

**TÜRK TİCARET KANUNU TASARISININ “CEBRÎ İCRA HAKKINDA  
ÖZEL HÜKÜMLER”E İLİŞKİN YEDİNCİ KISMININ  
MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK AÇISINDAN  
DEĞERLENDİRİLMESİ\***

*Prof. Dr. Nuray EKŞİ\*\**

**A) Uygulanacak hukuk**

**Madde 1328 - (1)** Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebri icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dahil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebri icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tâbidir. Şu kadar ki, Türk bayraklı bir geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı halinde, artırmayı yapan merci tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmannın:

- a) geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline,
- b) geminin sicile kayıtlı malikine,
- c) gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine,

bildirilmesi zorunludur. Bu bildirim yapılmaksızın geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı halinde kaydı terkin olunmaz ve gemi üzerinde Türk gemi siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kahr.

**Değerlendirme:** Tasarının 1328. maddesinin (1). fıkrası, hem Türk gemilerinin hem de yabancı gemilerin ihtiyati ve icraî haczine ilişkin bir hükümdür. Madde, iki yönlü kanunlar ihtilâfi kuralı şeklinde düzenlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, yabancı bir ülkede geminin ihtiyati veya icraî haczi ile bu haczin sonuçları söz konusu ülkenin hukukuna tabi olacaktır. Eğer gemi Türkiye’de bulunuyorsa Türk hukuku uygulanacaktır. İhtiyati veya icraî haczin devletin egemenliğine ilişkin bir konu olması sebebiyle maddenin iki yönlü kanunlar ihtilâfi kuralı şeklinde düzenlenmesi mümkün değildir. Yabancı bir ülkede gerçekleşecek olan icraî veya ihtiyati hacze yönelik düzenleme yapılamayacağına göre maddenin “Türkiye’de bulunan bir geminin ihtiyati veya icraî haczi, cebri icra yoluyla satışı, mülkiyetin inti-

\* İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi tarafından düzenlenen ve Prof. Dr. Ünal TEKİNALP başkanlığında 6.6.2005 tarihinde Dolapdere Kampüsü’nde gerçekleştirilen “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler Paneli”nde sunulan tebliğ.

\*\* Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Özel Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

kali de dahil olmak üzere satışın sonuçları ve cebri icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar Türk hukukuna tâbidir” şeklinde değiştirilmesi gerekir.

Türk bayraklı bir geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı halinde, bu satıştan en az otuz gün önce yabancı merci tarafından artırmanın, geminin kayıtlı olduğu Türk gemi siciline, geminin sicile kayıtlı malikine, gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine bildirilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Bu düzenleme bazı sorunları beraberinde getirecektir. Bildirimin, Türk gemi siciline kayıtlı geminin satışını yapacak olan yabancı merci tarafından yapılması öngörülmüştür. Hüküm bu şekilde yorumlanırsa, Türk kanununun yabancı ülkedeki icra prosedürüne müdahale etmesi ve bu prosedüre ilişkin düzenleme getirmesi söz konusu olacaktır. Oysa, *lex fori* prensibi uyarınca usulî konular ve cebri icra işlemleri her devletin kendi hukukuna tabidir. Bu konularda yabancı hukukların ne yönde düzenleme getirdiğinin bir önemi yoktur. O halde, yabancı icra daireslerinden TTK'daki hükme göre işlem yapmalarını beklemek mümkün değildir.

Satışı yapacak olan yabancı merci tarafından bildirim yapılmasının yapılmamasının yaptırımını da düzenlenmiştir. Bu bildirim yapılmaksızın geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışı halinde geminin Türkiye'deki kaydı terkin olunmaz; gemi üzerinde Türk gemi siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır. Bu sonuç, Türkiye'nin taraf olduğu hukukî ve ticarî konularda adli yardımlaşma anlaşmalarında yer alan hükümlerle bağdaşmamaktadır.

Taslağın 965. maddesinin (3). fıkrasında terkin talebi ile birlikte ipotek alacaklılarının ve gemi sicilindeki kayıt ve belgelere göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin rızaları aranmıştır. Türk bayraklı gemi yabancı ülkede satıldığında yeni malik ipotek alacaklıları ile ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin rızalarını belgelediğinde geminin Türk bayrağını çekme hakkını kaybettiği gecikmeksizin gemi siciline kaydedilir. Geminin Türk bayrağını çekme hakkını yitirdiği yabancı makamlar tarafından düzenlenen belgelerle teyit edilecektir. Yabancı ülkedeki resmî makamlar, tarafından düzenlenen belgelerin Türkiye'de resmî belge olarak dikkate alınabilmesi, diğer bir ifadeyle bunlara istinaden terkin işleminin yapılabilmesi için bu belgelerin düzenlendikleri yerdeki Türk konsolosu tarafından tasdik edilmesi veya *Yabancı Resmî Belgelerin Tasdiki Mecburiyetinin Kaldırılması Antlaşması*<sup>1</sup> taraf devletlerde düzenlenen resmî belgelerde Antlaşma hükümlerine uygun olarak tasdik şerhinin (*apostille*) bulunması gerekir. O halde, gemi satışına ilişkin yabancı icra dairesi tarafından düzenlenen satış belgesinin ve geminin satıştan sonra kaydedildiği yabancı sicile ilişkin

<sup>1</sup> RG 16.9.1984/18517.

belgelerin vb. belirtilen şekilde onaylanmış olmaları gerekir. Aksi halde söz konusu belgeler Türkiye'de resmî belge olarak işlem görmezler. Yabancı ülkede icra memuru tarafından yapılan satış neticesinde düzenlenen belge de Antlaşmanın kapsamına girmektedir. Konsolosluk tasdiki veya *apostille* esas olmakla beraber Türkiye'nin taraf olduğu hukukî ve ticarî konularda adli yardımlaşma antlaşmalarında âkit taraflardan birinin ülkesinde yetkili makamlar tarafından tanzim edilmiş, verilmiş veya onanmış ve resmî mühür taşıyan belgeler ile bunların tasdikli örneklerinin diğer âkit ülkenin topraklarında hukuken geçerli olabilmesi için başkaca bir işleme gerek bulunmadığı; âkit taraflardan birinin ülkesinde düzenlenen resmî belgelerin diğerinin topraklarında düzenlenen resmî belgelerle aynı oranda ispat kuvvetine sahip olduğu ifade edilmiştir<sup>2</sup>.

Meseleye Türk hukuku yönünden bakıldığında bu günkü mevcut duruma göre, Türk gemi sicilinde kayıtlı olmakla beraber yabancı bir ülkede satılan geminin satışına ilişkin resmî belgelerin ibrazı halinde sicilden terkin işleminin yapılması gerekmektedir<sup>3</sup>. Bununla beraber, yabancı ülkedeki satışın gemi sahipleri açısından riskli olan usul ve esaslara göre gerçekleştirilmesi halinde bu durumun Türk denizcilik sektörüne vereceği zararları da dikkate almak gerekir. Bu zararları önlemek ve icra hukukunun temel prensipleri ile bağdaşmayan satışların Türkiye'de sonuç doğurmasının önüne geçmek ancak farklı bir yasal düzenleme ile mümkün olacaktır. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)'un 42. maddesinin son fıkrasına göre, "yabancı mahkeme ilâmına dayanılarak Türkiye'de idarî bir işlemin yapılabilmesi için ilâmın tanınması gerekir. Örneğin,

<sup>2</sup> Türkiye ile İtalya (RG 3.3.1929/1133); Almanya (RG 4.6.1930/1611); Avusturya (RG 4.8.1931/1864); İngiltere (RG 5.7.1932/2142); Çekoslovakya Cumhuriyeti (RG 9.7.1932/2145); İsviçre (RG 4.7.1934/2743); Yugoslavya (RG 4.1.1936/3197); İran (RG 21.6.1937/3636); Macar Krallığı (RG 27.12.1939/4395); İngiltere ve İrlanda (RG 29.10.1940/4673); Irak (RG 12.9.1947/6705); Romanya (RG 17.5.1972/14190); Ürdün (RG 5.9.1975/615347); Bulgaristan (RG 24.5.1978/16296); Pakistan (RG 31.7.1982/17768); Türkiye Cumhuriyeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Arasında Hukuki ve Ticari Konularda Adli Yardımlaşma Anlaşmasının 9 uncu Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Ek Protokol (RG 10.2.2005/25723); Tunus (RG 17.3.1983/17990); KKTC (RG 13.2.1989/20079); Mısır (RG 23.7.1990/20583); Polonya (RG 23.7.1990/20583); Hindistan (RG 23.7.1990/20583); Fas (RG 8.9.1991/20985); Cezayir (RG 8.9.1991/20985); Azerbaycan (RG 25.8.1993/21679); Çin (RG 12.11.1994/22109); Gürcistan (RG 25.8.1997/23090); Özbekistan (RG 7.11.1997/23163); Arnavutluk (RG 9.11.1997/23165); Makedonya (RG 14.5.2000/24049); Hırvatistan (RG 24.5.2000/24058); Moldova (RG 28.5.2000/24062); Tacikistan (RG 30.5.2000/24064); Kuveyt (RG 30.5.2000/24064); Ukrayna (RG 12.7.2003/25324); Litvanya (RG 20.4.2004/25439); Moğolistan (RG 4.5.2004/25452); Azerbaycan (RG 23.4.2004/25411) arasında ikili adli yardım antlaşmaları yapılmıştır. Bu antlaşmaların çoğunda resmî belgelerle ilgili düzenleme bulunmaktadır. Örneğin, Makedonya, Hırvatistan, Moldova, Tacikistan, Kuveyt, Kazakistan, Arnavutluk, Özbekistan, Gürcistan, Çin, Azerbaycan ile yapılan antlaşmalar. Antlaşmalara ilişkin onay kanunlarının ve Bakanlar Kurulu kararlarının listesi için bkz. Nuray Ekşi, Uluslararası Ticaret Hukuku, (Mevzuat ve Antlaşmalar) 2. bası, İstanbul 2006, s. 198-203

<sup>3</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Nuray EKŞİ, Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Geminin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışı, (2003)1-4 DenizHD, s. 25-37.

yabancı mahkeme tarafından verilen isim tashihi, yaş tashihi veya boşanma ilâmlarına istinaden nüfusta tescil ya da terkin yapılabilmesi söz konusu ilâmların tanınmasına bağlıdır. Geminin sicilden terkinin idarî bir işlemdir. MÖHUK'un 42. maddesinden hareketle, Türk gemi siciline kayıtlı bir geminin yabancı ülkede satılmasına ilişkin hükmün aşağıdaki şekilde değiştirilmesi düşünülebilir:

“Türk bayraklı geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı halinde resmî olarak düzenlenen ve bu üye devlette yerine getirilebilir nitelik taşıyan belgeler hakkında MÖHUK'un tanıma ile ilgili hükümlerinde öngörülen usul çerçevesinde Türk mahkemesi tarafından tanıma kararı verilebilir. İbraz edilen belgenin, düzenlendiği ülkede resmiyet kazanması için aranılan şartları taşıması zorunludur”.

Eğer bu öneri kabul edilirse, bunun 1328. maddeye değil gemi sicilinden terkinin düzenleyen 965. maddenin (3). fıkrasına eklenmesi daha yerinde olacaktır.

#### B) Tamamlayıcı hükümler

**Madde 1329-(1)** Bu kısımda özel olarak düzenlenmeyen hususlarda, İcra ve İflas Kanunu hükümleri uygulanır.

(2) Sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler ve diğer suda taşıma araçları İcra ve İflas Kanununun taşınırlara ilişkin hükümlerine tabidir. Bu kısımda İcra ve İflas Kanununun taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler bundan müstesnadır.

**Değerlendirme:** Tasarının 1328. maddesinde yer alan düzenleme sebebiyle 1329. maddeye ihtiyaç kalmamaktadır. Veya Tasarının 1328. maddesi kaldırılarak sadece 1329. maddedeki düzenleme korunmalıdır. Kanaatimizce, 1329. maddenin muhafaza edilmesi daha uygun olacaktır.

#### C) Gemiler hakkında

##### I- İhtiyati haciz

##### 1. Deniz alacakları

**Madde 1330 - (1)** “Deniz alacağı” aşağıda sayılan hususların birinden ya da birkaçından doğan alacak anlamına gelir:

- a) geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar;
- b) geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda vuku bulan can kaybı veya cismani zarar;
- c) kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, bu meyanda çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat;
- d) çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar iras etme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski hale getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin maruz kaldığı veya kalabileceği kayıplar ve işbu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zarar, giderler veya kayıplar;

- e) geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, batmış, enkaz haline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, çıkartılması, kurtarılması, yok edilmesi veya zararsız hale getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin muhafazası ve gemi adamlarının iadesi ile ilgili giderler ve harcamalar;
- f) bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması maksadıyla akdedilmiş her türlü sözleşme;
- g) bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması maksadıyla akdedilmiş her türlü sözleşme;
- h) gemide taşınan, bagaj dahil eşyaya âriz olan veya bu eşyayla ilgili bulunan ziya veya hasar;
- i) müşterek avarya;
- j) römorkaj;
- k) kılavuzluk;
- l) geminin işletilmesi, yönetimi, muhafazası veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dahil teçhizat ve bu maksatlarla verilen hizmetler;
- m) geminin inşaa, onarımı, tadili ya da teçhizi;
- n) liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım ile diğer su yolu resim ve harçları;
- o) ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta iştirak payları da dahil olmak üzere, gemi adamlarına, gemide istihdam edilmekte olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer meblağlara ilişkin talep hakları;
- p) geminin ya da donatanın hesabına yapılmış harcamalar;
- r) donatan veya gemi kiracısı tarafından ya da onların hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları dahil sigorta primleri;
- s) donatan veya gemi kiracısı tarafından ya da onların hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acenta ücretleri;
- t) geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık;
- u) geminin müşterek malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık;
- v) gemi rehni veya gemi ipoteği ya da gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük;
- y) geminin satımına ilişkin bir sözleşmeden doğan her türlü uyuşmazlık.

## 2. İhtiyati haciz talep edebilme hakkı

**Madde 1331 - (1)** Deniz alacaklarının güvence altına alınması için, sadece geminin ihtiyati haczine karar verilebilir; bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya herhangi başka bir yoldan geminin seferden men edilmesi talep olunamaz.

(2) Akdi veya kanuni bir rehin ile temin edilmiş deniz alacakları hakkında da birinci fıkraya hükmü uygulanır.

(3) Geminin ihtiyati haczi, sadece deniz alacaklarından dolayı talep edilebilir; başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilemez.

(4) Alacağın, 1330 uncu maddede sayılan bir deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebi-dir.

**Tasarının 1330 ve 1331. Maddelerine İlişkin Değerlendirme:** İhtiyati haczin sadece "deniz alacakları" ile sınırlanması milletlerarası bir antlaşma ile kabul edilebilecek bir esastır. Böylece, ihtiyati haciz sebeplerini sı-

nırlayan bu esas ile birlikte, antlaşmaya taraf olan devletler karşılıklı olarak taviz vermiş olacaktır. Türkiye’de gerçekleştirilecek ihtiyati hacizleri deniz alacakları ile sınırlamak Türkiye’de bulunan alacaklılar açısından sakıncalı olabilir. Örneğin, Türk vatandaşlarının yabancı elçilik ve konsolosluklara kiraladıkları taşınmaz mallara ilişkin kira bedellerini tahsil etmek amacıyla açtıkları davalarda, bu devletlere ait ticarî amaçlarla kullanılan gemiler belki de yegane malvarlığını teşkil edecektir. Gerçi, 1360. maddenin (2). fıkrasında gemilerin icraen haczinde, alacağın 1330. maddede sayılan deniz alacaklarından olması şartının aranmayacağı ifade edilmiştir. Ancak Tasarının 1330. maddesi, deniz alacaklıları dışında kalan alacaklıları ihtiyati haczin sağladığı korumadan mahrûm bırakmıştır.

İİK’nın 257. maddesine göre, ihtiyati haciz para borçları için talep edilebilir. Oysa Tasarının 1330. maddesinde sayılan deniz alacaklarından bir kısmı para borcu niteliğinde değildir. Örneğin,

- t) geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık;
- u) geminin müşterek malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık;
- v) gemi rehni veya gemi ipoteği ya da gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük.

Tasarının 1330. maddesinde “*Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1952 Brüksel Konvansiyonu*”nun 1. maddesi ile “*Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1999 Cenevre Konvansiyonu*”nun 1. maddesine paralel bir düzenleme getirilmiştir. Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin 1952 Brüksel Konvansiyonu 24 Şubat 1956 yılında yürürlüğe girmiştir. Konvansiyona göre, gemi mülkiyetine dair iddialar da bir ihtiyati haciz sebebi meydana getirmektedir (md.1/o-p). Yani yalnız para alacakları değil, aynı nitelikteki iddialar da ihtiyati haciz sebebi teşkil etmektedirler. Ancak Türk hukukunda olduğu gibi bazı hukuk sistemlerinde ihtiyati haciz ancak para alacaklarında söz konusudur. Aynı haklara ilişkin taleplerde ise ihtiyati tedbir yoluna başvurulmaktadır. Fakat Konvansiyon, ihtiyati haczin kapsamını ihtiyati tedbirleri kapsayacak şekilde genişletmiştir. Bununla beraber âkit taraflar, Konvansiyon’un 1/o-p maddesine çekince koyarak bu hususlarda kendi millî hukuklarında yer alan düzenlemenin uygulanacağını beyan edebilirler (md. 10/a). Nitekim Alman hukukunda bu alacaklar ihtiyati tedbir konusu teşkil ettiğinden Almanya, 1. maddenin o-p bentlerine çekince koymuştur. Almanya’nın yanı sıra Mısır, İtalya, Hollanda, Küba, (eski) Yugoslavya (yalnızca 1/0 bendi) 1. maddenin o-p bentlerine çekince koymuşlardır.

Gemilerin ihtiyati hacine ilişkin 1952 Brüksel Konvansiyonu, birbirine ters iki radikal sistem arasında yani Anglo-Sakson sistemi ile Kıta Avrupa sistemi arasında uzlaşma sağlamıştır. Anglo-Sakson hukukunda yalnız-

ca geminin işletilmesinden doğan alacaklar için ihtiyati haciz talep edilebilir. Yani alacağın menşei geminin işletilmesine dayanmalıdır. Kıta Avrupa sisteminde ise, alacağın sebebi ne olursa olsun borçluya ait mallara, bu arada gemilerine de, ihtiyati haciz konulabilir. Konvansiyon'da bu iki sistem arasında uzlaşma sağlamak için, geminin üzerine ihtiyati haciz konulmasına sebep olan alacaklar tek tek sayılmıştır.

### 3. Yetkili mahkeme

#### a) İhtiyati haciz kararı bakımından

##### aa) Dava açılmadan önce

##### aaa) Türk bayraklı gemiler hakkında

**MADDE 1332 - (1)** Türk bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi veya aşağıda belirtilen mahkemeler tarafından verilebilir:

- Bir Türk gemi siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi;
- Sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi;
- 941 inci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi.

##### bbb) Yabancı bayraklı gemiler

**Madde 1333 - (1)** Yabancı bayraklı gemiler hakkında bu kısım hükümlerine göre ihtiyati haciz kararı, Türkiye'de sadece aşağıda belirtilen mahkemeler tarafından verilir:

- Geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi;
- Geminin yakıt, kumanya, yedek parça almak, gemi adamı değiştirmek veya malzeme indirmek gibi iş ve işlemler için kısa süreli de olsa durduğu yer mahkemesi.

**Değerlendirme:** Tasarının 1333. maddesine göre geminin durması Türk mahkemelerinin yetkisinin gerçekleşmesi için şarttır. Yabancı bayraklı geminin "durması" yetkinin gerçekleşme şartı olunca mahkeme henüz daha durmamış geminin ihtiyati haczine şartlı olarak karar veremez. Türk karasularına girdiği andan itibaren yabancı bir gemi, "transit geçiş", "zararsız geçiş", "durmaksızın geçiş" gibi milletlerarası antlaşmalardan kaynaklanan sınırlamalar bulunmuyorsa, Türk yargısına tabidir. Türk karasularına veya içsularına giren yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türk mahkemelerinin "yargı hakkı" Türk Ticaret Kanununun sorunu değildir. Bu sorun devletler umumî hukukuna göre değerlendirilmelidir. Bu sebeple, devletler umumî hukukuna özgü müessese veya kavramların ticarî ilişkileri düzenleyen tasarıya konulması doğru değildir.

İİK'da, ihtiyati hacizde mahkemenin yetkisi konusunda HUMK'a atıf yapılmıştır. İster Türk bayraklı gemilerin isterse yabancı bayraklı gemilerin ihtiyati haczi söz konusu olsun HUMK'da yeterli düzenleme getiren hükümler bulunmaktadır. HUMK'daki hükümler yeterli olduğundan tasarıda özel bir düzenleme getirmeye ihtiyaç bulunmamaktadır. Özellikle, Türkiye'de ikametgâhı bulunmayan kişilere ait malların haczinde Türk