeli, ama Türk gemilerinde dediğim gibi bunu arıyorsun, yabancı gemilerde bunu aramıyorsun, ama o gemiler Avrupa limanlarının birine giremiyor, bir tanesine yük taşıyamıyor. Neden? Çünkü Avrupa, Avrupa Birliği Mevzuatı içinde bunu gayet iyi çözmüş. Girse bile bir daha çıkış vermiyor, otorite ona el koyuyor, otorite onu alıkoyuyor ve can güvenliği yönünden de seyrine izin veriyor.

Ben bu sözlerden sonra kusura bakmayın, belki çok zaman aldım, değerli meslektaşım, aranızda görev bölümü yaptınız mı, kim önce konuşacak? Süre kaydına uyararak önce, verdiniz mi karar? Çok güzel, sizden mi başlıyoruz? Peki. Efendim, meslektaşımız Av. Savaş İnandıoğlu önce söz aldı ve başladı konuşmasına buyurun.

Av. SAVAŞ İNANDIOĞLU- Çok teşekkür ederim Sayın Başkan ve değerli hazirun. Şimdi ben başlamadan önce bu teklifi Sayın Hocam yaptıktan sonra bir emekli icra müdürünün bu toplantıdan dolayı Türkiye’de limanı olan tüm adliyelerdeki icra müdürlerine yaptığı bir çağrıdan bahsetmek istiyorum. Böyle bir toplantı var, yaşadığımız sorunları bana aktarırsanız bunu bir şekilde orada gündeme getirin diye zannederseniz 9-10 ildeki icra müdürlerine yazdı, gelen cevap sıfır. Buradan şunu anladık: Deniz icra hukukunun bir sorunu yok, olsa olsa bu sorun avukatların sorunu, yani masanın öbür tarafının hiçbir sorunu yok, onu anladık. Tabii bunun üzerine ben sunumu hazırlarken baştan sona kadar kendimce gördüğüm problemleri başvuru aşamasından uygulama, itiraz aşamasına göre

sınıflandırdım. Fakat Selçuk arkadaşımızın benim ilk başlayacağım konuyu ortaya attı, bayağı tartışıldı, biraz tekrar gibi olacak yetki konusu, oradan başlayacaktım. Ben de ilk madde olarak bu yetkiyi gündeme getirecektim. 1354. madde, aynı şeyleri tekrar etmeyeceğim. Sadece bu tartışmalarda kendi kanaatimi ortaya koyacağım.

Ben Hakan arkadaşımın aksine bunun bir kamu düzeninden olmadığını, sadece yetkili mahkemenin neresi olduğunu Erol Bey gibi belirlemek açısından kanun koyucunun bunu koyduğunu ki Yargıtayın aksi yönde bir kararı olduğunu hatırlıyorum. Bunun resen incelenmesi gerektiğini, bana göre son derece yanlış. HMK'ya baktığınızda borçlunun ikametgahı da diyor. Oradaki neyse, buradaki sadece lafına istinaden söylediğini tahmin ediyorum, ama 2005 yılıydı zannederseniz, Bilgi Üniversitesinde taslak tartışılırken Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'den duydum. Kendim duyduğum için tekrar ediyorum, bu yetki kuralının Kerim Hocamın da işaret ettiği gibi İskenderun Mahkemeleri yüzünden konmak zorunda olduğunu o toplantıda izah etmişti, ama bu kazuistik sistem ve kişilere odaklı problemleri çözme amacı öyle bir yere getiriyor ki işi içinden çıkılmaz bir hale sokuyor. Bunun iki sebebi var: 1. Gecikmeye neden oluyor. Meslektaşlarımın belirttiği gibi bir kez geçen hafta başvuru yaptık ihtiyati haciz için gemiyi burada İstanbul'da, elden takipli tezkereyle hem kıyı emniyetine, hem liman başkanlığına yazı yazıldı. Biri gelse öbürünü bekliyor, öbürü gelse bunu bekliyor. İstanbul Liman Başkanlığı bize şifahen şunu söyledi: *"O işler değişti, biz artık Tuzla'daki gemiye yok yazıyoruz, haberiniz olsun"* ve yok yazdı burada. Gidin, tekrar hâkimle konuşun, bizden de selam söyleyin, artık bize yazmasın, Tuzla'ya yazsın. Kardeşim, yaz buraya o zaman, benim işim değil, çünkü biz posta memuruyuz avukat olarak, onun dediğini öbürüne, öbürünün dediğini ona taşımasıyla heder olup gidiyoruz ve sürekli bütün arkadaşlarımız liman başkanlıklarındaki personelle karşı karşıya geliyor. Bunun sebebi mutlak surette bu yetki kuralında mahkemelerin bana göre paranoyak davranışlarından kaynaklanıyor.

Şimdi bunun bir diğer sakıncası da icra iflas hukukunun temelinde ihtiyati haczin en önemli amacı sürpriz efekttir. Borçlunun alacaklının başvurusundan haberdar olmadan malları kaçırmaya engel olmak adına böyle bir hukuki himaye geçici koruma tedbiri getirilmiştir. Siz sırf bu yetki gereksiz bir şekilde yetki kuralını yerine getirmek için resen bunu sorduğunuzda Selçuk arkadaşımın yakındığı, fakat sonra kendisinin de faydalandığını anladığımız bu uygulamada borçluya resmen haber veriyorsunuz. Ey borçlu, acenten orada dursun, zaten biliyor borçlu gemi acentesi, oralarda dolaşıyor. Ağabey, gelirse bir başvuru bir telefon çak, hemen gemiyi kaçıralım. Bizim geçen hafta yaptığımız başvuruda sadece ve sadece yetkiyi ispat etmemiz 3 gün sürdü. Sadece mahkemenin sayfa çevirip, ben yetkiliymişim demesi 3 gün sürdü. Bu 3 gün içinde hangi gemi Türkiye'den gitmez, nasıl yapacağız bunu? Bunun bir şeyi yok. Çözümü ne? Çözümüm bana göre şudur: Değerli liman başkanlığı temsilcilerinin söylediği gibi bunun bir veri tabanı var öyle ya da böyle, bu veri tabanını nasıl mahkeme nüfustaki benim nüfus kütüğümü düğmeye basıp görüyorsa, bu bilgileri mahkemeye açın kardeşim. Bu kadar zor bir şey mi? Basar düğmeye kalemdeki personel veya hâkim, açar ki geçtiğimiz seneye kadar ben İzmit Liman Başkanlığına gelen gemileri ben değil, herkes görebiliyordu orada olup olmadığını, Aliğa'daki liman başkanlığındakini görüyorduk, İstanbul'dakini göremiyorduk. Bu bu kadar gizli bir bilgi mi, bir geminin İstanbul Limanında olduğunu saklamaya niye ihtiyaç duyar bir liman başkanlığı, gerçekten anlamak mümkün değil. Bunu herkese açın, niye açmıyorsunuz? Marin trafikten vazgeçtik, devletin kendi web sitesinde bunu duyurmasında, duyurmadın, mahrem dedin, o zaman bana güvenmiyorsun avukat olarak, tamam, bana da güvenme, mahkemeye de mi güvenmiyorsun? Neden bu veri tabanı mahkemeye açılmıyor? Bence bunu açmakla elden takip meselesi mutlak surette terk edilmesi gereken bir şey, çünkü bunu her gittiğimizde kavga etmeden dönmüyoruz. Yine geldiniz de, ben bunu yazılı vereceğim de, üç gün sürem var da, bilmem, bunlarla uğraşıyorsunuz. Bunun için kesinlikle ya buna bir şey bulunacak, teknik bir çözüm, bulunmuyorsa, ka-

nunun 1261. maddesi haksız ihtiyati hacizden bahsediyor. Ben cesaret ediyorsam, kendime güveniyorsam, bu gemi de burada diyorsam, o ihtiyati haczi para koyup teminat olarak alıyorsam, karşı taraf gelip o geminin orada olmadığını ispat eder, bir hükümle duruşmasız olarak mahkeme kaldırır haczi, ben de haksız hacizden dolayı hem teminatıma el konulur, hem de haksız hacizden dolayı davaya maruz kalırım. Şimdi bu kadar açıkken, bu kadar girişimsel bir şekilde onu da araştıralım, buna da bir bakalım. Bu benim riskim, ben bu riski alıyorsam müvekkilim adına mesleki olarak, bence artık avukata güven filan da değil, artık burada mahkemenin yeterli kanaati edinip, bu ihtiyati tedbir kararını yetki yönünden vermesi gerekir.

Şimdi bir de SDR'yle ilgili, yani teminat verilmesiyle ilgili geçen hafta ben katılamamıştım, çok tartışıldığı söylendi. Aynı tartışmaları yapmayacağım, bir cümleyle söylemek gerekirse miktara ilişkin, hani düşük miktarda alacaklarda bunun bir sorun olduğu haklı olarak dile getiriliyor. Belki bir eşik konularak hani şu miktarın altında da yüzde 15'tir, falan gibi bir şey söylenebilir kanunda, haddizatında kanun hem indirme yönünde, hem de yükseltme yönünde taraflara birtakım yetkiler veriyor. Meslektaşlarımdan yapan oldu mu bilmiyorum, ama ben hasbelkader bir gemide donatan avukatı olarak mahkemeden başvuru yaptım ve 10 000 SDR'lık teminatı mahkemeyi ikna ettim, 30 000'e çıkarttım. Ek süre verdi ve 30 000 SDR'ı 3 gün içinde yatırmazsan ben ihtiyati haczi kaldıracam dedi. Getirdi alacaklı vekili 30 000 SDR'a tamamladı ve Yargıtay da bu kararı onadı. Yani bu aslında teknik olarak mümkün, ben bir kere becerdim bunu, ama sorun esas düşürülmesi noktasında. Çünkü bu teminatı kanunun mevcut koyduğu düzende dosyayı incelemek için bir ön koşul olarak kanun koyucu koyduğunda, bu ön koşulu yerine getirip getirmemek için acaba mahkeme öncelikle bu talebi bir karara mı bağlayacak? Benim teminatımı 3 000 SDR'a düşür, sonra da ihtiyaten haczet dediğimde bu talebi incelemek için önce teminatı yatırmam lazım. Teminatı yatırmam için o zaman bir ara karar verecek. Hayır kardeşim, ben senin talebini uygun görmüyorum, 10 000 SDR'ı yatır, sonra bakarım mı diyecek? Bazı mahkemeler meslektaş-

larımın söylediği gibi dosyayı inceliyor, karar veriyor, yatması halinde infaz yönünde karar veriyor, ama bana göre buna lehimize olduğunu düşünmekle birlikte kanuna aykırı olduğunu düşünüyorum. Çünkü kanun açıkça bunun bir incelemek için koşul olduğunu söylüyor. Bu arada sabit bir teminata yeni kanunda yer verilmesini ben olumlu karşılıyorum. Öngörülebilirlik açısından olumlu, özellikle yabancı müvekkillerimize artık yüzde 10-40 arasında mahkemenin keyfine göre veya kanaatine göre bir teminat yatar deyip, son ana kadar kaç olacağını bilmediğiniz şeye sen bir yüzde 40 gönder, fazla olursa iade ederiz gibi gereksiz tartışmalardan bizi kurtarmıştı. Bu anlamda çok olumlu buluyorum.

Bana göre yeni kanunun en sorunlu maddesi olan 1369. maddeye biraz değinmek istiyorum. Maddenin içeriğini hepimiz biliyoruz, burada tekrar etmeyeceğim. Esas sorun borçtan sorumlu olan kişi kayıtlı malik değilse, ihtiyati hacze karar verilir mi, verilemez mi? Kanun çok açık bir şekilde bunun olmayacağını söylüyor. Şimdi konvansiyonla farklılığını veya çelişmesini tartışmak bir tarafa, benim kanaatime göre bu sorunu mevcut düzende, mevcut sistemde aşmak mümkündür. Ben bunu İzmir'de birkaç sefer denedim, ama başarılı olamadım. Onun da yöntemi benim kanaatime göre sorun şudur: Genelde commercial manager'ler örneğin, bir yakıt tedarikinde esas beneficial owner olduğu için, arkasındaki kişi olduğu için yakıt siparişini veriyor, alıyor, fatura commercial manager'a kesiliyor. Para ödenmiyor başvuru yaptığımızda, 1369'a bu aykırıdır. Çünkü kayıtlı malikten malik almamıştır yakıtı, ihtiyati haciz talebinizin reddi şeklinde kararlar veriyor. Şimdi bunu aşmanın bana göre yöntemi Borçlar Kanunudur. Borçlar Kanununun 40. maddesi şöyle bir düzenleme getiriyor: *"Yetkili bir temsilci tarafından bir başkası adına ve hesabına yapılan hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olunanı bağlar"* diyor. commercial manager gemiyi sadece teknik bilgisinden dolayı, denizciliğe olan yatkınlığından dolayı işleten bir firma, bu firma bu işlemlerin hepsini aslında kayıtlı malik adına yapıyor. Bana göre Borçlar Kanunu 40'a göre zaten hiç başka yere gitmeden, altına bir şey yazmadan bu işlemin onun nam ve

hesabına yapıldığına -ki doktrinde buna doğrudan temsil deniliyor- doğrudan temsil yöntemiyle bu 1369. maddenin aşılması mümkündür. Buna ilişkin delilleri sunarsınız mahkemeye ve mahkemenin bunu kabul etmesi lazım benim kanaatime göre. Bir an için kabul etmediğini düşünelim, yani doğrudan temsili ispat edemediğimizi düşünelim. Bu sefer 40. maddenin 2. fıkrası devreye giriyor. Bu doktrinde dolayısıyla temsil olarak kabul edilen maddedir. Orada da diyor ki: “*Temsilci hukuki işlemi yaparken bu sıfatını bildirmezse, hukuki işlem sonuçları kendisine ait olur*” Burada sorun yok, gidiyor commercial manager “*ben senden yakıt istiyorum*” diyor, alıyor. Hiçbir şekilde bir bağ kuramıyorsunuz, yapacak bir şey yok. Ancak işte burada giriyor devreye benim önereceğim çözüm, karşı taraf bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyor ya da hukuki işlemi temsilci veya temsil olunanlardan biriyle yapması farksızsa, hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olana ait olur. Yakıtı almış, yakıtı bu gemi için alıyor. Kendisi bir time charterer değil, bareboat charterer değil, gemiyi sadece ticareten işletiyor. Bu para, navlun, vesaire kayıtlı malike gidiyor. Bunun hepsi ortada, durumdan anlaşılıyor temsil ettiği. Bu durumda dahi borçtan temsil olunan, yani bizim olayımızda kayıtlı malik sorumludur. Bence doğrudan temsili ispat edemesek bile dolayısıyla temsil ilkelerine göre Borçlar Kanununda yine kayıtlı malik sorumludur deyip, ihtiyati haciz kararının verilmesi gerekiyor. Bunu da beceremedik, ispat edemedik, yine başka bir imkân sağlıyor bence kanun: Vekaletsiz iş görme Borçlar Kanunu 529 madde. İş sahibi işin kendi menfaatine yapılması halinde iş görenin durumun gereğine göre zorunlu ve yararlı bulunan bütün masraflarını faiziyle ödemek ve gördüğü iş dolayısıyla üstlendiği edimleri ifa etmek ve hâkimin takdir edeceği zararları gidermekle yükümlüdür. Hiç alakası olmadığını, hiç ispat edemediğimizi düşündüğümüzde commercial manager’in veya kiracının benim menfaataime örneğin, yakıt tedarik etmişse ve benim katanım o yakıtı alıp kullanmışsa, benim haberim yok, bu arkadaş yapmış, ben de kayıtlı malikim, ihtiyati haciz veremezsin veya kaldır demesi en hafif ifadeyle adalet duygularını zedeliyor. Benim kanaatime

göre bu boşluğu hem yerel mahkemeler bu çerçevede, hem de Yargıtay rahatlıkla dolduracak durumdadır.

Şimdi bunun, yani bu çözümün ötesinde başımıza neler geldi? Ben çok tipik bir yaşadığım örneğin burada örnek kararları da dosyamda anlatmak isterim. Mersin Mahkemesinde bundan 4-5 sene önce -2013'te olmuş- ben maliki temsil ediyordum. Malik gemisini 5-6 değişik kiracıya vermiş. Bunlardan biri alt kiraya vermiş, o da başka birisine kiraya vermiş. Hasılıkelam birtakım problemler çıkmış, gemi Mersin'e gelmiş. Mersin'de gemi ihtiyaten haczedildi en alttaki yük sahibi tarafından, fakat bu başvuruyu yaparken yük sahibi 5-6 kalem alacak saymış. İşte davlun sözleşmesinin yerine getirilmemesi, yük hasarı, ve saire. Mahkeme X numaralı değişik iş dosyasından demiş ki: *"Senin A, B, C'de istediğin şeylere ben kanaat ettim, ihtiyati haciz veriyorum. Ancak yükteki hasarı bilirkişiyle tespit etti-remediğin için bu aşamada bunu reddediyorum"* Bu meslektaşım hemen ikinci bir dosya üzerinden delil tespiti istemiş. Yükün hasarlı olduğunu tespit ettirmiş ve hasardan sonraysa ikinci dosya, yani Y numaralı dosya üstünden ikinci alacağı için de başvuru yapmış, onu da kabul etmiş mahkeme, yani aynı gemi, aynı taraflar, aynı olay, sadece tespitten dolayı ikinci bir dosya açılmış. Ben her ikisine de itiraz ettim 1369. madde gereğince kişisel olarak buna inanmasam da, kanunun lafzı açık. *"Ben kayıtlı malikim. Bu yük sahibinin doğrudan benimle hukuki ilişkisi yok. Navlun sözleşmesini ki yaptığı navlun alt taşıma sözleşmesinin tarafı da Türk şirkettir. Bütün taleplerini buraya yönelmesi lazım"* dedim ve ihtiyati haczi kaldı. Mersin mahkemesi duruşma açtı ve beklendiği gibi her iki talebi de reddetti ki biraz önce bahsettiğim 30 000 SDR'a yükseltme meselesi de aynı dosyadadır. Herhalde *"bunu kabul etmedik, hadi gel seni fazla da üzmeylem, bir 30 000'e de çıkaralım şunu veya çok da kendinden emin olamadığı için biraz yükseltelim, hiç olmazsa yanlış bir karar verdiysek zararını tazmin etsin"* dedi. Çok enteresan bir şekilde Yargıtay bakın, birinin tarihi 20.10.2013 aynı daire, dediğim gibi taraflar aynı, iki dosya olmasının sebebini anlattım, birisinin 3'ünde, yani arada 7 gün farklı 11. Hukuk Dairesi birinde dedi

ki: “Çok haklısın 1369. maddeye göre” Hatta hemen karardan bir şey okuyayım: “TTK 1369. maddesinin 1. fıkrasının A bendine göre hakkınızda deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyati haczi deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin malikiyse mümkündür şeklinde belirtilmektedir. Ancak ihtiyati hacze itiraz eden geminin maliki olmasına rağmen navlun sözleşmesinin tarafı olmadığından ve dosyada yer alan davadaşı ... tarafından düzenlenen şu numaralı fatura karşısında ihtiyati haciz talep eden tarafından ödenmiş olduğundan, navlun sözleşmesinin tarafına olmayan ve 1369. maddesine göre bu borcun sorumlusu olmayan ihtiyati hacze itiraz eden aleyhine ihtiyati haciz kararı verilmesi doğru olmamış. İhtiyati hacze itiraz eden vekilin temyiz itirazlarının kabulüyle ihtiyati haczin kaldırılmasına” dedi. Bu kararı 3’ünde verdi, 7’sinde ya, çok da doğru karar vermiş mahkeme dedi, ne 1369 dedi. Bakın, ikisi de önümde aynı gemi, aynı taşıma, aynı taraflar, aynı mahkeme, aynı Yargıtay, sadece tetkik hâkimleri farklı ve arada 7 gün vardı. Taban tabana zıt, birinde seni ilgilendirmez dedi, birinde hiçbir gerekçe koymadan bütün temyiz itirazlarının reddine diye karar verdi.

Şimdi buradan çıkarak tabii sonrasında bir dosyada tartıştığımız, ama bir karara bağlanmayan bir şeye de belki değinmek lazım. Bildiğiniz gibi yeni Türk Ticaret Kanununda alt taşıma meselesinde fiili taşıyan da varsa müşterek müteselsil sorumluluk düzeni getirildi. Yani bizim olayımızda aslında fiili taşıyan eğer kayıtlı malikse, müştereken müteselsilen sorumludur yüke gelecek hasardan, şimdi belki buna o çerçeveden bakmak gerekecek. 1369. tartışma başlatabilmek açısından, çünkü ben buna ilişkin bir karar görmedim bugüne kadar, 1369. madde ifade edilen borçtan sorumlu kayıtlı malik meselesiyle ilgili konşimentoya eğer malik olmayan taşıyan düzenlemişse ve yüke bir hasar gelmişse, bir meslektaşım bu itirazda bulundu. Senin konşimenton kayıtlı malik tarafından düzenlenmemiştir, taşıyan kayıtlı malik değil, yüke hasar da gelse sen git, kendi akdi taşıyanından bunu iste. Halbuki bu diğer maddeyle, yani bir fiili taşıma ilişkisindeki müşterek müteselsil sorumlulukla

bana göre çelişkili veya bu madde hasebiyle aslında kayıtlı malik de borçtan sorumludur diyerek 1369. maddeye bunun takılmaması gerekir, ama buna ilişkin ben bir içtihat görmedim. Bir tartışma var, belki bu konuda Hocamız bizi aydınlatacaktır. Sadece buna işaret etmekle yetinmek istiyorum.

1369 gerçekten sorunlu bir madde, özellikle Selçuk arkadaşımız da bahsetti, meşhur Aliğa'daki hurdaya giden gemiler meselesinde çok önümüze çıkıyor. Allah selamet versin, İzmir'deki hâkim çok hızlı çözüm üretti, faksla soruyor, ama faksla sormasının sakıncalarını ben bizzat kendim yaşadım. Hâkim *"bu gemi kimin adına kayıtlı, bana bildir. Geldi mi, orada mı, baştan, kıçtan kara yapıldı mı, vesaire"* gibi sorular soruyor. Liman Başkanlığı *"gemi satıldı, al sana bir memorandum of agreement"* veya *"bill of sale"* ... deyip gönderiyor. Ben Liman Başkanını aradım: *"Kardeşim, sende bill of sale ne gezer"* *"Aradık borçluyu, istedik, gönderdi"* dedi. İşte bunun için yetkiyi sormamak gerekiyor. Borçluyu arayıp gönderiyor. Bakın, çok tipik bir olay söyleyeceğim size, burada görmek isteyen meslektaşlarıma da gösterebilirim. İki-üç hafta önce oldu, liman başkanlığına sordu Aliğa'da *"gemi orada mı"* diye, liman başkanlığının verdiği cevap *"you ... ship in company'ye ... ait olan gemi falanca dönüşüm şirketine satıldı. Ekte örneği bulunan bill of ladingden anlaşılmıştır"* Şimdi gülmeyin, ben de güldüm, arkasından bir konşimento geldi. Bakın, geminin satıldığına dair, shipper geminin, bizim borçlumuz olan maliki, consignee sökümlü şirketi, şeyi okuyorum, vessel'da geminin adı yazıyor, description'da şu yazıyor: "... " Şimdi hepimiz *"Görevimiz Tehlike"*yi seyretmişsinizdir, hani bir kaset gelir, görevi verir. En sonunda da der ki: *"Bu kaset 5 dakika sonra kendi kendini yok edecektir"*, bu gemi de bu sefer bittikten sonra kendini yok etmek üzere bir konşimento düzenlemiş. Kendi kendini taşıyor ve taşıdığı yerde de kendini yok ediyor ve bu konşimento ben hemen dilekçe yazdım, *"konşimento bir taşıma senedidir"* dedim, satış senedi değildir. Bir geminin kendi kendini taşıması diye bir şey olmaz, buna itibar edemezsiniz dedi. Arkasından başkan tekrar sordu: *"Bu taşıma senediymiş, başka bir şey var mı"* Arkasından bir şey geldi, şuradan

göstereyim, bir bill of sale geldi. Bunu herhalde internetten indirmişler, sample falan yazıyor üstünde, can not be negotiated, altında kime ait olduğu belli olmayan, ne zaman düzenlendiği belli olmayan bir imza ve bunu “*ya bizim gönderdiğimiz yanlışmış, bak, böyle de bir belge var, bu gemi de satıldı*” dedi ve reddetti mahkeme, ama daha da komiği belki bunu kanun koyucu bu kanunu bu şekilde düzenlerken öngörmemiştir. Birçok meslektaşım da şahit olmamıştır. Bu gemide, bu somut olayda liman başkanı bizim karar reddedildiği halde hâkim sorduğuna göre bunda bir iş var deyip, geminin sökümüne izin vermediği için borçlu parayı ödedi. Yani teminat yatırmadan, ihtiyati haciz kararı almadan, hatta reddedilerek biz parayı tahsil ettik. Kesin bir pislik vardı dedi ve sökümüne izin vermedi. Şimdi bunları sormaya başlayınca bu tür sakıncalar çıkmaya başlıyor. Gerçekten Aliğa’da şu anda hiçbir meslektaşımın Aliğa’ya varma limanı Aliğa olan -boşaltma şeyi için demiyorum- hiçbir gemiyi İzmir Mahkemesinden haczetme şansı yoktur. Bakın, aynı olayla ilgili ben yine İzmir’de, İzmir’den gelen meslektaşım çok daha iyi bilecektir oradaki sıkıntıyı, başvuru yaptığım gün geminin sicilinin bulunduğu ülkedeki muhabir avukatın vasıtasıyla o geminin hâlâ o borçlu şirket adına kayıtlı olduğu, terkin edilmediği, terkin edilmeden kendi hukuklarına göre geminin mülkiyetinin geçmeyeceğini yazdırdım, apostil aldırardım, gönderdim, aldırardım, mahkemeye sundum. Mahkeme: “*Sen böyle yazdın, ama Equasis) öyle demiyor*” deyip, reddetti. Yani Equasis’e Allah kelamı muamelesi yapacaksınız, benim getirdiğim apostilli sicilini resmi olarak yazdığı ve mülkiyeti devretmediğini ispat ettiği belgeye avukat getirdiği için bu sahte olabilir, şu olabilir, bu olabilir muamelesi yapacaksınız. Bu olacak şey gerekten değil ve bu sıkıntıyı bütün meslektaşlarım fazlasıyla yaşıyor.

1369 meselesi onun için benim çok üstünde durduğum, çok da muzdarip olduğum bir konu, şimdi muhafaza masrafları konusunu herkes tartıştı, ben bir-iki cümleyle geçmek isterim. Muhafaza masrafını icra dairesinin talep edebilmesi için geminin muhafaza edilmesi lazım. Muhafaza ne demektir? Borçlunun hükümlerlik alanından alacaksın, bir başkasına verecek-

sin. Biz ne yapıyoruz? Borçlunun kendisine bırakıyoruz. Burada bir hatta icralarda sık sık yaşıyoruz, diyorum ki kardeşim, bunu İspark'a bağlamıyoruz, para şarj etmiyor, açıkta duruyor. Liman bir masraf yapacaksa, koruma, kurtarma, vesaire masrafı yapacaksa, kanun bunların öncelikle ödeneceğini söylüyor. Yaptı masrafını, gelsin, benim yaptığım gibi başlatsın hukuki sürecini, ben bu masrafı yaptım desin ve benim elime geçiyor zaten. Bu kadar imkânı varken hâlâ alacaklının alacağına ulaşmaması için bunlarda ısrar etmek bence gerçekten alacaklının alacağına ulaşmasını engelleyen bir şeydir. Onun için daha fazla onun üstünde durmak istemiyorum, bütün bu sıkıntılara ben de katılıyorum.

1366. maddedeki fiili haciz ve konsolosluga bildirme meselesinde ismini bile şimdi çok iyi hatırlamadığım Ülke bayrağı, öyle bir bayrak ilk defa duydum, bu bayrağı konsolosu var mıdır, yok mudur diye bir limana soralım dedik, icradan yazdırdık. Liman *“ben nereden bileyim kardeşim, ben de ilk defa duyuyorum”* tadında bir cevap verdi. Şimdi bunu bildirmenin nasıl bir faydası var kısmını ben düşünüyorum, düşünüyorum bulamıyorum. Olsa olsa alacaklıya bir engel çıkarmaktan başka çok da bir işe yaradığını zannetmiyorum. Erol Beyin işaret ettiği Amerika Konsolosluğundaki sorunu birebir ben de yaşadım. Sen bana bunu bildiremezsin diyor, ben senin yazını da almam diyor, seni muhatap almam diyor. Bildirmedim, bunun yaptırımı ne? Bir meslektaşım Samsun'da başımıza geldi, yaptı, yapmamış daha doğrusu, 1366'daki hiçbir şeyi yapmamış. Mercie götürdük, *“yaptırımı yazmıyor ki kanunda, yapmadıysa yapmadı, ne yapacağız şimdi”* dedi hâkim. Düşündüm, doğru, ne yapacağız? Bildirmedim hiçbir yere, fiili haczi de yapmadı. Bana göre fiili haciz meselesi zaten gerçekten bizi çok zorlayan bir şey, kış günü açıktaki gemiye üç gün sonra ödeyecek belli veya teminat yatacak, o da belli, bir an önce git, motor tut, çevirmen bul, vesaire, bu hakikaten üzerinde tekrar bence düşünülmesi gereken bir konu olduğunu düşünüyorum. Biraz önce yorumlarda söylediğim yediemin olarak teslim edilmesi meselesi zaten oldukça sıkıntılı bir konu, siz cezai sorumluluğu olan bir, neticeleri olan bir müesseseyi bir insana kanun yoluyla cebren

yapamazsınız. Bu CMK'ya da aykırı, bir insanı zorla cezai sorumluluk ehliyetiyle karşı karşıya bırakıyorsunuz. Almıyorum canım, zorla mı vereceksin? Buyurun, istediğinize verin. Ona da kanun müsaade etmiyor. Bu sorun ciddi bir sorundur bana göre.

Şimdi meslektaşlarımın çok değinmediği sadece deniz işlerinde değil, genel anlamda karşılaştığımız bana göre çok önemli başka bir soruna değinmek istiyorum. O da yabancılık teminatı. İhtiyati hacizde birkaç sefer başıma geldi, icralar yabancılık teminatı istiyor. Şimdi bu diyeceksiniz ki kanunla çözülecek bir şey değil, oradaki adamın problemi. Öyle olmuyor, yabancılık teminatı konusunda belki haberi olmayan meslektaşlarım olabilir, 12. Hukuk Dairesinin çok daha absürt bir kararı var: *“Lahey Konvansiyonuna Türkiye 1980 yılında taraf oldu”* diyor, 82 yılında bir değişiklik yapıldı. 80 yılında taraf olduğunda taraf ülke nations diyor orijinalinde, burada işte vatandaş gibi çevriliyor Türkçeye, *“vatandaş dediğine göre bu olsa olsa gerçek kişidir, tüzelkişiyi bu kapsamaz. 82'deki değişiklikte tüzelkişiler ve gerçek kişiler denildiğine göre demek ki biz imza attığımızda tüzelkişi yoktu”* deyip, İspanyol şirketiyle ilgili yabancılık teminatına hükmediyor. Şimdi ben bunu Prof. Cemal Şanlıyla konuştuğumda dehşete kapıldım: *“Böyle şey olmaz, hiç alakası yok”* dedi. Hatta bunu söyledikten sonra son baskısında birkaç cümle de yazdı: *“Bu tüzelkişiyi de kapsar, gerçek kişiyi de kapsar”* vesaire diye. Hatta elimde Dışişleri Bakanlığının ve Adalet Bakanlığının verdiği bir yazı var. Böyle bir tartışma olduğunda yurtdışında hukukçularla görüş alışverişinde bulunulmuş, hukuki görüş alınmış ve hukukçular demiş ki bu tüzelkişiyi de kapsar, böyle bir tereddüt yoktur. Öncesinde de yoktu, sadece sonrasında daha belirgin olması açısından gerçek ve tüzelkişiler denildi şeklinde bir yorum yapılıyor. Fakat son dönemde böyle bir bana göre çok yanlış ve Anayasaya da aykırı, hak arama özgürlüğünü kısıtlayacak bir uygulama başlatıldı. Çok yeni olan bir şeyi söylüyorum, yüzde 30 durmuş bir icra takibinde yüzde 30 yabancılık teminatına hükmedildi. Takip yapmışsınız, itiraz etmiş, durmuş ve bu takibe daha sonradan yapılan bir başvuruda yüzde 30 ve

bu yüzde 30'un içinde ne var, biliyor musunuz? Muhtemel bir itirazın iptali davasında icra inkâr değil, öyle olsa iyi, kötü niyet tazminatına hükmedebilir mahkeme, tahsil harcını dikkate alıyorum, ben mercie bir başvuru yaptım, tahsil harcını borçlunun ödeyeceği bir şey, borçluysa ödeyeceği bir şey ödedikten sonra yatırılacak bir şey, zaten o aşamaya gelmişsek ne zararı olacak? Bir icra takibinde bir borçlunun maruz kalabileceği maksimum zarar itiraz dilekçesinin bana tebligat masrafıdır 15 lira, memnuniyetle yatırırım. Yüzde 30 ve 50 000 dolar civarında bir teminata hükmetti. Durmuş bir icra takibinde bu ciddi anlamda kanayan bir yaradır.

Şuna bir cümleyle değinmek lazım: İhtiyati haciz aşamasında taraflar anlaşip haczi kaldırdığında birkaç sefer başımıza geldi, tahsil harcı isteniyor ve *“haciz vardır”* deyip *“yüzde 9 nokta bilmem kaç üzerinden tahsil harcı yatırmanız lazım”* diyen icra müdürleri oldu. Buna değinmek istedim. Anadolu Adliyelerinde bugün de hâlâ öyle, kesinleşmiş takipte haciz kararı aldığımızda, seferden men kararı aldığımızda *“yola hazır olmaması halinde”* diye kararlar yazılıyor. Gidip konuştuğunuzda *“biz böyle bir prensip kararı aldık”* diyor icralar, yani Borçlar Kanunu yapmaya gerek yok, icra müdürleri prensip kararı alıyorlar ve uyguluyorlar. Biz bunu izah etmeye çalışıyoruz: *“1. Bu eski kanunda vardı, şimdi yok. 2. Eski kanunda Türk bayraklı gemi için vardı, bu Türk bayraklı gemi değil. 3. Yola hazır olduğunu ispat olman lazım. 4. İhtiyati haciz olması lazım. Bunların hiçbir yok”* dedik. İcra hâkimi *“Olur mu canım, o prensip kararı doğrudur”* diye karar verdi ve şu anda Anadolu Adliyesinde eğer işiniz düşmemişse, bununla da karşı karşıya kalabilirsiniz. Samsun'da yaptığım bir başvuru çarpmadan dolayı bir alacaktaki başvuruyu hâkim reddetti. Bunu özellikle ibret olsun diye anlatıyorum, *“kanunda çarpma yazmıyor”* dedi. Ben *“1320. maddenin e bendinde geminin işletilmesinin sebep olduğu haksız fiiller yazıyor”* dedim. *“Çarpma yazmıyor”* dedi. Gerekçeyi açtım, gerekçede karantinaya kadar her şey var, çarpmanın “ç” harfi yok gerçekten ve kararı yazdırıyordu. Aleyhte emsal olmasın diye dilekçe verdim, *“ben talebimi geri alıyorum, siz bir şey yazmayın”* dedim, onu o şekilde açtım.

Son olarak söyleyeceğim şey aslında konula çok, ama bir teknik mesele, o da şu: İhtiyati hacze itirazda kanuna baktığımda ancak bunun gıyapta verilen kararlara karşı mümkün olduğunu anlıyorum. Çünkü kanun diyor ki: *“Gıyapta verilen ihtiyati haciz kararına borçlu şuralarda şu şekilde itiraz edebilir”* Şimdi bunun aksine bir düşünce var mı? Ben baktım, bulamadım. Yani gıyapta verilmeyen, huzurda verilen, iki tarafı dinlenerek verilen bir ihtiyati haciz kararına itiraz edilebilir diyen meslektaşım varsa onu dinlemek isterim. Bu nasıl bir soruna yol açıyor? HMK 341 malum yeni yürürlüğe giren, daha doğrusu yeni uygulamaya geçen istinaf başvurusuyla ilgili. Kanun diyor ki: *“İlk derece mahkemelerinden verilen nihai kararlara ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz taleplerinin reddi -bura- ya kadar sorun yok, buradan sonrası sorunlu- ve bu taleplerin kabulü halinde itiraz üzerine verilecek kararlara karşı istinaf yoluna başvurulabilir”* Şimdi bir duruşmada benim müvekkilimin temsil ettiği müvekkilimin gemisi hakkında iki taraf dinlenerek bir ihtiyati haciz kararı verilmişse, buna itiraz edilemeyeceğini ben Türk Ticaret Kanunundan anlıyorum gıyapta olmadığı için, HMK da diyor ki: *“Ben ancak kabul halinde itiraz üzerine verilen kararları inceleyebilirim”* Şimdi burada bir boşluk çıkıyor benim kanaatime göre, ben itiraz hakkım olmadığı için bunu istinafa götüremiyorum. Bunu ihtiyati tedbirle ilgili bir dosyada başıma geldi ki 394. madde açık açık söylüyor: *“Gıyapta verilen ihtiyati tedbirlere itiraz edilir”* diyor. Aynı sorun orada da geldi, karşı taraf gündeme getirdi. Biz bunun özel hüküm olduğunu, vesaire savunduk, ama içten içe de adamlar doğru söylüyor. Neticede istinafa da gitti, bunun da orada çok tartışıldığını anladık. Mahkeme hiçbir hukuki gerekçe koymadan kabaca evet, böyle bir sorun var. Biz başkanlar kurulu olarak toplandık, bunlara da bakalım diye karar verdik deyip, o itirazları reddetti, ama aynı sorunun ben ihtiyati hacizde de olduğunu düşünüyorum. Eğer bir değişiklik yapılacaksa, bu hususa mutlak suretle dikkat edilmesi gerektiğini, basit bir cümleyle ihtiyati haciz başvurusunu reddediyorum şeklindeki bir kararı ben istinafa götürebilirken, 1 milyon dolar için ihtiyati haciz kararı veriyorum dediğini götüremiyorum. Bu ciddi bir

sorundur. Ben bütün dinleyicilere sabırları için teşekkür ediyorum, sorusu olan varsa.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Meslektaşımız Savaş İnandıoğlu'na teşekkür ediyoruz bu verdiği bilgiler için, aslında birlikte olduğumuz zaman ben daha büyük endişe duymuştum. Çünkü çok heyecanlıydı, o toplantıdaki heyecanımı biraz yitirmiş, ama çok değerli bilgiler verdiği inaniyorum ve teşekkür ediyorum. Şimdi de değerli meslektaşım Sinan Şenol söz alacak, buyurun Sinan meslektaşım.

Av. SİNAN ŞENOL- Teşekkür ediyorum Sayın Başkan. Biz de son tabii panel olmamız itibariyle belli konuları tekrar etmek durumunda kalıyoruz, ancak tekrarlandığı ölçüde de, vurguladığı ölçüde de bu hususların ben önem arz ettiğini ve anlam taşıdığını düşünüyorum. Dolayısıyla affınıza sığınarak bazı hususlarda tekrara girebileceğimi söylemek istiyorum.

Bence öncelikle madde bazında bir tartışmaya girmeden önce, yani kendi tecrübelerimizi aktarmadan önce geçtiğimiz hafta da kısaca değinilmiş olan bir temel tartışmanın tekrar gündeme gelmesi gerektiğini düşünüyorum. Kerim Atamer Hocamız isabetli bir şekilde milletlerarası sözleşmelerin iç hukuk düzenine yapacağı etki bakımından bir giriş yaptı geçtiğimiz hafta, ben bu konunun şu anki tartışma konularımızdan daha önemli olduğunu düşünüyorum. Şu sebepten dolayı, milletlerarası sözleşmelere evet, onay kanunlarını çıkardık. Yakın zamanda da tam olarak iç hukuk düzeni haline getireceğimiz anlaşılıyor. İç hukuk düzeni haline getirdiğimiz noktada acaba Türk Ticaret Kanunundaki ilgili milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmiş olan hükümlerle iç hukuk düzenimizdeki maddeler arasında çelişkiler bulunması durumunda hangisi uygulanacak konusu bence şu an tam olarak netleşmiş değil, en azından belli hususlarda. Şöyle ki evet, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından MÖHUK madde 1 fıkra 2 uyarınca milletlerarası sözleşmenin uygulamada kanunlar hiyerarşisi bakımından öncesi bulunduğu genel yerleşmiş bir içtihat ve de uygulamada da kabul ediliyor. Bu konuda benim de bir itirazım yok ve fakat taraflarının tamamen Türk olduğu,

bir uyuşmazlık bakımından hangi düzen, hangi rejim uygulanacak? Örnek vermek gerekirse, bir Türk armatörün bir gemisini Türk tersanesine götürdüğünü düşünelim. Alacağı hizmet bakımından bir uyuşmazlığın ortaya çıktığını düşünelim. Bu durumda doğrudan doğruya yabancılık unsuru da bulunmadığı için milletlerarası sözleşme hükümleri doğrudan doğruya uygulama alanı bulacak mı? Bu konuda benim araştırmalarım tahtında saptayabildiğim bir tartışma oldu zaten, Anayasa hukukçuları arasında da bir ikiye bölünmüşlük var diye görüyorum. Bir grup görüş rahmetli Erdoğan Teziç Hocanın başını çektiği milletlerarası sözleşmeyle iç hukuk düzeni arasında bir uyuşmazlık bulunduğu halde milletlerarası sözleşme hükümlerine öncelik tanınması gerektiğini düşünüyor. Bir başka görüşse, Hüseyin Pazarıcı Hoca ve başka hocaların da benimsediği iç hukuk düzeninde milletlerarası sözleşmeye bir aykırı düzenleme yapmanın önünde engel olmadığı yönünde, sadece Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme bakımından sorumluluklara katlanması gerekeceği sonucunun doğduğunda, şimdi böyle bir durumda en azından yerel bir uyuşmazlık söz konusu olursa, hangi rejimin uygulanacağını öncelikle tespiti gerekiyor. Biz şu an zaten İcra İflas Kanunumuza da yeni cebri, deniz cebri icra hükümlerinin aktarılmasını tartıştığımız şu ortamda bu hususta bir netliğe kavuşmadan yapacağımız belli başlı maddelere ilişkin tartışmaların da beyhude olabileceği korkusu içindeyim. Örnek vermek gerekirse, şu anda bile zaten milletlerarası sözleşmelerin yürürlüğe girmesi durumunda Türk Ticaret Kanunu bakımından da yol açabileceği tartışmalar olduğunu düşünüyorum. Geçtiğimiz hafta verilen en bariz örnek 1352. maddenin P bendindeki gemi için alınmış krediler örneği ilga olması söz konusu, bunun dışında 1353. maddenin 5. fıkrasında vadesi gelmemiş deniz alacakları bakımından da ihtiyati hacze imkân tanınmış olması milletlerarası sözleşmede yer almayan bir hüküm. 1360. maddede yabancı mahkeme kararının tenfizine ilişkin bir düzenleme var, ama milletlerarası sözleşmede bu konuda daha ek bir düzenleme getirilmiş. 1370. maddede görüyorum yine bir farklılık, milletlerarası sözleşmede geminin zilyetliğinin ne şekilde kime bırakılabileceğine dair

bir ek düzenleme var bizim Ticaret Kanunumuzda olmayan gibi birtakım sorunlara yol açabileceğini düşündüğüm düzenlemeler var. Öncelikle bu hususlarda bir netliğe kavuşmamız gerekir diye düşünüyorum.

İkinci konu da yine bununla bağlantılı olabilecek şu: Biz artık milletlerarası sözleşmeleri iç hukuk düzenimize iltibas etmiş olmakla uluslararası bir düzenin bir parçası haline geldik, yakın vadede gelmiş olacağız. Böylelikle özellikle belli maddelerin uluslararası düzlemde nasıl yorumlandığına ilişkin olarak yabancı mahkeme kararlarının taraf devletlerce yabancı mahkeme kararlarının doğru şekilde aktarılması bizim uygulayıcılarımıza ve de adliye teşkilatımıza yansıtılması gerekir diye düşünüyorum. Örnek vermek gerekirse, Savaş üstadım çok üzerinde titizlikle durdu, 1369. maddenin uygulanması bakımından bence taraf devlet hukuklarında, mahkemelerinde verilmiş olan kararların netlikle tanıtılmasını sağlayacak bir düzen gerekiyor. Bu bizim avukatlara da düşen bir görev diye düşünüyorum, ama hem akademi, hem avukatlar, hem belki de bakanlığın da teşvikiyle milletlerarası sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin yabancı mahkeme kararlarının bir derlemesine ihtiyaç var diye düşünüyorum. Böylelikle de mevcut maddeler bakımından ben kendi tecrübelerimiz ve de görüşlerimizi aktarmaya geçeceğim.

Herkesin sıklıkla değinmiş olduğu ve de bence haklı bir şekilde dile getirilmiş olan muhafaza masrafları ve yediemin konusu var. Çok fazla üzerinde ben de durmak istemiyorum, bence de ihtiyati haczin uygulanması sırasında istenen muhafaza masrafı haksız bir duruma yol açıyor alacaklı-borçlu dengesi bakımından ve fakat benim değinmek istediğim şöyle başak bir konu var: Gemi satıldıktan sonra paraların paylaşılması aşamasında sıra cetvelinde 1390. madde tahtında bakım ve onarım masrafları öncelikli sırada, bunun doğru şekilde denetlenmediği, doğru bir yediemin sisteminin kurulmadığı durumda yaratabileceği bir handikap var. O da şu: Kötü niyetli bir donatan geminin masraflarının doğduğu gerekçesiyle üçüncü bir kişiyle muvazaalı bir işleme girişerek diğer alacaklıların önüne geçmek için birtakım kendisine iletilen faturalar ve icra takiple-

rini kabul edebilir, icra takiplerini kesinleştirebilir. Böylelikle de sıra cetvelinde kendi lehine muvazaalı bir alacak yaratabilir. Biz bununla daha önce karşılaştığımız için gündeme getirilmesi gereken bir konu olduğunu düşünüyorum. Dolayısıyla sıklıkla gündeme gelen yedieminin atanması, tarafsız şekilde işlemesi ve de icra dairesinin de kontrol ve bilgisi dahilinde ihtiyati hacizden itibaren satışa kadar geçen sürede bu bakım ve onarım masraflarının denetlenmesi hem alacaklı bakımından, hem de geminin sahibi bakımından büyük bir önem arz ediyor diye düşünüyorum.

Tabii buradan şu noktaya da bağlarıyoruz: Ne kadar siz denetleyebilirsiniz de doğru bir yediemin teşkilatı geliştirip bakım, onarım ve muhafaza masraflarının doğru şekilde tespit edilmesini sağlarsanız da ilk ihtiyati hacizden itibaren geçen sürede geminin değerinin düşmesi veya başka gemi alacaklarının doğmasının önüne geçmek mümkün maalesef değil. Yani zaman sürekli bu noktada özellikle alacaklıların aleyhine işleyen bir husus. Bunun önüne geçmek için Kerim Atamer Hocamız da isabetli şekilde değindi, kanunun getirdiği sistem vaktinden evvel satış ve pazarlık suretiyle satış. Çok güzel ve fakat vaktinden evvel satışa ilişkin olarak 1386. maddenin 2. fıkrasını incelediğimizde şöyle bir sorunla karşı karşıya geliyoruz: Gemi alacağı ve başka alacakların da artması tehlikesi anlaşıldığı takdirde icra mahkemesi diğer ilgililerin de talebi üzerine geminin vaktinden evvel satışına karar verebilir ve fakat temyiz kanun yoluna başvurma durumunda satış işlemleri durur. Şimdi 1386. maddenin 3. fıkrasındaki geminin deniz açısından tehlike, çevre açısından tehlike yaratması durumunu bir kenara koyuyorum. Diyelim ki belli bir süre içinde henüz bir çevre tehlikesi durumu da söz konusu değil ve fakat gemi alacaklarının sayısı giderek artıyor. Belli bir zaman geçmiş, buna rağmen siz icra mahkemesi olarak bir karar verip, vaktinden evvel satışa hükmetseniz bile armatörler tabii ki doğal olarak gemilerinin acilen satılmasına engel olmak için yapacakları temyiz başvurusuyla bu vaktinden evvel satış prosedürünü tamamen baltalayabiliyorlar. Dolayısıyla benim önerim bu noktada da 1386. maddenin 3. fıkrasında olduğu gibi icra mahkemesi tarafından

verilebilecek bir vaktinden evvel satış kararının kesin ve mutlak olması, hatta bir adım daha ileri gitmek gerekiyor bence, 1386. maddenin 3. fıkrası bakımından limanlar yönetmeliğiyle getirilen yeni uygulamayı ben çok isabetli buluyorum. Belli sürenin geçmesi durumunda geminin tehlike arz eder konuma gelmiş olması 1386. maddenin 3. fıkrasının işletilmesini kolaylaştıracak bir durum, bu yönden yapılan idari düzenleme bence olumlu. Bunun benzeri çevre veya başka bir tehlike arz etmediği durumda bile ilk ihtiyati hacizden itibaren geçecek makul bir sürede geminin icra mahkemesi kararıyla satılması çevre tehlikesi arz etmese bile, yani bizim gördüğümüz zaten gemi satışlarının kolaylıkla uygulandığı elverişli ülkeler bakımından böyle süre tahditlerinin bulunduğu, yani siz orada süreci uzattığınız miktarda alacaklar artıyor, diğer alacaklıların alacağı tehlikeye giriyor, muvazaa tehlikeleri başlıyor, başka alacaklıların sizin önünüze geçmesi tehlikesi başlıyor. Sürenin uzaması çok aleyhe, sürenin uzamasını engellemek için daha net bir düzene ihtiyacımız var diye düşünüyorum.

Bunun dışında yine karşılaştığımız bir sorun olarak 1366. maddenin lafzında 2. fıkrada taraflardan birinin istemi üzerine ihtiyati hacizde geminin değerinin icra mahkemesince saptanacağına dair bir hüküm var. Şimdi bu hükmün getiriliş amacına ilişkin gerekçede çok net bir açıklama bulamıyoruz. Tarafların gemi ilgililerinin ve de alacaklıların lehine olabileceğinden bahsediliyor. Biz uygulamada İstanbul'da icra dairelerinde şöyle bir durumla karşı karşıya geldik. Bu şekilde 1366. madde altında gemi ihtiyati haczedilirken daha başlangıç aşamasında bir değer tespiti yapılıyorsa, bu icra mahkemesince yapılacağı için kanun tarafından İcra İflas Kanunu 128.A bendinin atfıyla icra mahkemesinin vereceği kıymet takdiri kararı kesindir, itiraz edilemez şeklinde bir yorumla karşılaştık. Şimdi bu satış için yapılan bir hazırlık değil, bizim sistematikten anladığımız geminin değerinin tespitinin ihtiyati haczin kaldırılması bakımından armatöre bir kolaylık sağlaması amacıyla fayda getirebileceği, yoksa satışa hazırlık anlamında bir kolaylık sağlamadığı. Çünkü ihtiyati hacizden satışa kadar geçecek sürede zaten epey bir değer kaybına da uğrayabilir gemi, yani satış hazırlığı

bakımından siz İcra İflas Kanununda kıymet takdirini yapabiliyorsunuz, daha sonra buna itirazda bulunabiliyorsunuz. İtirazın üzerine icra mahkemesince verilecek karar kesin kabul ediyor. Bir de daha ihtiyati haciz aşamasında icra mahkemesinin vereceği kıymet takdirini kesin olarak değerlendirilmesi icra dairesi tarafından sonradan büyük problemlere yol açıyor. Bu bakımdan bence 1366. madde lafzında şöyle bir değişiklik olabilir: Bu maddeye göre alınabilecek bir gemi değeri tespitinin sadece armatörün, donatanın yatırabileceği, ihtiyati hacizden kaldırmak için gemiyi yatıracağı teminat bakımından fonksiyonu olduğu düzenlenebilir. Yoksa satış hazırlığı bakımından bir önemi olmadığı, değeri olmadığına ilişkin bir hüküm ihtiyacı olduğunu düşünüyorum.

Bir başka konu daha önce de değinildi, ama ben özellikle karşılaştığımız için önemli olduğunu düşünüyorum: İhtiyati haczin kaldırılması aşamasında meydana gelen harçlar. Eminim başka meslektaşlarım daha karşı karşıya kalmıştır diye düşünüyorum, biz ihtiyati haczimizi vaaz ediyoruz. Aradan geçen tamamlayıcı merasime kadar bir süre var, 30 günlük son derece de bence sulha tarafları teşvik edici olumlu bir süre, bu süre içinde genelde makul armatörlerle karşılaşırsanız sulh imkânlarını bulabiliyorsunuz. Anlaşıyorsunuz ödeme konusunda, icraya gidiyorsunuz, ödemenin de aynı gün gerçekleştiğini düşünelim. İhtiyati haczin kaldırılmasını talep ediyorsunuz, karşınıza bir tahsil harcı çıkıyor. O noktada zaten borçluyu zar zor ikna edebilmiş oluyorsunuz genelde, ekstra bir de tahsil harcıyla karşılaşınca bütün sulh imkânını baltalayabilecek bir durumla karşılaşmış oluyorsunuz. Bunun bence yine kanunda da netlikle ifade edilmesinde fayda olduğunu düşünüyorum. En azından tamamlayıcı merasime kadar geçecek olan sürede, aslında haczin kesinleşene kadar geçeceği süre de olabileceği düşünülebilir, ama belli bir vadeye kadar yapılacak sulhlerle ihtiyati haczin kaldırılması durumunun her türlü icra harçlarından muaf olduğunun bir hükme bağlanmasında bence yarar var.

Uygulama bakımından birkaç hususa değinmek istiyorum. Belki kanunla değiştirilmesi kolay olmayabilir, ama öneri ola-

rak da getirmekte fayda var. 1365. maddede bizim işgünleri haricinde de ihtiyati haczin yapılmasına ilişkin bir maddemiz var. Maalesef uygulamada işletildiğine çok az tanık olduğumuz ya da hiç olmadığı bir madde. Bu konunun kanunda yer alması bizi çok mutlu etmişti 2012'de, zamana karşı yarıştığımız bir süreç olması bakımından hafta sonları da veya resmi tatil günlerinde icra dairelerinin açık olması veya mahkemenin açık olması son derece olumlu olarak değerlendirilmişti ve fakat maalesef uygulamada bu hususun ne şekilde yapılacağına dair detaylı bir düzenleme icra dairelerine de aktarılmadığı için hemen hiçbir zaman uygulanmıyor. Dolayısıyla bu konuda yine bir bakanlık nezdinde çalışma geliştirilmesini yönetmelik, tebliğ, vesaire bir idari düzenlemeye ihtiyaç olduğunu düşünüyorum. Hangi tarihlerde hangi icra daireleri ne şekilde açık kalabilir, ne saatler içinde başvurular kabul edilebilir, bunların detaylı şekilde düzenlenmesine ihtiyaç var.

Bir de kanuna ilişkin bir küçük şeyi aktarmam lazım. 2. fıkrada 1365. maddenin şu ifade var: *“İhtiyati haciz İcra ve İflas Kanununa göre gece ve resmi tatil sayılan zamanlarda da yapılır”* diyor. Şimdi buradan hareketle ihtiyati haczin resmi tatil ve işgünü olmayan günlerde kaldırılmasına ilişkin olarak bir netliğin olmadığı bize daha önce ifade edildi. Bir olayda çok şansa bir şekilde hafta sonu bir icra dairesinde ihtiyati haczin kaldırılması için başvuru yapabilme imkânı bulduk. İcra müdürüyle görüşebildik. *“Bak, kanun gereği senin böyle bir imkânım var, gel şu tezkereyi düzenle ve limana gönderelim”* dedik. Bize kanunu açıp baktığı vakit verdiği cevap şu oldu: *“Burada ihtiyati haczin yapılmasından bahsediyor, maalesef kaldırılmasından bahsetmiyor. Benim bu konuda yetkim yoktur”* Bu konunun da bence bir düzenlenmesine ihtiyaç var.

Son olarak yine sıklıkla değinildi, belki hani tekrara düşmek bakımından da sizi de sıkabilir diye korkuyorum, ama şu hususa değinmeden geçemeyeceğim: Gerçekten ihtiyati haciz kararı alana kadar ve daha sonra kaldırana kadar, bunları uygulayana kadar geçen vakitler avukat olarak bizim prestijimizi de son derece sarsan bir düzene yol açıyor. Biz kararımızı aldık, iki gün uğraştık İstanbul'da, Tuzla'ya götürene kadar 2.5 saat

geçiyor, dönene kadar tekrar 2.5 saat geçiyor. İşte yetkili mahkeme olup olmadığına ilişkin tespitin yapılması için müzekkere düzeni hâlâ devam etmesi bence son derece anlamsız, bütün önerilen görüşlere katılıyorum. Eklemek istediğim bir husus şu: UYAP'ta bizim mahkemelerimizin teşkilatına, düzenlemelerine limanların da limanlar idare olarak katılmasında bir engel olduğunu düşünmüyorum. Yani limanların da UYAP sisteminde verilen kararlar, çıkartılan müzekkereleri görüp, inceleyip onlara ilişkin olarak da ihtiyati haczin fiilen uygulamalarını vaaz etmelerinde ben bir sakınca olmadığını düşünüyorum. Bu uygulama açısından ve teknik açıdan zorluk teşkil edecekse, bu sefer adliye teşkilatıyla limanlar arasında doğrudan belki bir bağ kurulabilir başka bir şekilde, başka bir sistem bulunabilir UYAP dışında, ama mutlaka elektronik ortamda limanlarla adliye teşkilatı arasında bir yönetmelik tahtında veya başka bir düzenlemeyle bir bağ kurulması gerekiyor diye düşünüyorum. Bu sadece ihtiyati haczin konulması ve kaldırılması bakımından da geçerli değil, başka hususlarda da limanlar bazen yazı yazmak icap ediyor mahkemelere, bu açıdan da yararlı olacaktır diye düşünüyorum. Sadece ihtiyati haciz bakımından düşünmüyorum, devam eden davalar bakımından da limanların tutabileceği raporlar var, vaktinden evvel satış konusunda şu an konuşulan birtakım düzenlemeler var. Hepsisi açısından bir fayda sağlayacağını düşünüyorum.

Bir de en son bir husus dile getirmeden duramayacağım. Kanunda 1369. madde tahtında sistership dediğimiz ihtiyati haciz müessesesi aslında sağlanmış durumda, bu da son derece aslında olumlu ve fakat acaba şu da düşünülebilir mi? Birbiriyle bağlı olan şirketlerin ve fakat malikinin aynı olmadığı gemiler bakımından da ihtiyati haczi düzenleyebilecek bir yeni yüküm getirilebilir mi? Yabancı müvekkillerimiz tarafından sıklıkla karşılaştığımız bir soru bu, biliyorlar ki bir gemiye ait borç var. O geminin maliki A şirketi, ama o A şirketi perde arkasında bir başka ana holding tarafından yönetiliyor. Onun da bir B şirketi var ve o B şirketine ait bir gemi var ve bunlar aslında sicil kayıtları aracılığıyla da tespit edilebilecek hususlar. Yani A gemisinin malikinin hissedarı X şirketi, B gemisinin maliki hisse-

darı aynı X kişi, bu duruma dayanarak bir ihtiyati haczin deniz alacağı temin edilmemiş, deniz alacağını doğuran bir hizmet temin edilmemiş gemi bakımından da vaaz edilip edilmeyeceği sürekli sorulan bir soru, biz maalesef buna olumsuz yanıt vermek durumunda kalıyoruz. Ancak bu husus da düzenlenebilir diye umut ediyorum ki böylelikle tüzelkişilik perdesini biz kaldırmayalım ve de aynı organizasyonun içinde bulunduğunu bildiğimiz, tespit edebileceğimiz, ispatlayacağımız gemiler bakımından da ihtiyati haciz müessesesini uygulayabilelim. Bu şekilde son vermek istiyorum, sabrınız için teşekkürler, soruları da bekliyorum.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Saate uymuşuz, meslektaşım Sinan Şenol'a ve Savaş İnandıoğlu'na verdiği bilgiler için teşekkür ediyorum. Eğer uygun görürseniz soru faslına geçeceğiz. Ancak bu en son vermiş olduğu örnekte yaşadığımız bir olayı anlatmakta yarar görüyorum. Belki özellikle arkadaşımızın belirttiği bu perdeyi kaldırma olayı, yıllar önceydi, bu ticaret Kanunu henüz yasalaşmamıştı. Antalya'da bir gemi vardı. Aslında o gemi borçlu gemi değil, fakat o gemi Malta'da bir şirkete bağlıydı. Malta'daki şirkette biliyorsunuz kayıtlarda genellikle yüzde 1 gibi bir hisse oradaki hukuk firmalarına ait olur işlemleri kolay yürütmek için, dolayısıyla asıl borçlu olan gemi de Malta'da kayıtlıydı. Tesadüfen de bu iki geminin işlemlerini yapan hukuk firması aynı firmaydı. Dolayısıyla şu anda burada olmadıkları için isimlerini zikretmeyeceğim, bir meslektaşımız A bürosu o gemiyi tuttu. Tutarken yine bir bilim insanı meslektaşımız da bir görüş aldı koydu. Dedi ki aynı şekilde perdeyi kaldırdığımız zaman bakın, görüyorsunuz yüzde 1 şu firma, diğer geminin de aynı şekilde yüzde 1 hissesi bu firma ve Antalya Mahkemesi bunu tuttu. Bu tutulan geminin borçla ilgisi olmayan gemi bize geldi. Biz de ne yaptık? O zaman bir başka bilim insanı bulduk, biz de bir görüş aldık. Antalya'ya gittik. Dedik ki ayrıca da biz Malta'da bu tür şirketlerin kuruluşunda bu bahsettiğimiz hukuk firmalarının görev aldığını ve hisselerinin olduğunu söyledik. Hâkim bize ilk celsede şunu söyledi: *"Hukukçular ne zamandan beri tacir oluyor veyahut da armatörlük şirketinde pay sahibi oluyor"* Bunu Malta hukuku çerçevesinde izah ettik

ve sonunda güç bela onu kaldırdık. Dolayısıyla bu örnekleri de dikkate alın, Malta için de tahmin ediyorum bir istisnai hüküm koymak gerekebilir.

Teşekkür ediyoruz sabrınıza, çok teşekkürler. Bu iki arkadaşımıza ve Ender Beye sözü bırakıyorum, soru faslını Ender Bey halletsin.

Prof. Dr. KERİM ATAMER- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Efendim, Sayın İnandıoğlu ve Sayın Şenol'a çok teşekkür ederim bu değerli açıklamalarından ötürü, her iki konuşmacı Ticaret Kanunu Komisyonunun özellikle yakından takip ettiği çok düstur olarak benimsediği bir konuyu gündeme getirdiler: Milletlerarası sözleşmeler. Müsaade ederseniz her iki konuşmacıya yönelik olarak kısa bir maruzatımı sunmak isterim. Efendim, Sayın Şenol'un işaret ettiği bu konu önemli, geçen hafta da çok kısa gündeme gelmişti. Milletlerarası sözleşmeler Türkiye hakkında yürürlüğe girdiğinde gerçekten de milletlerarası sözleşmenin metniyle Ticaret Kanununa aktarılmış olan tercüme arasında yer yer ufak tefek kopukluklar çıkacak. Bunların farkındayız. Acizane düşünceme göre hem sonraki kanun olduğu için, hem özel kanun olduğu için, hem de milletlerarası sözleşme olduğu için, yani üç sebep çerçevesinde daima ve yalnızca milletlerarası sözleşmenin sözüne öncelik tanınmalıdır. Bu milletlerarası özel hukuk kanunu madde 1 fıkra 2 çerçevesinde zaten böyle, fakat tümüyle yerel nitelikteki uyuşmazlıklar bakımından da aynı sonuca varmamız gerekecek. Çünkü hem 93, hem 99 tarihli sözleşme lex fori esasıyla uygulanan sözleşmeler, dolayısıyla Türkiye'deki bir mahkemede veya icra dairesinde o sözleşmenin kapsamına gelen konularda bir dava veya takip başlatılmışsa, mahkeme veya icra dairesi doğrudan o milletlerarası sözleşmeyi esas almak zorundadır. Dolayısıyla iç hukukla aslında bir çelişki de meydana gelmiyor. Çünkü Ticaret Kanunu uygulama alanının dışında kalıyor, doğrudan milletlerarası sözleşme uygulama alanı buluyor. Fakat bu yorum yapılmassa bile Ticaret Kanunu gerekçesinde sıklıkla vurgulandığı gibi milletlerarası sözleşmeler asıldır, üstündür, biz milletlerarası camianın bir parçası haline gelmeye çalışıyoruz. Bu da hukuk kurallarıyla sağlanacaktır. Bu itibarla milletlere-

rası sözleşmenin tercümesinde yapılmış olan yanlışlıkları asıl kabul etmek, onları esas alma hiçbir zaman söz konusu olamayacaktır. Bu bağlamda 1369. maddeyle ilgili olarak bu sabahki oturumda da gündeme gelmişti “kiracı” sözcüğünün çıkartılması gerektiği gerçekten de, çünkü milletlerarası sözleşme aynı bizim iç hukukumuza uygun bir şekilde şunu söylemektedir: “Eğer iç hukukta kiracının borcu için malikin gemisini satabiliyorsanız, o zaman kiracıyı da buraya yazın, fakat satabiliyorsanız yazmayın” diye açıkça talimat verilmiştir. Ticaret Kanunu Komisyonu o talimatı izlemiştir. Kiracının borcu için malikin gemisi satılamayacağından kiracıyı 1369. maddenin 1. fıkrasından çıkartmıştır, 2. fıkrada kardeş gemi açısından ayrı bir düzen vardır. Bu bağlamda aslında şunu da kısaca vurgulamak gerekir: 1369 esasında gayet karmaşık seçenekli bir şekilde olsa da İcra İflas Kanunu uyarınca kabul edilen kurallı söylüyor. Yalnızca borçlunun kendi mülkiyetindeki mal ve alacaklar haczedilebilir. Borçludan başka bir kimseye ait olan mal ve alacaklara haciz konulamaz. Bu ilkeyi tekrar ediyor. Fakat bizde mülkiyet, geminin mülkiyet ve zilyetliğine ilişkin uyumsuzluklar var, bir yandan gemi alacaklısı hakları var, diğer yandan tek şirket, tek gemi uygulaması var diğer yandan, bu sebeplerden ötürü 1369 biraz karmaşık hazırlanmıştır, ama özündeki temel ilke yalnızca gerçekten borçlu olan kişinin kendi mülkiyetindeki gemi haczedilebilir.

Son olarak şunu arz edeyim: Sayın Şenol'un gündeme getirdiği konuda ve Sayın Bilgen Başkanımızın da işaret buyurduğu gibi bu tüzelkişilik perdesinin aralanması meselesi çok önemli bir mesele, 1999 tarihli sözleşme hazırlanırken bu konuda bir hüküm sevk edilmesinden bilinçli olarak kaçınılmıştır. Gerçekten de tutanaklarına bakıldığı zaman o tartışmaları çok açık görmek mümkündür. Öneri yapılıyor, hatta İngiliz delegasyonunun çok uzun bir önerisi var. O öneri tartışılırken Türk delegasyonu da gayet bilinçli bir şekilde söz alıp, Türk hukuku açısından uygun olmadığını bildirmiş ve uzun tartışmalardan sonra konferans şu ilke kararını almıştır: Tüzelkişilik perdesinin aralanması ve benzer hukuki yorumlar tümüyle uyumsuzluğu gören mahkemeye bırakılacaktır, lex fori'ye bırakılacaktır.

Ticaret Kanunu Komisyonu bu ilkeyi ve bu süreci tespit edince Ticaret Kanununda hüküm sevk edilmesinden bilinçli olarak kaçınmıştır. Başlangıçta böyle bir düşünce vardı, bilinçli olarak kaçınmıştır. Mademki milletlerarası sözleşme bu işi mahkemeye bırakmıştır, Ticaret Kanunu araya girmesin, bu mahkemenin bir yorumu olarak kalsın diye düşünülmüştür. Yorumla ilgili olarak da acizane düşünceme göre yeni Ticaret Kanunundaki şirketler topluluğu hükümleri hiç bugüne kadar üzerinde durulmamış belki imkânlar, olanaklar sunmaktadır, açmaktadır, fırsatlar sunmaktadır. Bunlarla ilgili olarak Sevgili Başkanımız Sayın Ünal Tekinalp Hocamıza 80. yaş günü armağanı yayınlanacak yakında, o armağanda bir kısa çalışma sunma imkânımız oldu. Orada o çalışmayı yaparken gördük ki tam sizin işaret buyurduğunuz tarzda bir şirketin yavru şirket gemi sahibi, arkasında hâkim şirket, hâkim şirketin başka bir şirketi daha var, yavru şirketi daha var ve bir şirketler topluluğu oluşturulmuş. Bu yapıların içinde ilgili gemilerin haczi associated ship haczi gerçekten de gündeme gelebilmektedir. Akademisyen arkadaşlarımız için onu söylemek lazım, bu mükemmel bir doçentlik tezi olur, bir profesörlük takdim tezi olur. Bu konunun enine-boyuna tartışılmasına, ele alınmasına şiddetle ihtiyaç vardır. Burada henüz hiç üzerinde konuşulmamış, çalışılmamış fırsatların da bulunduğu anlaşılmaktadır. Teşekkür ederim.

Av. ENDER KANAR- Hocam, teşekkür ediyorum. Çok yorulduunuz, çok not aldınız biliyorum, benim küçücük bir önerim var. Uygulamada Tatbikat Kanunu diye bir kanun var. Ticaret Kanunundaki bu değişiklikleri yapmak çok zaman alabilir, çok tartışmaya açık bölümler var. icra İflas Kanununda öyle, ama eğer mümkünse Tatbikat Kanununda bazı değişiklikleri daha çabuk yapma imkânı olduğunu tahmin ettiğim için söylüyorum, bunları bu şekilde Tatbikat Kanununa koymak suretiyle daha çabuk uygulamaya koyabileceğinizi zannediyorum. Yoksa temel paraşüt satıyormuş. Birisi geliyor: “4000 metreden atlarsam açılır mı” diyor. “Açılır” diyor. Ya açılmazsa? Karnındaki birinci düğmeye bas, açılır. Ya açılmazsa? İkinciye bas. İkincide de açılmasa? Üçüncüye bas. O zaman da açılmazsa? O

zaman iki sene garantisi var, getirirsin değiştiririm. Teşekkür ediyorum.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Efendim, soru sormak isteyen üç konuşmacıya, Kaptan Av. Yüksel Taçyıldız.

Av. YÜKSEL TAÇYILDIZ- Efendim, benimki sorudan ziyade iki cumartesi günü yapılan oturumlar tamamlanmak, bitmek üzere, benim sorudan ziyade uyarı, katkı, ama aslında da uyarı. Şimdi Sayın Meslektaşım Sinan Bey benim aklımda olan bir hususa değindi. Bir de işin deniz hukukçularının buradaki uygulamalardaki prestiji, şimdi ben seçimim bu şekilde değil, ama böyle gelişti. Ben pek dava dosya bazında çalışan bir avukat değilim, daha çok uzun süreli, uzun soluklu müvekkiller bazında çalışıyorum. Bir müvekkilim var 19 seneden beri avukatıyım, ikincisi 9 seneden beri avukatıyım, en son yakıtçı müvekkilimle de -bunların hepsi de yabancı- 3.5 seneden beri çalışmaktayım. Bu yeni Ticaret Kanunu çerçevesinde ihtiyati eski tedbirler yerine ihtiyati hacizler uygulamaya başladığı zaman onun talepleri doğrultusunda bazı gemiler üzerinde alacaklarını temin edebilmek için, tahsil edebilmek için ihtiyati hacizlere başvurduk. O zamanlar hem kanun yeni, hem uygulamadaki birtakım hani siz karşı tarafın bir ihtiyati hacizden parayı tahsil edebilmesine engel olmaya kalkışırsanız işte buluyorsunuz kanunlardaki boşlukları veya masraf adı altındaki şeyleri çoğaltmanın yollarını. Sonuçta ben şunu gördüm: Aynı müvekkil adına 3.5 yılda 17-18 gemiyle ilgili ihtiyati haciz kararı temin edip paralarını tahsil etmeye çalışırken şunu fark ettim: Gittikçe zorlaşıyor. Yani bu ihtiyati hacizler yaygınlaşıp herkesin başına sıkıntılar geldikçe, bizim karşı tarafımızda yer alabilecek ihtilafli uyuşmazlıklarda karşı tarafımızda yer alabilecek, görev alabilecek meslektaşlar bizim bu konudaki girişimlerimizi engelleyebilme yolunda ciddi yol kat ediyorlar. İhtiyati hacizden tahsilatlar gittikçe benim görüşüm bu, zorlaşıyor. O kadar zorlaşıyor ki netice itibariyle sizin harcadığınız zaman, şimdi bu süreç uzadığı zaman bilmiyorum başka meslektaşlarım yapabiliyor mu, ama siz her aşamada karşı taraf böyle bir engel çıkarttı. Sen bana şöyle bir üç-beş kuruş daha bundan sonra ben tekrar ücret tahakkuk ettiriyorum, ettirmek zorundayım

deyip, her önünüze çıkan engelde aşamada yeniden vekâlet ücreti talep edebiliyor musunuz bilmem, ama ben müvekkil bazında uzun soluklu çalıştığım için ben çoğu zaman bunu talep edemiyorum. Belki aralarda bir şeyler isteyebiliyorum.

Şimdi başlangıçta daha kolay sonuçla kolay, kısa süreli de sonuçlar alabileceken bu gittikçe 3.5 yıl içinde gittikçe zorlaştı. Çok yeni yeni engeller çıkmaya başladı. Zaten iki gündür burada tartışılan konular çerçevesinde bu engellerin ne olduğu da enine-boyuna tartışıldı. Yani iş neticede daha uzun vadede aynı parayı işe profesyonel boyuttan bakarsanız aynı parayı daha uzun sürede kazanmalar, hadi ona da razı olduk, ama arkadan da meslektaşımın dediği gibi prestij kaybına, çok ciddi prestij kaybına sebebiyet verecek bir gelişmeler. Bazı şeyleri müvekkile anlatamıyorsunuz gerçekten, hukuktaki, hukuk sistemimizdeki gelişmeler de buna eklenince artık anlatamaz hale geliyorsunuz. Birkaç meslektaşım bunlar devamlı armatör tarafında yer alıp, hiçbir zaman yakıtçıların safında avukatlık yapmadıkları için üç-beş gemideki ihtiyati hacizlerimde hep karşıma aynı şahıs çıkıyor. Bunlar benim tabii denizcilikten de tanıdıklarım olduğu için biraz hani nazları geçiyor diyelim, ağabey, ödeyeceğiz, işte bir ay daha bekle, ağabey bir sefer daha bak, para gelince ilk defa senin paran diye oyalarken bu samimiyetsiz görüyorum. Müvekkile karşı prestij kaybı da gündeme gelince en son artık ben bir sene kadar önce şey değiştirerek şöyle bir şey yaptım: Müvekkilime yazdım. Kardeşim, burada enteresan şeyler olabiliyor. Bunun sonunda mahcubiyet var. gerçekten sana karşı sorumluluğumu, ciddi bir prestij kaybı var. Bak, bir deneme yapacağız. Ben bu gemiyi tahsilat için ihtiyati hacizden bu gemiyi burada tutmuyorum, İtalyan avukat beraber çalıştığım meslektaşlar var, onlarla sen görüşürsün ücret konularını, kabul edersen bu gemiyi İtalya'da tutalım dedim. Peki dedi, gemi İtalya'ya gitti. Gittikten bir saat sonra tutuklandı, 3 saat sonra para ödendi. Tabii ben bu sonucu duyduktan sonra hemen denizcilikten tanıdığım benim borçluma döndüm: *“Kardeşim, şu gemiyi beni 3 ay oyaladıktan sonra bak, beni mecbur etmeseydin Türkiye’de tutsaydım veya tutmadan sen bana borcunu ödeseydin olmaz mıydı? Hem*

para kaybı, hem müvekkilime karşı prestij kaybı, gittin işte İtalya'da birinci saatte tutuklandın, üçüncü saatte de parayı ödedin” dediğim zaman cevap verememişti. Uyarım buradan geliyor, yani artık müvekkilleriniz -sizin müvekkillerinizi bilmiyorum- Türkiye’de ihtiyati haciz ve gemi alacaklarını tahsil etme konusunda karşılaşılan zorlukları sonuç alınamayışları, kendilerinden istenen ek ücret ve masrafları dikkate alındığında uyarı boyutu da bu olacak, yani bu insan neden Türkiye’de bu kadar sorunla karşılaşabilecekken, engelle karşılaşabilecekken İtalya’ya gitmesin? Neden Fransa’ya gitmesin, neden Yunanistan’a gitmesin? Yani uyarı boyutu şu: Yakında birçok yabancı müvekkil, hatta Türk alacaklar gemileri tutma işlemlerini tamamen Türkiye’den kaldırıp, İtalya’da, Yunanistan’da, İspanya’da bunu deneme veya orada uygulatma sistemine gidebilirler. Bu da tabii deniz hukukçuları açısından hem kazanç, hem de prestij kaybı olur diye düşünüyorum.

Bir de şu var: Onu da kısacık bir cümleyle geçeyim. Şimdi uluslararası anlaşmaların iç hukuka yansıtılırken onlardan çok fazla ayrılamayacağı, ama benim tahminime göre Hocam, yani İtalya da, Fransa da bu uluslararası sözleşmelerin muhtemelen üyesidir. Onlar da ilk önce uluslararası sözleşmeyi imzalayıp, sonra onun gereklerini iç hukuklarına yansıtmışlardır, ama ben Yunan veya İspanyol hukukunda, Fransız hukukunda iç hukuklarında bu adar çok engelin çıkmış olabileceğini düşünmüyorum. Söyleyeceklerim bu kadar.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Çok teşekkür ederiz. Tahmin ediyorum bu mesajınızı almıştır arkadaşlarımız kimse, haklı olabilirsiniz, ama şunu kabul etmek gerekir ki meslektaş olarak prestijimiz yabancılara karşı değil, bizim içeride de yeterince zedelenmiş ve hırpalanmış vaziyette. Dolayısıyla bu günleri de ben bu enerjiyi gördükten sonra, bu genç güzel meslektaşlarımı gördükten sonra aşacağımızı düşünüyorum. Bugün değil belki, ama yakın bir gelecekte. Efendim, soru var mı başka? Yoksa kahveye veya suya mı susadınız? Evet, Kerem Bey, buyurun.

Av. ENDER KANAR- Kusura bakmayın, şimdi Sayın Kerim Atamer Hocamızın belirttiği gibi bir hususta beyanda bulun-

mak istiyorum. Sayın Sinan Şenol'un belirttiği şekilde milletlerarası sözleşmelerin yerli iç mevzuatla olan ilişkisi ve çelişki durumunda ne yapılacağına ilişkin zaten bizim kendisi de aslında bir kanun olan Anayasada hüküm var. Bu zaten bağlayıcı, yani özel hukuk alanındaki bu sahada da bunun gözetilmemesi mümkün değil. Kaldı ki diğer kanunda, yani Anayasada ortak hükümde hem özel hukuk, hem kamu hukuku açısından getirilmiş bir hüküm. Diğer taraftan sizin belirttiğiniz farklı görüşler ve bilhassa Sayın Pazarıcı'nın milletlerarası sözleşmelerle Türkiye'deki iç hukuk açısından ilişkide, iç hukukta birtakım farklı hükümler olabileceği, farklı hükümlerin var olmaya devam edebileceği diye anlaşalım ve bunun sonucunda lüzumu halinde -tabii o noktaya gidiyor- devletin gerektiğinde birtakım tazminat dahil yükümlülükleri olabileceği yönünde, onlara katlanabileceği, daha doğrusu orada sonuçlar olabileceği lüzumuna göre gereği varsa, yeri varsa bu noktada giden hususlarda şunu dememiz gerekiyor: Aynı zamanda Sayın Pazarıcı Dışişleri Bakanlığında danışmanlık yapıyordu. Sanıyorum Sayın Hoca'nın da belirttiği gibi diğer görüş yönünde uygulama yapılmasında ve kabulün bu şekilde olmasında bir sıkıntı olmadığını biraz gerektiği kadar soyut bir şekilde anlatabildim sanıyorum. Orada bir tereddüt olmaması lazım, yani sizin diğer görüş ve onu takip eden bir kısım kişiler açısından olan farklı diyelim ki doktrindeki görüşler sizler için bir mani değil diye düşünüyorum.

Diğer taraftan organik bağla ilgili, tüzelkişilik perdesinin aralanmasıyla ilgili tartışmalar Avrupa'da çokça yapılıyor, Amerika'da çokça yapılıyor, dünyanın değişik yerlerinde, doktrinde buna ilişkin olan hususlar aslında farklı başlıklar altında sadece bu alanda değil, şirketler hukukunun diğer sahalarında da, artı şirketler hukukuyla yine bağlantılı görebileceğimiz corporate governments altında da çokça yapılan tartışmalar. Bunun çok farklı disiplinlerle de ilişkisi var, ama hiçbir ülkede tam olarak organik bağın nasıl ispat edileceğine ilişkin kesin hükümler getirilmiyor. Çünkü zaten alanın özelliği sebebiyle organik bağın nasıl tespit edilmeyeceğine, edilmemesi gerektiğine ilişkin zihinler çalışıyor başka tarafta, o bakımdan bunun

esnek ve dinamik bir süreç olmasında fayda var. Sıkıntılarımız şurada: Şimdi demin sizin belirttiğiniz iki şey vardı: Birincisi, ticaret sicil kayıtları, ikincisi finansal ilişkiler, ama her zaman buradan çıkmıyor. Bazen bir hata yapmasını beklemesi gerekiyor organik bağı olduğunu ispatlaması gereken avukatın, onun için dava bazında eldeki deliller neyse, bunların somut olaya göre sunulmasında fayda var. Sıkıntı ne? Bu konudaki doktrin ve mevzuata ilişkin bilgi birikiminin çok yaygın olmaması, uygulamacılar açısından bunun farkındayız, ama yapacak bir şey yok.

Şunu da dememiz gerekiyor: Şirket tüzelkişilik perdesinin aralanmasına ilişkin davaların ve organik bağın elbette doğal olarak içinde tespitine ilişkin taleplerin bulunduğu davaların önemli bir kısmında ispat sağlanamadığı için reddediliyor, ama bunlar tabii kanıtlanamadığı için olan retler. Maalesef bu bu şekilde devam edilmek durumunda, Sayın Hocam çok güzel izah etti, ben sadece bunun neden dinamik bir süreç olması gerektiği konusunda bir ilave yapmış oldum. Teşekkür ederim.

Av. ANDAÇ BİLGEN- Katkılarınız için çok teşekkür ediyorum. Gelmiş geçmiş bütün konuşmacılara, bütün oturum başkanlarına kendi adıma, arkadaşlarım adına teşekkür ediyorum. Fakat ben dayanamayacağım özür dilerim, müsaade isteyeceğim. Buyurun, en son sözü size veriyorum, buyurun.

SALONDAN- Bana değil de, Kerem Bey söyleyecekti, ama vermişken bir cümle ben de örnek vereyim, fırsatı ganimet bilerek. Tüzelkişilik perdesinin kaldırılmasında Kuzey Afrika'daki bir meslektaşımla konuştuğunda işin nerelere gittiğini anlamak açısından şunu söyledi: *"Fas'ta Küba bayraklı bir geminin borcundan dolayı başka bir Küba bayraklı gemiyi tutuyorlar. Diyor ki Küba komünisttir, komünizmde özel mülkiyet olmaz, hepsi devletin malı, armatörler aynıdır, borçtan sorumludur"* deyip tutmuş bu meslektaşım. Bildiğim kadarıyla taraf değilim, ama Garanti Leasing'e ait gemiler de başka kiracılara ait olduğu halde Kuzey Afrika'da tutuldu. Kerem, sözünü aldım, affedersin.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Başkan, müsaade varsa.

Av. ENDER KANAR- Çok kısa lütfen.

Av. Dr. KEREM ERTAN- Savaş arkadaşına bir soru sormak istiyorum. 1369. maddeyle ilgili olarak “*fiili taşıyanın da kanundan doğan sorumluluğu var*” dedi. Şimdi malik gemisini yolculuk charter’ine verdiyse, ama konşimentoyu imzalamadıysa, fiili taşıyan olarak deniz alacağından borçlu olabilir kanunen ve bu durumda da geminin ihtiyati haczi düşünülebilir. Ben de bu görüşteyim, benim görüşüm de bu. Peki, malik gemisini zaman charter’ine verdiyse de yine onu fiili taşıyan olarak kanundan dolayı sorumlu tutup, deniz alacağı sebebiyle gemisini ihtiyaten haczettirebilecek miyiz? Çünkü ben kitapları okuyorum, Fehmi Ülgener Hocamızın “*Zaman Charter’i*” kitabı var. O diyor ki: “*Zaman charter’inde kesinlikle taşıma taahhüdü vardır*” Başka hocalarımızı okuyorum, onlar da tam tersini söylüyor: “*Zaman charter’inde tahsis edenin taşıma taahhüdü yoktur*” diyor. Şimdi taşıma taahhüdü yoksa Ankara’da da Sami Aksoy Hocamız diyor ki: “*Taşıma taahhüdü olması lazım ki fiili taşıyan olacaksın*” Şimdi burada ciddi bir tartışma var. Biz uygulamada mahkemeye böyle müracaat edersek nasıl bir sonuç alacağız, merak ediyorum. Senin düşüncen nedir ve hocalarımız da katkı verirse sevinirim.

Av. SAVAŞ İNANDIOĞLU- Hocamın katkısı çok önemli burada, ben daha önce düşünmediğim bir konuyu şu andaki düşüncelerime göre ihtirazi kayıtla ve bir cevap vermem istiyorum. Kaptanın taşımada yükü özen borcu olduğuna göre time charter’da da kaptan malik adına hareket ettiğine göre time charter’de olsa bile yüke bir zarar verirse, bana göre bu dediğim sonuca yine varmamız lazım. Çünkü fiilen taşıyan bunun temsilcisi kaptan ve yüke özen borcu olan kaptan yüke zarar geldiyse, ben time charter’de gemim deyip, sorumluluktan kurtulamaz. Fakat bunu demek acaba navlun sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkları bir gemi alacağı şekline mi çevirir kısmı belki tartışılır. Bir deniz alacağını gemi alacağına çevirmiş oluruz belki, ama benim kanaatime göre sonuç değişmiyor.

Av. ENDER KANAR- Değerli meslektaşlarımız, toplantımız sona ermiştir. Çok vaktinizi aldık, hepimizden ayrıca özür diliyorum.

Av. ANDAÇ BİLGİN- Sayın konuklar, kusura bakmayın, ama isterseniz son oturum, daha doğrusu sempozyumun özeti ve kapanışı Doç. Dr. M. Barış Günay, Yrd. Doç. Dr. Cüneyt Süzel konuşmalarını yapsınlar, bir özet yapsınlar hiç mola vermeden ki bu molaya en çok ben ihtiyaç duyuyorum ve dolayısıyla devam edelim.

Efendim, hepinize teşekkürler, sağ olun. Sizlere de teşekkür ediyorum.

Yrd. Doç. Dr. CÜNEYT SÜZEL- Efendim, saygılar sunuyorum. Öncelikle sabrınızı çok zorlamamayı taahhüt ediyorum, dolayısıyla çok ana hatlarıyla burada iki 6 ve 13 Mayıs'ta çıkan sempozyumdaki bulguları özetlemeye çalışacağım. Öncelikle Nazlı Hanımın bir önerisi vardı, o kapsamda kendisi hâlâ burada, aramızda bu kararları paylaşırsak ve bu kapsamda bu kararlar hakkında hepimiz bilgi sahibi olabiliriz demişti. Biz merkez olarak Bilgi Üniversitesi olarak, Deniz Hukuku Araştırma Merkezi olarak buna talibiz. Daha önceden de duyurmuş-tuk, birçoğumuzu zaten sürekli maillerimiz ve bayağı bir taciz ediyoruz. Bunun için lütfen kusura bakmayınız, biz bize gelen, göndereceğiniz kararlarda tarafların ve gemilerin isimlerini çıkartıp bir bilgi notu hazırlayıp ki bu yolu da benimsedik, bir yetki kaydı bakımından çıkmıştı, bize gelen kararda sizlerle paylaşmıştık. Bunları yapabiliriz, emin olunuz ki bunlar gizlilik de korunacaktır. Dolayısıyla biz paylaşımı merkez olarak hepinize iletebiliriz. Bunu da üstleniyoruz, bunu da şimdiden sizlere söyleyeyim. Çok da mutlu oluruz, böylece Sinan Bey dedi, yabancı mahkeme kararları, ama biz daha Türk mahkeme kararlarının farkında değiliz. Dolayısıyla en azından bu kapsamda hepimizin bir bilgi ve birikimi olabilir.

Öncelikle bu yüksek katılım için hepinize çok çok teşekkür ediyorum. Çok amacına ulaşan bir etkinlik olduğunu düşünüyoruz. Bu etkinlikte çok hızlı ilerliyorum, lütfen kusura bakmayın, genel öneri olarak şunlar ortaya çıktı aslında: Uygulamadaki sıkıntıların büyük bir çoğunluğu aslında uygulamada ortaya çıkan sıkıntılar, yani kanunda yer alan sıkıntılar da bazen ortaya çıkabilir, ama genelde uygulamanın bunları kötü

olarak yansıtmasından kaynaklanmaktadır. Özellikle bu kapsamda icra daireleri ve icra müdürlüklerinin, icra mahkemelerinin yetkilerini bir icra mahkemesinin diğerine göre farklı uygulama yapmasında ortaya çıktığını gördük. Bu kapsamda ileri sürülen önerilerden neredeyse uzlaşılı halinde ortaya çıkan bu icra mahkemelerinin özel görevli olarak İstanbul, İzmir, Mersin ve liman şehirlerindeki özel icra müdürlükleri kurulması ve deniz icra mahkemeleri kurulması yönünde oldu. Hatta tartışmalar bir adım daha öteye gitti ve kanundaki hükümler teker teker göz geçirilerek, icra mahkemelerinin bakmaya görevli olduğu konularda acaba bu deniz ihtisas mahkemesi olarak hepimizin kısalttığı özel görevli mahkemelere mi bu hükümler, bu görevler verilsin? Bu kapsamda da çeşitli öneriler gerçekleştirildi ve uygulamanın en azından özel görevli ve sırf deniz icrayla ilgilenecek mahkemeler çerçevesinde daha istikrarlı içtihatlar çıkmasının yolunu açacağı konusu kanaatimce bu sempozyum kapsamında benimsenen görüşlerden biridir.

Yine aynı şekilde iki öneri vardı. Onları yansıtmayı unuttum. Özellikle İcra ve İflas Kanunu Komisyonu Başkanı ve Hocamız da önerdi, bunların 1350 ve devamı hükümlerinin “Deniz Ticareti” kitabından alınıp, İcra ve İflas Kanununa alınması, hatta Ender Bey en son dedi, acaba bu kapsamda uygulama kanununda bir değişiklik yapılabilir mi? Bu öneriyi de belki göz önüne alabiliriz.

Diğer bir öneri: En son oturumlara kadar gerçekleşti ilk günden itibaren, milletlerarası sözleşme hükümleri var. Acaba Ticaret Kanununun özellikle sınırlı sorumluluk bu 76 LLMC kapsamında yaptığı gibi yalnızca atıf şekliyle mi bundan sonra düzenlensin, yoksa yeniden bu kanunda teker teker yazılsın mı, yeni hazırlanacak düzene de geçirilsin mi? Uygulamada icra mahkemelerinin bu kanunu uygularken elinin altında bu metinleri görmesinin pratik ve faydalı olacağı da belirtildi. Dolayısıyla atıf suretiyle değil de aynen olarak bunların yeniden yeni kanuna aktarılması da öneriler arasında yer almaktaydı.

Bu kapsamda yapılan diğer bir öneri tam deniz icra konusu değil, ama özellikle 1352. maddenin M bendindeki tersane

alacaklarına yapım, onarım istemlerinden doğan alacakların deniz ticaretine bakmakla görevli olan asliye ticaret mahkemesinin görevi alanına girdiğinin uygulamadaki yine yanlış uygulama kararlar kapsamında Yargıtay uygulaması kapsamında belirtilmesi söylendi. Aynı şekilde O bendindeki gemi adamlarının alacakları bakımından geçen hafta meslektaşımızın da belirttiği üzere 17. Asliye Ticaret Mahkemesi ihtiyati haciz kararı vermemiş, dolayısıyla bu kapsamda da en azından 1352 anlamında ihtiyati haciz hakkı bakımından deniz ihtisas mahkemelerinin, asliye ticaret mahkemelerinin görevli olduğunun belki tekrar açıkça yazılması gerektiği de önerisi de yapıldı.

Yatların ihtiyati haczine ilişkin özel düzenleme yapılabilir mi, bu da yapılan önerilerden biriydi. Özellikle hızlı seyretmeleri bakımından ve limana bağlı olmadıklarından marinalar bakımından bu da getirilen önemli önerilerden biriydi. En sonda tartışıldı beneficial owner tanımı da yapılabilir mi, ama milletlerarası sözleşme düzenindeki hükmü Hocamız da aktardı. Kanun koyucunun da bu yöndeki tercihinin hangi sebeple yapılmadığı konusundaki belirtilmiştir.

Yanılmıyorsam Nilgün Hanım bunu yapmıştı finansal kiralama şirketlerinin sister ship uygulamasında bazı arrest kapsamında bazı sıkıntılar çektiğini, acaba finansal kiralama şirketinin maliki olduğu gemiler bakımından özel bir düzenleme getirilebilir mi kardeş gemi ihtiyati haciz bakımından, bu da öne sürülmüştü. En azından ortaya çıkan durumlarda şu da söylendi: Yeni kanun hazırlanırken açık, yoruma açık olmayan, takdir getirilmeyen yorum yapılmayacak olan basit ve yalın dille bu düzenlensin olmuştur. Kanaatimce şu andaki kanunun, yani en azından 6. kitabın dili de çok ağır değildir, basit bir dili vardır, ama belki bunu da tekrardan bir gözden geçirmek yerinde olabilir.

Bununla vaktinizi zorlamayacağım, ilk oturumda soru-cevap kapsamında 1350'ye ilişkin 93 sözleşmesinin çözümünü belirtmiştim. Bu kapsamda getirilen öneriler yabancı ülkede satışı yapılan Türk gemilerinin Türk gemi sicilinden kaydının silinememesi konusunda kendisini gösterdiği belirtilmişti. Uzlaş

hükümünün 93 sözleşmesine taraf olduğumuzda ikinci cümlesinin belki ve ilanın cebri satışın gerçekleştiği ülke hukukuna göre yapılması şeklinde zaten öncelikli olarak algılanmasının yerinde ve uygun olacağını da benimsemiştik. Bu kapsamda belki burada da bir kanun değişikliğine 1350. maddede gidilebilir açıklık sağlanması amacıyla milletlerarası sözleşme hükmü öncelikli olarak uygulanırsa bile.

Yine son oturumda tekrar gündeme geldi, ilk gün gündeme gelmişti 1352. maddenin P bendinde yer alan gemi içinde alınmış kredilerde dahil olmak üzere olan istemlerin bir deniz alacağı olup olmaması 99 sözleşmesine taraf olduktan sonra Türkiye sözleşmede o listede açıkça yer almadığı için acaba bunların akıbetinin yeni düzende nasıl olacağı gündeme geldi sempozyumda, ben diğer bentleri teker teker geçen hafta boyunca taradım. Acaba hazırlık çalışmalarına da baktım, bir yere sokabilir miyiz bunu diye baktım, ama çok da başarılı olamadım. Bu Francisco Berlingieri Hocanın bir kitabı da var, orada da tutanaklarda da çok geçmemiş gibi gördüm. Dolayısıyla burada bu bir yorum ve bundan sonra bir hukuk politikası olarak bizlerin karşısına çıkacaktır.

Bu kapsamda yine bugün gündeme geldi, 1352. maddedeki sigorta alacakları arasına acaba P&I kulüplerinden gemiler de o maliklerin üyelikten ayrılırken ödenecek olan aidatlar, yani release call başlıklı acaba istemler de açıkça sayılsın mı? Çünkü bunların reddedildiği de gündeme geldi. Bu da yapılan önerilerden biriydi. Burada aslında tamamen uygulama hatası ve iki hafta üst üste çok sayıda konuşmacı gündeme getirdi, 1353. maddeyle 1366. madde arasındaki bağlantının uygulamada yargı erkleri tarafından, icra daireleri tarafından kurulamaması kapsamında karşımıza çıkıyordu. Zira 1353. maddedeki asıl amaçlananın aksine hükmün gemilerin seferden men edilmesinin istenemeyeceği konusuna kadar gittiğini görmüştük. 1366. madde zaten bunun böyle olmayacağını yaklaşık 13 madde sonrasında ortaya koymaktadır. Belki şu yapılabilir: Yeni düzende hükümler ya daha yakın birbirine yazılabilir ya da iç atıf yoluyla birbirlerine atıf yapılabilir en azından yorum sorunlarına bu şekilde tekrardan vermemek amacıyla.

Yine bu kapsamda seferden men kararı kapsamında bu seferden men kararında yine yapılan öneriler çerçevesinde ihtiyati haciz kararını veren mahkemenin bu kararı da vermesi önerildi. Dolayısıyla bu da gündeme alınmıştır. Yetkili mahkeme bakımından geçen hafta ve bu hafta özellikle yabancı gemilerin ihtiyati haciz bakımından bu sınırlı listedeki sayımın uygulamada çok sıkıntı yarattığını, ihtiyati haciz kararlarının alındığını, fakat buradaki hüküm uyarınca geç alındığını ve fakat bu sebeple de gemilerin kalktığı sebebiyle uygulanmadığı belirtilmiştir. Yapılan önerilerden ilk oturumlarda ya Andaç Bey, ya Erol Bey ya da Mahmut Bey bunu belirtmişti. Yanlış hatırlamıyorsam geminin Türkiye'ye geleceği belliyse, ihtiyati haciz kararı alınması ve geldiğinde de bu kararın uygulanması yönünde bir öneri yapılmıştı. Bugün de öneriler yapıldı, ihtiyati haciz kararı gemi gelmeye yakınsa alınsın ve fakat uygulaması için 1355. madde hükmü karşılaştırsın önerileri yeniden yapılmıştır.

Bugün sıklıkla gündeme geldi avukatların posta memuru gibi liman başkanlığı ve mahkemeler arasında gidip geldiği ve bu ihtiyati haciz kararı kapsamında yazılan müzekkerelerin ihtiyati haczin o ani efekti kapsamında olumsuz sonuç doğurduğu, bu sebeple elektronik iletişim yolları faksla geminin acaba Türkiye'de olup olmadığı, limanda olup olmadığı, demir atıp atmadığının da tespit edilebileceği bu yöntemin ve kanuna eklenip eklenmemesinin uygun olup olmadığı da tekrardan gündeme getirilmiştir.

Bugün de bir konuşmacı değindi, özellikle ilk gün bu konu kapsamında 1362. madde kapsamında gündeme gelmiştir. 1362. maddede aslında İcra ve İflas Kanununa göre ihtiyati aczi kolaylaştırmaya çalışan bir hükümdür. 1366. madde alacağın deniz alacağından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye bir kanaat getirici, yani takdiri bir nitelikteki bir belge sunulması yeterli ve kafidir ve fakat uygulamada aksine bu kanaat getirici delilin daha da zorlaştırdığını ihtiyati haciz kararı verilmesi belirtilmiştir. Bunun çıkartılması önerilmiştir. Yine aynı şekliyle belki alacağın parasal değeri bakımından bugün de gündeme geldi, zilyetliğe bağlı olan uyuşmazlıklarda bu madde 1362. maddede açıklık olmadığı için belki geminin

değerinin de buraya eklenmesi gündeme gelebilir, yapılacak değişikliklerden bir tanesi olabilir.

En çok üstünde durulan madde 1363. madde iki gün boyunca, bu 1366. maddede bildiğiniz üzere bir ön koşul olarak ihtiyati haciz kararının verilebilmesi için, daha doğrusu bunun incelenebilmesi için ön koşul olarak 10 000 özel çekme hakkı bir teminat gösterilmesi gerekmektedir. Aslında bunun amacı da gereksiz ihtiyati haciz başvurularıyla deniz ticaretinin akışını bozmamaktır. Bu sebeple getirilmiş olan bir düzenlemedir. Ben şunu yapmaya çalıştım: Çok da kötü olduğunu da düşünmüyorum. Aslında Türk parasının değerindeki oynamalara da baktığımızda hem burada, hem taşıma hukukunun diğer kısımlarında bunu iyi ki kanun koyucu bence özel çekme hakkına sabitlemiş. İlk bu kanunun tasarısının hazırlığının bittiği 2006 yılının başında tasarı bittiğinde ve Meclise sunulduğunda özel çekme hakkı 10 000 özel çekme hakkı yaklaşık 19 500 Türk Lirasına tekabül geliyormuş. Resmi Gazetede yayınlandığı gün kanun 14 Şubat 2011'de 24 500 civarında gördüğünüz üzere yürürlüğe girdiği tarih de 27 479 Türk lirasına karşılık geliyor. Bugün ise, yani dün itibariyle Merkez Bankası döviz kurlarından baktım kapanışta, 48 848. Türk parasındaki bu değer kaybı bakımından evet, aslında orada belirtilen küçük alacaklar bakımından acaba istisna getirilmeli mi, ama yine de kanunda düzenli olarak her yerde özel çekme hakkının zikredilmesinin ben kanaatimce yerinde olduğunu düşünmekteyim. En azından mevcut eski kanun bakımından 1114. maddedeki sorunları bir daha gündeme getirmeyeceği açık ve nettir.

Önerilerden biri Erol Bey bu öneriyi yapmıştı, ilk gün bu özel çekme hakkı bakımından acaba koster alacakları ya da acente alacakları bakımından farklı bir düzen getirilebilir mi? Bugün de tekrar edildi, ihtiyati haciz talep eden alacağın miktarının yüzde 20'si kadar teminat yatırır ve bu miktar her halükarda 10 000 özel çekme hakkını geçmez denilmesi belki yapılabilecek önerilerden biridir. Bu da gündeme gelmişti.

Yapılan başka bir öneri bu kapsamda dosyanın incelenmesi için önceden teminat yatırılmaması ve fakat yakın tarihe bu

ihtiyati haciz kararı bakımından, uygulanması bakımından bir duruşma günü verilmesi ve teminatın da o duruşmada belirlenmesi olmuştur. Uygulamada kur farkı sorunu özellikle son günlerde gündeme geldiği belirtilmiştir. Bugün de belirtildi; kur farkı bakımından, teminatın yatırılması bakımından düzenleme var ve fakat iadesine ilişkin bir düzenleme yoktur dendi. Teminat iadesi bakımından da özel bir düzenleme getirilmesinin yerinde olacağı belirtildi.

Yine bugün gündeme geldi, belirsiz alacak davalarında acaba bu durum ne olacaktır? Belirsiz alacak davalarında hangi meblağ üzerinden bu gösterileceği de bugün tekrardan gündeme gelmiştir. Benim bitti galiba, son bu benim vereceğim, daha sonra meslektaşım Barış Beye mikrofonu aktaracağım. 1363. maddenin 2. fıkrasında teminatın arttırılması bakımından hükmün kazuistik bir metot saydığı getirilen eleştirilerden biridir. Günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar dikkate alınır diyor ve fakat üçüncüsünün belirtilmediği geçen hafta ileri sürülmüştü ve öneri olarak getirilmişti. Bu kapsamda hükmün ucunun açılması ve belki de somut olayın özellikleri ibaresinin de eklenmesinin uygun olacağı bir katılımcı tarafından belirtilmişti. Bu durumda kazancı düşük de olsa belki daha yüksek bir teminata hükmedilmesi mümkün olacaktır önerisi getirilmiştir.

Ben sözü Barış Beye bırakmadan önce öncelikle sizden, özellikle konuşmacılardan şunu da rica edeceğim: Dilerlerse bizlere yazılı olarak konuşma metinlerini hepsinin ses kaydını aldık, ama değişiklik önerilerini yazılı olarak da vermeleri bizi çok mutlu edecektir. En azından bizler de sizleri doğru anladığımızı ve sizin iletiklerinizi kaçırmadığımızı görmüş olacağız. Ben kendi adıma sabrınız için çok teşekkür ediyorum, sözü sevgili meslektaşım Doç. Dr. Barış Beye bırakıyorum.

Doç. Dr. BARIŞ GÜNAY- Saygıdeğer misafirler, şöyle başlayayım ben de: Buradaki çalışmalarını tamamladıktan sonra sizlerden de kendi önerilerinize ilişkin hususları yazılı olarak aldıktan sonra belki -Cüneyt Beyle de konuştuk, Hocamla da konuştuk- şöyle bir imkân olabilecek: İhtisas mahkemesinden de

bir görüş almak suretiyle konuyu birazcık daha güçlendirebiliriz ve daha sonra komisyona bunları bu şekilde arz edebiliriz diye düşünüyoruz.

Bir diğer konu en son oturumda gündeme gelen bir konu milletlerarası sözleşme Türkiye bakımından yürürlüğe girdikten sonra acaba tabii ki milletlerarası sözleşmenin uygulanması bekleniyor, ama benim de şöyle bir endişem var: Malum biz Lahey Sözleşmesine de tarafız ve fakat yabancılık unsuru olmasına rağmen TTK hükümleri hâlâ uygulanıyor. Lahey'e göre, yani şüphesiz Lahey'le Türk Ticaret Kanunu arasındaki ilişki yadsınamaz ve fakat yabancılık unsuru olmasına rağmen Lahey yerine TTK hükümleri de bu şekilde uygulandı. Dolayısıyla acaba 93 ve 99 sözleşmeleri yürürlüğe girdikten sonra dahi acaba TTK hükümleri uygulanmaya devam eder mi şeklinde bir tereddüt de hasıl oluyor işin gerçeği.

Şimdi ben de yine sabrınızı zorlamadan hızlı bir şekilde ihtiyati haciz kararının icrası konusunda yine bir husus gündeme getirilmişti ilk gün: 1364 ve 1366 çerçevesinde gemi kara sularından çıktığında fiilen ihtiyati haczin yapılamadığı ve bunlara ilişkin birtakım sorunların olduğu dile getirilmişti. Bu çerçevede bir düzenleme önerisi gelmişti.

Bir diğer konu: 1366. madde malum iki gün boyunca çokça tartışıldı. 1366. maddeyle beraber aslında 1368. maddenin 2. fıkrasını da beraber ele almak gerekiyor. Bu noktada ihtiyati haciz veya haciz esnasında ve sonrasında yedieminin atanması konusunda çok ciddi anlamda ayrıntılı bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu açık bir şekilde görülüyor. Bu çerçevede burada sayılan kişilerin yanında bir üçüncü kişiye geminin yediemin olarak bırakılması noktasında bir düzenleme yapılması, bu yediemin tarafsız bir kişi olması, yediemin kurumunun mutlaka güçlendirilmesi, hatta mümkünse bunun belki kıyı emniyeti olması veya onun denetlediği bir başka özel şirkete verilmesi noktası da gündeme geldi. Bununla beraber ihtiyati hacizden sonra yediemin değişikliği de söz konusu olabilir elbette, bu çerçevede yine ayrıntılı bir düzenlemenin yapılması gerektiği anlaşılıyor.

Geminin işletilmesi ve idare edilmesi noktasında yine birtakım farklı öneriler de geldi. Özellikle 1368.2 muhafaza tedbirleriyle ilgili üst limit belirlenmediği, dolayısıyla bu sebeple icra dairesi tarafından, icra dairesi alacaklı tarafından istenen bedel getirmemişse, ihtiyati haczin kalkabildiği, bu noktada bir üst limitin getirilmesi noktasında da bir öneri olduğu, ancak elbette bu sefer de alacaklıların bu masraflara ne şekilde katlanacağı sorusu gündeme geliyor. Şüphesiz birçok öneriler var, bunlarla beraber karşı düşünceler de ortaya çıkıyor. Bu değerlendirmenin komisyon tarafından yapılacağı düşünülüyor.

1369. maddeyle alakalı geçtiğimiz gün, yani cumartesi günü bir husus gündeme gelmişti. İhtiyati haczin uygulandığı sırada mı, yoksa ihtiyati haczin talep edildiği esnada mı acaba malik olan kişinin hâlâ malik olup olmadığı noktası gündeme gelmişti. Kısa bir araştırma yaptığımızda hazırlık çalışmalarında şunu gördük: Bu husus geçtiğimiz gün de ifade edildiği üzere gemiyi satın alabilecek üçüncü kişiler bakımından, iyi niyetli üçüncü kişilerin korunması bakımından aslında değerlendirilmiş. Kanada delegasyonunun bu noktada bir itirazı olmuş ve buradaki ifadenin değiştirilmesi konusunda bir teklifleri olmuş ve fakat oy çokluğuyla bunun reddedildiğini ifade edebiliriz.

Bir diğer husus: 1370. madde ve 1371. maddelerdeki konular. Birincisi, gemi değerinin depo edilmesi, diğeri de deniz alacağına ilişkin bir teminatın gösterilmesi. Bu iki madde arasındaki ilişkinin açık bir şekilde düzenlenmesi hususu veya hükümlerin birleştirilmesi gereği ifade edildi. Bununla beraber yine 1371. maddede ihtiyati haciz veren mahkemenin teminata da karar vermesi yönünde bir öneri geldi.

Bir diğeri 1375. madde, özellikle gemi adamlarının alacakları söz konusu olduğunda 1375. maddenin yeterli olmadığı ifade ediliyor. 1384. fıkra bağlamında özellikle şunlar var: Birçok konu var, ama alacaklı da sicil kaydına onaylı bir süreçte icra dairesine sunabilir deniliyor. Bu mükellefiyetler listesinin sunulmaması halinde ne olacak, bildirim yapılamaması durumunda ne olacak? Aynı şekilde 1366. maddenin 4. fıkrasında da benzer bir konu gündeme geliyor. Özellikle yabancı devlet

konsolosluklarına bildirim noktasında birtakım sıkıntılar olduğu ifade edildi ve bunlara da birtakım çözümlerin bulunması gerektiği ifade ediliyor.

1384. madde, yine burada özellikle şu konu 1384. maddesi de *“gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı 50 000’in üzerinde olan ve sicil fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtım yapan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur”* deniliyor. Ancak acaba elverişli bayrak ülkelerinde 50 000 tirajlı bir gazete bulmak mümkün mü? Dolayısıyla burada bir düzenlemeye gitme gerektiği anlaşılıyor. Yine artırmanın ilanı konusunda bir sıkıntı olduğu ve bu çerçevede bir düzenlemenin yapılması gerektiği biraz açık zannediyorum. *“Dünya çapında dağıtım yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayınlanır”* deniliyor. Buradaki bir değişiklikte *“günlük”* ifadesinin yanına *“ya da haftalık yayın yapan bir gazete”* nin eklenmesi önem arz ediyor.

Vaktinden evvel satış, bu yine çok defa gündeme geldi. Burada icra mahkemesinin bütün ilgililerinin görüşü aldıktan sonra bu karara bağlayacağının ifade edilmiş olması birtakım sorunlara yol açtığı açık. Dolayısıyla burada acaba bütün ilgililerin görüşü alınması yerine farklı bir çözüm bulunabilir mi? Yine bu da gündeme gelen konulardan biri. Limanlar yönetmeliğindeki değişiklikler, bu çok defa zaten sıklıkla gündeme geldi. Dolayısıyla onu geçiyoruz.

1386. maddenin 2. fıkrasıyla 3. fıkrası arasında kanun yoluna başvurmanın satış kararının uygulanmasını durduracağı ve durdurmayacağı iki şekilde ayrı ayrı düzenlenmiş. Bu noktada birtakım sorunların olduğu ve dolayısıyla acaba her ikisinde de benzer bir düzenlemeye gidilip gidilmeyeceği konusu yine aynı şekilde gündeme geldi.

Vaktinden evvel satışa karar verilmesi sonrasında acaba neler olacak? Çünkü yine İcra İflas Kanunundaki ilkelere tabi tutulacak. Burada yine satış sürecini çok fazla hızlandırmadığı ve bu noktada belki birtakım hükümlerin yine düzenlenmesi, sevk edilmesi gerektiği ifade edildi. Pazarlık suretiyle satışta yine geçtiğimiz hafta *“bütün ilgililer ister”* deniliyor, fakat bu

“bütün ilgililer”in hükmün uygulama alanını daralttığı ifade edildi. Burada da bir çözüme gerek olduğu ve aynı şekilde pazarlık suretiyle satışta bu karar alındıktan sonraki sürecin yine belki ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi gerektiği ifade edildi.

Son olarak 1365. maddede son oturumda ifade edilen bir husus: 1365. maddedeki hükme rağmen detaylarının olmadığı ve dolayısıyla hükmün tam manasıyla işlemediği ifade ediliyor. Dolayısıyla burada da bir ayrıntılı düzenlemeye gidilmesi gerektiği yönünde birtakım öneriler var. Burada tabii bizim atlamış olduğumuz öneriler de olabilir elbette, bu çerçevede yine sizlerden alacağımız birtakım feedback'lerle tam manasıyla bir düzenleme imkânına kavuşacağız zannediyorum. Sabrınızı daha fazla zorlamayacağım, çok teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

SUNUCU- Evet, Deniz Hukuku Komisyonu ile İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezinin ortaklaşa düzenlediği paneller dizisinin sonuna gelmiş bulunuyoruz. Tüm üstatlarımıza, hocalarımıza, meslektaşlarımıza, katılımcılara desteklerinden ve katılımlarından dolayı teşekkür ediyoruz. Son oturumdaki başkanlarımız, değerli üstatlarımız Av. Ender Kanar, Av. Andaç Bilgen, konuşmacılarımız Av. Sinan Bey, Selçuk Esenyel, Av. Savaş İnandıoğlu'yu teşekkür belgelerini sunmak üzere sahneye davet ediyoruz ve son olarak da tabii fikir babası bu panellerin Kerim Hocaya çok teşekkür ediyoruz.



DENİZ İCRA HUKUKU'NUN GÜNCEL SORUNLARI SEMPOZYUMU ÖZETİ

Cüneyt SÜZEL¹

İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi tarafından 6 ve 13 Mayıs 2017 tarihlerinde düzenlenen “Deniz İcra Hukuku'nun Güncel Sorunları” başlıklı etkinlikte sayın konuşmacılar ve katılımcılar tarafından ileri sürülen görüş ve öneriler aşağıda özetlenmektedir.

I. Genel Öneriler

A. Gemilerin Cebrî İcrasına İlişkin Hükümlerin Düzenleneceği Mevzuat

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (“TTK [2011]”) beşinci kitabının sekizinci kısmında öngörülen “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler”in (m. 1350-1400), TTK [2011]'den çıkartılarak İcra ve İflâs Kanunu'na (“İİK”) aktarılması ve İİK'da taşınır, taşınmaz ve gemilerin haczi şeklinde ayrı ayrı düzenleme yapılması önerilmiştir.

B. Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme

TTK[2011] m. 1350 vd. hükümleri için seçilen kaynaklardan biri 1999 Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'dir “HacizMS [1999]”. Kısa süre önce Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun² kabul edilmiş ve HacizMS [1999]'a Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olması hazırlıklarına yönelik ilk adım atılmıştır. HacizMS [1999]'a taraf olunmasının ardından Sözleşme'nin 8'inci maddesi uyarınca Sözleşme,

¹ Yardımcı Doçent Doktor, İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Öğretim Üyesi, cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr.

² Kanun No: 6904, RG T: 25/3/2017, Sayı: 30018.

geminin Taraf bir Devletin bayrağını taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın, Taraf Devlet yargı yetkisine tabi olan her gemiye uygulanacaktır.

Sözleşme Türkiye hakkında yürürlük kazandıktan sonra, öncelikli olarak uygulama alanı kazanacağından, Sözleşme hükümlerinin Kanun'dan çıkartılması ve Kanun'da HacizMS [1999]'a atıf yapılması düşüncesi gündeme gelmiştir. Ne var ki çok sayıda katılımcı uygulamada bu çözümün sıkıntı doğuracağını ve Sözleşme hükümlerinin TTK [2011] m. 1350 ve devamında olduğu gibi hazırlanacak Kanun'da tekrar edilmesini önermiştir.

C. Deniz İcra İşlerine Bakmakla Görevli İcra Daireleri ve Mahkemeleri

Sempozyumun en önemli tespitlerinden birisi, hükümlerin uygulanmasında yaşanan sıkıntılar ve farklı mercilerce farklı uygulamaların yapılmasıdır. Konuşmacı ve katılımcıların neredeyse ortak bir şekilde ifade ettikleri öneri, İstanbul, İzmir, Mersin ve diğer liman şehirlerinde münhasıran bir İcra Dairesi ve İcra Mahkemesi'nin Deniz İcra işlerinde görevlendirilmesi olmuştur. Bu konuda yapılan bir diğer öneri ise, TTK [2011]'de İcra Mahkemelerine tanınan görevlerin TTK [2011] m. 5 f. 2 c. 2 kapsamında görevli kılınan Asliye Ticaret Mahkemelerine verilmesi olmuştur.

D. Yatların İhtiyati Hazine İlişkin Özel Düzenlemeler

Yatların nitelikleri itibarıyla bir yerden bir yere çok hızlı hareket ettikleri, mevcut hükümler çerçevesinde uygulamada ihtiyaten haczedilmelerinin neredeyse mümkün olmadığı bildirilmiş, bu sebeple yatların ihtiyati haczini uygulamada mümkün kılabilecek özel düzenlemeler yapılması önerilmiştir.

E. “Beneficial Owner” Tanımı

Geminin sicile kayıtlı maliki olmamasına rağmen iktisadi olarak aslında deniz ticaretinde kullanan ve fakat sicile kayıtlı malikin tüzel kişi perdesinin arkasına saklanan ve ekonomik menfaat elde eden kişinin tanımının yapılması ve bu kişinin sebebiyet verdiği deniz alacaklarına karşı gemi üzerinde ihtiyati

haczin mümkün kılınması önerilmiştir. HacizMS [1999]'un hazırlık çalışmalarında bu yönde bir tanımın bilinçli bir şekilde yapılmadığı ve Taraf Devletler'in iç hukuklarında bu hususu düzenleyebilecekleri belirtilmiştir. Türk Hukuku'nda tüzel kişi perdesinin kaldırılması doktrini çerçevesinde değerlendirme yapılabileceği açıklanmıştır.

II. Hükümlerin Değerlendirilmesi

A. Deniz Ticareti ve Deniz Sigortalarına İlişkin Hukuk Davalarına Bakmakla Görevli Mahkeme

Deniz Ticareti ve Deniz Sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli mahkemelerin Türk Bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının ihtiyati haciz taleplerinde görevsizlik kararı verdiği, aynı şekilde gemi yapım ve onarımına ilişkin uyuşmazlıklar bakımından da söz konusu Mahkemelerin görevsizlik kararı verdiği belirtilmiştir. Gemilerin cebri satışında hazırlanan sıra cetveline yönelik itiraz davalarının da Asliye Hukuk Mahkemeleri'ne gönderildiği açıklanmıştır. TTK [2011] m. 1352'de sayılan deniz alacaklarının aynı zamanda söz konusu mahkemelerin görev alanını da belirlediği ne var ki uygulamada ortaya çıkan hatalı kararlar çerçevesinde TTK [2011] m. 5 f. 2 c. 2'de daha açık bir düzenleme yapılması gerektiği belirtilmiştir.

B. TTK [2011] m. 1326

Gemi alacaklısı hakkına ilişkin hak düşürücü süre TTK [2011] m. 1326'da düzenlenmiştir. Hükmün birinci cümlesi şu şekildedir:

“1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde sayılan gemi alacaklılarının sahip oldukları rehin hakkı, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren geçecek bir yılın sonunda düşer; meğerki, bu sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş **ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olsun.**”

Hükmün mehzazı Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin 1993 tarihli Milletlerarası Sözleşme m.

9'dur. Hükümün İngilizcesi "*The maritime liens set out in article 4 shall be extinguished after a period of one year unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized, such arrest or seizure **leading to a forced sale.***" şeklindedir.

Hükümde öngörülen bir yıllık sürenin korunması için geminin ihtiyaten haczedilmesi ve ihtiyati haczi takiben cebrî satışa konu edilmesi gerekmektedir. Cebrî satışın bu süre içinde istenmiş olması ve fakat tamamlanmamış olması kanuni rehin hakkının düşmesine sebebiyet vermez. Yanlış uygulamaların önüne geçmek adına "ve bunun sonucunda cebrî icra yolu ile satışa konu edilmiş olsun." şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir.

C. TTK [2011] m. 1350

1. Hüküm

A) Uygulanacak hukuk

MADDE 1350- (1) Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir. Şu kadar ki, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın;

a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline,

b) Geminin sicile kayıtlı malikine,

c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine,

bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.

2. Değerlendirme

a. Konferansta Yapılan Değerlendirmeler

Konferansta özellikle uygulamada m. 1350 c. 2 ve 3 kapsamında sorun yaşandığı açıklanmıştır. Yabancı bir ülkenin yetkili makamlarına Türk Hukuku'nda yer verilen Türkiye'de ilan yapılmasına yönelik bir hükmü kabul ettirmenin mümkün olmadığı açıklanmıştır. Hükmün bu hâliyle yurt dışında satılan Türk gemilerinin Türk sicilinden silinmesinin önünde engel taşıdığı belirtilmiştir.

b. Mehaz Sözleşme Kapsamında Değerlendirmeler

TTK [2011] m. 1350'nin mehazı Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi m. 11'dir. Sözleşme m. 11 f. 1'de ilgili kişilere cebrî satışın bildirim düzenlenmiştir. Sözleşme m. 11 f. 3 c. 2'de ise cebrî satışın ilan edilmesine yönelik düzenleme yer almaktadır. Hükmün Türkçesi "Bildirim, ayrıca, cebrî satışın yürütüldüğü Devlette basın yoluyla ilan edilmelidir ve cebrî satışı yürüten makam uygun görmesi hâlinde, başka yayın yollarıyla da ilan edilebilir." şeklindedir. Dolayısıyla, TTK [2011] m. 1350 f. 1 c. 2'de geçen "bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtım yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur." hükmünün "bildirilmesi ve cebrî satışın yürütüldüğü Devlette basın yoluyla ilan edilmesi zorunludur" şeklinde değiştirilmesiyle mehazla uyum sağlanacaktır.

D. TTK [2011] m. 1352

1. Görevli Mahkeme'ye İlişkin Değerlendirmeler

TTK [2011] m. 1352 f. 1 b. (m)'de öngörülen "yapım ve onarım" deniz alacaklarından doğan ihtiyati haciz istemlerine TTK [2011] m. 5 f. 2 c. 2 uyarınca görevli kılınan Mahkemelerin karar vermesine rağmen, söz konusu uyuşmazlıklardan kaynaklanan hukuk davaları hakkında aynı Mahkemelerin görevsizlik kararı verdiği belirtilmiştir. Bu husus, raporun II A başlıklı kısmında açıklanmıştır.

2. TTK [2011] m. 1352 f. 1 b. (p) Hakkında Değerlendirmeler

Hükmün (p) bendinde yer verilen deniz alacağı “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar.”dır. Hükmün madde gerekçesinden de anlaşıldığı üzere “*Bu hüküm, 1999 tarihli Sözleşmenin 1 inci maddesinin birinci fıkrasından alınmış; (p) bendi, özellikle bankalar tarafından verilen kredi alacaklarının (v) bendi kapsamında bir rehinle temin edilmiş olmadıkları hallerde bu bende gireceklerini açıklayacak şekilde kaleme alınmıştır.*”

Konferansta m. 1352 f. 1 b. (p)’de geçen «gemi için alınmış krediler» ifadesinin 1999 tarihli MS’de bulunmadığı, Türkiye’nin 1999 tarihli Sözleşme’ye taraf olma hazırlıklarını başlattığı, Sözleşme Türkiye hakkında yürürlüğe girince, Sözleşme’nin “*lex fori*” uygulanması sebebiyle bu istemlerin akıbetinin ne olacağı sorunu gündeme getirilmiştir. Bazı katılımcılar bu istemlerin yurtdışı kredi veren bankalar bakımından önem taşıdığını ve yeni hazırlanacak hükümde bu şekilde korunması gerektiğini ileri sürmüştür. Ne var ki bazı katılımcılar ise, Sözleşme ile uyum ilkesi çerçevesinde, hükmün mehaza uygun düzeltilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

3. TTK [2011] m. 1352 f. 1 b. (r) Hakkında Değerlendirmeler

TTK [2011] m. 1352 f. 1 b. (r)’de öngörülen deniz alacağı “*Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri*”dir.

Koruma ve Tazmin Sigortası (P&I) sigortası çerçevesinde gemi maliklerinin üyelikten ayrılırken ödemekle yükümlü oldukları “*release call*” isimli ayrılma aidatları bakımından uygulamada sorun yaşandığı, bu istemlerin karşılıklı sigorta aidatı olduğuna yönelik hükümde açıklık sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

E. TTK [2011] m. 1353 Hakkında Değerlendirmeler

1. Yanlış Uygulama

TTK [2011] m. 1353 f. 1'de "*Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez.*" denilmektedir. Her ne kadar hükmün gerekçesinde de belirtildiği üzere hükmün amacı "*bu nevi alacaklar için başka herhangi bir geçici hukuki himayeden yararlanılamayacağını açıklığa kavuşturmak*" olsa da, uygulamada icra müdürlerinin TTK [2011] m. 1353 f. 1 c. 2'de yer verilen "*geminin seferden menedilmesi istenemez*" hükmünü TTK [2011] m. 1366 f. 1 c. 1'i göz ardı ederek sıklıkla yanlış uyguladıkları belirtilmiştir. Dolayısıyla, TTK [2011] m. 1353 hükmünün sözünün daha açık yazılması ya da TTK [2011] m. 1366'ya atıf yapılması yapılan öneriler arasındadır.

2. Seferden Men Yetkisi

Seferden men kararını verme yetkisinin de ihtiyati haciz kararını veren Mahkeme'ye verilmesi yapılan öneriler arasındadır.

F. TTK [2011] m. 1355 Hakkında

Yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili Mahkeme TTK[2011]m. 1355'te öngörülmüştür. Hüküm şu şekildedir:

"Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir."

Hüküm, gerekçesinden de anlaşıldığı üzere, haczi istenen geminin o mahkemenin yargı çevresi içinde seferine ara vermesi şartını aramaktadır. Ne var ki uygulamada özellikle konteyner gemilerinin çok hızlı yükleme ve boşaltma yapması ve dolayısıyla uğradıkları limandan çok kısa süreler içinde ayrılması sebebiyle bu gemilerin ihtiyati haczinin oldukça zorlaştığı görüşleri ileri sürülmüştür.

Yapılan değişiklik önerilerinden biri, geminin söz gelimi seyir planına göre Türkiye'ye geleceği kuvvetle muhtemelse, gemi hakkında ihtiyati haciz kararının alınması ve hükümde geçen yerlere vardığında ihtiyati haczin uygulanması şeklinde düzenleme yapılmasıdır.

Uygulamada Mahkemelerin ihtiyati haczi istenen geminin Mahkeme'nin yargı çevresinde bulunan yerde olup olmadığı hakkında Liman Başkanlıkları'na müzekkere yazdığı, bu müzekkerelerin avukatlar tarafından elden takibinin yapıldığı ve fakat bu süreçte çoğu zaman ihtiyati haczi istenen geminin süreçten haberdar olduğu belirtilmiştir. Zaman kaybının önüne geçilebilmesi için Liman Başkanlıkları ile Mahkemeler arasında faks ve/veya elektronik yolla iletişim sağlanması yahut geminin bulunduğu yeri gösteren uygulamalara bakarak Mahkeme'nin yetkili olup olmadığını belirlemesi bakımından düzenleme yapılması önerilmiştir.

G. TTK [2011] m. 1362 Hakkında

TTK [2011] m. 1362 hükmü şu şekildedir: "Alacaklının, alacağının 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir."

Hükümde yer alan "kanaat getirecek delil gösterilmesi" yasama gerekçesinden de anlaşıldığı üzere İcra ve İflâs Kanunu m. 258 f. 1 c. 2'de yüklenen "kanaat getirme" külfetini hafifletme amacını taşımaktadır. Ne var ki uygulamada, "kanaat getirecek delil gösterilmesi" ibaresinin ihtiyati haciz kararı alınması sürecini zorlaştırdığı belirtilmiştir ve çıkartılması önerilmiştir.

TTK [2011] m. 1352'de öngörülen deniz alacaklarından çoğu bir alacak hakkı niteliğinde olmasına rağmen, TTK [2011] m. 1352 f. 1 b. (t)'de olduğu gibi aynî yükümlülüklerden kaynaklanan istemler de gemiler üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermektedir. Söz gelimi geminin zilyetliğine ilişkin yükümlülükten kaynaklanan istemlerin parasal değeri bulunmamaktadır. Kanunda açıkça bir düzenleme yer almasa da geminin değerinin mahkemeye gösterilmesi yeterli olacaktır.

Bu gibi parasal nitelikte olmayan istemler için TTK [2011] m. 1362 hükmünde açık düzenleme yapılması önerilmiştir.

H. TTK [2011] m. 1363 Hakkında

1. Alacaklı Tarafından Teminat Gösterilmesi

Hükmün birinci fıkrası uyarınca “*Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat vermesi zorunludur.*”

Hükmün dördüncü fıkrasında “*Alacaklı da aynı mahkemeden teminat miktarının azaltılmasını isteyebilir.*” düzenlemesi yer almaktadır.

Teminat yatırmaktan muaf tutulan alacaklılar ise TTK [2011] m. 1363 f. 3 uyarınca “ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakkı sahipleridir.

Sempozyumda üzerinde en çok değerlendirme yapılan maddelerden biri bu madde olmuştur. Yapılan değerlendirmeler şu şekildedir:

[a] 10.000 ÖÇH'nin acente alacakları, kumanya alacakları ve meblağ olarak büyük olmayan alacaklar bakımından yüksek bir teminat olduğu ve hükmün “*Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkını geçmemek kaydıyla alacağın % 20'sine karşılık gelen teminat vermesi zorunludur.*” şeklinde değiştirilebileceği belirtilmiştir.

[b] Teminatın iadesine ilişkin Kanun'da özel hüküm bulunmadığı, teminatın yatırıldığı ve iade edildiği tarihlerdeki kur farkı sebebiyle uygulamada sıkıntı yaşandığı, bu konular hakkında açık düzenleme yapılması gerektiği belirtilmiştir.

[c] Büyük tonajlı gemiler bakımından 10.000 ÖÇH'nin yetersiz kaldığı, 10.000 ÖÇH teminat yatırılmasının ihtiyati

haciz talebinin Mahkeme tarafından incelenmesinin ön koşulu olarak aranmasına yönelik düzenlemenin değiştirilerek, ihtiyati haczin uygulanmasına yakın bir duruşma günü verilerek hem ihtiyati haczin haksız olup olmadığının, haksız değilse teminatın miktarının belirlenmesinin yerinde olacağı belirtilmiştir.

2. Karşı Tarafça Teminatın Artırılmasının İstenmesi

TTK [2011] m. 1363 f. 2 hükmü şu şekildedir: “*Karşı taraf, aynı mahkemeden her aşamada teminat miktarının artırılmasını isteyebilir. Bu istem değerlendirilirken, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca, gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar dikkate alınır. Teminatın artırılmasına karar verilirse, mahkeme, hangi sürede ek teminatın yatırılacağını da belirler. Ek teminat süresinde yatırılmazsa, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar.*”

Yapılan değerlendirmelerde teminatın artırılması ölçütlerinin sınırlı sayıda sayılması yerine hükmün devamına “somut olayın özellikleri” ibaresinin eklenmesinin yerinde olacağı açıklanmıştır.

I. TTK [2011] m. 1364 Hakkında

Hüküm şu şekildedir: “*Alacaklı, ihtiyati haciz kararının verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemek zorundadır. Aksi hâlde, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar.*”

Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin kararın alınmasından sonra uygulanması için geçen süreçte gemilerin Türk sularından ayrıldığı sıkça görüldüğü, bu sebeple geminin Türkiye’ye geleceği kuvvetle muhtemelse, gemi hakkında ihtiyati haciz kararının alınması ve hükümde geçen yerlere vardığında ihtiyati haczin uygulanması şeklinde düzenleme yapılması önerilmiştir. Benzer bir öneri TTK [2011] m. 1355 hükmü değerlendirilirken de yapılmıştır.

J. TTK [2011] m. 1365 Hakkında

Hükmün özellikle ikinci fıkrası bakımından değerlendirmeler yapılmıştır. Hükümde “İhtiyati haciz, İcra ve İflas Kanununa göre gece ve resmî tatil sayılan zamanlarda da yapılır.” denilmesine rağmen uygulamada bu hükmün işletilmediği belirtilmiştir. Bu sebeple, söz konusu günler için Nöbetçi İcra Daireleri belirlenmesine yönelik yasal düzenleme yapılması önerilmiştir.

Bir diğer eleştiri ise, İhtiyati haciz, İcra ve İflâs Kanununa göre gece ve resmî tatil sayılan zamanlarda da yapılır denilmesine rağmen ihtiyati haczin söz konusu zamanda kaldırılmasına yönelik açık bir düzenlemenin bulunmamasıdır.

K. TTK [2011] m. 1366 Hakkında

1. Hükmün Birinci Fıkrası

“İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek muhafaza altına alınır. Geminin ihtiyaten haczedilerek seferden menedildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır. Yediemine, görevi ve Türk Ceza Kanununun 289 uncu maddesinden doğan cezai sorumluluk dâhil olmak üzere, kanuni sorumlulukları hatırlatılır.”

Hükmün birinci cümlesi bakımından seferden men etme kararını verme yetkisinin kime ait olması gerektiğinin yeniden gözden geçirilmesi önerilmiştir.

Değerlendirmeler özellikle ikinci ve üçüncü cümleler bakımından yaşanmıştır. Uygulamada yabancı bayraklı gemilerin ihtiyaten haczedilerek seferden men edildiğinin geminin kaptanına tebliğ edildiği belirtilmiştir. Ancak, hükmün bu hâliyle bazı sıkıntılar taşıdığı açıklanmıştır:

[a] Cezai sorumluluğu öngörülen kaptanın yedieminliği kabul etmemesinin söz konusu olabileceği, yediemin olarak atanan kaptanın iş sözleşmesinin feshedilmesi hâlinde yeni yedieminin kendiliğinden gemide istihdam olunan yeni kaptan olup olmayacağı düşünceleri gündeme getirilmiştir.

[b] Özellikle gemi zilyetliğinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda yedieminliğin malik olmayan zilyedin adamı olan kaptana bırakılmasının yerinde olmadığı, hükümde sınırlı sayıda yediemin öngörülmesinin yerine “veya durumun gerektirdiği hâllerde üçüncü bir kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır” şeklinde bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı açıklanmıştır. Yatların ihtiyati haczi bakımından da aynı sıkıntının söz konusu olduğu, yedieminin kaptan dışında üçüncü bir kişi olarak belirlenmesinin yerinde olacağı belirtilmiştir.

[c] Sempozyumda kaptan dışında kimin yediemin olabileceği sorusu katılımcılar tarafından tartışmaya açılmıştır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Liman Başkanlıkları ya da bu alanda onaylanmış özel şirketlerinin yediemin olarak atanabileceği önerisi yapılmıştır. Bu kapsamda daha kurumsal ve denetlenebilir bir muhafaza sisteminin öngörülmesi gerektiği ve yedieminliğin alacaklı tarafından önceden bilinebilir tarifeye bağlanması gerektiği açıklanmıştır. Uygulamada Garajlarda Muhafaza Edilen Mahcuz Mallar İçin Alınacak Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ’de öngörülen azami muhafaza ücretine ilişkin hükmün gemilere de uygulandığı bunun yerinde olmayan bir uygulama olduğu açıklanmıştır.

[d] Yedieminlik gemi kaptanına bırakılacaksa alacaklının onayının alınması gerektiğine yönelik bir ekleme yapılması önerilmiştir.

[e] Birinci fıkra bakımından altı çizili kısımların eklenmesi önerisi yapılmıştır:

“İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek, alacaklı tarafından talep edilirse muhafaza altına alınır. Muhafaza altına alınmasına karar verilen geminin ihtiyaten haczedilerek seferden menedildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye veya zorunlu hallerde de bir başkasına yediemin sıfatıyla bırakılır. Yediemine, görevi ve Türk Ceza Kanununun 289 uncu maddesinden doğan cezai sorumluluk dâhil olmak üzere, kanuni sorumlulukları hatırlatılır.”

2. Geminin Değeri

Hükmün ikinci fıkrasında öngörülen değer tespitinin nasıl yapılacağı sorulmuş ve yapılan bu tespitin uygulamada bağlayıcı olarak kabul edildiği belirtilmiştir.

3. Konsolosluga Bildirim

TTK [2011] m. 1366 f. 4'te "İcra müdürü, ihtiyati haciz kararını, kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile ve **yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirir.**" denilmektedir. Sempozyumda ABD Konsolosluğu'na bildirim yapılamadığı gündeme gelmiş ve hükümde geçen "ve" bağlacının yeniden gözden geçirilmesi önerilmiştir.

L. TTK [2011] m. 1368 Hakkında

Sempozyumda çok sayıda katılımcı tarafından TTK [2011] m. 1368 f. 2 uyarınca yaşanan sorunlar gündeme getirilmiştir. Hükümde "İcra dairesi, geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alır." düzenlemesi yer almaktadır. Söz konusu hüküm İİK m. 95'te yer verilen "Alacaklı hacz edilen malların muhafaza ve idare ve işletilmesi masraflarını istenildiği takdirde peşin vermeğe mecburdur." hükmünün özel düzenlemesi niteliğindedir.

Hükme yönelik getirilen eleştiriler şu şekildedir:

[a] İhtiyati haciz kararı sonrasında gemi malikinin teminat göstermemesi durumunda bakımı, korunması yüksek masraf gerektiren bir geminin masrafının ihtiyati haciz talep eden alacaklı tarafından TTK [2011] m. 1363 uyarınca verilen teminattan ayrı olarak karşılanmasının yerinde olmadığı, mali açıdan güçsüz alacaklı tarafından bu masrafların ödenmemesinin ihtiyati haczin kalkmasına sebebiyet vereceği endişesi gündeme getirilmiştir.

[b] TTK [2011] m. 1368 f. 2'de öngörülen masraflar bakımından üst sınırın öngörülmediği bu yönde bir sınırın getirilebileceği açıklanmıştır.

[c] Geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli tedbirlerin İcra Dairesi tarafından alınmasının

birbirinden farklı uygulamalar doğurduğu, konu hakkında uzman olmayan İcra Dairesi'ne bu yönde bir yetki verilmesinin uygun olmadığı açıklanmıştır. Ödenen paraların uygulamada İcra Daireleri'nde bekletildiği ve geminin bakımı için de harcanmadığı açıklanmıştır.

[d] TTK [2011] m. 1368'e bir ekleme yapılarak geminin muhafazası kayyımına veya benzeri bir kişiye bırakılabileceği savunulmuştur.

[e] TTK [2011] m. 1363 f. 3 uyarınca gemi adamlarının teminat göstermekten muaf tutuldukları, bu kişilerden TTK [2011] m. 1368 f. 2'de öngörülen masrafların istenmesinin uygun olmayacağı açıklanmıştır.

M. TTK [2011] m. 1369 Hakkında

1. İhtiyati Haczin Uygulandığı Anda Borçtan Sorumlu Olan Kişinin Geminin Maliki Olması

Gemi üzerinde ihtiyati haczin uygulanabilmesi için, borçtan sorumlu kişinin ihtiyati haciz kararının verildiği anda mı yoksa ihtiyati haciz kararı verilmesinden sonra bu kararın uygulanması esnasında mı geminin maliki olması gerektiği hususu Sempozyum'da değerlendirmeye açılmıştır. Mehaç HacizMS [99]'un hazırlık çalışmalarında da bu tartışmanın gündeme geldiği, Kanada Delegasyonu tarafından hükme "*arrest is effected*" ibaresinin yerine "*action is commenced*" ibaresinin konulmasının teklif edildiği ve fakat bu teklifin bilinçli bir tercih sonucunda reddedildiği açıklanmıştır. Dolayısıyla ihtiyati haciz kararı verildikten sonra ve fakat ihtiyati haciz kararı uygulanmadan önce geminin maliki değişirse, istem rehin hakkı ile teminat altına alınmış bir istem olmadıkça, yeni malik borçtan sorumlu olmadığı için, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı uygulanamayacaktır. Uygulamada bu hususun farklı yorumlandığı göz önünde tutularak, hazırlanacak Kanun'da daha açık bir düzenleme yapılması önerilmiştir.

2. Deniz Alacağının Borçlusunun İşleten Olması

Gemiyi işleten kişinin deniz alacağının borçlusu olması ve fakat bu kişinin geminin maliki olmaması durumunda söz

konusu deniz alacağı için geminin ihtiyati haczinin TTK [2011] m. 1369 f. 1 b. (e) haricinde mümkün olmadığı belirtilmiştir. RehinMS [1993] m. 6 uyarınca Taraf Devletler'e iç hukuklarında Sözleşme m. 4'te öngörülenlerin dışında ek gemi alacaklısı hakkı veren istemler tanınması imkânı verilmektedir. TTK [2011] m. 1320 f. 1 b. (f)'de bu imkân "müşterek avarya garamesi payı alacakları" için kullanılmıştır. Bu listenin genişletilmesi, ipotekli alacaklının gemi üzerindeki rehin hakkını olumsuz etkilemeyecektir. Zira, bu istemler sıra cetvelinde ipotekli alacaklının alacağından sıra itibarıyla sonra gelecektir. Sempozyum'da yakıt ve kumanya alacaklarının gemi alacağı olarak kabul edilmesi ve TTK [2011] m. 1320 f. 1'e eklenmeleri değerlendirilmiştir. Katılımcıların neredeyse tamamı bu öneriyi desteklemiştir.

N. TTK [2011] m. 1370 – 1371 Hakkında

Uygulamada TTK [2011] m. 1370 ve m. 1371 hükümlerinin İcra Daireleri tarafından anlaşılamadığı, bu hüküm sebebiyle Mahkeme ve infazı yürüten İcra Daireleri'nce aranan iki farklı teminat mektubu ile karşılaşılabilirdiği, hükümlerin dilinin açık olmadığı ve aralarındaki bağlantının uygulamada saptanamadığı belirtilmiştir. Bu hükümler yazılırken İİK m. 263 ve 266 hükümlerinin mehzaz olarak alındığı belirtilmiştir. Bunun üzerine İİK m. 263'ün mehzazının İsviçre İİK olduğu, m. 266'nın ise daha sonradan İİK'ya eklendiği açıklanmıştır. İİK hükümleri değerlendirildiğinde birinde mahkemeye diğerinde icra dairesine başvuru yapıldığı, birinde teminat karşılığı ihtiyati haczin kaldırıldığı, diğerinde ise malın iadesinin temin edildiği belirtilmiştir. Hükümlerin birbirinden farklı olduğu ve fakat benzer menfaatleri koruduğu açıklanmıştır.

O. TTK [2011] m. 1375 Hakkında

Hükümde yeniden ve aynı alacak için ihtiyati haciz düzenlenmiştir. Sempozyumda hükmün geminin üzerindeki ihtiyati haczin bir kere kalkması hâlinde aynı alacak için yeniden geminin ihtiyati haczinin mümkün olmadığı şeklinde yorumlanması gerektiği belirtilmiştir. Gemi adamlarının TTK [2011] m. 1320 f. 1 b. (a)'daki istemler için teminat

göstermekten muaf oldukları, gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı aldıktan sonra bir ay içinde dava açmadıkları, bu sebeple gemi üzerindeki ihtiyati haczin kendiliğinden kalktığı, aynı alacak için TTK [2011] m. 1375 uyarınca geminin yeniden ihtiyaten haczedilmesinin mümkün olmaması gerektiği ve fakat hükmün uygulamada bu şekilde yorumlanmadığı belirtilmiştir. Hükmün uygulamada yaşanan sorunlar göz önünde tutularak daha açık bir şekilde kaleme alınması önerilmiştir.

P. TTK [2011] m. 1376 Hakkında

Hüküm gemiler bakımından İİK m. 264 f. 1 ve f. 2'ye nazaran özel hüküm niteliğindedir. İİK'da öngörülen yedi günlük süre TTK [2011] uyarınca bir aya çıkartılmıştır. Söz konusu özel hükme rağmen uygulamada yedi günlük sürenin gemilere uygulandığı belirtilmiştir. Bu açıklama gemilerin cebrî icrası bakımından özel görevli icra dairesi ve icra mahkemelerinin kurulmasının gerekli olduğuna önemli bir örnektir.

R. TTK [2011] m. 1384 Hakkında

TTK[2011] m. 1384 f. 1'de "*Yabancı bir sicile kayıtlı geminin satışı istenildiğinde, icra müdürü, o geminin bayrağını taşıdığı devletin konsoloslukuna bu hususu bildirir ve mükellefiyetler listesinin hazırlanmasını gerçekleştirmek için geminin sicil kaydını ister. Alacaklı da, sicil kaydının onaylı bir suretini icra dairesine sunabilir. Bu durumda, hangi kayıt önce gelirse, liste o kayda göre hazırlanır.*" hükmü yer almaktadır.

Hükmün ilk cümlesi bakımından uygulamada sıkıntı yaşandığı, söz konusu ABD bayraklı gemi söz konusu olduğunda ABD Konsoloslukuna bildirim yapılmasının fiilen imkânsız olduğu açıklanmıştır.

Hükmün ikinci cümlesi değerlendirilirken geminin asli sicilinin yanında geçici sicile kaydedildiği durumlarda uygulamada üzerinde ipotek hakkı kurulması mümkün olmayan geçici sicil kaydının alacaklılar tarafından sunulduğu ve mükellefiyetler listesinin buna göre hazırlandığı, bu durumun şüphesiz ipotekli alacaklıların aleyhine durum teşkil ettiği belirtilmiştir. Hükmün geminin asli sicil kaydının istendiği

şeklinde yanlış uygulamaya sebebiyet vermeyecek şekilde düzenlenmesi önerilmiştir.

TTK [2011] m. 1385 f. 2 c. 2'de yer verilen “gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur.” düzenlemesinin elverişli bayrak sicilleri göz önünde tutulduğunda, ellibin tirajlı bir gazetenin fiilen olmadığı bir elverişli bayrak ülkesinin bulunabileceği belirtilmiştir.

S. TTK [2011] m. 1385 Hakkında

Hükmün birinci fıkrasında “ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayımlanır.” ibaresinin yer aldığı, hükmün gerekçesinde Norveç'te yayımlanan “*Trade Winds*” örneği verildiği, ne var ki “*Trade Winds*”in haftalık gazete olduğu, bu durumun ihalenin feshi sebebi sayılabileceği açıklanmıştır. Hükmün “ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük veya haftalık bir gazetede yayımlanır.” şeklinde değiştirilmesinin uygun olacağı açıklanmıştır.

T. TTK [2011] m. 1386 Hakkında

1. İlgililerin Görüşünün Alınması

Vaktinden evvel satışın düzenlendiği hükmün ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde “İcra mahkemesi, dosyadan anlaşılan ilgililerin görüşünü aldıktan sonra bu hususu karara bağlar.” ibaresi yer almaktadır. Bu kısmın uygulamada terk edilmiş gemiler bakımından sıkıntı yarattığı belirtilmiştir. Zira, gemiyi terk eden yabancı malikin görüşünün alınmaya çalışılması, vaktinden evvel satış sürecini tıkanma noktasına getirmiştir.

2. Kirletici Maddelerin Gemi İle Birlikte Satılmasına Yönelik Düzenleme Yapılması

Geminin vaktinden evvel satışının istendiğinde yakıtın ayrı bir mülkiyet konusu yapılarak vaktinden evvel satışa engel olunduğunun görüldüğü, yakıtın tahliyesine izin verildiği

zaman yakıtın suyla karışmış olduğu ihtimalde ekonomik değerini kaybettiği, yok edilmesi gerektiği, ancak yok edilmesi için yeterli kapasitede atık merkezi bulunamadığı için uygulamada satış kararı verilse bile yakıtın gemiden tahliyesine gümrük mevzuatı ve Gümrük Müdürlüğü'nün izin vermediği açıklanmıştır. Dolayısıyla, kirletici maddenin gemiyle birlikte satılmasına ilişkin bir düzenleme yapılması önerilmiştir.

3. İcra Mahkemesi Yerine Asliye Ticaret (İhtisas) Mahkemesi'nin Sürece Karar Vermesi

TTK [2011] m. 1386 uyarınca vaktinden evvel satışta görevli mahkemenin icra mahkemesi değil, TTK [2011] m. 5 f. 2 c. 2 anlamında görevli kılınan mahkeme olması önerilmiştir.

4. TTK [2011] m. 1386 f. 3 Hakkında

Hükümde “*Gemi veya içindeki eşya; insan, eşya ve çevre güvenliği açısından tehlike gösterirse, icra müdürü veya liman başkanı, ihtiyaten veya kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir. Bu başvuru hakkında ikinci fıkra hükümleri uygulanır; ancak, kanun yoluna başvurma, satış kararının uygulanmasını durdurmaz.*” denilmektedir.

Kanun yoluna başvurunun satışı durdurmaz kısmı bakımından cebrî satış sonrası İcra Dairesi'nin geçici mülkiyet belgesi verdiği, alıcının bu belge ile geminin bayrağını değiştirdiği, ancak kanun yoluna başvuru sonucunda bozma kararı geldiğinde gemi fiilen Türk sularını terkettiği için geminin bulunmasının mümkün olmadığı açıklanmıştır. TTK [2011] m. 1386/3 çerçevesinde kanun yoluna başvurunun satış kararının uygulamasını durdurması yolunda düzenleme yapılması önerilmiştir.

Limn Başkanlığı'nın TTK [2011] m. 1386 f. 3 uyarınca vaktinden evvel satışı isteme bakımından teknik bilgiye sahip bir kurum olduğu, bu olasılıkta istemin değerlendirilmesi için bilirkişi görüşü alınmasının önüne geçilmesi gerektiği açıklanmıştır.

5. Genel Değerlendirme

Hükmün iyi niyetli bir hüküm olduğu ve fakat uygulamada amaçladığı sonuca ulaşmadığı açıklanmıştır. Hükmün daha işler nasıl hâle getirilmesi konusunda çalışma yapılması önerilmiştir.

U. TTK [2011] m. 1387 Hakkında

TTK [2011] m. 1350 ve devamında pazarlık suretiyle satışa ilişkin tek hükmün “Bütün ilgililer ister veya 1386 ncı maddede gösterilen hâller gerçekleşirse, gemi pazarlık suretiyle satılabilir.” şeklindeki tek fıkradan oluşan TTK [2011] m. 1387 düzenlemesi olduğu, bu hükmün yetersiz olduğu zira İİK incelendiğinde İİK m. 119 ve İİK m. 241’de yer aldığı, bu hükümlerin gemiler bakımından uygun olmadığı açıklanmıştır.

Gemilerin pazarlık suretiyle satışına ilişkin özel düzenleme yapılırken özellikle, kıymet takdiri, satışın ilanı, teklife davet ve iki türlü teklif alınmasına yönelik özel düzenlemelerin yapılması gerektiği açıklanmıştır. 1388’inci maddede öngörülen cebri satışın sonuçlarının pazarlık suretiyle satış için de geçerli olduğuna yönelik özel düzenleme yapılması önerilmiştir.

AV. SADIK YÜKSEL TAÇYILDIZ



(İstanbul Barosu Sicil No. 16716)

10 Haziran 1954, Ankara doğumludur.

1965 – 1970 yılları arası Diyarbakır'da, 1970 – 1972 yılları arası Eskişehir'de Maarif Koleji'nde öğrenim görüp mezun olmuştur. Akabinde, 1973 yılında İstanbul'da Yüksek Denizcilik Okulu'na girmiş ve Güverte Bölümü'nden 1977 yılında mezun olmuştur.

1979 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde başladığı hukuk eğitimini 1987 yılında tamamlamıştır.

Kamu sektöründe 1977 – 1981 yılları arası Uzakyol Vardiya Kaptanlığı, özel sektörde 1981 – 1993 yılları arası sırasıyla Uzakyol 2. Kaptanlığı, Yakınyol Gemi Kaptanlığı (ve Uzakyol 2. Kaptanlığı) ve Uzakyol Gemi Kaptanlığı görevlerini ifa etmiştir.

Son olarak 1989 – 1993 arasında özel sektörde Uzakyol Gemi Kaptanlığı yaptıktan sonra, 1993 – 2015 yılları arasında bilfiil serbest avukatlık yapmıştır. Ağırlıklı olarak Deniz Ticareti Hukuku, Sigorta Hukuku, Deniz Ceza Hukuku, Deniz İş Hukuku, Uluslararası Hukuk alanlarında faaliyet göstermiştir. Söz konusu faaliyet alanlarına ilişkin pek çok kurs ve seminare katılmış olup; bazı kurslarda “Denizcilik ve Deniz Hukuku” eğitmenliği yapmıştır.

İstanbul Barosu, Türkiye Barolar Birliği, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği üyelikleri mevcuttur.

İleri düzey İngilizce bilmektedir. Evli ve 2 çocuk babasıdır.

15.11.2017 tarihinde vefat eden merhuma Tanrıdan rahmet, kederli ailesine ve meslektaşlarımıza başsağlığı dileriz.