

TTK KAPSAMINDA GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Salih ÖNDER*

ÖZET

Deniz taşımacılığında gemiye duyulan ihtiyaç karşısında, yeni bir gemi inşa ettirmenin çok uzun zaman alması, gemi maliyetlerinin yüksekliği ve gemi sahibi olmanın getirdiği mali yükümlülük ve riskler, geminin kiralınması yoluyla teminini her zaman için daha avantajlı duruma getirmiştir. Söz konusu avantajları nedeniyle geminin, kira sözleşmesiyle temin edilmesi Dünyada olduğu gibi Türk denizciliğinde de oldukça sık başvurulan bir yoldur. Bu nedenle gemi kira sözleşmesi, ülkemiz denizciliği ve deniz hukuku açısından yeni bir kavram değildir. Buna rağmen sözleşme, ilk defa 01/07/2012 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmiştir.

Uygulamada bu sözleşme, taraflarınca ayrıca hazırlanmak yerine genellikle bu konuda hazırlanmış tip sözleşmeler üzerinden yapılmaktadır. Söz konusu tip sözleşmelerin en çok kullanılanı ise Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (The Baltic and International Maritime Council) tarafından hazırlanan ve "BARECON" ön adıyla anılan tip sözleşmelerdir. Bunlardan en günceli ve en çok kullanılanı "BARECON 2001" şeklinde isimlendirilen tip sözleşmedir.

Gemi kira sözleşmesi, bir deniz hukuku sözleşmesi olduğundan gerek hukuki yapısı gerekse tarafların yükümlülükleri bakımından diğer kira sözleşmelerinden farklıdır. Bu nedenle çalışmanın amacı, gemi kira sözleşmesinin hukuki niteliği ile ayırıcı özelliklerinin uygulama ve doktrindeki mevcut görüşler ışığında ayrıntılı şekilde incelenmesidir.

Anahtar Kelimeler: Gemi Kira Sözleşmesi, Gemi, Türk Ticaret Kanunu, Kiraya Veren, Kiracı.

LEGAL ELEMENTS AND STATUS OF BAREBOAT CHARTER CONTRACT UNDER THE TCC

ABSTRACT

As a result of significant need for ships in maritime commerce and reasons such as long ship building periods, high costs for purchasing a ship, financial responsibilities and risks for owning a ship has made chartering of ships more advantageous. As a consequence, provision of the ships by way of bareboat charter

* Av. Dr., Bu makale yazarın, "Gemi Kira Sözleşmesi" isimli doktora tezinden üretilmiştir.

is frequently applied recourse in Turkey like any other maritime country. Therefore, bareboat charter contract is not considered as a new concept for Turkish maritime law. However, this contract has been regulated in the Turkish law for the first time with the enactment of Turkish Commercial Code (Law No: 6102).

In practice, standard contracts are used by the parties. The most common standard contract form is called the BARECON which is prepared by The Baltic and International Maritime Council. The latest version of this standard form came out in 2001 (i.e. BARECON 2001). Since bareboat charter contract has a maritime law character it is distinct from contracts of hire both for its legal structure and obligations of the parties under the contract. For this reason, the aim of the paper is examining the legal character and distinct features of the bareboat charter contract in the light of doctrine and practice.

Keywords: Bareboat Charter Contract, Ship, Turkish Commercial Code, Shipowner, Charterer.

GİRİŞ

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun¹ (Mülga TTK) yürürlükte olduğu dönemde gemi kira sözleşmesiyle ilgili olan tek hüküm, Kanunun 890. maddesiydi. Bu madde ise sadece sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Türk Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralalarına ilişkin hükümlerinin kıyas yolu ile uygulanacağını düzenlemekteydi. Gemi kira sözleşmesinin ülkemiz denizciliğinde yaygın olarak uygulanmasına karşın, konu hakkında söz konusu madde dışında neredeyse hiçbir hükme yer verilmemesi sözleşmenin uygulanması esnasında ortaya çıkan hukukî uyuşmazlıkların çözümünü olumsuz yönde etkilemekteydi. Bu durum, 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununda gemi kira sözleşmesi konusunda ayrıntılı düzenlemeler getirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu anlamda 01/07/2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun² (TTK) getirdiği en önemli yeniliklerden birini, kanunun 1119 ile 1130. maddeleri arasında düzenlenen, “Gemi Kira Sözleşmeleri” oluşturmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu ile ilk defa düzenlenmesine rağmen gemi kira sözleşmesi, ülkemiz denizciliği ve deniz hukuku açısından yeni bir kavram değildir. Gerçekten de deniz taşımacılığında gemiye duyulan ihtiyaç karşısında,

¹ 09/07/1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmî Gazete

² 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete

yeni bir gemi inşa ettirmenin çok uzun zaman alması, gemi maliyetlerinin yüksekliği ve gemi sahibi olmanın getirdiği mali yükümlülük ve riskler, geminin kiralanması yoluyla teminini her zaman için daha avantajlı duruma getirmiştir. Söz konusu avantajları nedeniyle geminin, kira sözleşmesiyle temin edilmesi Türk denizciliğinde oldukça sık başvurulan bir yol olmuştur. Bu kapsamda çalışmamızda, Türk hukuku açısından yeni bir düzenleme olan gemi kira sözleşmesinin tanımı, unsurları ve hukuki niteliği ele alınacaktır.

A) TANIMI

Türk Ticaret Kanununun³ 1119(1). maddesi uyarınca gemi kira sözleşmesini, “*Kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme*” şeklinde tanımlamak mümkündür⁴. TTK’nın 1119(2). maddesinde ise “*Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği*” hükme bağlanmaktadır. Bu anlamda gemi ile birlikte gemi adamlarının hizmetinin de kira sözleşmesinin konusuna dâhil edilmesi, sözleşmeyi gemi kira sözleşmesi olmaktan çıkarmaz⁵.

Türk Ticaret Kanununun bu tanımı aslında konusu geminin, adamları olmaksızın kiracıya tahsis edilmesi olan “Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi”ne (*Bareboat Charter Contract*)⁶ ilişkindir⁷. Oysa gemi kira sözleşmesinin konusu gemi ile birlikte gemi adamlarının hizmetinin de kiracıya tahsis

³ 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete

⁴ Gemi kira sözleşmesi hukukumuzda ilk defa Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmektedir. Türk Ticaret Kanunu tasarisının gemi kira sözleşmesine ilişkin kısmında Fransız Hukuku model olarak alınmıştır. Tasarının hazırlık çalışmalarında ayrıca Alman ve Norveç Hukuklarının ilgili hükümleri de göz önünde bulundurulmuştur. Bkz. Samim ÜNAN, “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)”, **Recent Developments in Maritime Law**, İstanbul 2012, s. 25.

⁵ Çetingil / Kender / Ünán / Yazıcıoğlu’na göre, bu durumda kiraya veren gemi adamları ile olan iş sözleşmelerini kiracıya devretmekte ise sorun yoktur. Fakat aksi halde yani kiraya veren bu sözleşmelerin tarafı olmaya devam ediyorsa “kira” ilişkisinin varlığı çok şüphelidir. Bkz. Ergon ÇETİNGİL/ Rayegan KENDER/ Samim ÜNAN/ Emine YAZICIOĞLU, “Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabında Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı”, **Deniz Hukuku Dergisi** 2002, Özel Sayı, s. 115.

⁶ Sami OKAY, **Deniz Ticareti Hukuku II**, B. 2, İstanbul 1971, s. 3; Sami AKINCI, **Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968, s. 13, dn. 1.

⁷ Çıplak gemi kira sözleşmesinin farklı bir tanımı, 23/06/2000 tarihli ve 24088 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliđi’nin 4(1)(j). maddesinde “j) *Çıplak Kiralama (Bareboat): Bir ülke bayrağındaki geminin, bir donatan/işletici sorumluluğunda başka bir ülke bayrağına geçici bir süreyle geçmesini sağlayan, geminin giderlerinin kimin tarafından hangi ölçüde karşılanacağı özel anlaşmalara tabi olan kiralamayı,*” şeklinde yapılmaktadır.

edilmesini öngören “Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi”⁸ (*Demise Charter Contract*) isimli bir türü daha bulunmaktadır⁹. TTK’nın 1119(2). maddesi, donatılmış gemi kira sözleşmesinin de hukukî nitelik olarak bir gemi kira sözleşmesi olduğunu ve dolayısıyla bu tür sözleşmelerin de gemi kira sözleşmesine uygulanan kurallara tâbi olduğunu belirtmektedir. Aslında her iki hükümde belirtilen gemi kira sözleşmeleri tek tanım altında toplanarak uygulamayla uyumluluk sağlanabilirdi¹⁰. Fakat bu takdirde gemi adamlarının hizmetlerinden, kiralanmaları ile yararlanılabileceği gibi kanun koyucu tarafından da istenilmeyen bir sonuç ortaya çıkabilirdi. Bu nedenle Türk Ticaret Kanununda da yapıldığı gibi sözleşmenin temel tanımının verilmesi ile yetinilmesi ve gemi adamlarının hizmetlerinin de sözleşmeye dâhil edilebileceğinin ayrıca kabul edilmesi daha yerinde olmuştur. Buradan hareketle “gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin geminin kullanılmasını çıplak olarak¹¹, geçici bir süre için, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme” olarak tanımlanabilir¹².

B) UNSURLARI

Gemi kira sözleşmesinin adı kira sözleşmesinde olduğu gibi; kullanmanın geçici olarak devri taahhüdü, kira bedeli ödeme taahhüdü ve taraflar arasında anlaşma olmak üzere üç unsuru vardır¹³.

⁸ Bkz. Yargıtay 11. HD., 11.10.2012, E. 2011/8537, K. 2012/15837.

⁹ Seniha Didem ALGANTÜRK LIGHT, “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Barboot Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. 4, S. 8, 2005 (Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili), s.150.

¹⁰ Nitekim Yargıtay bir kararında, sözleşme içeriğinden dava konusu teknenin kaptanı ve personeli ile birlikte kiraya verildiğini ve bu nedenle de sözleşmenin çıplak kira sözleşmesi niteliğinde olmadığını belirtmektedir. Bkz. Yargıtay 11. HD., 11.10.2012, E. 2011/8537, K. 2012/15837.

¹¹ “*Is the hire of the a naked ship*” Bkz. Stanley BONNICK, *Gram on Chartering Documents*, Second Edition, London, New York, Hamburg, Hong Kong 1988, s. 82.

¹² *Ülgener* ise 22/4/1926 tarihli ve 818 sayılı Türk Borçlar Kanununun 248. maddesinden hareketle gemi kira sözleşmesini “*Gemi kira sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, gemi maliki kiralayana, onunla gemi işletme müteahhidine ücret karşılığında geminin kullanılmasını terk etmeyi taahhüt eder.*” şeklinde tanımlamaktadır. Bkz. Fehmi ÜLGNER, *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarter Sözleşmeleri*, İstanbul 2000, s. 35.

¹³ Hüseyin ALTAŞ, *Haslat ve Şirket Kirası*, Ankara 2009, s. 48; *Ünan*, bu unsurlara ayrıca “*belirli bir süre unsurunu*” da eklemektedir. Bkz. ÜNAN, a.g.m., s. 26.

1- Geminin Kullanımının Geçici Olarak Devri Taahhüdü

a) Genel Olarak

Gemi kira sözleşmesi, geminin kullanılmasının kiracıya geçici bir süre için bırakılmasını amaç edinir. Bu nedenle söz konusu edimin taahhüdü sözleşmenin asli unsurudur ve taahhüdün yapılması sözleşmenin kurulabilmesi açısından yeterlidir¹⁴. Taahhüde uygun olarak geminin kullanılmasının kiracıya devredilmesi, kiraya veren tarafından üstlenilen bu borcun ifasından ibarettir. Ancak aşağıda ele alınacağı üzere kiraya verenin buradaki taahhüdü, benzer sözleşmelerden farklı olarak geminin teknik ve ticari yönetimini de içine alacak şekilde bütün kontrolünün kiracıya devrini kapsamaktadır¹⁵. Şu kadar ki; sözleşme konusu olan gemi kavramından anlaşılması gerekenin ve sözleşme ile kiracıya kullanılması bırakılan devrin kapsamının ayrıca ortaya konması, konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Bilindiği gibi geminin tanımı bakımından gerek ulusal¹⁶ ve yabancı¹⁷, gerekse uluslararası¹⁸ mevzuatta bir yeknesaklık yoktur. Bunun sebebi, tanımın yapıldığı mevzuatın farklı amaçlarla kaleme alınmış olmasıdır¹⁹. Bu nedenle burada gemi kavramından ne anlaşılması gerektiği gemi kira sözleşmesinin düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu esas alınarak açıklanacaktır.

¹⁴ ALTAŞ, a.g.e., s. 47.

¹⁵ Fehmi ÜLGENER, "Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4, s.12; Lars GORTON / Rolf IHRE / Arne SANDEVARN / Patrik HILLENUS, **Shipbroking and Chartering Practice 2009**, s. 112; ALGANTÜRK LIGHT, "Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili", s. 153.

¹⁶ Örneğin, 1957 tarihli Gemi Sicili Nizamnamesi'nin hükümleri gereğince sicile kayıt edilemeyen gemilerin tescili için hazırlanan 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (TUGSK) 2(a), maddesinde gemi: "*Gemi: Ticari amaçla kullanılan her türlü yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemilerini ifade eder.*" şeklinde tanımlanmaktadır.

¹⁷ Gerçekten de İngiliz Deniz Ticaret Kanunu'nda denizde kürekten başka aletle sefer yapan her tekneyi gemi olarak tanımlarken; Hollanda Ticaret Kanunu, adı ve nevi ne olursa olsun, bütün deniz vasıtalarını gemi olarak tanımlamaktadır. Bkz. Pınar AKAN, **Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, İstanbul 2005 (Geminin Enkaz Haline Gelmesi), s. 11; Farklı tip sözleşmelerdeki gemi tanımları için Bkz. Nicholas GASKELL / Regina ASARIOTIS / Yvonne BAATZ, **Bills of Lading: Law and Contracts**, London 2000, s. 161-166.

¹⁸ Patrick GRIGGS / Williams RICHARD / Jeremy FARR, **Limitation of Liability For Maritime Claims**, Fourth Edition, London 2005, s.12, 13; Lahey/Visby Kurallarına (m. 1/d.) göre deniz taşımacılığında kullanılan her türlü araç, gemi tanımına dâhildir. Görüldüğü üzere bir aracın gemi sayılabilmesi için deniz taşımacılığında kullanılabilmesi yeterlidir. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 11/12/2008 tarihinde kabul edilen Rotterdam Kuralları'nda da (m. 1/25) geminin söz konusu tanımı korunmuştur. Bkz. M. Barış GÜNAY, **Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları** (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara 2013, s. 85, 86.

¹⁹ Turgut KALPSÜZ, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cilt (Giriş – Gemi), Ankara 1971, s. 73.

b) Gemi

Gemi kira sözleşmesini diğer kira sözleşmelerinden ayıran en önemli özellik konusunun “gemi” olmasıdır. Bu bakımdan suda kullanılan ancak gemi sayılmayan yüzer araçların kiraya verilmesi, tek başına gemi kira sözleşmesine vücut vermez. Dolayısıyla geminin tanımlanması, tanım kapsamındaki araçların tabi olacağı hükümlerin belirlenmesi²⁰ yanında, bunların kiralanmasına ilişkin sözleşmelerin gemi kira sözleşmesi kapsamında olup olmadığının belirlenmesi açısından büyük öneme sahiptir.

6762 sayılı Mülga Türk Ticaret Kanununun²¹ 816. maddesinde gemi, “*tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne*” olarak tanımlanmaktaydı. Kanunun bu tanımından, denizde hareket etmeyen veya denizde kullanılmayan veya tekne şeklinde inşa olunmayan araçların gemi kapsamında sayılmadığı ve bunların kullanılmasının devrini öngören sözleşmelerin gemi kira sözleşmesi kapsamında olmadığı açıkça anlaşılmaktaydı. Bununla birlikte bu tanım, sadece denizde hareket etmeyi ve tekne olmayı esas alması, dolayısıyla geminin güncel tanımından uzak olması bakımından eleştirilmekteydi²². Nitekim günümüzde gemi sadece denizde değil, aynı zamanda iç sularda da kullanılmaktadır. Bununla birlikte günümüz gemi mühendisliği ve inşasında kaydedilen gelişmeler sonucunda gemilerin tekne şeklinin dışında yapılması da mümkün hale gelmiştir²³.

Tanıma ilişkin söz konusu eksiklik ve eleştirilerin giderilmesi amacıyla TTK'nın 931(1). maddesinde geminin yeni bir tanımlanmıştır. Buna göre; “*tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği*

²⁰ KALPSÜZ, a.g.e., s. 84; Aleka MANDARAKA – SHEPPARD, **Modern Maritime Law**, Second Edition, London & New York 2007, s. 14.

²¹ 09/07/1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmî Gazete

²² “... Ticaret Kanununda “gemi” tarif edilirken “denizde” değil, “suda” ibaresinin tercih edilmesi ve bu suretle nehir ve göllerde hareket eden gemilerle yapılan ticaretin de Ticaret Kanununun deniz ticaret ile ilgili V. Kitabının kapsamına sokulması daha uygun olurdu.” KALPSÜZ, a.g.e., s. 79; “... “tekne” kelimesinin kullanılması, denizde faaliyet gösteren yeni bazı araçların gemi sayılmaması nedeniyle gemiye dair hükümlerin uygulanma imkânını ortadan kaldırmaktadır ve bu ihtiyaçları karşılamamaktadır.” Bkz. Rayegan KENDER, “Gemi”, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul 1997, s. 248; Kerim ATAMER, “Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4, s. 80.

²³ Nitekim Kalpsüz'e göre: “Bir cismin gemi addolunabilmesi için tekne olması lazım geldiği halde, gemi inşasında alışılmış tarz ve şekilde imâl edilmiş bulunması gerekmez. Geminin kendisi için inşa edildiği gayeye göre, tekne mutad gemi şeklinden farklı bir tarzda imâl edilmiş olabilir.” Bkz. KALPSÜZ, a.g.e., s. 76.

bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından 'gemi' sayılır." Bu yeni düzenleme ile gemi tanımının genişletildiği, denizde hareket etme ve tekne şartları yerine suda hareket etme ve yüzme özelliği bulunan her aracın gemi addedildiği görülmektedir²⁴. Yeni hüküm bunlara ilaveten yüzme özelliği bulunması şartıyla kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmayan su araçlarını da gemi olarak nitelendirmektedir.

Türk Ticaret Kanununun bu hükmünden hareketle bir su aracının gemi olarak kabul edilmesi için, öncelikle tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmelidir. Dolayısıyla, bir yere devamlı suretle demirlenme, karaya oturtulma veya karada bulundurulma suretiyle lokanta, otel veya diğer herhangi bir şekilde işletilen su araçları, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmediğinden gemi tanımının kapsamı dışındadır²⁵. Tabiatıyla bu tür araçların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Aksine yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan bir su aracı, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da gemi sayıldığından, bunların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturur.

Geminin tanımı bakımından her iki Türk Ticaret Kanununun ortak özelliği söz konusu tekne veya aracın "pek küçük" olmaması kıstasını kabul etmesidir²⁶. Ancak bu ifadeden ne anlaşılması gerektiğine ilişkin bir açıklama her iki Kanunda da yapılmamıştır. Doktrinde, "pek küçük" olmama ifadesinden; denizin tehlikelerine karşı koyacak büyüklükte olma²⁷ veya normal bir deniz yolculuğunun tehlikelerine karşı koyabilme ve böyle bir yolculuğu tamamlayacak nitelikte olma²⁸ ölçütünün anlaşılması gerektiği ifade edilmektedir. Geminin Türk Ticaret Kanunundaki yeni tanımı güncel ihtiyaçların karşılanması açısından daha elverişlidir. Ancak kanunda tanımı

²⁴ Hakan KARAN, "The Draft Turkish Maritime Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 36, N. 4, October 2005, s. 480; Seniha Didem ALGANTÜRK LIGHT, "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. 5, S. 10, 2006, s. 126.

²⁵ KALPSÜZ, a.g.e., s. 81.

²⁶ GÜNAY, a.g.e., s. 86.

²⁷ Fahiman TEKİL, *Deniz Hukuku*, B. 6, İstanbul 2001, s. 68; Mertol CAN, *Deniz Ticaret Hukuku Ders Kitabı, Cilt I: Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri*, Ankara 2000, s. 11; AKAN, a.g.e., s. 5; Sami OKAY, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (Giriş-Gemi-Donatma ve Donatma İştiraki), B. 3, İstanbul 1970, s. 79.

²⁸ KALPSÜZ, a.g.e., s. 77.

yapılmayan ve somut bir ölçüye dayanmayan “pek küçük olmayan” kavramının geminin tanımı bakımından korunması anlaşılır değildir²⁹. Bu kavram ile ancak belirli büyüklükteki veya kapasitedeki su araçlarının gemi olarak kabul edilmesi ve bunun tartışmaya yer bırakmayacak şekilde düzenlenmesi, bu araçların kiralanmasının tâbi olacağı hukuki rejimin kolayca belirlenmesi bakımından daha doğru olurdu.

Türk Ticaret Kanununda gemiler tahsis edilme veya kullanılma amacı bakımından ticaret gemisi olmayan gemiler ve ticaret gemileri olarak ikiye ayrılır. Nitekim TTK’nın 931(1). maddesinde ticaret gemisi olmayan “gemi”nin; 931(2). maddesinde ise “ticaret gemisi”nin tanımı yapılmaktadır. TTK’nın 931(2). maddesinde verilen tanımdan hareketle, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi “ticaret gemisi”dir. Tanımından da anlaşılacağı üzere ticaret gemisi olmanın ilk şartı, Türk Ticaret Kanunu anlamında gemi vasfına sahip olmaktır. Diğer önemli şart ise geminin suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmış olmasıdır. Bu nitelikteki bir geminin kimin adına veya hesabına veya kimin tarafından kullanıldığına ise ticaret gemisi sayılmasına bir etkisi yoktur.

Bir geminin TTK’nın 931. maddesi bakımından “ticaret gemisi” olup olmaması ona uygulanacak hükümlerin belirlenmesi bakımından önem taşır³⁰. Nitekim TTK’nın 935(1). maddesinde “*aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır.*” denilmektedir. Gemi kira sözleşmelerine ilişkin hükümler ise TTK’nın 935(1). maddesi anlamında, Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri arasındadır. Bu anlamda Türk Ticaret Kanununun gemi kira sözleşmelerine ilişkin hükümleri, kural olarak, TTK’nın 931(2). maddesinde tanımlanan ticaret gemileri hakkında uygulanabilir³¹. Diğer bir deyişle suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan gemilerin kiralanması gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturmaz³². Bununla birlikte bu emredici bir düzenleme değildir. Sözleşme serbestisi ilkesi gereği taraflar, ticaret gemisi olmayan bir geminin kiralanmasına da Türk Ticaret Kanununun gemi kira

²⁹ GÜNAY, a.g.e., s. 86.

³⁰ KALPSÜZ, a.g.e., s. 84, 99; Rayegan KENDER/ Ergon ÇETİNGİL, **Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler**, 12. Bası, İstanbul 2010, s. 37, 38.

³¹ ÜNAN, a.g.m., s. 25.

³² ÜNAN, a.g.m., s. 25.

sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin uygulanmasını kararlaştırabilirler. Bu halde ticaret gemisi olmayan bir geminin kiralanması hakkında da söz konusu hükümler uygulama alanı bulabilir.

c) Kullanımın Geçici Olarak Devri

aa) Zilyetliğin Devri

Zilyetlik, eşya üzerindeki fiili hâkimiyettir³³. Zilyetlik aynı zamanda eşya üzerindeki şahsi hakların³⁴ kullanılmasına da imkân sağlar³⁵. Bu anlamda gemi kira sözleşmesinde geminin kullanılmasının kiracıya bırakılabilmesi için, geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi gerekmektedir³⁶. Çünkü geminin sözleşme uyarınca kullanılabilmesi, zilyetliğinin kiracıya devredilmesine bağlıdır. Geminin kiracıya teslim edilmesi ile tesis edilen dereceli zilyetlik yapısı içerisinde kiracıya bir alacak hakkına dayanan doğrudan³⁷ zilyetlik sağlanmaktadır³⁸. Kiracının buradaki zilyetliği, kişisel bir hakka dayandığı için aynı zamanda fer’i zilyetliktir³⁹. Fakat burada kiracı donatan gibi sözleşme konusu geminin doğrudan zilyedi olabileceği gibi, gemi üzerindeki hâkimiyetini kaptanı aracılığı ile sürdürmesi durumunda olduğu gibi dolaylı zilyet de olabilir.

Gemi zilyetliğinin devri için uygulamada geminin fiilen kiracıya teslimi aranmasına rağmen, bunun yerine gemiyi temsil eden belgelerin

³³ Kemal OĞUZMAN / Nami BARLAS, **Medeni Hukuk, Giriş Kaynaklar Temel Kavramlar**, İstanbul 2008, s. 132; Şeref ERTAŞ, **Eşya Hukuku**, B. 9, İzmir 2011, s. 27.

³⁴ Gemi eşya olarak bir taşınır eşyadır. Bu nedenle, “Taşınır eşyaların sahipliği hakkında uygulanan ilkeler gemi sahipliğine de uygulanır”. Bkz. MANDARAKA – SHEPPARD, a.g.e., s. 296.

³⁵ Kemal OĞUZMAN / Özer SELİÇİ / Saibe OKTAY-ÖZDEMİR, **Eşya Hukuku**, İstanbul 2009, s. 92.

³⁶ Klaus DIMIGEN, **Bareboat charter und Bareboatregistrierung**, Hamburg 2000, s. 3; ÜLGENER, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 34; Charles, L. TROWBRIDGE, “History, Development, and Characteristics of the Charter Concept”, **Tulane Law Review**, Vol. 49, N. 4, May 1975, s. 748; Lambert LEROY, “Damages Arising from Breach of Contract, Loss of Revenue, and Indirect Damages”, **Tulane Law Review**, Vol. 72, 1997-1998, s. 763; Bruce, A. KING, “Ships as Property: Maritime Transactions in State and Federal Law”, **Tulane Law Review**, Vol. 79, N. 5-6, 2005, s. 1266.

³⁷ “Gemi kira süresinde gemi işletme müteahhidinin vasıtasız zilyetliğinde (“full possession”) bulunacak ve her türlü kontrolü belirtilen tarafa geçecektir.” Bkz. ÜLGENER, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 35.

³⁸ Mustafa Alper GÜMÜŞ, “Yeni” 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Kira Sözleşmesi, İstanbul 2011, s. 26.

³⁹ Bilge ÖZTAN, **Medeni Hukukun Temel Kavramları**, 24. Bası, Ankara 2006, s. 676; AL-TAŞ, a.g.e., s. 49; ÜLGENER, “Gemi İşletme Müteahhidi”, s.13.

veya geminin kullanılmasına özgülenmiş anahtarlar⁴⁰ gibi araçların kiracıya teslimi de yeterli kabul edilmelidir⁴¹. Burada gemi zilyetliğinin devrinin kira sözleşmesine uygun olarak yapılması diğer bir deyişle geminin, kira sözleşmesinde güdülen amaç doğrultusunda kullanılmaya elverişli olarak teslim edilmesi devrin geçerliliği açısından büyük önem taşımaktadır. Gemi zilyetliğinin devri ile kiracı artık TTK'nın 1061(2). maddesi anlamında gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanır⁴² ve bundan sonra üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan⁴³ sayılır⁴⁴. Bu aşamadan sonra gemi sahibi kiraya veren de, donatan sıfatını yitirir⁴⁵. Bu anlamda gemi sahibi kiraya veren ve kiracının sorumlulukları gemi zilyetliğinin devri ile değişir⁴⁶. Gemi kira sözleşmesinde gemi zilyetliğinin kiracıya devri aynı zamanda sözleşmeye uygun olarak geminin teknik ve ticari yönetiminin devrini de içermektedir⁴⁷.

bb) Teknik Yönetimin Devri

Geminin teknik yönetimi, geminin kullanımı konusundaki karar verme yetkisini içermektedir. Ancak bundan sadece geminin sevki (seyri) konusundaki yetkiler değil aynı zamanda geminin varlığının korunması için gerekli olan ve geminin diğer teknik yönetimi olarak adlandırılan konulardaki karar verme yetkileri⁴⁸ de anlaşılmalıdır⁴⁹.

⁴⁰ Cevdet YAVUZ / Faruk ACAR / Burak ÖZEN, **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borçlar Hukuku Dersleri**, 10. Baskı, İstanbul 2012, s. 191.

⁴¹ Murat İNCEOĞLU, **Kira Hukuku**, Cilt I, İstanbul 2014, s. 75.

⁴² DIMIGEN, a.g.e., s. 5; ALGANTÜRK LIGHT, "Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili", s.153.

⁴³ Yargıtay 11. HD., 02.04.2012, E. 2010/14514, K. 2012/5152.

⁴⁴ Bülent SÖZER, **Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, İstanbul 2010, s. 111; Ergon ÇETİNGİL, "Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar" **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 4 (1999), S. 1-2, s. 11; ÜLGENER, "Gemi İşletme Müteahhidi", s.12; ALGANTÜRK LIGHT, "Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili", s. 154.

⁴⁵ ÜLGENER, "Gemi İşletme Müteahhidi", s.14; Ayrıca bu aşamadan sonra gemi sahibi kiraya veren, kiraya verdiği gemi dolayısıyla üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan gibi sorumlu olmaz. Bkz. Yargıtay 11. HD., 14.06.2011, E. 2011/3597, K. 2011/7173. Gemi alacaklıları ise bu durumun istisnasını oluşturur.

⁴⁶ Sheldon A. GEBB, "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis", **Tulane Law Review**, Vol. 49, N. 4, 1974-1975, s. 768, 784.

⁴⁷ ÜLGENER, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 34.; Işık GÖKTAN, **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası P&I Koruma ve Tazmin**, İstanbul 2006, s. 15; ALGANTÜRK LIGHT, "Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili", s.153.

⁴⁸ Fehmi ÜLGENER, "Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 10, S. 1-3 (1996) (Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi), s. 451.

⁴⁹ "Geminin teknik yönetimi, gemiyi sefere elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun kul-

Gemi kira sözleşmesinde geminin kullanımının geçici bir süre kiracıya devri amaçlanır. Bu nedenle gemi kira sözleşmesinde, yolculuk veya zaman çarteri gibi diğer deniz ticareti sözleşme türlerinden farklı olarak geminin kullanılmasının ve kontrolünün esaslı unsuru olan teknik yönetimin kiracıya devri zorunludur⁵⁰.

Geminin bütün manevra hareketleri, rotanın belirlenmesi, kılavuzluk hizmetinden yararlanılması, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, radara bakılması, demirleme, meteorolojik haberleri değerlendirme, harita ve pusulanın kullanılması, ışıklandırma, işaret verme ve deniz trafik kurallarına uyulması gibi hususlar geminin sevki konusundaki yetkilere örnek olarak verilebilir⁵¹. Geminin sevki dışında kalan⁵² ve özellikle onun korunması, tamir edilmesi, yolculuğu esnasında elverişli halde tutulması ve emniyetinin sağlanması için alınması gerekli olan tedbirler ise geminin diğer teknik yönetimine dâhildir⁵³.

cc) Ticari Yönetimin Devri

Gemi kira sözleşmesinde geminin ticari yönetiminin de kiracıya devri zorunludur⁵⁴. Geminin ticari yönetimi, daha çok onun işletilmesi ve yükü veya yolcuları ile ilgili karar ve tedbirlerin alınması yetkisini içermektedir. Dolayısıyla geminin ticari yönetimi onu işletenin menfaatine hizmet ederken; teknik yönetimi daha çok onun varlığının korunması ve devam ettirilmesine hizmet etmektedir. Hangi limanlara ve ne zaman uğranılacağı, hangi tür yüklerin taşınacağı, yükün elleçlenmesi, yüklenmesi ve korunması, geminin

lanıma hazır halde bulundurmaktan ibaret değildir; geminin periyodik denetimleri yaptırmak ve iyi halde muhafazasına yönelik diğer tedbirleri almak, Güvenli Yönetim Kodu (ISM Code) uyarınca güvenli yönetim sistemi oluşturmak, gemiye ilişkin gerekli belgeleri alma ve gemide bulundurma gibi işler de teknik yönetim kapsamındadır.” Bkz. Rayegan KENDER / Ergon ÇETİNGİL / Emine YAZICIOĞLU, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1**(6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Güncellenmiş B.13, İstanbul 2012, s. 134) (Deniz Ticareti Hukuku I).

⁵⁰ TROWBRIDGE, a.g.m., s. 748; GEBB, a.g.m., s. 766.

⁵¹ Tahir ÇAĞA, **Navlun Sözleşmesi**, İstanbul 2004, s. 156; ÜLGNER, “Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi”, s. 451; Hakan KARAN, **Taşıyanın Yükün Ziya ve Hasarından Sorumluluğunda Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı** (Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı), (Yüksek Lisans Tezi) Ankara 1992, s. 102, 118, 119.

⁵² Uygulamada da geminin idaresinin veya sevkinden başka bir kusuru açıklamak için ticari kusur kavramı kullanılır. Bkz. Hakan KARAN, **The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules** (The Carrier’s Liability), New York-Ontario 2007, s. 289.

⁵³ “Yüke hizmet eden tedbirler bunun dışındadır.” Bkz. ÇAĞA, a.g.e., s. 157.

⁵⁴ ÜLGNER, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 34.

yola çıkma veya çalışma saatlerinin belirlenmesi gibi hususlar geminin ticari yönetimi konusundaki yetkilere⁵⁵ örnek olarak gösterilebilir⁵⁶.

Bazen kullanılan yetkinin geminin teknik yönetimine mi yoksa ticari yönetimine mi ait olduğu konusu açık olmayabilir. Örneğin yolculuk sırasında geminin yükü yer değiştirilebilir veya bu yük bir ara limanda boşaltılabilir⁵⁷. Bu durumda söz konusu hareketin geminin teknik yönetimi mi yoksa ticari yönetimi mi kapsamında olduğunu belirlemek önem arz eder⁵⁸. Türk Ticaret Kanununda bu konuyu doğrudan açıklığa kavuşturan bir hüküm yoktur. Bununla birlikte taşıyanın “teknik kusur ve yangın” durumundaki sorumluluğunu düzenleyen TTK’nın 1180. maddesinden yararlanılabilir.

TTK’nın 1180(1). maddesi uyarınca, “Zarar geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.” Hükümden ilk olarak, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin hareketlerin teknik yönetim kapsamında olduğu anlaşılmaktadır. Hükmün karşı anlamından ise daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemlerin, geminin ticari yönetimine dâhil olduğu anlaşılmaktadır⁵⁹. TTK’nın 1180(2). maddesi ise tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığını kabul edileceğini düzenlemektedir. Fakat buradan hareketle yapılan eylemin teknik veya ticari yönetim kapsamında kaldığının belirlenmesinde de benzer karinenin uygulanması gerektiği sonucuna varılamaz. Çünkü söz konusu hüküm münhasıran taşıyanın “teknik kusur ve yangın” durumundaki sorumluluğunu düzenlemektedir.

⁵⁵ ÜLGENER, “Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi”, s. 452; İlknur ULUĞ, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* (Haziran-Aralık 2012), C. 6, S. 1-2, s. 10, 11.

⁵⁶ “TTK’da belirtilmemiş olmakla birlikte, bir geminin ticari yönetimi, “geminin yük veya yolcu taşıma ya da tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanımı ile kazanç elde etmeye yönelik sözleşmelerin akdedilmesi ve bu sözleşmelerden doğan borçların ifasına yönelik işlerin planlanması” olarak anlaşılabilir.” Bkz. KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, *Deniz Ticaret Hukuku I*, s.134.

⁵⁷ “Mesela ara limanda geminin bozulan dengesinin sağlanması amacıyla yeniden yapılan istifleme faaliyeti yük üzerinde gerçekleşmekle birlikte geminin teknik idaresine ait bir harekettir.” KARAN, *Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı*, s. 105, 107.

⁵⁸ Aslında teknik idare-ticari idare kavramı, teknik kusur-ticari kusur gibi birbirinin karşıtı olarak kullanılır. Bkz. KARAN, *Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı*, s. 101.

⁵⁹ Söz konusu hüküm Mülga TTK’nın 1062. maddesinin yeniden kaleme alınmış hâli olduğundan benzer sonuca Mülga TTK’nın 1062. maddesinden de varılmaktaydı. Bkz. KARAN, *Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı*, s. 154, 155.

Netice olarak kullanılan yetkinin geminin teknik yönetimine mi yoksa ticari yönetimine mi ait olduğu hususunda yapılan hareket ile güdülen amaca bakılarak⁶⁰ karar verilmelidir⁶¹. Burada TTK'nın 1180(1). maddesinde yer alan “daha çok” ifadesi bilinçli olarak kullanılmıştır. Dolayısıyla kullanılan yetkinin daha çok neyi amaçladığı göz önünde bulundurulmalıdır. Çünkü geminin teknik olarak iyi bir şekilde yönetiminde öncelikle geminin dolayısıyla da sahibinin menfaati varken; geminin ticari yönetiminde yani onun ticari olarak verimli bir şekilde kullanılmasında ise daha çok işletenin menfaati bulunmaktadır⁶². Örneğimize dönecek olursak, söz konusu yükün yer değiştirilmesi veya boşaltılması geminin korunması amacıyla yapılmış ise geminin teknik yönetimi söz konusudur⁶³. Bunlar yükün korunması amacıyla yapılmış ise, geminin ticari yönetimi söz konusu olur⁶⁴. Kullanılan yetkinin veya yapılan hareketin kısmen başka bir amaca hizmet etmesi ise sonucu değiştirmez⁶⁵.

2- Kira Bedeli Ödeme Taahhüdü

TTK'nın 1119(1). maddesinde gemi kira sözleşmesinin, “kira bedeli” karşılığında yapılacağı açık şekilde hükme bağlanmaktadır. Bu açıdan gemi kira sözleşmesinin bir diğer unsuru kira bedeli ödeme taahhüdüdür. Dolayısıyla geminin kullanımının ivazsız⁶⁶ olarak devri gemi kira sözleşmesine vücut

⁶⁰ Benzer bir durum “denizcilik ve ticari kusur” ayrımı bakımından da söz konusudur. Anglo-Amerikan yargısı bu problemi “fayda kriteri” temelinde çözmüştür. Buna göre Anglo-Amerikan yaklaşımı çizgisinde gemiden çok yüklerin menfaatine olan önlemleri almadaki kusur ticari kusurdur. Bkz. KARAN, *The Carrier's Liability*, s. 289.

⁶¹ ÇAĞA, a.g.e., s. 158.

⁶² “...aynı kusur genellikle hem geminin hem de yükün menfaatini etkiliyorsa belirsizlik ortaya çıkabilir. Kusurun yol açtığı hatalı yükleme yükün emniyetini olduğu kadar geminin dengesini doğrudan veya yüklerin emniyetinin sonucu olarak da tehlikeye atabilir. Bu durumda hatalı yüklemeden kaynaklanan kayıp veya zararı kim karşılayacaktır. Bu sorunun cevabı için, gerçek olayda alınan tedbirin ana nedeni bulunmalıdır. Denizcilik kusuru ve ticari kusur arasındaki bu ayrım, alınmayan tedbirlerin asıl amacına bağlıdır ve bu nedenle her bir olayın gerçeklerinden çıkartılır.” Bkz. KARAN, *The Carrier's Liability*, s. 289.

⁶³ Bunların dışında yükü havalandırmak, yükleri istiflemek, özel kargo bölümlerinin ısısını kontrol etmek, branda ile kapakları yağmura karşı korumak, soğutma araçları ile ısıyı aşağıda tutmak, mavnaya üzerindeki yükün kaymaması için yük güvenliği tedbiri almak gemiden çok yükün menfaatine hizmet eden hareketlerdir ve geminin teknik idaresi kapsamındadır. Bkz. KARAN, *The Carrier's Liability*, s. 290.

⁶⁴ “... yükün bakım ve muhafazasındaki kusurlar demek olan ticari kusur..” Bkz. ULUĞ, a.g.m., s. 10.

⁶⁵ KARAN, *Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı*, s. 106, 135.

⁶⁶ “Bu ivaz unsuru, kirayı ariyet ve karzdan ayırır.” Bkz. Haluk TANDOĞAN, *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C II, İstisna (Eser) ve Vekalet Sözleşmeleri, Vekaletsiz İş Gör-*

vermez⁶⁷. Bununla birlikte söz konusu hükümde “kira bedeli” ifadesi kullanılmasından dolayı kiranın para⁶⁸ veya bunun dışında misli olan veya olmayan bir eşya olabileceği sonucuna da varılmaktadır⁶⁹. Bunların yanında kira bedeli kira konusu şeyden elde edilen cironun belirli bir kısmı veya yüzdesi olarak da belirlenebilir⁷⁰. Bu anlamda taraflar kira bedelinin kiraya verilen (örneğin balıkçı gemisi) gemi ile elde edilecek kazancın belirli bir kısmı olmasını da kararlaştırabilirler. Diğer taraftan kira bedelinin belirlenebilir olması yeterli olup⁷¹, sözleşme yapılmadan önce açıkça belirlenmiş olması zorunlu değildir⁷².

3- Anlaşma

a) Genel Olarak

Gemi kira sözleşmesi tıpkı adi kira sözleşmesi gibi rızai bir akittir⁷³. Bu yüzden tarafların sözleşmenin esaslı noktalarına ilişkin birbirine uygun iradelerini beyan etmeleri sözleşmenin kurulması için yeterlidir⁷⁴. Taraflar gemi kira sözleşmesinin esaslı noktaları⁷⁵ olan, geminin kullanımının kira

me, Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri, B II, Ankara 1982, s. 14.

⁶⁷ “...bedelin ödenmesi gerektiği hususunda taraflar anlaşmak zorundadır. Aksi halde, kira sözleşmesi kurulmuş olmaz.” Bkz. Cevdet YAVUZ / Faruk ACAR / Burak ÖZEN, **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Borçlar Hukuku Dersleri** (Özel Hükümler), 10. Baskı, İstanbul 2012, s. 184.

⁶⁸ “Kira sözleşmesinde karşılık (ivaz), kural olarak parayla ödenir.” Bkz. Emre GÖKYAYLA, “Türk Borçlar Kanunu’nun Kira Bedelinin Belirlenmesine İlişkin 344. Maddesinin Değerlendirilmesi” (Kira Bedelinin Belirlenmesi), **Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi**, Y. 2013, C. 9, S. 103-104, s. 19.

⁶⁹ GÜMÜŞ, a.g.e., s. 26; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 185; GÖKYAYLA, a.g.m., s. 19; ALTAŞ, a.g.e., s. 50.

⁷⁰ GÖKYAYLA, a.g.m., s. 19.

⁷¹ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 184; ALTAŞ, a.g.e., s. 50.

⁷² GÜMÜŞ, a.g.e., s. 27. Altaş’a göre, “Kira bedeli sözleşmede esaslı noktadır ve bunun üzerinde tarafların anlaşması ileriye bırakılamaz. Bedel belirlenmeden kira sözleşmesi uygulanma konulmuşsa, kiracı ve kiralayan sonradan belirlenen bedeli kabul ederlerse sözleşme devam eder. Eğer bedele taraflarca itiraz edilirse, hâkim geçmiş dönem kira bedelini kendisi belirler ve sözleşme ileriye dönük olarak sona erer.” Bkz. ALTAŞ, a.g.e., s. 50.

⁷³ ALTAŞ, a.g.e., s. 46, 47.

⁷⁴ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 182; Hazırlar arasında birbirine uygun irade beyanlarının yapılması ile sözleşme kurulur ve hüküm ve sonuçlarını doğurur; hazır olmayanlar arasında ise sözleşme kabul beyanının varması ile kurulur ancak hüküm ve sonuçlarını kabul beyanının yapıldığı andan itibaren doğurur. Bkz. ALTAŞ, a.g.e., s. 53.

⁷⁵ “... esaslı noktalar taraflarca belirlenmiş veya sözleşme şartlarına ve düzenleyici hukuk kurallarına göre belirlenebilir nitelikteyse, uyuşma gerçekleşmiş olur.” Bkz. Köksal KOCAĞA, “Sözleşmenin Kurulabilmesi için Tarafların İrade Beyanları Arasındaki Uygunluğun Kapsamında Yer Alması Gereken Noktalar”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S.79, 2008, s. 82.

bedeli karşılığında geçici bir süre kiracıya bırakılması konusunda karşılıklı olarak anlaşmalıdır. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun⁷⁶ (TBK) 12. maddesi uyarınca, tarafların sözleşmenin tali noktaları üzerinde uyuşmamış olmaları sözleşmenin kurulmasına engel değildir⁷⁷. Geminin teslim edileceği yer, sefer yapabileceği yerler, kullanım türü, kira bedelinin ödeme şekli veya yatırılacağı banka hesabı sözleşmenin tali noktalarına örnek olarak gösterilebilir. Sözleşmenin süresi de bu kapsamdadır. Bu nedenle tarafların sözleşmede kira süresini belirlemeleri zorunlu değildir⁷⁸. Bununla birlikte taraflar sözleşmenin esaslı noktaları üzerinde uyuşmamışlarsa veya bu hususlar üzerinde uyuşmayı ileriye bırakmışlarsa, bu durum sözleşmenin kurulmadığı anlamına gelir⁷⁹.

b) Şekli

TBK'nın 12. maddesi uyarınca sözleşmelerde şekil serbestisi esastır⁸⁰. Gemi kira sözleşmesi, kanunen şekil şartına bağlanmadığından sözlü, yazılı ve hatta örtülü olarak da yapılabilir⁸¹. Örneğin geminin satıldığı halde alıcıya teslim olunmayıp satıcının yedinde bırakıldığı, alıcının da buna ses çıkarmak yerine satıcı tarafından geminin kendisinde bulunduğu süre zarfında yapılan düzenli ödemeleri kabul ettiği hallerde taraflar arasında örtülü olarak kurulmuş⁸² bir gemi kira sözleşmesi vardır⁸³. Ancak taraflar gemi kira sözleşmesinin belirli bir şekilde yapılmasını kararlaştırabilirler; bu takdirde, bu iradi şekil şartına uygun yapılmayan sözleşme, TBK'nın 17. maddesi uyarınca geçersiz olur⁸⁴.

⁷⁶ 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmî Gazete

⁷⁷ Fehmi ÜLGENER, "Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu", **Deniz Ticareti Dergisi**, Y. 18, 2001 Mart, s. 68.

⁷⁸ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 185.

⁷⁹ KOCAAĞA, a.g.m., 86.

⁸⁰ ALTAŞ, a.g.e., s. 47; "Kira sözleşmesinin geçerliliği, herhangi bir şekle uyulmasına bağlı değildir. Ancak uygulamada "T.C. Maliye Bakanlığı Kira Kontratosu" (kira sözleşmesi) nüshalarının kullanıldığı görülmektedir. Kullanılan bu belge ispat şekli olarak işlev görmektedir." Bkz. YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 182; Çarter sözleşmelerinde de çarterparti ispat işlevi görmektedir. Bkz. Gültekin ERŞAN, "Konişmento ve Çarterpartinin Hukuki Fonksiyonu", **Deniz Ticareti Dergisi**, Y. 5 (1988), S. 20, s. 66.

⁸¹ Diğer çarter sözleşmelerinin kuruluşu da şekil şartına bağlı değildir. Bkz. ÜLGENER, "Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu", s. 67.

⁸² "Örtülü olarak anlaşmanın varlığı özellikle kiranın amacından çıkarılabilmektedir." Bkz. YAVUZ / ACAR / ÖZEN, a.g.e., s. 188.

⁸³ Yargıtay bir kararında, taraflar arasındaki ödemelere ilişkin defter ve kayıtların gemi kira sözleşmesinin varlığını gösterdiğini belirtmiştir. Bkz. Yargıtay 11. HD., 20.09.2011, E. 2009/11624, K. 2011/10597.

⁸⁴ ALTAŞ, a.g.e., s. 47, 48; Taraflar çarter sözleşmesinin belirli bir şekilde yapılması konusunda anlaşmış iseler sözleşme; üzerinde anlaşılan standart çarterpartinin veya taraflarca

Gemi kirasında şekil serbestliği olsa da, ispatının kolaylığı ve kabul edilebilirliği bakımından bu sözleşmenin yazılı şekilde yapılması daha yerinde olur⁸⁵. Sözlü olarak yapılan bir gemi kira sözleşmesine uygulamada nadiren rastlanır⁸⁶. Ayrıca 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun⁸⁷ 200(1). maddesi uyarınca, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçen ve bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin senetle ispat olunması gerekir. Bu nedenle söz konusu miktarı geçen gemi kira sözleşmelerinin kurulması şekle bağlı değilse de ispatı senetle olacağından yazılı şekilde yapılması daha doğrudur. Bunun yanında TTK'nın 1120. maddesi, tarafların gemi kira sözleşmesini belgelendiren, tevsik edici bir belgeyi diğerinden talep etme hakkını tanımaktadır⁸⁸. Söz konusu belge tek taraflı olarak düzenleneceğinden gemi kira sözleşmesini tek taraflı olarak tevsik edici niteliğe sahip olur⁸⁹.

TTK'nın 1120. maddesi, gemi kira sözleşmesinin tevsik edileceği belgeyi “gemi kira çarter partisi” olarak adlandırmaktadır. Böylelikle söz konusu hüküm, Türk mevzuatına yeni bir kavram kazandırmaktadır. Bilindiği üzere “çarter veya çarter partisi” (*charter-charterparty*)⁹⁰ kavramı denizcilikte genellikle geminin belirli bir bedel karşılığında tahsisi sözleşmesini ifade etmekte⁹¹ ve kendi içerisinde çeşitleri bulunmaktadır⁹². Ancak çarter kavramı, “gemi kira çarter partisi” olarak da adlandırılan gemi kira sözleşmesini de içine alan daha geniş bir kapsama sahiptir. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu, yerinde olarak gemi kira sözleşmesini tek taraflı olarak tevsik edecek olan

özel olarak hazırlanan metnin imzalanmasına kadar ertelenmiş olur. Bkz. ÜLGNER, “Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu”, s. 67.

⁸⁵ TANDOĞAN, a.g.e., s. 95; Çarter partilerin geçerliliği için kanuni bir şekil şartı yoktur. Ancak sözlü olarak yapılan çarter partilerde problem teorik olarak hukuki geçerliliğinde değil ispat edilebilirliğindedir. Bkz. Andrew JAMIESON, *Shipbrokers and The Law*, London - Hong Kong 1997, s. 54.

⁸⁶ DIMIGEN, a.g.e., s. 18.

⁸⁷ 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmî Gazete

⁸⁸ ÜNAN, a.g.m., s. 26.

⁸⁹ ÜNAN, a.g.m., s. 26.

⁹⁰ “... çarter-parti çarter mukavelesini tevsik eden senedin adıdır.” Bkz. ERŞAN, a.g.m., s. 65.

⁹¹ “Bu adlandırma sözleşme tiplerinin henüz türlere göre ayrı olarak görülmediği ve bu nedenle bu ibarelerin önemli bir rol oynamadığı bir dönemden kalmaktadır.” Bkz. DIMIGEN, a.g.e., s. 3.

⁹² Sweeney, J. DOEHRING, “Chartering of Vessels for Tideland Operations”, *Tulane Law Review*, Vol. 32, N. 4, 1957-1958, s. 243, 244; ÜLGNER, “Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu”, s. 67.

belgeyi “gemi kira çarter partisi” olarak adlandırmıştır⁹³. Diğer taraftan söz konusu hükümdeki “bir gemi kira senedi” ibaresinden, bu senedin talep edilen tarafça tek yanlı olarak sözleşme hükümlerini içerecek şekilde düzenlenerek karşı tarafa vereceği anlaşılmaktadır. Gerçi Türk Ticaret Kanununda bu konuda açık bir hüküm yoktur. Ancak bu senedin çoğunlukla gemi kiracısı tarafından talep edileceği ve gemiyi kiraya veren tarafından sözleşme şartlarını içerecek şekilde düzenleneceği muhakkaktır. Bu durumda gemi kira senedi düzenleyenin taahhüdünü tevsik eder. Fakat beklenen bunun her iki tarafça imzalanmak suretiyle gemi kira sözleşmesini tam olarak tevsik eder hale getirilmesidir.

Gemi kira çarter partisinin, tarafların üzerinde anlaştığı gemi kira sözleşmesi şartlarını tam olarak içermemesi durumunun ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Öncelikle gemi kira sözleşmesi tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla TBK’nın 1. maddesi anlamında kurulmuş olur. Bu nedenle sözleşmenin kurulmasından sonra düzenlenecek olan gemi kira çarter partisinin sözleşmesinin kurulmasına bir etkisi yoktur⁹⁴.

Öte yandan gemi kira sözleşmesinden farklı hükümler içeren gemi kira çarter partisinin sözleşmenin içeriğine etkisini, sözleşmesinin yazılı ve sözlü olarak yapıldığı durumlar bakımından ayırmakta yarar vardır.

Gemi kira sözleşmesinin yazılı olarak yapıldığı durumlarda sözleşme ve içeriğinin ispatı kolaydır. Bunun yanında TBK’nın 17(2). maddesinin TBK’nın 13 vd. maddelere yaptığı atıf dolayısıyla taraflar sözleşmenin yazılı şekilde yapılması gerektiği hususunda anlaşmış iseler, sözleşmede yapılacak değişikliklerinde yazılı şekilde yapılması zorunludur. Bu nedenle taraflardan birinin düzenleyeceği gemi kira çarter partisinin gemi kira sözleşmesinin esaslı ve tali şartlarını tam olarak içermemesinin gemi kira sözleşmesi ve içeriğine etkisi olmaz. Bu durum yeni bir gemi kira sözleşmesi kurulması

⁹³ TTK’nın 1120. maddesi mevzuatımıza yeni bir kavram kazandırmıştır. Bununla birlikte, madde başlığının “Gemi Kira Senedi” olmasına rağmen gemi kira sözleşmesinin tevsik edileceği belgenin adını “gemi kira çarter partisi” olarak belirlenmesi ikiliğe de neden olabileceğinden çok da kullanışlı değildir. Çünkü her iki kavram da neticede aynı amaçla düzenlenecek belge içindir ve muhtemelen birbirinin yerine kullanılacaktır. Dolayısıyla “gemi kira çarter partisi” denizcilik uygulamasında daha sık kullanılabilir bir kavram olduğundan çalışmamızda, gemi kira sözleşmesinin tevsik edileceği belge olarak bu kavram tercih edilecektir.

⁹⁴ ÜNAN, a.g.m., s. 26; “Şekil şartı bulunmadığından çarter sözleşmesinin kuruluşu çarter partinin düzenlenmiş olmasına bağlı değildir.” Bkz. ÜLGNER, “Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu”, s. 67.

veya mevcut sözleşmenin şartlarının değiştirilmesi için yapılmış bir öneri olarak kabul edilebilir.

Gemi kira sözleşmesinin sözlü olarak yapıldığı durumlarda da sözleşmeden farklı hükümler içeren gemi kira gemi kira charter partisinin gemi kira sözleşmesi ve içeriğine etkisi olmaz. Zira bu durumda da yeni bir gemi kira sözleşmesi kurulması veya mevcut sözleşmenin şartlarının değiştirilmesi için yapılmış bir önerinin yapıldığı kabul edilir. Fakat bu halde hem sözleşmenin hem de içeriğinin ispatı kolay olmadığından gemi kira sözleşmesinin esaslı ve tali şartlarını tam olarak içermeyen gemi kira charter partisine itiraz edilmelidir. Aksi halde gemi kira charter partisinin aslında gemi kira sözleşmesinin içeriğini yansıtmadığını ispat kolay olmayacaktır.

Netice olarak TTK'nın 1120. maddesinin mevcut haliyle uygulamada hukukî uyumsuzluklara yol açacağı görülmektedir. Bu nedenle söz konusu hükmün yeniden ele alınması gerekmektedir. Dolayısıyla kanaatimce söz konusu maddede, gemi kira charter partisinin taraflarca sözleşme şartlarını içerecek şekilde düzenlenmesinin öngörülmesi ve bunun (en azından kira bedelinin belirli bir miktarı geçmesi halinde)sözleşmenin geçerlilik şartı olarak kabul edilmesi daha yerinde olacaktır. Nitekim ileride değinileceği üzere günümüz denizcilik uygulamasında gemi kira sözleşmeleri, sözleşmenin taraflarınca ayrıca hazırlanmak yerine genellikle bu konuda hazırlanmış tip sözleşmeler üzerinden yazılı olarak yapılmaktadır.

c) Tip Gemi Kira Charter Partileri

Sözleşmelerin konusu ve şartlarının ve getirdiği hak ve yükümlülüklerin, taraflarının serbest iradeleri ile belirlenmesi esastır. Ancak bu durum sürekli ve çok sık kullanılan sözleşmelerin yapılması açısından uygulamada başvurulan bir yol değildir. Özellikle de sözleşmenin esaslı unsurlarının değişmediği sadece tarafları, yeri, tarihi ve uygulanma süresi gibi unsurlarının değişiklik arz ettiği sözleşmelerin konusu ve şartlarının tek tek ve detaylı olarak taraflarca belirlenmesi, ticari hayatın akışı içerisinde zaman ve para kaybına yol açacağı gibi pratik de değildir. Bu ve benzeri sakıncalarından dolayı içeriği tarafları veya üçüncü bir kişi veya kurum tarafından daha önceden belirlenmiş ve uygulamada “tip sözleşme” olarak adlandırılan hazır sözleşmelerin kullanılması daha yaygındır. Bu tür sözleşmeler konusuna göre kanundan kaynaklanan veya uygulamada genel kabul görmüş zorunlu ve seçimlik şartları içerirler. Taraflar sadece kendilerine ve sözleşmenin konusu, tarihi ve süresine ilişkin olan ve boş bırakılan yerleri doldurmak ve imzalamak

suretiyle iradelerine uygun bir sözleşmeyi çok basit bir usulle ve kısa bir sürede yaparlar.

Yukarıda bahsedilen husus gemi kira sözleşmeleri için de geçerlidir. Gerçekten de uygulamada gemi kira sözleşmeleri, sözleşmenin taraflarınca ayrıca hazırlanmak yerine genellikle bu konuda hazırlanmış tip sözleşmeler üzerinden yapılmaktadır. Söz konusu tip sözleşmelerin en çok kullanılanı Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*The Baltic and International Maritime Council*) (BIMCO) tarafından 1974 yılında hazırlanan ve türüne göre “BARECON A” veya “BARECON B” şeklinde isimlendirilen tip sözleşmelerdir⁹⁵. Her iki sözleşme de kısa zamanda dünya çapında kabul görmüş ve uygulamada amacına uygun baskın bir rol oynamıştır⁹⁶. Söz konusu tip sözleşme, BIMCO tarafından 1989 ve 2001 yılında olmak üzere iki kez yenilenmiştir⁹⁷. Günümüzde ise “BARECON 2001” şeklinde isimlendirilen tip sözleşme kullanılmaktadır.

Gemi kira sözleşmesine ilişkin Türk Ticaret Kanununun getirdiği hükümler yedek hukuk kuralı niteliğinde olduğundan, uygulamada gemi kira sözleşmelerinin yine BIMCO tarafından hazırlanan ve 2001 yılında yenilenen “BARECON 2001” esas alınarak akdedilmeye devam edilebileceği düşünülmektedir⁹⁸.

C) HUKUKÎ NİTELİĞİ

Hukukî niteliği bakımından ele alındığında gemi kira sözleşmesinin adi kira sözleşmesi gibi⁹⁹; rızai, ivazlı ve tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir¹⁰⁰. Gemi kira sözleşmesi “rızaî sözleşme”dir. Bu nedenle tarafların sözleşmenin esaslı noktalarına ilişkin birbirine uygun iradelerini beyan etmeleri sözleşmenin kurulabilmesi için yeterlidir. Tarafların sözleşmenin tali noktaları üzerinde uyuşamamaları, TBK’nın 12. maddesi uyarınca sözleşmenin kurulmasına engel oluşturmaz.

Gemi kira sözleşmesi “ivazlı sözleşmeler”dendir. Nitekim kiraya verenin gemi kira sözleşmesi yoluyla gemisinin kullanımını belirli bir

⁹⁵ ALGANTÜRK LIGHT, “Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili”, s. 154, 155.

⁹⁶ Mark DAVIS, *Bareboat Charters*, s. 19; ÜLGNER, “Gemi İşletme Müteahhidi”, s. 11.

⁹⁷ ALGANTÜRK LIGHT, “Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili”, s. 154, 155, dn. 5.

⁹⁸ ALGANTÜRK LIGHT, “Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili”, s. 155, 156.

⁹⁹ ÜLGNER, “Gemi İşletme Müteahhidi”, s.12; Vedat BUZ, *Borçlunun Temerrüdünde Sözleşmeden Dönme*, Ankara 1998, s. 98.

¹⁰⁰ ALTAŞ, a.g.e., s. 46.

süre kiracıya bırakılmadaki menfaati, bu kullanım dolayısıyla alacağı kira bedelidir. TTK'nın 1119(1). maddesinde geminin “kira bedeli” karşılığında kira sözleşmesine konu edileceğini düzenlemektedir. Bu nedenle geminin kullanımının ivazsız¹⁰¹ devri durumunda, gemi kira sözleşmesi değil, diğer özelliklerini de taşımak şartıyla¹⁰², TBK'nın 379. maddesinde tanımlanan kullanım ödünç sözleşmesi söz konusu olabilir.

Gemi kira sözleşmesinde taraflardan birinin borcu aynı zamanda diğer tarafın alacağını oluşturmaktadır. Bu nedenle gemi kira sözleşmesi “tam iki tarafa borç yükleyen” sözleşmedir. Bu sözleşmede geminin kullanımının geçici bir süre için devri, kiraya verenin borcu iken, kiracının alacağıdır; benzer bir şekilde kira bedelinin ödenmesi kiracının borcu iken, kiraya verenin alacağıdır.

Gemikira sözleşmesi “sürekli borç ilişkisi” doğuran sözleşmelerdendir¹⁰³. Bu niteliğinden dolayı, taraflar bazı edimlerini bir anda ifa etseler bile, geminin kullanımının bırakılması belirli bir süreyi kapsayacağından tarafların özellikle de kiracının menfaati sözleşme süresince devam eder.

SONUÇ

TTK'nın 1119. maddesinden hareketle gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin geminin kullanılmasını çıplak olarak, geçici bir süre için, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabilir. Aslında sözleşme, kanunda, gemi ile birlikte gemi adamlarının hizmetinin de kiracıya tahsis edilmesini öngören “Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi”ni de kapsayacak şekilde tanımlanabilirdi. Fakat bu takdirde gemi adamlarının hizmetlerinden, kiralanmaları ile yararlanılabileceği gibi kanun koyucu tarafından da istenilmeyen bir sonuç ortaya çıkabilirdi. Bu nedenle kanunda sözleşmenin temel tanımının verilmesi ile yetinilmesi ve gemi adamlarının hizmetlerinin de sözleşmeye dâhil edilebileceğinin ayrıca kabul edilmesi daha yerinde olmuştur.

Gemi kira sözleşmesi, geminin kullanılmasının kiracıya geçici bir süre için bırakılmasını amaç edinir. Kiraya verenin buradaki taahhüdü,

¹⁰¹ “Bu ivaz unsuru, kirayı ariyet ve karzdan ayırır.” Bkz. TANDOĞAN, a.g.e., s. 14.

¹⁰² TBK'nın 380(2). maddesi uyarınca “Ödünç alan, ödünç konusunu başkasına kullanıramaz.” Bu nedenle konusu gemi olan ivazsız bir kullanım devir sözleşmesinin kullanım ödünç olarak nitelendirilebilmesi için ödünç alan tarafın ödünç konusu gemiyi bir başkasına kullandırma hakkının bulunmaması gerekir.

¹⁰³ DIMİGEN, a.g.e., s. 23.

benzer sözleşmelerden farklı olarak geminin teknik ve ticari yönetimini de içine alacak şekilde bütün kontrolünün kiracıya devrini kapsamaktadır. Şu kadar ki; sözleşme konusu olan gemi kavramından anlaşılması gerekenin ve sözleşme ile kiracıya kullanılması bırakılan devrin kapsamının ayrıca ortaya konması, konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Bilindiği gibi geminin tanımı bakımından gerek ulusal ve yabancı, gerekse uluslararası mevzuatta bir yeknesaklık yoktur. Bunun sebebi, tanımın yapıldığı mevzuatın farklı amaçlarla kaleme alınmış olmasıdır.

Gemi kira sözleşmesini diğer kira sözleşmelerinden ayıran en önemli özellik konusunun “gemi” olmasıdır. Bu bakımdan suda kullanılan ancak gemi sayılmayan yüzer araçların kiraya verilmesi, tek başına gemi kira sözleşmesine vücut vermez. TTK’nın 931(1). maddesine göre; “*tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından ‘gemi’ sayılır.*” Bu tanım ile suda hareket etme ve yüzme özelliği bulunan her aracın gemi addedildiği görülmektedir. Söz konusu hüküm ayrıca yüzme özelliği bulunması şartıyla kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmayan su araçlarını da gemi olarak nitelendirmektedir. Söz konusu hükümden hareketle, bir yere devamlı suretle demirleme, karaya oturtulma veya karada bulundurulma suretiyle lokanta, otel veya diğer herhangi bir şekilde işletilen su araçları, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmediğinden gemi tanımının kapsamı dışındadır. Tabiatıyla bu tür araçların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Aksine yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan bir su aracı, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da gemi sayıldığından, bunların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturur.

Türk Ticaret Kanununun 931. maddesinde gemiler, tahsis edilme veya kullanılma amacı bakımından ticaret gemisi olmayan gemiler ve ticaret gemileri olarak ikiye ayrılır. TTK’nın 931(2). maddesine göre, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi “ticaret gemisi”dir. Bir geminin TTK’nın 931. maddesi bakımından “ticaret gemisi” olup olmaması ona uygulanacak hükümlerin belirlenmesi bakımından önem taşır. Nitekim TTK’nın 935(1). maddesinde “*aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır.*” denilmektedir. Gemi

kira sözleşmelerine ilişkin hükümler ise TTK'nın 935(1). maddesi anlamında, Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri arasındadır. Bu anlamda gemi kira sözleşmelerine ilişkin hükümleri, kural olarak, TTK'nın 931(2). maddesinde tanımlanan ticaret gemileri hakkında uygulanabilir. Bununla birlikte bu emredici bir düzenleme olmadığından taraflar, ticaret gemisi olmayan bir geminin kiralanmasına da Türk Ticaret Kanununun gemi kira sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin uygulanmasını kararlaştırabilirler.

Gemi kira sözleşmesinde geminin kullanılmasının kiracıya bırakılabilmesi için, geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi gerekmektedir. Çünkü geminin sözleşme uyarınca kullanılabilmesi, zilyetliğinin kiracıya devredilmesine bağlıdır. Gemi zilyetliğinin devri için uygulamada geminin fiilen kiracıya teslimi aranmasına rağmen, bunun yerine gemiyi temsil eden belgelerin veya geminin kullanılmasına özgülenmiş anahtarlar gibi araçların kiracıya teslimi de yeterli kabul edilmelidir. Gemi zilyetliğinin devri ile kiracı artık TTK'nın 1061(2). maddesi anlamında gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanır ve bundan sonra üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır; gemi sahibi kiraya veren de bu aşamadan sonra donatan sıfatını yitirir. Bu anlamda gemi sahibi kiraya veren ve kiracının sorumlulukları gemi zilyetliğinin devri ile değişir.

TTK'nın 1119(1). maddesinde gemi kira sözleşmesinin, “kira bedeli” karşılığında yapılacağı açık şekilde hükme bağlandığından geminin kullanımının ivazsız olarak devri gemi kira sözleşmesine vücut vermez. Bununla birlikte söz konusu hükümde “*kira bedeli*” ifadesi kullanıldığından kiranın, para veya bunun dışında misli olan veya olmayan bir eşya hatta gemi ile elde edilen cironun belirli bir kısmı veya yüzdesi olarak belirlenmesi mümkündür.

Gemi kira sözleşmesi, kanunen şekil şartına bağlanmadığından sözlü, yazılı ve hatta örtülü olarak da yapılabilir. Gemi kirasında şekil serbestliği olsa da, ispatının kolaylığı ve kabul edilirliliği bakımından bu sözleşmenin yazılı şekilde yapılması daha yerinde olur. Ayrıca HMK'nın 200(1). maddesi uyarınca, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçen ve bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin senetle ispat olunması gerekir. Bu nedenle söz konusu miktarı geçen gemi kira sözleşmelerinin kurulması şekle bağlı değilse de ispatı senetle olacağından yazılı şekilde yapılması daha doğrudur.

TTK'nın 1120. maddesi, tarafların gemi kira sözleşmesini belgelendiren, tevsik edici bir belgeyi diğerinden talep etme hakkını tanımaktadır. Söz konusu hüküm, gemi kira sözleşmesinin tevsik edileceği belgeyi "gemi kira çarter partisi" olarak adlandırmaktadır. Gemi kira sözleşmesinden farklı hükümler içeren gemi kira çarter partisinin sözleşmenin içeriğine etkisini, sözleşmesinin yazılı ve sözlü olarak yapıldığı durumlar bakımından ayırmakta yarar vardır.

Gemi kira sözleşmesinin yazılı olarak yapıldığı durumlarda sözleşme ve içeriğinin ispatı kolaydır. Bunun yanında TBK'nın 17(2). maddesinin TBK'nın 13 vd. maddelere yaptığı atıf dolayısıyla taraflar sözleşmenin yazılı şekilde yapılması gerektiği hususunda anlaşmış iseler, sözleşmede yapılacak değişikliklerinde yazılı şekilde yapılması zorunludur. Bu nedenle taraflardan birinin düzenleyeceği gemi kira çarter partisinin gemi kira sözleşmesinin esaslı ve tali şartlarını tam olarak içermemesinin gemi kira sözleşmesi ve içeriğine etkisi olmaz. Bu durum yeni bir gemi kira sözleşmesi kurulması veya mevcut sözleşmenin şartlarının değiştirilmesi için yapılmış bir öneri olarak kabul edilebilir.

Gemi kira sözleşmesinin sözlü olarak yapıldığı durumlarda da sözleşmeden farklı hükümler içeren gemi kira çarter partisinin gemi kira sözleşmesi ve içeriğine etkisi olmaz. Zira bu durumda da yeni bir gemi kira sözleşmesi kurulması veya mevcut sözleşmenin şartlarının değiştirilmesi için yapılmış bir önerinin yapıldığı kabul edilir. Fakat bu halde hem sözleşmenin hem de içeriğinin ispatı kolay olmadığından gemi kira sözleşmesinin esaslı ve tali şartlarını tam olarak içermeyen gemi kira çarter partisine itiraz edilmelidir. Aksi halde gemi kira çarter partisinin aslında gemi kira sözleşmesinin içeriğini yansıtmadığını ispat kolay olmayacaktır.

KAYNAKÇA

Akan, Pınar, **Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, İstanbul 2005 (Geminin Enkaz Haline Gelmesi).

Akıncı, Sami, **Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968.

Algantürk Light, Seniha Didem, “TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Y. 5, S. 10, 2006.

Algantürk Light, Seniha Didem, “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Y. 4, S. 8, 2005 (Gemi İşletme Müteahhidinin Tescili).

Altaş, Hüseyin, **Hasılat ve Şirket Kirası**, Ankara 2009.

Atamer, Kerim, “Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk”, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4.

Bonnick, Stanley, **Gram on Chartering Documents**, Second Edition, London, New York, Hamburg, Hong Kong 1988.

Buz, Vedat, **Borçlunun Temerrüdünde Sözleşmeden Dönme**, Ankara 1998.

Can, Mertol, **Deniz Ticaret Hukuku Ders Kitabı, Cilt I: Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri**, Ankara 2000.

Çağa, Tahir, **Navlun Sözleşmesi**, İstanbul 2004.

Çetingil, Ergon, “Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar” Deniz Hukuku Dergisi, Y. 4 (1999), S. 1-2.

Çetingil, Ergon / Kender, Rayegan / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine, “Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabında Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı”, Deniz Hukuku Dergisi 2002, Özel Sayı.

Davis, Mark, **Bareboat Charters**, Second Edition, London - Singapore 2005

Dimigen, Klaus, **Bareboat charter und Bareboatregistrierung**,

Hamburg 2000.

Doehring, Sweeney, J., “Chartering of Vessels for Tidelands Operations”, Tulane Law Review, Vol. 32, N. 4, 1957-1958.

Erşan, Gültekin, “Konişmento ve Çarterpartinin Hukuki Fonksiyonu”, Deniz Ticareti Dergisi, Y. 5 (1988), S. 20.

Ertaş, Şeref, **Eşya Hukuku**, B. 9, İzmir 2011.

Gaskell, Nicholas / Asariotis, Regina / Baatz, Yvonne, **Bills of Lading: Law and Contracts**, London 2000.

Gebb, Sheldon A., “The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis”, Tulane Law Review, Vol. 49, N. 4, 1974-1975.

Gorton, Lars / Ihre, Rolf / Sandeværn, Arne / Hillenius, Patrik, **Shipbroking and Chartering Practice**, 2009.

Göktan, Işık, **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası P&I Koruma ve Tazmin**, İstanbul 2006.

Gökyayla, Emre, “Türk Borçlar Kanunu’nun Kira Bedelinin Belirlenmesine İlişkin 344. Maddesinin Değerlendirilmesi” (Kira Bedelinin Belirlenmesi), Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, Y. 2013, C. 9, S. 103-104.

Griggs, Patrick / Richard, Williams / Farr, Jeremy, **Limitation of Liability For Maritime Claims**, Fourth Edition, London 2005,

Gümüş, Mustafa Alper, “Yeni” 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Kira Sözleşmesi, İstanbul 2011.

Günay, M. Barış, **Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları** (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara 2013.

İnceoğlu, Murat, **Kira Hukuku**, Cilt I, İstanbul 2014.

Jamieson, Andrew, **Shipbrokers and The Law**, London - Hong Kong 1997.

Kalpsüz, Turgut, **Deniz Ticareti Hukuku, Birinci Cilt (Giriş – Gemi)**, Ankara 1971.

Karan, Hakan, “The Draft Turkish Maritime Law”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 36, N. 4, October 2005.

Karan, Hakan, Taşıyanın Yükün Ziya ve Hasarından Sorumluluğunda

Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı (Teknik Kusur-Ticari Kusur Ayrımı), (Yüksek Lisans Tezi) Ankara 1992.

Karan, Hakan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules** (The Carrier's Liability), New York-Ontario 2007.

Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon / Yazıcıoğlu, Emine, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1**(6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Güncellenmiş Bası.13, İstanbul 2012 (Deniz Ticareti Hukuku I).

Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon, **Deniz Ticareti Hukuku** (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler, 12. Bası, İstanbul 2010.

Kender, Rayegan, "Gemi", 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997.

King, Bruce, A., "Ships as Property: Maritime Transactions in State and Federal Law", Tulane Law Review, Vol. 79, N. 5-6, 2005.

Kocağa, Köksal, "Sözleşmenin Kurulabilmesi için Tarafların İrade Beyanları Arasındaki Uygunluğun Kapsamında Yer Alması Gereken Noktalar", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.79, 2008 (Sözleşmenin Kurulabilmesi).

LeRoy, Lambert, "Damages Arising from Breach of Contract, Loss of Revenue, and Indirect Damages", Tulane Law Review, Vol. 72, 1997-1998.

Mandaraka – Sheppard, Aleka, **Modern Maritime Law**, Second Edition, London & New York 2007.

Oğuzman, Kemal / Seliçi, Özer / Oktay-Özdemir, Saibe, **Eşya Hukuku**, İstanbul 2009.

Oğuzman, Kemal / Barlas, Nami, **Medeni Hukuk, Giriş Kaynaklar Temel Kavramlar**, İstanbul 2008.

Okay, Sami, **Deniz Ticareti Hukuku I**, (Giriş-Gemi-Donatma ve Donatma İştiraki), B. 3, İstanbul 1970.

Okay, Sami, **Deniz Ticareti Hukuku II**, B. 2, İstanbul 1971.

Öztan, Bilge, **Medeni Hukukun Temel Kavramları**, 24. Bası, Ankara 2006.

Sözer, Bülent, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve

Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010.

Tandoğan, Haluk, **Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri**, C II, İstisna (Eser) ve Vekalet Sözleşmeleri, Vekaletsiz İş Görme, Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri, B II, Ankara 1982.

Tekil, Fahiman, **Deniz Hukuku**, B. 6, İstanbul 2001

Trowbridge, Charles L., “History, Development, and Characteristics of the Charter Concept”, Tulane Law Review, Vol. 49, N. 4, May 1975.

Uluğ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (Haziran-Aralık 2012), C. 6, S. 1-2.

Ülgener, Fehmi, “Çarter Sözleşmesinin Kuruluşu”, Deniz Ticareti Dergisi, Y. 18, 2001 Mart.

Ülgener, Fehmi, “Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları”, MÜHFHAD, C. 10, S. 1-3 (1996) (Zaman Çarterlerinin Gemiye Kullanma Yetkisi).

Ülgener, Fehmi, “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 6-7 (2001-2002), S. 1-4.

Ülgener, Fehmi, **Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarter Sözleşmeleri**, İstanbul 2000.

Ünan, Samim, “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)”, Recent Developments in Maritime Law, İstanbul 2012.

Yavuz, Cevdet / Acar, Faruk / Özen, Burak, **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Borçlar Hukuku Dersleri**, 10. Baskı, İstanbul 2012.

