

SHIPARREST in TURKEY – SISTER SHIP

Bu yazımızda deniz alacaklısı hakkı veya gemi alacaklısı hakkı üzerine değil, bu konular hakkında daha önce çok sayıda çalışma yapıldığından, konuyu farklı bir bakış açısıyla ele alacağız. Türkiye’de, deniz veya gemi alacaklısı hakkının varlığı kabul edildikten sonra, aynı malik gruba ait olmakla birlikte farklı "registered owner" adı altında tescil edilmiş ve genellikle aynı malik ya da onunla bağlantılı bir üçüncü tarafça işletilen gemilere yönelik uygulanan **sister ship arrest prosedürüne** odaklanacağız.

Bu uygulama, birden fazla gemiye yöneltilmiş alacakların tek bir gemi üzerinden tahsil edilmesi açısından hem pratik hem de maliyet açısından alacaklılar için büyük bir fırsattır. Özellikle dava konusu dosyalarda en az maliyetli ve en az riskli tahsilat seçeneğini geliştirmek amacıyla hareket ediyoruz; çünkü gemi maliklerinin ve işletenlerinin, potansiyel maliyetlerden kaçınmak eğiliminde olduğunu sıkça görmekteyiz.

"Sister ship" kavramı Türk Ticaret Kanunu’nda (TTK) sınırlı biçimde yer almakla birlikte, İngiliz Hukuku’ndan etkilenen bir yapıya sahiptir. Türk mahkemeleri ise son dönemlerde bu konuda farklı yaklaşımlar sergilemekte, hatta aynı somut olgulara rağmen birbirinden farklı kararlar verebilmektedir.

Türkiye’de sadece İstanbul ve İzmir’de özel ihtisas denizcilik mahkemeleri bulunmaktadır. Diğer şehirlerdeki talepler ise Asliye Ticaret Mahkemeleri tarafından değerlendirilmekte olup bu nedenle kararlar arasında tutarsızlıklar oluşabilmektedir.

SHIPARREST in TURKEY – SISTER SHIP

In this article, we will not focus on the concept of maritime lien or shipowner's lien, as these subjects have already been extensively studied. Instead, we will approach the issue from a different perspective, concentrating on the sister ship arrest procedure applied in Türkiye, particularly when a maritime lien is accepted. This procedure is generally applied to vessels registered under different "registered owner" names but belong to the same ownership group and are typically operated by the same owner or a third party affiliated with them.

This practice presents a significant opportunity for creditors in terms of both practicality and cost-efficiency, allowing claims directed at multiple vessels to be enforced through the arrest of a single vessel. In disputed files, our goal is to develop the least costly and least risky recovery option because shipowners and operators often tend to avoid potential costs.

Although the concept of "sister ship" is mentioned only in a limited sense in the Turkish Commercial Code (TCC), it has a structure influenced by English law. Turkish courts have recently demonstrated differing approaches to this issue, even issuing different rulings under the same factual circumstances.

Specialized maritime courts in Türkiye exist only in Istanbul and Izmir. In other cities, ship arrest claims are handled by Commercial Courts of First Instance, which may lead to inconsistencies in judgments.

Denizcilik sektöründe birden fazla gemiye sahip olan maliklerin en sık başvurduğu stratejilerden biri, her gemiyi farklı bir "registered owner" adına kayıt ettirmektir. Bu yapı hem düşük maliyetlidir hem de riskleri dağıtmak açısından ciddi avantajlar sunar.

Biz de birçok durumda bu yaklaşımı öneriyoruz. Ayrıca, gemilerin işletmesi malik şirketin farklı bir işletme firması üzerinden sürdürülecekse, ISM ve DOC konularında sorun çıkmayacağı varsayımıyla bu işletmelerin yapılandırılması mümkün olabilmektedir. Ancak genellikle işleten şirket aynı kalmakta ya da grup yapısı içinde bölünmektedir.

Önemli bir diğer nokta ise, çoğu "registered owner" şirketin offshore ülkelerde kayıtlı olması sebebiyle işletici ve malik şirketlerin aynı fiziki adresi kullanmasıdır. Bu adres örtüşmeleri, mahkemeler tarafından "organik bağ" kurulmasında önemli bir veri olarak değerlendirilmektedir.

Ticari ilişkilerin doğası gereği, borç ticari hayatın ayrılmaz bir gerçeğidir. Denizcilik sektörü de kendine has dinamikleri olan, geleneksel bir sektör olduğundan, "Önce tedarik, sonra ödeme" prensibiyle hareket edilen bu sektörde zamanında ödenmeyen borçlar ciddi mali sonuçlar doğurabilmektedir. İşte bu noktada en etkili tahsilat aracı olarak **ship arrest prosedürü** öne çıkmaktadır ve bununlar birlikte sister ship arresti ise önemli bir yer tutmaktadır.

Türkiye’de ship arrest kararı, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) Deniz Ticareti Kitabı m.1352 ve devamı maddelerinde düzenlenmiş olup, yetkili mahkemelerce uygulanmaktadır. Gemi Türk bayraklı değilse, Türk limanına uğramış, şamandıraya bağlanmış veya demirlemiş olması gerekir. Mahkemeler için ilk

One of the most common strategies used by shipowners who own multiple vessels is to register each vessel under a different "registered owner" name. This structure is both cost-effective and provides considerable advantages in risk distribution.

We also recommend this approach in many situations. Moreover, if the operation of vessels is to be carried out by a company different from the ownership entity, it is possible to structure such operations under the assumption that there will be no issues with ISM and DOC compliance. However, the operator company usually remains the same or is divided within the group structure.

Another important point is that most "registered owner" companies are registered in offshore countries, resulting in the same physical address being used by both operator and ownership companies. Courts consider such address overlaps as critical evidence in establishing an "organic connection."

Due to the nature of commercial relations, debt is an inevitable reality of business. As the maritime sector operates under the traditional principle of "supply first, payment later," delayed payments can cause significant financial consequences. At this point, the ship arrest procedure emerges as the most effective recovery tool, and the sister ship arrest mechanism holds particular importance.

In Türkiye, the ship arrest decision is regulated by Articles 1352 and subsequent articles of Book Five of the Turkish Commercial Code (TCC) on Maritime Commerce and is enforced by the competent courts. If the vessel is not Turkish-flagged, it must have called at a Turkish port, moored to a buoy or post, or dropped anchor. The

aranan şart, geminin Türk limanına uğrayıp uğramadığıdır.

first requirement considered by courts is whether the vessel has called at a Turkish port.

Sister ship arrest uygulamasının Türkiye’de yasal dayanağı ise TTK m.1369’dur. Bu maddeye göre;

The legal basis for the sister ship arrest practice in Türkiye is Article 1369 of the TCC. According to this article:

- Borçlu malik veya işletenin diğer gemileri de ihtiyaten haczedilebilir.
- Aynı zamanda, uyuşmazlık yalnızca tek bir gemi ile sınırlıysa sadece o gemi haczedilebilir.
- Ancak malik, kiracı veya taşıtan olarak borçtan sorumlu olan kişinin kontrolündeki diğer gemiler için de arrest mümkündür.

- Other vessels of the debtor owner or operator may also be subject to provisional arrest.
- If the dispute is limited to only one vessel, only that vessel may be arrested.
- However, it is also possible to arrest other vessels under the control of the liable party as owner, charterer, or carrier.

Bu çerçevede, talep edilen geminin kendisinin borçla doğrudan ilişkisi olmasa bile, **organik bağ** kurulduğu takdirde aynı gruba ait başka bir geminin borcu için arrest işlemi uygulanabilir.

Within this framework, even if the requested vessel is not directly related to the debt, it may be subject to arrest for the debt of another vessel in the same group, provided an organic connection is established.

Türk mahkemelerince organik bağın varlığını destekleyen deliller arasında şunlar yer almaktadır:

Turkish courts consider the following as evidence supporting the existence of an organic connection:

- İki geminin "equasis" kayıtlarında aynı malik şirketin yer alması,
- Farklı "registered owner" olsa da aynı işletme firmasının işletilmeleri,
- Aynı e-posta uzantılarının kullanılması ve aynı adres bilgileri,
- Her iki gemi için de aynı kişilerin yazışma yapması,
- Faturaların aynı şirket adına kesilmiş olması,
- Borçlu tarafın e-posta ile her iki gemi adına borcu kabul etmesi.

- Both vessels are listed under the same owner in Equasis records;
- Even if the registered owners differ, they are operated by the same management company;
- Use of the same email extensions and identical address information;
- Correspondence for both vessels conducted by the same individuals;
- Invoices issued in the name of the same company;
- The debtor’s email confirmation acknowledging the debt on behalf of both vessels.

Türkiye’de Denizciliğe özgülenmiş iki Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nden biri olan İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi bir kararında, farklı tarihlerde ve limanlarda 6 ayı

In a ruling by the Istanbul 17th Commercial Court of First Instance, one of the two courts in Türkiye dedicated to maritime matters, it was determined

gemiye kumanya tedarik edilmesine rağmen ödeme yapılmadığı, bu kapsamda İstanbul limanında bulunan ve borçlu ile organik bağı bulunan başka bir gemi hakkında *sister ship arrest* talep edildiği davada, gemiler arasında adres benzerlikleri, aynı ship manager kullanımı ve ciro edilen senetlerdeki kayıtların örtüşmesi gibi unsurları değerlendirerek, gemiler arasında organik bağ bulunduğu ve TTK m.1369/2 koşullarının sağlandığı gerekçesiyle ihtiyati haciz kararı vermiştir. Kararın ship arrestin kabulüne ilişkin gerekçe kısmını aşağıda bulabilirsiniz:

Ürün tedariki yapılan gemilerin equasis kayıtlarının incelenmesinden, [ARRESTİ İSTENEN GEMİ], [A GEMİSİ], [B GEMİSİ] ve [C GEMİSİ] isimli gemilerin registered owner yani malik isimleri farklı olmakla birlikte tümünün adreslerinin; "[ADRES]" olarak kayıtlı olduğu, [D GEMİSİ] ve [E GEMİSİ] isimli gemilerin maliklerinin adresinin de Marshall Adaları olarak bildirildiği görülmektedir.

Equasis kaydında, ihtiyati haciz istenen [ARRESTİ İSTENEN GEMİ] ile bu gemi ile birlikte ürün tedariki yapılan [A GEMİSİ], [B GEMİSİ], [C GEMİSİ], [D GEMİSİ] isimli gemilerinin ship manager-isleteninin [BORÇLU ŞİRKET], diğer [E GEMİSİ] gemisinin ship managerinin de [YAN ŞİRKET] şirketi olarak kayıtlıdır. [BORÇLU ŞİRKET] tarafından talep eden [ARREST TALEP EDEN] firmasına borca karşılık olarak ciro edilen [...] keşide tarihli [...] Euro ve [...] USD bedelli senetlerde ciro eden [BORÇLU ŞİRKET]'in senette bildirdiği adres ile [D GEMİSİ] ve [E GEMİSİ] gemilerinin equasis kaydındaki "registered owner" adreslerinin aynı olduğu, yine [BORÇLU ŞİRKET]'in [B GEMİSİ] gemisi ile ilgili equasis kaydında bildirdiği adres ile diğer gemiler bakımından da aynı olduğu belirlidir.

that although provisions were supplied to six different vessels at different times and ports and no payment was made, a sister ship arrest request for another vessel with an organic link located in the Istanbul port was justified. The court evaluated elements such as address similarities, common ship managers, and consistency in the information on endorsed promissory notes, and concluded that the conditions under Article 1369(2) of the TCC were met, and issued a provisional arrest order. The reasoning for the decision to approve the ship arrest is as follows:

Upon examining the Equasis records of the vessels to which provisions were supplied, it is observed that although the registered owners of the vessels [VESSEL SUBJECT TO ARREST], [VESSEL A], [VESSEL B], and [VESSEL C] are different, all of them are listed with the address "[ADDRESS]". It is also observed that the owners of [VESSEL D] and [VESSEL E] have their addresses registered as the Marshall Islands.

According to the Equasis records, the ship manager/operator of [VESSEL SUBJECT TO ARREST] as well as [VESSEL A], [VESSEL B], [VESSEL C], and [VESSEL D] is listed as [DEBTOR COMPANY], and the ship manager of [VESSEL E] is listed as [AFFILIATE COMPANY]. The address declared by [DEBTOR COMPANY] on the promissory notes issued to the claimant [CLAIMANT COMPANY] in the amounts of [...] Euros and [...] USD matches the registered owner addresses of [VESSEL D] and [VESSEL E] as listed in Equasis. Moreover, the address of [VESSEL B] as stated by [DEBTOR COMPANY] in Equasis is also the same as that of the other vessels.

Dolayısıyla borç senetlerini talep edene ciro eden [BORÇLU ŞİRKET] Şirketinin diğer gemi malikleri ile benzer adresi kullanıyor olması bu şirketlerin grup şirketi olduğunu gösterdiğinden, [ARRESTİ İSTENEN GEMİ], gemisinin TTK 1369/2 fıkrası anlamında kardeş gemi niteliğinde olduğu değerlendirilmiştir. Bu itibarla [...] IMO numaralı m/v "[ARRESTİ İSTENEN GEMİ]", [...] IMO numaralı m/v "[C GEMİSİ]", [...] IMO numaralı m/v "[D GEMİSİ]", [...] IMO numaralı m/v "[B GEMİSİ]", [...] IMO numaralı m/v "[E GEMİSİ]" ve [...] IMO numaralı m/v "[A GEMİSİ]" isimli gemiler ile ilgili alacak nedeniyle [...] IMO numaralı St. Kitts Ve Nevis Bayraklı M/V "[ARRESTİ İSTENEN GEMİ] gemisinin ihtiyaten haczinin mümkün olduğu sonucuna varılmakla açıklanan nedenlerle TTK 1352 ve devamı maddelerinde düzenlenen ihtiyati haciz koşulları olduğundan [...] -USD ve [...] -Euro alacakla sınırlı olmak üzere [...] IMO numaralı [...] Bayraklı M/V "[ARRESTİ İSTENEN GEMİ] isimli geminin ihtiyaten haczine karar vermek gerekmiştir.

Yukarıda alıntılanan İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi kararı, Türkiye’de sister ship arrest uygulamasının temel kriterlerini açıkça ortaya koyması açısından büyük önem taşımaktadır. Karar, gemiler arasında adres benzerliği, aynı ship manager kullanımı ve senet-düzen kapsamında ciro senetlerinde yer alan koordineli adres farklılıkları üzerinden güçlü bir “organik bağ” tespiti yaparak, TTK m.1369/2 uyarınca ihtiyati haciz uygulanmasını hükme bağlamıştır. Bu, sister ship arrest’in grup şirketleri nezdinde nasıl tesis edileceğine dair net bir emsal teşkil etmektedir.

Bununla birlikte, Türkiye’de Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatında olmayan başkaca Asliye Ticaret Mahkemelerince de sister ship arrest taleplerine ilişkin farklı kabul ve ret kararları da çıkabilmektedir. Buna örnek olarak da aynı

Therefore, the use of similar addresses by [DEBTOR COMPANY] and the registered owners of the other vessels demonstrates that these companies are part of the same corporate group. Accordingly, the vessel [VESSEL SUBJECT TO ARREST] is considered a sister ship within the meaning of Article 1369(2) of the TCC. Consequently, due to outstanding debts related to the vessels [VESSEL C], [VESSEL D], [VESSEL B], [VESSEL E], and [VESSEL A], the provisional arrest of the St. Kitts and Nevis-flagged M/V “[VESSEL SUBJECT TO ARREST]” bearing IMO No. [...] is deemed appropriate, and pursuant to the conditions outlined in Articles 1352 and subsequent of the TCC, the provisional arrest of the vessel is granted, limited to a debt amount of [...] USD and [...] Euros.

The cited decision by the Istanbul 17th Commercial Court of First Instance is of significant importance as it clearly sets out the key criteria for the application of sister ship arrest in Türkiye. The court relied on address similarities, common ship management, and coherence between the addresses stated in the endorsed promissory notes, establishing a strong “organic link” between the vessels and granting provisional arrest under Article 1369(2) of the TCC. This sets a precedent for how sister ship arrest may be pursued among group companies.

However, it is also possible for other Commercial Courts of First Instance in Türkiye, which do not hold the status of Specialized Maritime Courts, to render differing decisions—both accepting and rejecting—regarding sister ship arrest requests.

mahkeme tarafından verilmiş Kabul kararına ve daha sonra benzer bir dosyada 2 ay sonra vermiş olduğu Red kararına ilişkin özetleri aşağıda bulabilirsiniz.

As an example, below you may find summaries of one acceptance decision and, subsequently, a rejection decision rendered two months later by the same court in a similar case.

1.

Tekirdağ Asliye Ticaret Mahkemesi, vermiş olduğu bir kararında, İstanbul'daki kriterlere benzer delilleri – adres örtüşmeleri, grup şirketi ilişkisi, ship manager kullanımı – somut belgelerle kanıtlandığı takdirde, aşağıdaki gerekçeler ile sister ship arrest talebini kabul etmiştir.

“...talep edenin talebine konu alacağının bir kısmı yönünden [...] IMO numaralı [ARREST TALEP EDİLEN GEMİ] isimli gemi haricindeki diğer gemilere bir hizmetin verilmediği, ancak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1369/2. maddesi uyarınca haczin uygulandığı sırada gemiler deniz alacağından dolayı sorumlu olan bir kişiye ait ise veya alacak doğduğunda bu kişi üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya kiracısı veya tahsis olunanı, taşıtanı ise gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebileceği ifade edildiğinden...

...İhtiyati haciz talep eden tarafça sunulan fatura ve diğer belgeler kapsamından talebe konu [ARREST TALEP EDİLEN GEMİ] isimli [...] IMO numaralı geminin Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesi gereği gemi olup talep eden şirket tarafından gemiye tedarik hizmetlerinin yerine getirildiği, bu hizmetleri kapsamında da fatura düzenlendiği anlaşıldığından aleyhine ihtiyati haciz talep olunan geminin

1.

In a case heard by the Tekirdag Commercial Court of First Instance, the court accepted a sister ship arrest request under reasoning similar to the Istanbul precedent, where concrete evidence such as address overlaps, group company relationships, and shared ship managers was adequately documented. The ruling reads:

...With respect to a portion of the claim subject to the request, it has been determined that services were not provided to vessels other than the vessel named [ARRESTED VESSEL] with IMO number [...] However, pursuant to Article 1369/2 of the Turkish Commercial Code No. 6102, it is stated that a provisional arrest order may be issued for a vessel if, at the time the arrest is enforced, the vessel is owned by a person liable for the maritime claim, or if at the time the claim arose, such person was the owner, charterer, disponent owner, or carrier of the vessel...

...Based on the invoices and other documents submitted by the party requesting the provisional arrest, it is understood that the vessel named [ARRESTED VESSEL] with IMO number [...] qualifies as a “ship” within the meaning of Article 931 of the Turkish Commercial Code, and that supply services were provided to this vessel by the requesting company, for which invoices were duly issued. Therefore, the

işleteni veya donatanı olduğu, Türk Ticaret Kanunu'nun 1369/1.f. maddesi gereğince kural olarak geminin ihtiyati haczi, sadece haczedilecek geminin faaliyetlerinden doğan alacaklar için mümkün olduğu, ancak Türk Ticaret Kanunu'nun 1369. maddenin 2. fıkrasında a ve b bentlerinde aranan koşulların mevcudiyeti halinde, diğer gemilerin de (kardeş gemi- sister ship) ihtiyaten haczinin de mümkün olduğu, [...] IMO numaralı, "[ARREST TALEP EDİLEN GEMİ]" isimli gemi ve diğer hizmet verilen gemilerin tamamının işleteni veya donatanı [BORÇLU ŞİRKET] olup donatanı veya gemi yöneticisi ayrı şirketler ise de deniz ticaretinde mutad uygulandığı sekliyle her bir geminin ayrı bir şirket kurularak tescil edildiği, yani tüm gemilerin malikinin aynı olduğu ve hizmet verilen tüm gemilerin borçlu şirkete ait olduğu anlaşıldığından ve dosya içerisinde sunulu faturalar göz önünde bulundurulduğunda talebe konu geminin borcun doğumunda ve ihtiyati haczi talep olunduğu sırada da sıfatının devam ettiği saptanmakla Türk Ticaret Kanunu 1369/1-a. maddesindeki şartın da tamam olduğu tespit olunmuş, alacağın Türk Ticaret Kanunu 1352. maddede sayılan bir deniz alacağı olmasının ihtiyati haciz sebebi olduğuna dair Türk Ticaret Kanunu 1353/4. fıkra hükmü ve alacaklının alacağının Türk Ticaret Kanunu 1352. maddesinde yer alan listeye girdiği ve parasal değeri hususunda mahkemeye kanaat uyandıracak delil göstermesinin yeterli olduğuna dair Türk Ticaret Kanunu 1362. maddesi hükümlerinin gerekçesi ile birlikte değerlendirilmesi sonucu güvence altına alınması talep olunan

vessel subject to the arrest request is operated or owned by the debtor. As per Article 1369/1(f) of the Turkish Commercial Code, in principle, the provisional arrest of a vessel is only possible for claims arising directly from the operation of that particular vessel. However, Article 1369(2)(a)-(b) of the TCC provides that, under certain conditions, it is also possible to provisionally arrest other vessels (sister ships).

Although the registered owners or ship managers of the vessels may differ, it is customary in maritime trade for each vessel to be registered under a separate company structure. Hence, it has been concluded that the actual owner of all the vessels is the same and that all vessels to which services were provided belong to the debtor company. Furthermore, considering the invoices submitted in the case file, it has been determined that the vessel subject to arrest retained its relevant capacity both at the time the debt arose and at the time the arrest was requested, thus fulfilling the requirement set out in Article 1369/1(a) of the Turkish Commercial Code.

In light of Article 1353(4) of the Turkish Commercial Code, which provides that the existence of a maritime claim listed under Article 1352 constitutes grounds for a provisional arrest, and Article 1362 of the TCC, which states that it is sufficient for the claimant to present evidence that reasonably convinces the court of the monetary value and that the claim falls within the list in Article 1352, it has been determined that the claim constitutes a maritime claim within the

Türk Ticaret Kanunu'nun 1352/1. maddesi (1) bendi kapsamında deniz alacağı niteliğinde olması sebebi ile ihtiyati haciz koşullarının oluştuğu kanaatine varılarak [...] TL alacak ile sınırlı olmak üzere [...] IMO nolu [ARREST TALEP EDİLEN GEMİ] isimli geminin ihtiyaten haczine karar verilerek aşağıdaki şekilde hükmü tesis edilmiştir...”

2.

Aynı mahkeme, yalnızca benzer adres bilgisi ve işletme bağlantısı varlığının yeterli olmadığı, delillerin “organik bağ” kuracak ölçüde somut olmadığını değerlendirerek ikinci davada arrest talebini reddetmiştir.

Bu da göstermektedir ki, kararı veren mahkemeler aynı dahi olsa benzer durumlarda verilen kararlar, her durumun kendine has dinamiklerinden ve kararı veren mahkemenin denizcilik ihtisas mahkemesi olmamasından ötürü, farklılık gösterebilmektedir. Ancak, ship arrest için gemiler arasındaki organik bağı gösteren deliller, profesyonel bir şekilde mahkemelere sunulduğu ve dava öncesi süreçte de alacaklı tarafından borçluya ve borçlunun şirket yapısına ilişkin bilgi ve belgeler titizlikle tutulduğu takdirde, sister ship arrest talebinin mahkemelerce kabul edilme ihtimali azımsanmayacak seviyede artmaktadır.

Örnek kararlardan da görülebileceği üzere, Türkiye’de deniz alacaklısı hakkının yaklaşık ispatı sağlandığında ve sister ship ilişkisi mahkemeye yeterli delillerle profesyonelce

scope of Article 1352(1)(l) of the Turkish Commercial Code.

Accordingly, it has been concluded that the conditions for a provisional arrest have been met, and it has been ruled that the vessel named [ARRESTED VESSEL] with IMO number [...] be provisionally arrested, limited to the amount of [...] TL, under the following terms and conditions...

2.

In a second case heard by the same court two months later, the court ruled that the evidence—address similarity and operating affiliation—was not sufficiently concrete to establish an “organic connection,” and rejected the arrest request.

This illustrates that even when the same court hears similar cases, differing outcomes may result due to the unique facts of each matter and the absence of maritime specialization. Nonetheless, when evidence of an organic connection is presented to the courts in a professional manner and creditors diligently collect and preserve documentation concerning the debtor’s corporate structure from the outset, the probability of obtaining a sister ship arrest order significantly increases.

As shown in the sample judgments, once a maritime lien is approximately established and the sister ship relationship is demonstrated to the court with sufficient supporting evidence, the

sunulduğunda, **Sister Ship Arrest Prosedürü**, alacaklının elini önemli ölçüde güçlendiren etkili bir tahsilat aracı haline gelmektedir. Ancak bu süreçte, gemiler arasında **organik bağın** kurulabilmesi için sunulan belgelerin titizlikle hazırlanması, yazışmaların sistemli şekilde arşivlenmesi ve her gemiyle ilgili ilişkilerin net olarak ortaya konulması büyük önem taşımaktadır.

Bu noktada yalnızca dava aşamasında değil, ticari ilişkinin en başından itibaren doğru yapılandırılmış belgelerle hareket etmek gerekmektedir. Özellikle **fatura düzenlenirken** – malın veya hizmetin hangi gemiye sağlandığı, geminin **kim tarafından işletildiği, time charter mı yoksa bareboat mı olduğu, hangi şirkete fatura kesileceği** gibi hususlar – ileride doğabilecek bir arrest prosedürünün başarısı açısından belirleyici olabilir. Bu nedenle, sürecin başından itibaren **hukuki denetim altında yürütülmesi**, alacaklıların menfaatlerini korumak açısından kritik önemdedir.

Türkiye'nin tüm limanlarında hizmet veren **Sodac Acar Law** ekibi olarak, deniz alacakları ve ship arrest işlemleri konusunda sizlere yalnızca ihtilaf aşamasında değil, sürecin her adımında destek sunmaktan memnuniyet duyarız.

Sister Ship Arrest Procedure becomes a powerful tool for creditors in Türkiye. It is crucial that the documentation provided to establish the organic connection between vessels is meticulously prepared, communications are systematically archived, and the relationships with each vessel are clearly presented.

Therefore, it is essential to structure documentation correctly from the beginning of the commercial relationship—not just during litigation. For example, when issuing invoices, identifying which vessel was supplied, who operates the vessel, whether it is under time or bareboat charter, and which company the invoice is issued to may ultimately determine the success of a future arrest procedure. For this reason, it is critically important that the process is managed under legal oversight from the outset.

As Sodac Acar Law, operating in all ports of Türkiye, we would be pleased to support you not only during dispute resolution but throughout every step of the process concerning maritime claims and ship arrest proceedings.

Mustafa İsmail Çakar
Associate
mustafa@sodaclaw.com

Amine ACAR
Managing Partner
amine@sodaclaw.com