

KAVRAMSAL AÇIDAN ÇIPLAK GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ

Duygu TURGUT GÜNEL*

ÖZ

Gemi kira sözleşmeleri, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun m. 1119-1130 hükümleri arasında düzenlenmiştir. Gemi kira sözleşmeleri, çıplak gemi kira sözleşmesi (bareboat charter) ve demise charter (charter with demise) şeklinde ikiye ayrılır. Bu çalışmada özellikle uluslararası alanda daha çok uygulama alanına sahip olan çıplak gemi kira sözleşmesi ele alınacaktır. Çıplak gemi kira sözleşmesinin tanımı, unsurları, kurulması, navlun sözleşmelerinden farkları incelenecektir. Ayrıca, İngiliz deniz hukuku çerçevesinde yapılan analizle, bu sözleşme türünün kiraya veren ve kiracı arasındaki ilişkiyi nasıl şekillendirdiği ile deniz ticaretindeki rolü ortaya konulacaktır. Bu açıdan, çıplak gemi kira sözleşmesi kavramının daha iyi anlaşılmasına katkı sağlanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi, deniz ticareti hukuku, tanımı, unsurları ve kuruluşu.

* Öğr. Gör., Akdeniz Üniversitesi Adalet Meslek Yüksekokulu, E-Mail: duyguturgut@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-8435-5906.
Makalenin Gönderim Tarihi : 05.05.2024.
Makalenin Kabul Tarihi : 18.12.2024.

CONCEPTUAL ASPECTS OF BAREBOAT CHARTER

ABSTRACT

Ship charter agreements are regulated between Articles 1119-1130 of the Turkish Commercial Code No. 6102. Charter agreements are divided into two types: bareboat charter and charter with demise. This study will particularly focus on bareboat charter agreements, which have a more extensive application in international maritime practice. The definition, elements, formation, and distinctions from contracts of affreightment of bareboat charter agreements will be examined. Furthermore, through an analysis within the framework of English maritime law, this study will demonstrate how this type of contract shapes the relationship between the owner and the charterer, as well as its role in maritime commerce. In this respect, the study will contribute to a better understanding of the concept of bareboat charter agreements.

Keywords: Bareboat Charter, maritime trade law, definition, elements and formation.

I. GİRİŞ

Gemi kira sözleşmeleri, gemi sahibinin mülkiyet hakkını saklı tutmasına rağmen, niteliği gereği kendisine ait olan birçok sorumluluğun kiracı tarafından üstlenildiği özgün bir kiralama şeklini temsil eder. Bu sözleşme türü farklı ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılır. Devletler, özellikle savaş zamanlarında, askeri veya lojistik amaçlarla ihtiyaç duydukları gemileri hızlı bir şekilde temin etmek için bu sözleşme türünü tercih ederler. Gemi işletmecileri tarafından ise mevcut filolarını takviye etmek, gemi üzerinde tam operasyonel kontrol sağlamak, mülkiyetin getirdiği yükümlülüklerden kaçınmak ve standart charter sözleşmesi kısıtlamalarından bağımsız olmak amacıyla kullanılır¹. Gemi kira sözleşmeleri ayrıca bir gemi finansman aracı olarak da işlev görür. Bu durumda, kira bedeline hem sermaye maliyeti (inşa/satın alma) hem de faiz yansıtılır. Finansman mekanizması olarak kullanımında kiracı, ticari

¹ SCRUTTON, Thomas Edward, Charterparties and Bills of Lading, EDER, B./ BENNET, H. /BERRY, S./FOXTON, D. / SMITH, C.F., Sweet&Maxwell, 23rd ed., London, 2015, s. 4.

riskleri üstlenerek tam operasyonel hakları elinde bulundurur, mülkiyet ise yalnızca teminat olarak kiraya verende kalır^{2 3}.

Gemi kira sözleşmesinde gemiyi işletme ve bundan kâr elde etme amacına yönelik ticari risk kiracıda iken; geminin belirli bir bedelle inşa edilmesi veya satın alınması ve sabit kira bedeli karşılığında kiraya verilmesine ilişkin finansal risk gemi sahibine (kiraya verene) aittir⁴.

Açıklanan bu sebeplerle, gemi kira sözleşmesi deniz ticareti sözleşmesi alanında yaygın olarak kullanılan bir sözleşme türüdür. Bu sözleşme, ilk kez mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (ETTK) 890. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde, sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında, mülga 818 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (ETBK) gayrimenkul kiralara ilişkin hükümlerinin kıyas yolu ile uygulanacağını belirtmekteydi⁵. Ancak uygulamada, gemi kira sözleşmesi ile zaman charteri sözleşmelerinin hukuki nitelikleri karışıklığa neden olmaktaydı. Bu nedenle, 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) gemi kira sözleşmeleri ayrıca düzenlenmiştir. Mevzuat olarak 1966 tarihli Fransız Kanunu ile 1991 tarihli Hollanda Deniz Ticaret Kanunu'nun gemi kira sözleşmeleri ile ilgili hükümleri dikkate alınmış, anlatım tarzı mülga 818 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 248. maddesiyle de uyumlu hale getirilmiştir⁶.

II. GEMİ KIRA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI VE TARAFLARI

A. Çıplak Gemi Kira Sözleşmesinin Tanımı ve Tarafları

Genel olarak gemi kira sözleşmesinin özünü oluşturan ve gemi sahibinin temel yükümlülüğünü belirleyen unsur, geminin kullanım

² SCRUTTON, s. 4.

³ Her ne kadar kaynak metinde demise charter ifadesi kullanılmış olsa da burada açıklanan kullanım alanları çıplak gemi kira sözleşmeleri için de geçerlidir. Türk hukukundaki düzenleme ve terminoloji farklılıkları ileride ayrıntılı olarak incelenecektir.

⁴ SCRUTTON, s. 4.

⁵ YAZICIOĞLU, Emine, Kender- Çetingil Deniz Ticaret Hukuku, Gözden Geçirilmiş 16 Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 315.

⁶ Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), TBMM 23. Dönem, Yasama Yılı 2, Sıra Sayısı: 96, Ankara, 2007.

hakkının geçici olarak kiracıya devredilmesidir. Bu devir işlemi, gemi kira sözleşmesinde belirtilen koşullara uygun bir şekilde gerçekleştirilir. Burada önemli olan nokta, gemi sahibinin mülkiyet hakkı korunurken, geminin fiili kontrolü ve kullanım hakkının kiracıya bırakılmasıdır. Gemi kira sözleşmesinde yer alan şartlar, bu kullanımın çerçevesini ve sınırlarını belirler⁷. Ayrıca, kiraya veren geminin mülkiyet hakkından vazgeçmese de kiracı, bu sözleşmede genellikle “geçici malik” (owner pro hac vice) olarak tanımlanır⁸.

Türk Ticaret Kanunu 1119. maddesinin 1. fıkrasına göre, ” kiraya verenin belli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme” şeklindeki tanım ile gemi kira sözleşmelerinin ilk türü olan çıplak gemi kirasından (bareboat charter) bahsedilmiştir. Bu tanım TBK’nın adi kira sözleşmelerinin tanımı⁹ ile benzer bir yapıya sahip olduğu izlenimi uyandırır da aslında oldukça farklı bir yapıya sahiptir¹⁰.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde, gemi kiracıya tamamen boş, donanımsız, diğer bir deyişle “çıplak” bir şekilde kiracıya teslim edilir. Bu teslim içinde gemide mürettebat bulunmaz ve temel ihtiyaçlar (yakıt, kumanya ve su yoktur) karşılanmamış durumdadır. Hatta, geminin teslim noktasına ulaşması için bir miktar yakıt kullanılmış ise, bu durum özel olarak ele alınır. Gemi sahibi, bu yakıtın karşılığını ayrıca talep edebilir

⁷ SÖZER, Bülent, Deniz Ticaret Hukuku I, Gözden Geçirilmiş ve Değiştirilmiş 6.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022, s. 399.

⁸ GEBB, Sheldon A., “Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis,” Tulane Law Review, Vol. 49, N. 4, 1974-1975, s. 764.

⁹ TBK.m. 299: “Kira sözleşmesi, kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.”.

¹⁰ Adi kira sözleşmelerinde TBK.m.301 hükmü uyarınca, kiraya veren, kiralanan şeyi sözleşmede öngörülen amaca uygun şekilde, kira süresi boyunca kullanılmaya elverişli durumda bulundurmakla yükümlüdür (Ayrıntılı bilgi için bkz. ACAR, Faruk, Kira Hukuku Şerhi, Yenilenmiş ve Geliştirilmiş 4. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2017, s. 108-111). Buna karşılık, TTK.m.1123 uyarınca, gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, sözleşme süresince gemiyi denize elverişli durumda bulundurmakla yükümlü değildir.

ya da gemi kira sözleşmesi sona erdiğinde, kiracının gemiyi aynı miktarda ve türde yakıtla geri vermesi şartını koyabilir¹¹¹².

Kiracılar, kira süresi boyunca geminin zilyedi haline gelirler ve kendi seçtikleri kaptan ve gemi adamlarını istihdam ederler. Kaptan ve gemi adamları kiracıların emir ve talimatı altında çalışır. Bu nedenle, iş sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülükler de doğal olarak kiracıya aittir. Böylece, kiracılar geminin zilyetliğini ve kontrolünü doğrudan ellerinde bulundururlar¹³.

Görüldüğü üzere, gemi kira sözleşmesinin tarafları bir yanda gemiden kazanç sağlamak amacıyla gemiyi kiraya veren gemi sahibi (donatan), diğer yanda ise gemiyi kiralayan (kiracı) arasında kurulur. Bu sözleşme ile kiracı gemiyi kendi ihtiyaçları doğrultusunda hazırlama ve kullanma esnekliğine sahip olurken aynı zamanda tüm operasyonel sorumlulukları da üstlenir. Bundan dolayı, dış ilişkide “*gemi işletme müteahhidi*” olarak donatan sayılır^{14 15}. Böylece, geminin tüm kontrolü belli bir süre için gemi işletme müteahhidine geminin teçhizatı ile devredilmiştir. Bu durumda, teknik ve ticari yönetim konusunda artık

¹¹ SÖZER, s. 399.

¹² İngiliz hukukundaki bareboat charter kavramı, Türk hukukunda çıplak gemi kira sözleşmesi olarak karşılık bulmuştur. Ancak bu çevirinin hukuki ilişkinin özünü doğru bir şekilde yansıttığı kanaatinde değiliz. “Çıplak” terimi, geminin kaptan ve gemi adamları olmadan ve operasyonel giderlerin (teknik ve ticari giderlerin) kiracıya ait olarak kiralınması anlamındadır. Bu geminin fiziksel durumunu değil, geminin mürettebatsız/adamsız olarak teslim edildiğini ifade eder. Bu nedenle, “mürettebatsız/adamsız gemi kirası” şeklinde çevrilmesi, hukuki ilişkinin özünü daha doğru yansıtacaktır. Ancak, mevzuatta ve doktrinde çıplak gemi kira sözleşmesi olarak adlandırılmıştır. Bu nedenle, çalışmada bu terim kullanılacaktır. (Benzer görüş için bkz. ATAMER, Kerim, Deniz Ticareti Hukuku I, C. I, I. Bası, İstanbul, 2017, s. 815-816)

¹³ SÖZER, s. 399-340, ÜLGNER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri (Genel Hüküm ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri), C. I, Der Yayınları, İstanbul 2000, s. 35, DAVIS, Mark, Bareboat Charters, Second Edition, Informa Professional, London, 2005, s. 1.

¹⁴ ÜLGNER, C. I, s. 34, ÖNDER, Salih, Gemi Kira Sözleşmeleri, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016, s. 30.

¹⁵ Eğer kiracı gemiyi deniz ticaretinde kullanmazsa örneğin, yüzen ev, hastane, otel ve restoran vb. kullanılırsa kiracı gemi işletme müteahhidi sıfatına sahip değildir (ÜLGNER, C. I, s. 36.) .

gemi sahibinin bir yetkisi bulunmaz ve söz konusu yetkiler gemi işletme müteahhidine (bareboat charterer) aittir¹⁶.

B. Demise Charter Sözleşmesinin Tanımı ve Tarafları

Gemi kira sözleşmelerinin ikinci türü, TTK.m.119/f.2 hükmünde şu şekilde açıklanmıştır: “*Kiraya verenin, gemi ile gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.*” TTK.m.119/f.2’de, Anglo-Amerikan hukuku kökenli olan demise charter sözleşmesi (charter by demise) olarak adlandırılan bu sözleşmenin açık bir tanımına yer verilmemiştir. Oysaki, ilgili maddenin gerekçesinde, gemi ile gemi adamlarının birlikte kiralanmasının tanımlandığı açıklanmıştır¹⁷. Bu hükümde, gemi adamlarının kiracının emrine verilmesi ve iş sözleşmesinin devredilmesinin, gemi kiralama sözleşmesinin türünü değiştirmeyeceği vurgulanmıştır.

Demise charter sözleşmesinin tarafları, gemiyi donatılmış şekilde kiraya veren gemi sahibi ile kiracı arasında kurulur. Bu sözleşmede gemi sahibi, gemiyi gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verir ve kiracı, kaptan ile gemi adamlarının işvereni sıfatını kazanır. Uygulamada çıplak gemi kira sözleşmesine eklenen “ yönetim klozu “ (management agreement) kaydıyla demise charter sözleşmesi kurulur¹⁸. Bu sözleşmede kaptan kiracının emri altındadır, gemi adamları kiracının işçisidir ve gemi kiracının yönetimi ve kontrolü altında faaliyet gösterir¹⁹. Bunun yanı sıra, kiraya veren yönetim klozu kaydıyla, geminin bakımı ve tamiri, gemiyi donatmak, gemi adamlarıyla iş sözleşmesi yapmak gibi birtakım görevleri kiracının temsilcisi sıfatıyla yapar ve bu sıfatla yapmış olduğu işlerin karşılığında işletme ücreti (management fee) almaya hak kazanır²⁰.

Yapılan bu açıklamalar doğrultusunda, demise charter sözleşmesi: “ *Geminin donatılmış bir şekilde, diğer bir deyişle gemi, gemi*

¹⁶ LIGHT ALGANTÜRK, Didem, “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 8, Güz 2005/2, s. 153, ÖNDER, s. 30, ÜLGNER, C. I, s. 34, SÖZER, s. 406.

¹⁷ YAZICIOĞLU, s. 316.

¹⁸ ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 10, ÜLGNER, C. I, s. 35.

¹⁹ GEBB, s. 765.

²⁰ GEBB, s. 765, ÖNDER, s. 88, YAZICIOĞLU, s. 316.

adamları, yakıtı ve kumanyası ile kiracının emrine verildiği bir sözleşmedir.” şeklinde tanımlanabilir²¹. Anlaşıldığı üzere, demise charter ile iş sözleşmesinin devri de gerçekleşir. Demise charter sözleşmelerinde gemi adamlarının iş sözleşmelerinin nasıl devredileceği konusunda Türk Ticaret Kanunu ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu²²’nda açık bir hüküm yoktur. Bu kanun boşluğuna, en uygun olan TBK.m.429 hükmünün tatbiki gerekir. TBK.m.429’da iş sözleşmelerinin sürekli devri hali düzenlenmiştir. Bu hükmün geçici iş sözleşmesi devirlerinde de uygulanması icap eder²³. Bundan dolayı, demise charter sözleşmelerinde iş sözleşmelerinin kiracıya devri için gemi adamlarının yazılı onaylarının alınması gerekir^{24 25}. Devir işlemi sonunda devralan (kiracı), tüm hak ve borçlarıyla birlikte iş sözleşmesinin işveren tarafı olur. Ayrıca, bu şekilde bir devir sözleşmesinde devredenle devralan arasında külli halefiyet ilişkisi kurulur²⁶.

Bu durumu destekleyen TTK.m.1127 hükmüne göre, demise charter sözleşmesinde, yani geminin gemi adamları ile kiracının emrine verildiği kira sözleşmesinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülüklerden kiraya veren ile kiracının müteselsilen sorumlu olduğu öngörülmüştür²⁷.

Çıplak gemi kira sözleşmesi ile demise charter sözleşmelerinin temel özelliği, geminin zilyetliğinin geçici bir süreyle kiracıya devredilmesidir. Bu ortak özellik her iki sözleşme türünün de özünde

²¹ ÖNDER, s. 88, YAZICIOĞLU, s. 316.

²² RG, T. 29.04.1967, S. 12586.

²³ YAZICIOĞLU, s. 316, ÖNDER, s. 88.

²⁴ ATAMER, s. 804, Aksi görüş olarak, Türk hukuk doktrininde bazı yazarlar, demise charter sözleşmelerinde gemi adamlarının iş sözleşmelerinin devri için yazılı onay alınmasına gerek olmadığını savunmaktadır. Bu görüşe göre, mevcut iş sözleşmeleri yalnızca geçici bir süre için (çıplak gemi kiralama süresi boyunca) devredildiğinden, gemi adamlarının yazılı onayları aranmaz (KULA DEĞİRMENCİ, Nil, Maritime Law in Turkey, 1. Bası, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017, s. 141.) .

²⁵ Sözer'e göre, “*gemi adamlarının gemi maliki (kiralayan) ile olan iş sözleşmelerini feshetmeleri ve kiracı ile yeni iş sözleşmeleri akdetmeleri daha uygun olacaktır*” (SÖZER, s. 404) .

²⁶ EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Yetkin Yayınları, 2. Bası, Ankara 2015, s. 560, Yazıcıoğlu, s. 317.

²⁷ YAZICIOĞLU, s. 317.

birer gemi kiralama sözleşmesi olduğunu gösterir²⁸. Ayrıca, Türk Ticaret Kanunu’nun 1119. maddesinin 2. fıkrası, bu durumu teyit etmiştir. Buna göre, gemi sahibinin sadece gemiyi değil, aynı zamanda gemi adamlarını da kiracının yönetimine bırakması, sözleşmenin niteliğini değiştirmez²⁹

³⁰.

III. ÇIPLAK GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Gemi kira sözleşmeleri; gemi, kullanım hakkının geçici süre ile devri, kira bedeli ve taraflar arasında anlaşma olmak üzere dört unsuru vardır.

A. Gemi

Gemi kira sözleşmelerinde sözleşmenin konusu geminin kiralaması olduğu için öncelikle gemi kavramını incelemek gerekir. TTK.m.931 /f.1’e göre, “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç,*

²⁸ AKSOY, Sami, “Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı”, Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk, İstanbul, 2007, s. 14. <https://tez.yok.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 15.10.2024)

²⁹ Aksi görüş için bkz. ŞEKER, 44-45, YAZICIOĞLU, s. 316.

³⁰ İngiliz hukukunda çıplak gemi ve demise charter arasında fark olmamasına rağmen hem İspanyol hem de İtalyan hukukunda “Demise charter ve bareboat charter” şeklinde iki tür gemi kira sözleşmesi bulunur. Her iki durumda da gemi denize elverişli durumda ve gerekli ekipman ve malzemelerle donatılmış olarak teslim edilmelidir. Ancak, her iki tür arasındaki temel fark gemi adamları (mürettebat) etrafında dönmektedir. Böylece İspanyol veya İtalyan hukuklarına göre, eğer kiracı gemiyi mürettebatsız alırsa, çıplak gemi kiralaması söz konusu olacaktır. Buna karşılık, geminin zilyetliğinin devrine ek olarak, kiracı gemi sahibinin mürettebatla yaptığı iş sözleşmelerini devralırsa, demise charter söz konusu olur. Demise charter uygulamada çok sık kullanılmaz (yatçılık hariç). Bu nedenle, denizcilik endüstrisinde en sık kullanılan sözleşme çıplak gemi kiralamasıdır (GASCÓN, A. Gilabert, “Insurance Related Problems In Bareboat Charter Agreements”, Journal of Shipping and Trade, 6 (12), 2021, s. 3-4. <https://doi.org/10.1186/s41072-021-00093-3> (Erişim Tarihi: 16.10.2024)

kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa bile gemi sayılır^{31,32}.” İlgili hüküm doğrultusunda, bir su aracının gemi olarak nitelendirilebilmesi için, öncelikle tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmelidir.

Bir yere devamlı suretle demirlenme, karaya oturtulma veya karada bulundurma suretiyle lokanta, otel veya diğer herhangi bir şekilde işletilen su araçları tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini sağlamadığından gemi tanımının kapsamı dışındadır³³. Bundan dolayı, bu tür sabit duran araçların kiralanması, hukuki açıdan gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Bu araçların kiralanması durumunda, gemi kira sözleşmelerine özgü hükümler yerine, genel kira hükümleri veya ilgili araç türüne göre özel düzenlemeler uygulanır³⁴.

Doktrinde geminin pek küçük olmaması kriteri, teknik ve dayanıklılık ölçüleri bakımından geminin deniz tehlikelerine karşı dayanıklı boyutlara sahip olması³⁵ veya normal bir deniz yolculuğunu güvenle tamamlayabilecek nitelikte bulunması³⁶ gerektiği ileri

³¹ 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununun 816. maddesinde gemi: “*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne.*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım doktrinde tartışmalara yol açmıştır. Bu konudaki eleştiriler özellikle kanun metninde “tekne” ve “denizde” kelimelerinin kullanılmış olması üzerine yoğunlaşmıştır. Bu terimlerin geminin spesifik özelliklerini tam olarak yansıtmadığı için geminin hukuki niteliğini belirlemede yetersiz kaldığı doktrin tarafından ileri sürülmüştür (ayrıntılı bilgi için bkz. SÖZER, Bülent, Gemi, Geminin Mükemmel Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi İle Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010, s. 5 vd.).

³² İngiliz Deniz Ticareti Kanunu’nun (Merchant Shipping Act) tanımlar bölümünün 313(1)’ de gemi şu şekilde tanımlanır: “*seyrüseferde kullanılan her türlü araç.*” <https://www.legislation.gov.uk/> (Erişim Tarihi: 14.10.2024). Gemi tanımları hakkında daha fazla bilgi için bkz. ATAMER, s. 625 vd.

³³ KALPSÜZ, Turgut, Deniz Ticaret Hukuku Giriş Gemi, Birinci Cilt, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1971, s. 81, ÖNDER, s. 26.

³⁴ ÖNDER, s. 26.

³⁵ TEKİL, Fahman, Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001, s. 68, TOPSOY, Fevzi, Deniz Ticaret Hukuku I, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2020, 19, SÖZER, Gemi, s. 51.

³⁶ ÖNDER, s. 27, KALPSÜZ, s. 77, SÖZER, Gemi, s. 51.

sürülmüştür.TTK.m.957/f.1’de belirlenen 18 gross tonilato sınırı, gemi siciline tescil için bir ölçüt oluşturur. Bu sınırı aşan deniz araçları “pek küçük olmayan” gemi olarak kabul edilir. Buna göre, sandallar, küçük yelkenliler ve filikalar gibi su araçları, TTK kapsamında gemi vasfına sahip değildir³⁷. Buna karşılık, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunu³⁸ 1. maddesinin (B) bendinde verilen gemi tanımında, geminin “pek küçük olmaması” vasfına dikkat edilmemiş, aracın kürekten başka şeyle hareket edebilmesi yeterli görülmüştür³⁹. Bu durum, Türk hukukunda geminin boyut kriterinin mutlak bir nitelik taşımadığını gösterir. Ayrıca, söz konusu farklılık Türk hukukunda denizcilik faaliyetleri ve deniz araçlarına ilişkin düzenlemelerdeki uyumsuzluklardan sadece birini teşkil eder⁴⁰.

Gemiler tahsis edildikleri amaç bakımından ticaret gemileri ve ticari olmayan gemiler şeklinde ikiye ayrılır. TTK.m. 931/f.2 hükmüne göre, *“suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsil edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır.”*

Bu hüküm doğrultusunda, bir geminin ticaret gemisi olarak kabulü için denizde kazanç elde etme amacıyla tahsis edilmesi veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması gerekir. Bu şartlardan birinin varlığı, bir geminin ticaret gemisi sayılması için yeterlidir⁴¹. Bu nedenle, geminin ticaret gemisi olarak kabulünde, gemiyi kullananların malik olup olmaması veya tacir sıfatını taşıyıp taşıyamaması önemli değildir. Bir kamu tüzel kişinin suda ekonomik menfaat sağlama amacıyla gemiyi kullanması durumunda da gemi ticaret gemisi sayılır⁴².

Suda ekonomik menfaat sağlama, doğrudan veya dolaylı bir şekilde olabilir. Örneğin, römorkaj veya kurtarma hizmetleri vb. denizde kazanç getiren bir iş olarak kabul edilir. Çıplak gemi kiralama sözleşmeleri de doğrudan ekonomik menfaat sağlayan faaliyetler arasında sayılabilir⁴³.

³⁷ ATAMER, s. 663, TOPSOY, s. 19.

³⁸ RG, T. 10.06.1946, S. 6333.

³⁹ TOPSOY, s. 19, SÖZER, s. 30.

⁴⁰ ÖNDER, s. 27, Sözer, 30. Geminin bu vasfına ilişkin mevzuatlardaki çelişkiler için ayrıntılı bilgi bkz. SÖZER, s. 30, ATAMER, s. 662 -664.

⁴¹ ATAMER, s. 679, SÖZER, Gemi, s. 12-13.

⁴² YAZICIOĞLU, S. 52, ATAMER, s. 679, SÖZER, Gemi, s. 14.

⁴³ YAZICIOĞLU, s. 52.

TTK.m.931/f.2 kapsamı dışında kalan gemiler, ticari nitelikte sayılmayan gemilerdir. Bu ayrım, TTK.m.935 uyarınca, deniz ticaretine ilişkin hükümlerin uygulanması bakımından önemlidir⁴⁴. Buna karşılık, ticaret gemisi niteliğine sahip olmayan bir geminin, geçici suretle olsa ticari amaçla, yani gelir elde etme amacıyla kullanılması halinde, gemi münhasıran kullanıldığı o süre içinde ticaret gemisi sayılır⁴⁵.

Kural olarak, çıplak gemi kiralama sözleşmesi ticari amaç güden her türlü gemi için geçerlidir. TTK.m.931/f.2 uyarınca, deniz ticaretinde kullanılma şartı, geminin kazanç elde etme amacıyla işletilmesini ifade eder. Bu nedenle, ticari amaçla işletilmeyen bir gemi, gemi kiralama sözleşmesinin konusu olamaz⁴⁶. Ancak TTK'daki gemi kiralama sözleşmesi hükümleri emredici nitelik taşımadığından, sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde taraflar, ticaret gemisi niteliği taşımayan bir gemi için de bu hükümlerin uygulanmasını kararlaştırabilirler⁴⁷.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin sahip olması gereken önemli niteliklerden biri de denize elverişlilik⁴⁸. TTK.m.1123/f.1 hükmüne göre, gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, gemiyi sözleşmede belirtilen tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşmede öngörülen amaca uygun bir şekilde kiracıya teslim etmekle yükümlüdür. Çıplak gemi kira sözleşmesinde, TTK.m.932/f.1 kapsamında geminin denize elverişli olması icap eder. Ancak, navlun sözleşmeleri bakımından getirilen kriter

⁴⁴ YAZICIOĞLU, s. 53, SÖZER, s. 40.

⁴⁵ SÖZER, s. 40, SÖZER, Gemi, s. 13, Aksi görüş için bkz. YAZICIOĞLU, s. 52.

⁴⁶ ÜNAN, Samim, “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Code of Commerce (a short comparison to German draft dated 2011)”, in Recent Developments in Maritime Law, Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations, Held in Hamburg on 25 August 2011 and in İstanbul on 6 October 2011, Turkish Maritime Law Association & Germany Maritime Law Association, İstanbul, 2012, s. 25.

⁴⁷ ÖNDER, s. 28.

⁴⁸ İngiliz hukukuna göre “denize elverişlilik” kavramı şu şekilde açıklanmıştır: “Gemi, basiretli bir gemi sahibinin, seferin muhtemel tüm koşullarını göz önünde bulundurarak, seferin başlangıcında gemisinde bulunmasını gerekli göreceği denize elverişliliğe sahip olmalıdır. Denize elverişliliğin tespitinde kullanılan temel ölçüt şu soruyla belirlenir: Basiretli bir gemi sahibi, durumdan haberdar olsaydı, gemisini sefere göndermeden önce bu eksikliğin giderilmesini talep eder miydi? ” (DAVIS, s. 21) .

yola (TTK.m.932/f.2) ve yüke elverişlilik (TTK.m.932/f.3) çıplak gemi kira sözleşmelerinde aranmaz. Bunun nedeni, çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin yönetimi ve zilyetliğinin kiracıya geçmesidir. Böylece, geminin denize elverişli olup olmadığının tespiti, geminin teslimi sırasında geminin kullanım amacı ve alanına uygun olarak yapılacak yolculuklar dikkate alınarak belirlenir⁴⁹⁵⁰.

B. Gemi Kullanım Hakkının Geçici Olarak Devri

Daha önce de belirtildiği üzere, çıplak gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, kiracıya belli bir süreliğine geminin kullanım hakkını devreder. Bunun anlamı, sözleşme uyarınca kullanım hakkına sahip olabilmesi için geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi gerekir.

Bu sözleşme uyarınca, kişisel hakka dayalı olarak dereceli zilyetlik tesis edilir. Kiracının bu ilişkideki zilyetliği kişisel hakka dayalı fer'i zilyet, kiraya veren zilyetliği ise asli zilyettir. Kiracı, bu hakkını doğrudan doğruya kullandığı için aynı zamanda doğrudan (vasıtasız) zilyettir; kiraya veren ise dolaylı (vasıtalı) zilyet olur⁵¹. Bununla birlikte, gemi üzerindeki hakimiyet kaptan aracılığıyla sağlandığında, kaptan başkası adına zilyet sıfatını taşıırken, aynı zamanda gemi üzerinde

⁴⁹ YAZICIOĞLU, s. 320, ÖNDER, s. 121-122. Aksi bir görüş için bkz. SÖZER, s. 405.

⁵⁰ Geminin denize elverişli olup olmadığı hususu, her somut olayın özel koşulları çerçevesinde değerlendirilmesi gereken bir mesele olarak kabul edilir. Bu yaklaşım, The Arianna davasında açıkça görülmektedir. Söz konusu davada, gemi limandayken altı tank temizleme makinesini eş zamanlı çalıştırırken, aynı anda diğer limanlara gönderilecek kargoyu ısıtma kapasitesine sahip değildi. Ancak, geminin ticari faaliyet şekli göz önüne alındığında, bu teknik özelliğe hiç ihtiyaç duyulmasına gerek yoktu. Hâkim Webster J, kargonun güvenliği, emniyeti veya bütünlüğü üzerinde hiçbir etkisi olmayan bir eksikliğin, geminin mutlaka denize elverişsiz olduğu anlamına gelmeyeceğine hükmetti. Denize elverişliliğin değerlendirilmesinde, var olan eksikliğin önemine bakılır (DAVIS, s. 21.) .

⁵¹ ÜNAL, Mehmet/BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, 6.Bası, Ankara 2012, s. 150-151, OĞUZMAN, M. Kemal/SELİCİ, Özer/ ÖZDEMİR-OKTAY, Saibe, Eşya Hukuku, 19. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2016, s. 57-58.

dolaysız (vasıtasız) zilyetliğe sahip olur; kiracı ve kiraya veren ise dolaylı (vasıtalı) zilyet konumundadır⁵².

Şunu da belirtmek gerekir ki, asli zilyet olmak için eşyanın maliki olmak şart değildir. Asli zilyetlik için malik gibi davranmak yeterlidir. Bu bakımdan kendisine ait olmayan bir eşyayı başkasına kiralayan kişi de malik gibi hareket etmiş olur⁵³. Bu durumda alt kiraya veren asli zilyet olur, alt kiracı ise fer'i zilyet konumuna geçer. TTK'da asıl kiracının gemi alt kira sözleşmesi (subchartering) yapma yetkisine sahip olup olmadığı konusunda açık bir düzenleme bulunmaz⁵⁴. Ancak, Türk Ticaret Kanunu'nun 1130. maddesi uyarınca, “*gemi kira sözleşmeleri hakkındaki bölümde hüküm bulunmayan hallerde, Türk Borçlar Kanunu'nun adı kira sözleşmelerine ilişkin hükümleri, nitelikleri elverdiği ölçüde uygulanır.*” Bu doğrultuda, çıplak gemi kira sözleşmesinde aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde, TBK.m.322'de yer alan şartlara uygun olarak asıl kiracı gemiyi alt kiraya verme hakkına sahip olur^{55 56}.

Gemi zilyetliğinin devri çeşitli yöntemlerle gerçekleşir. Bunlar arasında geminin doğrudan kiracıya teslimi veya gemi üzerinde fiili hakimiyet kurmayı sağlayan araçların teslimi yer alır. Fiili hakimiyet sağlayan araçlar, gemiyi temsil eden belgeleri, geminin kullanılmasına özgülenmiş anahtarları ve benzer nitelikteki diğer araçları kapsar⁵⁷. Bunlara örnek olarak elektronik erişim kartları, gemi kontrol sistemlerinin şifreleri, uzaktan kumanda cihazları, gemi jurnali ve seyir

⁵² ÜNAL/BAŞPINAR, s. 153, OĞUZMAN/SELİCİ/ÖZDEMİR- OKTAY, s. 61.

⁵³ ÜNAL/BAŞPINAR, s. 151, OĞUZMAN/SELİCİ/ÖZDEMİR- OKTAY, s. 57-58.

⁵⁴ TTK'nın çıplak gemi kira sözleşmesine ilişkin hükümlerinin ana kaynağı olan Fransız hukukunda alt kiraya açıkça izin verilmesine rağmen, TTK'da bu konuda özel bir hüküm bulunmaz (ÜNAN, s. 29).

⁵⁵ ÜNAN, s. 29, AKSOY, s. 12. Daha fazla bilgi için bkz. ÖNDER, s. 233 vd., ACAR, s. 478 vd.

⁵⁶ İngiliz Hukukunda, kiracı, kira sözleşmesinde aksine bir hüküm bulunmadıkça gemiyi alt kiraya verebilir. Gemi sahibi genellikle gemiyi kimin yöneteceği ve işleteceği konusuyla ilgilendiğinden, sözleşmede kiracının gemi sahibinin açık yazılı izni olmaksızın gemiyi alt kiraya veremeyeceği veya gemideki menfaatini devredemeyeceği belirtilmelidir (GEBB, s. 783.).

⁵⁷ ÖNDER, s. 29.

defteri vb. belgeler sayılabilir. Bu araçların teslimi ile kiracı gemi üzerinde fiili kontrolü elde eder ve zilyetlik devredilmiş olur.

Geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi halinde kiraya verenin donatan sıfatı sona erer. Kiracı gemiyi kendi adına çalıştırması halinde gemi işletme müteahhidi olarak kabul edilir. Ayrıca, TBK.m.1061/f.2 uyarınca, kiracı üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır⁵⁸. Çıplak gemi kira sözleşmesinin geçerli bir şekilde kurulması, yani zilyetliğin kiracıya devredilmesi sonucunda geminin teknik ve ticari yönetimi de devredilmiş olur^{59 60}.

1. Teknik Yönetim Kavramı

Çıplak gemi kira, kiracı “geçici malik” (owner pro hac vice) kabul edildiğinden geminin teknik yönetimi kira süresince ona aittir. Geminin teknik yönetimi kavramının içeriği hakkında TTK’da herhangi bir açıklama bulunmaz⁶¹. Bununla birlikte, deniz ticareti hukuku doktrininde ve uluslararası denizcilik uygulamalarında geminin teknik

⁵⁸ LIGHT ALGANTÜRK, s. 153, ÖNDER, s. 30, AKSOY, s. 13.

⁵⁹ GEBB, s. 764,768,784, ÜLGENER, C. I, s. 34, Önder, s. 30, LIGHT ALGANTÜRK, s. 153, GASCÓN, s. 4.

⁶⁰ Çıplak gemi kiralama sözleşmelerinde kiracı, geminin işletilmesinden ve ortaya çıkabilecek tüm zararlardan sorumlu hale gelir. Gemi sahibi, geminin kontrolünü, zilyetliğini ve navigasyonunu tamamen kiracıya devreder. Mahkemeler bu tür sözleşmeleri oldukça dikkatli inceler ve gemi sahiplerine ağır ispat yükü getirir. Çünkü mahkemelerde çıplak gemi kirasına karşı bir ön yargı vardır. Gemi sahipleri, geleneksel olarak bu sözleşme türünü, üçüncü kişilere karşı oluşabilecek şahsi sorumluluklardan korunmak için bir kalkan olarak kullanmışlardır. Sözleşme usulüne uygun yapıldığında, kiracı geçici malik (owner pro hac vice) statüsünü kazanır ve geminin denize elverişli olmasından sorumlu olur. Mahkemeler sözleşmenin geçerliliğini tespit ederken hem sözleşme maddelerini hem de tarafların eylemlerini birlikte değerlendirir. Bu değerlendirmede temel kriter, gemi sahibinin tüm yetki ve kontrolü gerçekten kiracıya devredip devretmediğidir (CHITTY, John W., “Bareboat Charters: Can a Shipowner Limit Liability to Third Parties - Answers for Owners Attempting to Navigate the Unsettled Waters in the Eleventh Circuit“, Georgia State University Law Review, Vol. 25, No. 2, 2008, s. 481-482.) . <https://heinonline.org/> (Erişim Tarihi: 17.10.2024)

⁶¹ ŞEKER ÖĞÜZ, s. 65.

yönetimi, geminin seyrine ilişkin fiiller ve geminin seyri dışında kalan teknik yönetim faaliyetleri olmak üzere iki farklı açıdan ele alınır⁶².

Bu ayrımın tarihsel kökeni, 1893 tarihli ABD Harter Kanunu 192. bölümüne dayanmaktadır⁶³. Söz konusu ayrım, 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu (Lahey Kuralları) ile uluslararası düzeyde kabul edilmiştir⁶⁴. Bu düzenlemelerin etkisiyle taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller olarak teknik kusur (fault in navigation /nautical fault) ve yangın istisnası ortaya çıkmıştır. Türk hukukunda bu istisna hali ilk olarak ETTK'nın 1062. maddesinin 2. fıkrasında yer almış, daha sonra ise TTK.m.1180'de aynen düzenlenmiştir⁶⁵.

Türk Ticaret Kanunu 1180 maddesinin 1. fıkrası uyarınca, *“geminin seyrine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin hareketin veya yangının sonucu doğan zararlardan”* taşıyan sadece kendi kusurundan sorumlu kılınmıştır. Bu hüküm doğrultusunda, teknik kusur geminin seyri (navigation of the ship) ve diğer teknik yönetime ilişkin ortaya çıkan hukuka aykırı fiiller şeklinde nitelendirilir⁶⁶. Teknik yönetimle bağlantılı bu hüküm uyarınca, geminin seyrine ilişkin fiiller, geminin denizdeki hareketine ilişkin sevk ve yönetim fiilleridir. Bu kapsamda, rota belirlenmesi, seyir planlaması ve seyir güvenliğinin sağlanması vb. işlemler yer alır⁶⁷. Geminin seyri dışında kalan teknik yönetim faaliyetleri ise gemi teknesinin bakımı ve onarımı, geminin fiziki güvenliğinin sağlanması, zorunlu belgelerin (borda evrakı) temini, güncel tutulması ve gemide bulundurulması, gemi adamlarının istihdamı, yönetimi ve eğitimi,

⁶² ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995, s. 140-141, YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013, s. 95, ÜLGNER, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul, 1991, s. 32, YAZICIOĞLU, s. 398.

⁶³ ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, C. II, Gözden Geçirilmiş 10. Bası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 156, SÖZER, s. 554, YETİŞ ŞAMLI, s. 93.

⁶⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 156, YETİŞ ŞAMLI, s. 91. Daha fazla ayrıntılı bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, s. 386 vd.

⁶⁵ Yetiş Şamlı, s. 93, SÖZER, s. 552.

⁶⁶ ÜLGNER, s. 75, SÖZER, s. 554.

⁶⁷ SÖZER, s. 555, YETİŞ ŞAMLI, s. 95, TEKİL, 189, Yazıcıoğlu, s. 398, ÇAĞA, s. 140, ÇAĞA/KENDER, s. 156, ŞEKER ÖĞÜZ, s. 65, ÜLGNER, s. 77.

yakıt, yağ ve diğer işletme malzemelerinin temini, navigasyon ekipmanlarının etkin kullanımı ve bakımı, gemi adamlarının can güvenliğinin sağlanması ve gerekli önlemlerin alınması, geminin klas kuruluşu gerekliliklerine uygunluğunun sağlanması ve geminin bayrak devleti düzenlemelerine uyumunun sağlanması vb. işlemleri kapsar⁶⁸.

Örneğin, *International Packers London Ltd v Ocean Steam Ship Co Ltd* davasında, kötü hava koşullarıyla karşılaşıldığında gemi adamlarının ambar kapaklarındaki kilit çubuklarını kullanmaması nedeniyle bir ambara deniz suyu girmesi durumu incelenmiştir. Mahkeme, taşıyanın bu savunmaya dayanabileceğine karar vermiştir. Kilit çubukları, “açık konumdaki uygun şekilde sabitlenmiş bir ambarı oluşturan tüm donanımın” bir parçası olarak kabul edilmiştir. Kritik olan, kilit çubuklarının uygun kullanımının, denizde gemilerin güvenliğini sürdürmeye yönelik olan Yükleme Sınırı Kuralları (Load Line Rules) tarafından zorunlu kılınmış olması gerçeğiydi. Bu kuralların amacı gemi güvenliğini sağlamak olduğundan, kilit çubuklarının kullanımı teknik yönetim kapsamında değerlendirilmiştir. Gemi adamlarının ihmalinin, olayın koşullarında, aslında geminin güvenliğini riske atmamış olması, taşıyanın bu istisnaya dayanmasını engellemiştir⁶⁹.

Belirtmek gerekir ki, geminin seyri dışında kalan teknik yönetim faaliyetleri ile geminin seyrine ilişkin fiillerin ayırt edilmesi önemli değildir. Bu noktada, asıl önemli olan geminin başlangıçtaki elverişli olması amacıyla yapılması gerekenler ile teknik ve ticari kusur teşkil eden tedbirlerin birbirlerinden ayırt edilmesidir. Bu durumda yolculuğun başlangıç anı dikkate alınarak, yolculuğun başlanmasından sonra geminin menfaatine, korunmasına ve güvenliğine yönelik yapılması gereken tüm faaliyetler geminin seyri dışında kalan teknik yönetim faaliyetleri kapsamındadır^{70 71}.

⁶⁸ ÜLGENER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, C. II, Der Yayınları, İstanbul 2016, s. 155-156, WILLINGALE, Malcolm, Ship Management, Third Edition, Hong Kong, 1998, s. 14-20, YETİŞ ŞAMLI, s. 95, ŞEKER ÖĞÜZ, s. 65-66, SÖZER, s. 557, ÖNDER, s. 30-31, ÜLGENER, s. 80-81.

⁶⁹ BAUGHEN, Simon, Shipping Law, 8th ed., Routledge, London and New York, 2023 s. 124-125. Benzer yönde bir mahkeme kararı için bkz. SÖZER, s. 563-564.

⁷⁰ ÇAĞA, s. 141, YAZICIOĞLU, s. 398, SÖZER, s. 557, YETİŞ ŞAMLI, s. 96.

2. Ticari Yönetim Kavramı

Çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin ticari yönetimi kiracıya devredilir. TTK'da geminin ticari yönetiminin kapsamı açıklanmamıştır. Çıplak gemi kira sözleşmesinde kiracıya devredilen ticari yönetim, kiracının gemi operasyonlarını, taşımacılık faaliyetlerini, risk yönetimini ve yasal yükümlülükleri kendi menfaati doğrultusunda yönetmesini ve gemiyi işletmesini kapsar⁷².

Ticari yönetim, kiracının gelir elde edeceği her türlü faaliyeti içerir ve kiracıya kendi ad ve hesabına sözleşme yapma yetkisi verir. Kiracı, gemiyi kullanım amacına uygun olarak ticaret yapma yetkisine ve geniş bir hareket alanına sahiptir. Ancak, kiracının bu yetkisi gemiyi kullanma koşulları, sözleşme şartları ve ilgili kanuni düzenlemelerle sınırlıdır⁷³.

⁷¹ Ancak, yakın tarihli bir mahkeme kararı bu geleneksel yaklaşımı sorgulamaktadır. CMA CGM Libra davası, Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi'nin 2021 yılında verdiği önemli bir karardır. Dava, Xiamen limanından ayrılırken karaya oturan CMA CGM Libra adlı gemi ile ilgilidir. Kazanın nedeni, kaptan ve ikinci zabıt tarafından limandan ayrılmadan önce hazırlanan hatalı seyir planı olarak tespit edilmiştir. Mahkeme, hatalı seyir planının Lahey Kuralları'nın 3. (I) maddesinin, ihlali anlamına geldiğine karar vermiştir. Ayrıca, geminin denize elverişlilik niteliği ile gemi adamlarının seyir eylemi arasında bir ayırım yapılmasını reddetmiştir. Önemli bir husus olarak, mahkeme Lahey Kuralları'nın 4. maddesinin 2 (a) 'da yer alan, "teknik kusur" (nautical fault) istisnasının, seferden önce ve seferin başlangıcında geminin denize elverişsiz hale gelmesine neden olan seyir ihmalinden kaynaklanan zarar veya hasar iddialarına karşı bir savunma teşkil etmeyeceğine karar vermiştir. Bu karar, deniz ticaret hukukunda önemli etkilere sahiptir. İlk olarak, denize elverişlilik kavramının kapsamını genişleterek, uygun seyir planlamasını da bu kavram içerisine dahil etmiştir. İkinci olarak, sefer öncesi hazırlıkların tüm aşamalarında gerekli özenin gösterilmesinin önemini vurgulamıştır. Üçüncü olarak, "teknik kusur" istisnasının uygulanma alanını sınırlandırmıştır. Son olarak, taşıyanların sefer başlamadan önce meydana gelen seyir hatalarından dolayı sorumluluğunu artırmıştır (BAUGHEN, s. 16) .

⁷² ZHANG, Pengfei/ TANG, Lijun, Ship Management Theory and Practice, Routledge, London and New York, 2022, s. 42, WILLINGALE, s. 21, ÖNDER, s. 32, ŞEKER ÖĞÜZ, s. 86.

⁷³ ŞEKER ÖĞÜZ, s. 86, DAVIS, s. 4-5.

Bu yetki kapsamında kiracı, yolculuk çarteri (voyage charter), zaman çarteri (time charter) veya kırkambar sözleşmesi (bill of lading contact/liner) gibi deniz ticaretine ilişkin sözleşmeler de yapabilir. Hangi yükün taşınacağı, hangi limanlardan alınıp hangi limanlara götürüleceği, yükün korunması ve taşınması gibi hususlar doğrudan ticari yönetim kapsamında yer alır⁷⁵.

Kiracının sahip olduğu teknik ve ticari yönetim yetkisinin kesin sınırlarını çizmek kolay değildir. Bu zorluğu kabul eden kanun koyucu, yükün menfaati gereği alınan önlemlerin geminin teknik yönetimine dahil sayılmayacağını, dolayısıyla ticari yönetime ilişkin olacağını kabul etmiştir (TTK m.1180/f.1, c.2). Hatta, kanun koyucu daha da ileri giderek TTK m.1180/f.2'de, bir olayın/fiilin teknik ya da ticari yönetime ilişkin olup olmadığı konusunda tereddüt halinde, ortaya çıkan zararın ticari yönetim kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir⁷⁶.

Örneğin, *Gosse Millerd Ltd v Canadian Govt Merchant Marine Ltd. davasında*, geminin yükleme sırasında açık bırakılan ambarlarının yağmur nedeniyle yüke zarar vermesi, “geminin yönetimindeki ihmal” olarak değerlendirilmemiştir. Çünkü, asıl sorunun yük koruması için kullanılan brandaların yanlış kullanımı olarak tespit edilmiştir ve ticari yönetim kapsamında değerlendirilmiştir. Benzer şekilde, *The Eternity davasında* da geminin inert gaz sistemindeki izolasyon valflerinin kapatılmaması veya bakımının yapılmaması, “yük yönetimindeki ihmal” olarak değerlendirilmiş, yani ticari yönetim kapsamına girdiği kabul edilmiştir⁷⁷. Son olarak, *The Iron Gippssland davasında*, bir tankerdeki inert gaz sisteminin yönetimi, ticari yönetim kapsamında değerlendirilmiştir. Bu kararda, sistemin öncelikli amacının kargo yönetimi olduğu, dolayısıyla ticari yönetim alanına girdiği, ancak aynı

⁷⁴ Gemi sahiplerinin de geminin işletilmesini denetleme hakkı vardır. Örneğin, kiracıların onarım ve bakım yükümlülüklerini yerine getirmemesi, sigortaların yapılmaması vb. hallerde gemiyi geri çekme hakkı bulunur (DAVIS, 3) .

⁷⁵ ULUĞ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.6, S.1-2, 2012, s. 10-11. <https://dergipark.org.tr/> (Erişim Tarihi: 16.09.2024), ÖNDER, s. 31-32, ÜLGNER, C.II, s. 156, ŞEKER ÖĞÜZ, s. 86.

⁷⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 158, ÇAĞA, s. 142, TEKİL, s. 189-190, YAZICIOĞLU, s. 399, YETİŞ ŞAMLI, s. 98-100, SÖZER, s. 563, ÖNDER, s. 32-33, ULUĞ, s. 11.

⁷⁷ BAUGHEN, s. 124.

zamanda bu kargoyla ilişkili olumsuz sonuçlara karşı geminin nihai korunmasını da sağladığı belirtilmiştir⁷⁸. Bu karar, teknik ve ticari yönetim arasındaki sınırın her zaman açık olmadığını ve bazı sistemlerin veya uygulamaların her iki alana da hizmet edebileceğini gösterir. Ancak, öncelikli amacın ticari faaliyet olduğu durumlarda, bunun ticari yönetim kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini vurgular⁷⁹.

C. Kira Bedeli

TTK.m.1119/f.1'e göre, kiracı, geminin zilyetliğinin devredilmesi karşılığında kiraya verene kira bedeli ödemekle yükümlüdür. Çıplak gemi kira sözleşmesinin unsurlarından birisi de kira bedelidir. Taraflar kira bedelini serbestçe (TBK.m. 26) tespit edebilseler de bu sözleşme özgürlüğünün sınırı TBK .m.27-28 hükümleri ile çizilir⁸⁰. Kural olarak, kira bedeli parayla ödenir. Ancak, TTK.m.1119/f.1 hükmünde "kira bedeli" şeklinde geniş bir ifadeye yer verilmiş olması, bedelin para yerine misli ya da misli olmayan eşya şeklinde de kararlaştırılabileceğini gösterir. Kira bedeli olarak para ile başka bir edimin kararlaştırılması da mümkündür. Bu halde, tipik kira sözleşmesinin niteliği değişerek bir karma sözleşme ortaya çıkar⁸¹. Bunun yanı sıra, kira bedeli konusunda taraflar, kiracının gemi işletmesinden elde ettiği brüt veya net ekonomik kazancın belirli bir yüzdesi ya da oranı üzerinde de anlaşabilirler⁸².

Kira bedelinin belli veya belirlenebilir niteliğe sahip olması, kira sözleşmesinin esaslı unsurunu oluşturduğundan, bedelin belirlenmesi sözleşmenin kuruluş aşamasında gerçekleştirilmelidir. Diğer bir ifadeyle,

⁷⁸ BAUGHEN, s. 125.

⁷⁹ BAUGHEN, s. 125, ÖNDER, s. 33, ÇAĞA, s. 142, TEKİL, s. 190, SÖZER, s. 563, YAZICIOĞLU, s. 399.

⁸⁰ ALTAŞ, Hüseyin, Hasılat ve Şirket Kirası, Yetkin Yayınları, 2009, s. 50, GÜMÜŞ, Mustafa Alper, Yeni 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kira Sözleşmesi (TBK.m.299-356), 2. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, GÖKYAYLA, Emre, "Türk Borçlar Kanununun Kira Bedelinin Belirlenmesine İlişkin 344. Maddesinin Değerlendirilmesi", Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, C. 9, S. 103-104, 2013, s. 19, ACAR, s. 72, ÖNDER, 34.

⁸¹ ALTAŞ, s. 50, GÜMÜŞ, s. 34, GÖKYAYLA, s. 19, ACAR, s. 276, ÖNDER, 34.

⁸² ALTAŞ, s. 328, ÖNDER, 34, GÖKYAYLA, s. 19, GÜMÜŞ, s. 35.

kira bedelinin tespiti ileri bir tarihe bırakılmamalıdır⁸³. Bununla birlikte, uygulamada tarafların kira bedelini kesin olarak belirlemeden sözleşmeyi fiilen icra etmeye başladıkları görülür. Tarafların sonradan tespit edilen bedel üzerinde anlaşmaları halinde, sözleşme belirlenen bu bedel üzerinden geçerli olarak varlığını sürdürür. Tarafların kira bedeli konusunda anlaşamamaları halinde ise, hâkim dürüstlük kuralı çerçevesinde geçmiş kira dönemlerine ilişkin bedeli tespit eder. Ancak, bu ihtimalde dahi sözleşme kurulmuş sayılmaz “yok” hükmündedir⁸⁴.

D. Anlaşma

Çıplak gemi kira sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulur. Bu sözleşme, adi kira sözleşmesi gibi rızai bir akit yapısına sahiptir⁸⁵. Türk Borçlar Kanunun 2. maddesinin, birinci fıkrasına göre, *“taraflar sözleşmenin esaslı noktalarında uyumuşlarsa, ikinci derecedeki noktalar üzerinde durulmamış olsa bile, sözleşme kurulmuş sayılır.”* Bu hüküm uyarınca, sözleşmenin esaslı noktaları ile ikinci derecedeki (yan) noktaları arasında ayırım yapıldığı görülür.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin esaslı noktaları, geminin teknik ve ticari yönetiminin devri ile kira bedeli konusudur. Bu konular üzerinde taraflar anlaşma sağlamışsa, kira sözleşmesi kurulmuş olur⁸⁶. Buna karşılık, taraflar arasında sözleşmenin esaslı noktalarına yönelik bir anlaşma sağlanamadığı takdirde, henüz kurulmuş bir sözleşmeden bahsedilemez⁸⁷.

Ayrıca, taraflar sözleşmenin esaslı noktaları üzerinde anlaşmalarına rağmen ikinci derece noktaları konusunda anlaşamazlarsa,

⁸³ ALTAŞ, s. 50-51, GÜMÜŞ, s. 36.

⁸⁴ ALTAŞ, s. 50-51, GÜMÜŞ, s. 36.

⁸⁵ GÜMÜŞ, s. 30, ALTAŞ, s. 46-47, ÖNDER, s. 79.

⁸⁶ ALTAŞ, s. 47, GÜMÜŞ, s. 34-36, KOCAAĞA, Köksal, “Sözleşmenin Kurulabilmesi İçin Tarafların İrade Beyanları Arasındaki Uygunluğun Kapsamında Yer Alması Gereken Noktalar“, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S. 79, 2008, s. 75, KILIÇOĞLU, Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş 26. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2022, s. 83, ANTALYA, Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümleri, C. V/1,1, Geliştirilmiş 2. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019, s. 299.

⁸⁷ KILIÇOĞLU, s. 83, ANTALYA, s. 298, KOCAAĞA, s. 76.

TBK m.2/f.2'ye göre, hâkim yapılan işin niteliğini dikkate alarak sözleşmeye müdahale eder ya da boşlukları doldurur⁸⁸. Çıplak gemi kira sözleşmelerinde sözleşmenin ikinci derece noktaları, geminin teslim edileceği yer ve zamanı, geminin kullanım amacı ve şekli, kira bedelinin ödeme şekli ve zamanı, geminin bakım ve onarım sorumluluklarının paylaşımı, sigorta yükümlülükleri, geminin iade koşulları gibi konuları kapsar⁸⁹. İkinci derece noktalar, sözleşmenin temel yapısını etkilemese de tarafların hak ve yükümlülüklerinin tespitinde oldukça önemli bir yere sahiptir.

IV. SÖZLEŞMENİN ŞEKLİ VE SİCİLE ŞERHİ

A. Sözleşmenin Şekli

Türk Borçlar Hukuku'nda geçerli olan şekil serbestliği ilkesi çıplak gemi kiralama sözleşmesinde de geçerlidir (TBK.m.12/f.1). Taraflar istedikleri bir şekilde sözleşme yapabilirler, ancak uygulamada genellikle yazılı şekil tercih edilir⁹⁰. Ayrıca, TTK.m.1120'e göre, *“gemi kira sözleşmesinin taraflarından her biri, giderini vermek koşuluyla, sözleşme şartlarını içeren ve gemi kira charter partis olarak adlandırılan bir gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.”* şeklinde bir düzenleme mevcuttur. Bu hüküm doğrultusunda, taraflardan her birinin gemi kira senedini isteme hakkı vardır. Bir tarafın bunu talep etmesi halinde diğer taraf bu yükümlülüğü yerine getirmek zorundadır. Çoğunlukla gemi kira senedi kiracı tarafından talep edilir ve kiraya veren tarafından sözleşme şartlarını içerecek şekilde düzenlenir⁹². Gemi kira senedinin işlevi, gemi kira sözleşmesinin kurulduğunu gösteren bir ispat aracıdır. Bu niteliği gereği, senedin kiracı ve kiraya veren tarafından imzalanması zorunludur⁹³.

⁸⁸ KILIÇOĞLU, s. 84, ANTALYA, s. 299, KOCAAĞA, s. 76.

⁸⁹ ÖNDER, s. 36.

⁹⁰ ÖNDER, s. 36, YAZICIOĞLU, s. 317, SÖZER, s. 401, KULA DEĞİRMENCİ, s. 142, ÜNAN, s.26.

⁹¹ Fransız hukukunda, bir yıldan uzun süren çıplak gemi kira sözleşmelerinin yazılı bir şekilde yapılması öngörülmüştür (ÜNAN, s. 26) .

⁹² ÖNDER, s. 36, YAZICIOĞLU, s. 317, SÖZER, s. 401, TOPSOY, s. 281, KULA DEĞİRMENCİ, s. 143.

⁹³ ÜNAN, s. 26, ÖNDER, s. 38, YAZICIOĞLU, s. 318.

Bununla birlikte, gemi kira senedinin sözleşmenin esaslı ve ikinci derece noktalarını tam olarak içermemesi, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez⁹⁴.

TTK.m.1120'nin kenar başlığında “gemi kira senedi” ibaresi kullanılmasına rağmen, madde metninde hem “gemi kira senedi” hem de “gemi kira charter partisi” ifadelerine yer verilmesi hukuki belirsizliğe yol açmaktadır⁹⁵. Türk deniz ticareti hukukunda charter parti (charter party) terimi, zaman ve yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılmaktadır. Bu sözleşmelerde bir geminin belirli bir süre veya yolculuk için tahsis edilmesi söz konusudur ve kanun sistematığında bu sözleşmeler farklı yerde düzenlenmiştir. Gemi kira sözleşmesi ise hukuki niteliği bakımından bu sözleşmelerden tamamen farklıdır. Bu nedenle, madde metninde “charter parti” teriminin kullanılması, gemi kira sözleşmelerinin de charter sözleşmesi niteliğinde olduğu yönünde hukuki nitelendirmede karışıklığa neden olabilir. Bu bağlamda, söz konusu belge için yalnızca “gemi kira senedi” teriminin kullanılması hem kavramsal netlik hem de hukuki terminoloji açısından daha isabetli olacaktır.

1. Çıplak Gemi Kirası Sözleşmelerinde Standart Sözleşme Formlarının Kullanımı: BARECON Standart Sözleşmelerin Tarihi Gelişimi

Çıplak gemi kira sözleşmelerinde şekil şartı bulunmamakla birlikte, günümüzde çıplak gemi kira sözleşmeleri için standart formlar kullanılır. 1970'lerin ortalarına kadar, çıplak gemi kirası sözleşmeleri için standart bir form yoktur⁹⁶. İkinci Dünya Savaşı sırasında aceleyle geliştirilmiş bazı eski devlet formları da dahil olmak üzere, çeşitli özel formlar kullanılmıştır. 1974 yılında, Baltic and International Maritime Council⁹⁷ (BIMCO) tarafından çıplak gemi kirası için kullanılmak üzere: “*Hizmette olan gemilerin çıplak kira sözleşmeleri için (mevcut ipotekli veya ipoteksiz) BARECON A ile özellikle ipotekle finanse edilen yeni inşa gemiler için BARECON B*” formları şeklinde iki belge hazırlandı⁹⁸.

⁹⁴ ÖNDER, s. 39.

⁹⁵ YAZICIOĞLU, s. 318, SÖZER, s. 401, ÖNDER, s. 38.

⁹⁶ Uygulamada ilk gemi kirası tip sözleşmesi “Shelldemise” formu idi (ÜLGENER, C. I, s. 34) .

⁹⁷ Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi.

⁹⁸ ÜLGENER, C. I, s. 34, DAVIS, s. 19, GASCÓN, s. 5, SÖZER, s. 400.

Her iki belge de kısa sürede dünya çapında tanınırlık kazandı ve açıkça tasarlandıkları amaç olan operasyonel belgeler olarak piyasada etkin bir rol oynadı. 1989'da BIMCO'nun Belge Komitesi, sadece yeni inşa gemilere uygulanacak isteğe bağlı hükümler içeren BARECON 89 formunu oluşturarak iki formu birleştirdi⁹⁹. BARECON 89 formu, kullanıma sunulmasından bu yana popülerlik açısından öncüllerinin yerini almış ve operasyonel kiralara çoğunda kullanılmaktaydı¹⁰⁰.

1999 yılında BIMCO, BARECON 89 formunu modernize etmeye karar verdi ve inceleme sürecinde, BARECON 89 formunun gözden geçirilmesinden sorumlu BIMCO Alt Komitesi, sözleşmenin sona erdirilmesi ve yeniden zilyetliğin ele geçirilmesine ilişkin özel hükümlerin getirilmesini de içeren daha kapsamlı bir revizyon yapmaya karar verdi. "BARECON 2001" kod adlı yeni form, Kasım 2001'de BIMCO'nun Belge Komitesi tarafından kabul edildi ve BARECON 89'un tatbiki 31 Aralık 2001 tarihinden itibaren sona erdi¹⁰¹.

Bu son değişikliğinden on altı yıl sonra BIMCO tarafından en son BARECON standart formu 2017 yılında hazırlandı. BARECON 2017 olarak adlandırılan bu yeni form, güncel ticari uygulamaları yansıtmak ve hukuki konulardaki gelişmeleri içermek için oluşturuldu. 2017 Aralık ayında yayınlanan bu yeni formun hazırlanmasının temel nedeni, İngiltere Yüksek Mahkemesi'nin Ocean Victory davasında verdiği kararı¹⁰². 2017 Mayıs ayında verilen bu karar, BARECON 89 formunun sigorta maddesiyle ilgiliydi. Yeni form önceki formların yapısını korumakla birlikte, sigorta maddesindeki değişikliklerin yanı sıra kira süresi, gizli kusurlar, teslim şartları, gemiyi tanıma ve denetim, yolsuzlukla mücadele ve ambargo, satın alma hakkı ve bakım gibi konularda yeni düzenlemeler getirmiştir¹⁰³¹⁰⁴.

⁹⁹ ÜLGENER, C. I, s. 34, DAVIS, s. 19, GASCÓN, s. 5, SÖZER, s. 400.

¹⁰⁰ DAVIS, s. 19, GASCÓN, s. 5.

¹⁰¹ DAVIS, s. 19- 20, GASCÓN, s. 5.

¹⁰² GASCÓN, s. 5.

¹⁰³ GASCÓN, s. 6. Ayrıca bkz. <https://www.wfw.com/wp-content/uploads/2019/04/WFW-Briefing-BARECON-2017.pdf>. (Erişim Tarihi: 23.09.2024)

¹⁰⁴ İngiliz hukukunda, çıplak gemi kirası sözleşmelerinin yorumlanması, genel İngiliz hukuku ilkelerine göre yapılır. Sözleşmeler yorumlanırken mahkemeler öncelikle tarafların gerçek niyetlerini ulaşılmaya çalışır ve kelimelerin açık, olağan anlamlarını esas alır. Ancak, ticari teamüller veya

B. Sicile Şerh

Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, çıplak gemi kira sözleşmelerinin sicile tescilini isteyebilirler (TTK.m.1121/f.1). Bu hükme göre, sözleşmede sicile şerhi istemediğini açıkça belirtmeyen taraf rızası olmadan, diğer taraf sözleşmenin sicile şerhini tek başına talep edebilir¹⁰⁵. Buna karşılık, uygulamada özellikle kiracının veya gemi sahibi olmayan kiraya verenin sözleşmenin sicile şerh talebinde bulunması halinde sicil memurunun tek taraflı bir iradeye dayanarak şerh işlemini gerçekleştirmesi pek de kolay gözükmez¹⁰⁶. Sicil memuru, şerh işlemini gerçekleştirebilmek için öncelikle gemi kira sözleşmesine ilişkin ispat aracı olan gemi kira senedinin ya da sözleşmenin aslının ibrazını isteyebilir. Aksi halde, sicil memurunun hukuki sorumluluğu doğabilir¹⁰⁷. TTK.m.1121/f.1 hükmünün aynen (lafzen) uygulanması pratikte sakıncalı sonuçlar ortaya çıkarabilir. Bundan dolayı, sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, sözleşmenin sicile şerhi taraflarca ya da yalnızca gemi sahibi tarafından talep edilebilir. Sadece kiracı tarafından sözleşmenin sicile şerhi sözleşmenin yazılı bir şekilde yapılmasına ya da en azından gemi kira senedin sicil memuruna ibrazıyla gerçekleşir¹⁰⁸.

Şerhin yapılacağı sicil ile ilgili TTK.m.1121/f.1 hükmünde, Türk Gemi Sicili veya 941. maddenin üçüncü fıkrası gereğince Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde tutulan özel bir sicilden bahsedilmiştir. Türk deniz ticareti hukukuna göre üç farklı sicil vardır:

sözleşmenin amacı farklı bir anlam gerektiriyorsa, bu durum dikkate alınır. Sözleşmenin yorumlanmasında, sözleşmenin yapıldığı zamandaki koşullar ve olayın özelliği önemlidir. 1997 yılı İngiliz hukukunda ticari sözleşmelerin yorumlanması açısından önemli bir yıldır. Özellikle Investors Compensation Scheme Ltd davası ile sözleşme yorumlama ilkeleri netlik kazanmıştır. Bu ilkelere göre kelimeler doğal ve olağan anlamlarıyla değerlendirilir, dilin kullanımında açık bir hata varsa bu dikkate alınır. Ancak, hâkimler tarafların mantıksız veya imkânsız niyetlerini dikkate almaz. Bu temel prensipler çıplak gemi kira sözleşmelerinin yorumlanmasında da göz önünde tutulur (DAVIS, s. 10-11).

¹⁰⁵ SÖZER, s. 401, YAZICIOĞLU, s. 319, ÖNDER, s. 73.

¹⁰⁶ SÖZER, s. 401, ÖNDER, s. 73. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. GÜMÜŞ, s. 149.

¹⁰⁷ ÖNDER, s. 74.

¹⁰⁸ ÖNDER, s. 74.

Bunlar, Gemi Sicili¹⁰⁹, Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil ve Türk Uluslararası Gemi Sicilidir (TUGS)¹¹⁰.

Anılan maddenin ilk fıkrasında bahsedilen Türk Gemi Sicili'nin hangi sicil olduğu belirsizdir. Zira, TTK'da bu isimle bir sicil düzenlenmemiştir. Kanunda sicil türünün açıkça belirtilmemesinden dolayı, burada hem TTK.m.954 ve devamında düzenlenen Gemi Sicil'nin hem de Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin (TUGS) anlaşılması gerekir. Bu yorum, maddenin amacı ve uygulanabilirliği açısından daha uygun olacaktır¹¹¹. Ancak, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu¹¹² ve bu kanunun uygulanması kapsamına gemi yat ve özel maksatlı, özel yapılı gemilerin sicil işlemlerine ilişkin esasları belirlemek ve uygulanması amacıyla çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin¹¹³ 12. maddesinde, *“çıplak gemi kiralama sözleşmesi kapsamındaki gemiler ve yatlar TUGS'ye tescil edilemez”* şeklinde bir düzenleme getirilmiştir¹¹⁴. Bu düzenleme doktrin tarafından haklı olarak eleştirilmiştir. Çünkü, ilgili yönetmeliğin böyle bir sınırlama getirmesi kanun yapma tekniğine ve aynı zamanda normlar hiyerarşisi ilkesine ters düşer¹¹⁵. TUGS Kanunu'nun 4. ve 5. maddelerinde sayılan gemilerin çıplak gemi kira sözleşmelerine konu olması halinde TUGS'a şerhi mümkün görülmelidir. Bundan dolayı, çıplak gemi kira sözleşmeleri TTK.m.954 vd. maddelerine göre tutulan Gemi Sicili'ne, TUGS'a ve TTK'nın 941/f.2'deki şartları sağlayan hallerde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulacak özel sicile şerh edilebilir¹¹⁶.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde şerhin etkisi, sonraki gemi sahiplerine, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler (TTK.m.1121/f.2) . Bu durumda, yeni gemi sahiplerinin tasarruf yetkisi kısıtlanır. Çünkü, yeni gemi sahibi gemiyi devraldığında şerhten

¹⁰⁹ TTK.m.954 vd. düzenlenen gemi sicili bazı mevzuatlarda örneğin, TUGS Kanununda Milli Gemi Sicil şeklinde adlandırılmıştır.

¹¹⁰ KURT, Hayrettin, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi, Ankara Barosu Dergisi, 2014/2, s. 274, YAZICIOĞLU, s. 97.

¹¹¹ SÖZER, s. 402, ÖNDER, s. 75, YAZICIOĞLU, s. 319, TOPSOY, s. 282.

¹¹² RG, T. 21.12.1999, S. 23913.

¹¹³ RG, T. 23.06.200, S. 24088.

¹¹⁴ LIGHT ALGANTÜRK, s. 162, ÖNDER, s. 75.

¹¹⁵ LIGHT ALGANTÜRK, s. 162.

¹¹⁶ ÖNDER, s. 75-76.

kaynaklanan bir yükümlülük altına girer ve kiracının gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanmasına izin vermek zorundadır¹¹⁷. TTK.m.1121/f.2 hükmünün zıt kavram yoluyla yorumlanması halinde, gemi siciline şerh edilen çıplak gemi kira sözleşmesinin şartlarıyla yeni gemi sahibi bağlı olduğuna göre, sözleşme şerh edilmediği sürece yeni gemi sahibinin sözleşmeye uymak zorunda olmadığı sonucuna varılabilir¹¹⁸. Ancak, bu sonuç yeni sahibin sözleşmenin tarafı olacağını öngören Türk Borçlar Kanunu 310. maddesi ile ilgili hükmüyle bağdaşmaz¹¹⁹. Zira, kanun koyucu bilinçli olarak bu durumu düzenlememiştir. Böylece, çıplak gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilmezse, satış kira sözleşmesini bozar ilkesi (Kauf bricht Miete) geçerli olur ve yeni gemi sahibi çıplak gemi kira sözleşmesine bağlı olmaz^{120 121}.

Son olarak, TTK.m.1121/f.1 hükmüne atfen TTK.m.941/f.3'te yer alan ve uygulamada “kiracı sicili” olarak adlandırılan özel sicil, TMK.m.7 anlamında resmi bir sicil olmayıp bir defter niteliğine sahiptir.

¹¹⁷ ÜNAN, s. 26, ÖNDER, s. 77.

¹¹⁸ ÜNAN, s. 26.

¹¹⁹ SÖZER, s. 402-403, ÖNDER, s. 77, ÜNAN, s. 27.

¹²⁰ ÖNDER, s. 77, ÜNAN, s. 27.

¹²¹ Çıplak gemi kirası kayıt sisteminin modern anlamdaki kökeni 1951 tarihli Alman Bayrak Kanunu'na (German Law of the Flag Act 1951) dayanır. Bu sistem başlangıçta II. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında Alman gemilerinin müsadere edilmesini önlemek amacıyla geliştirilmiştir. Daha sonra Panama, Filipinler, Meksika, Liberya ve Kıbrıs gibi ülkelerde de yaygın olarak kullanılmıştır. Bu sisteme en son katılan ülkelerden biri İngiltere'dir (ODEKE, Ademuni, “The National and International Legal Regime of Bareboat Charter Registrations”, Ocean Development & International Law, Vol. 28, No. 4, 1997, s. 336). İngiliz hukukunda çıplak gemi kirası kayıt sistemi 1995 tarihli Deniz Ticaret Kanunu (Merchant Shipping Act 1995) ve 1993 tarihli Deniz Ticareti (Gemi Sicili) Yönetmeliği (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations) ile düzenlenmiştir. Son yıllarda özellikle paralel tescil uygulaması önem kazanmıştır. Bu uygulamada, gemi sahipleri geminin asıl bayrak devletindeki kaydını geçici olarak askıya alarak çıplak kiracıların kira süresi boyunca gemiyi kendi bayrakları altında tescil etmelerine imkân sağlar. Uluslararası bir sözleşme ile düzenlenmemiş olan bu uygulama, özellikle vergi avantajları ve düşük mürettebat maliyetleri nedeniyle tercih edilmekle birlikte gemi ipoteği açısından bazı hukuki belirsizliklere sebebiyet verir (DAVIS, s. 202-203).

TTK.m.942/f.2'deki şartları yerine getiren yabancı gemilere Türk bayrağı çekme izni verildiği takdirde bu gemilerin bayrak çekme hakkının izlenmesi için yabancı gemiler ve bunların kiralanmasına dair kayıtların tutulduğu bir defterdir. Bu nedenle, gemi mülkiyetinin devrinde bu şerhin yeni malike ileri sürülebilmesi pek de mümkün değildir¹²².

V. ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMESİ BAKIMINDAN HUKUKİ NİTELİK VE UYGULANACAK HUKUK

A. Çıplak Gemi Kira Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Türk Ticaret Kanunu 1119. maddesinin birinci fıkrasına göre, çıplak gemi kira sözleşmesi kiraya verenin bir kira bedeli karşılığında sözleşmenin konusu olan geminin kullanım hakkını belirli bir süre boyunca kiracıya devrini sağlayan iki tarafa borç yükleyen rızai bir sözleşmedir¹²³. Bunun yanı sıra, çıplak gemi kira sözleşmesi ivazlı bir sözleşmedir ki sözleşmenin konusu olan geminin kullanım hakkı bir bedel karşılığında kiracıya devredilir¹²⁴.

Çıplak gemi kira sözleşmesi TBK sistematikteki kullandırma amacı güden sözleşmelerden biri olan kullanım öduncü (ariyet) sözleşmesinden, ivazlı (karşılıklı) olması bakımından; tüketim öduncü (karz) sözleşmesinden ise sözleşmenin konusunun tüketilmeyen şey (gemi) olması bakımından ayrılır¹²⁵. Ayrıca, çıplak gemi kira sözleşmesi sürekli bir borç ilişkisi doğuran bir sözleşmedir. Zira, kiraya verenin asli edim yükümlülüğü sözleşme süresi boyunca gemiyi kiracının zilyetliğine bırakması ve buna katlanmasını gerektirir¹²⁶.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin en önemli özelliği taraflara sadece kişisel (şahsi) nitelikli haklar sağlar. Bu yönüyle, aynı hak

¹²² YAZICIOĞLU, s. 319, SÖZER, s. 402, ÖNDER, s. 76.

¹²³ GÜMÜŞ, s. 30-31, ALTAŞ, s. 46, ÖNDER, s. 79.

¹²⁴ ZEVLİLİLER, Aydın/ GÖKYAYLA, Emre K. , Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 22. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2024, s. 197, GÜMÜŞ, s. 31, ALTAŞ, s. 46, ÖNDER, s. 79.

¹²⁵ ZEVLİLİLER / GÖKYAYLA, s. 197.

¹²⁶ EREN, Fikret/ DÖNMEZ, Ünsal, Eren Borçlar Hukuku Şerhi, C. I, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022, s. 167, ALTAY, s. 47, GÜMÜŞ, s. 31.

niteliğindeki intifa ve oturma hakkı gibi şahsi irtifaklardan ayrılır. Bu nedenle, sözleşmeden doğan haklar yalnızca taraflar arasında ileri sürülebilir¹²⁷. Bu sözleşme tarafların ihtiyaçları doğrultusunda belirli veya belirsiz süreli bir şekilde yapılabilir¹²⁸.

B. Çıplak Gemi Kira Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk

TTK'da yer alan çıplak gemi kira sözleşmesine ilişkin hükümler (TTK.m.1119-1130) emredici nitelikte olmayıp düzenleyici niteliğe sahiptir. Bundan dolayı, taraflar TTK.m.1119-1130'da düzenlenen konularda, hükümlerin düzenleyici niteliği gereği farklı sözleşme kuralları belirleyebilirler. Ancak, taraflar bu düzenlemeleri TBK.m.26 ve m.27'de yer alan sözleşme özgürlüğünün sınırları çerçevesinde yapmalıdır. TTK'da düzenlenmeyen konularda ise TTK.m.1130 uyarınca, "çıplak gemi kira sözleşmesinin niteliğine" uygun düştüğü ölçüde, TBK'nın adi kira sözleşmelerine ilişkin hükümleri uygulanır^{129 130}. Çıplak gemi kira sözleşmesinin niteliğine uygun olmayan ve TBK'nın sistematigi de dikkate alındığında, "konut ve çatılı işyeri kiralari" (TBK.m.339-378) ile "ürün kirası" (TBK.m.357-378) hükümlerinin çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanması mümkün değildir. Bu doğrultuda, çıplak gemi kira sözleşmesine yalnızca "kira sözleşmesine ilişkin genel hükümler" (TBK.m.299-338) uygulanır¹³¹.

Çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanacak hukuk sözleşme serbestisi ilkesi (TBK.m.26) çerçevesinde taraflarca belirlenebilir. Ancak, çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanacak hukukun kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenmesi için sözleşmenin yabancılik unsuru içermesi şarttır. Bu konuda 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku

¹²⁷ ALTAY, s. 47, ÜNAL/BAŞPINAR, s. 91.

¹²⁸ ALTAY, s. 47, GÜMÜŞ, s. 42, ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 208.

¹²⁹ ÖNDER, s. 80, YAZICIOĞLU, s. 315.

¹³⁰ TTK.m.1130'daki, " Bu bölümde hüküm bulunmayan hâllerde Türk Borçlar Kanununun adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümleri nitelikleri elverdiği ölçüde uygulanır" şeklindeki düzenlemenin ifade biçimi eleştiriye açıktır. Zira, burada önemli olan, adi kira sözleşmesi hükümlerinin değil, gemi kira sözleşmesinin niteliğinin esas alınmasıdır. Bu nedenle, hükmün "gemi kira sözleşmesinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde adi kira sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı" şeklinde düzenlenmesi daha isabetli olurdu (YAZICIOĞLU, s. 315).

¹³¹ YAZICIOĞLU, s. 316.

Hakkında Kanun'un¹³² (MÖHUK) 1. maddesine göre, yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukukun tespiti bu Kanunla düzenlenmiştir. Dolayısıyla, çıplak gemi kira sözleşmesinin yabancılık unsuru taşıması halinde MÖHUK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. MÖHUK'ta bir hukuki ilişkinin ne zaman yabancılık unsuru taşıyacağı belirtilmediğinden, yabancılık unsurunun tespiti Türk mahkemelerince her somut olayın özelliğine göre yapılır¹³³.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde yabancılık unsuru, kiracının veya kiraya verenin yabancı olması, geminin yabancı bayrak taşıması, sözleşmenin kurulduğu yerin yabancı bir ülkede olması ya da geminin kullanılacağı yerin yabancı bir ülke olması gibi durumlardan kaynaklanabilir¹³⁴. MÖHUK.m.1 hükmü gereğince, yabancılık unsuru taşıyan çıplak gemi kira sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespiti için öncelikle bu sözleşmelerin hukuki niteliğinin belirlenmesi (vasıflandırılması) gerekir. Bundan dolayı, hâkim somut olayın özelliğini ve milletlerarası özel hukuk adaletini de dikkate alarak Türk hukukuna (lex fori'ye) göre çıplak gemi kira sözleşmesini vasıflandıracaktır¹³⁵.

MÖHUK'ta kira sözleşmelerine ilişkin özel düzenleme sadece taşınmazların kiralanmasına yönelik MÖHUK.m.25'te yer almaktadır. Bu maddeye göre, taşınmazlara veya onların kullanımına ilişkin sözleşmelere uygulanacak hukuk, taşınmazın bulunduğu ülke hukukuna (lex rei sitae) göre tayin edilir¹³⁶. Taşınmazlar dışındaki kira sözleşmeleri ise, MÖHUK.m.24'teki genel düzenlemeye tabidir¹³⁷. TTK.m.931'de, gemi taşınır bir eşya olarak kabul edildiğinden¹³⁸, çıplak gemi kira

¹³² RG, T. 12.12.2007, S. 26728.

¹³³ ÖNDER, s. 81.

¹³⁴ SARGIN, Bengi, "Yabancılık Unsuru Taşıyan Gemi Kira Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 17, S. 206, 2022, s. 227, TOKER, Ali Gümrak, "Yabancı Unsurlu Teminat Mektubuna Uygulanacak Hukuk" , Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.12, Özel Sayı, 2010, s. 1021.

¹³⁵ SARGIN, s. 229, TOKER, s. 998.

¹³⁶ SARGIN, s. 230.

¹³⁷ SARGIN, s. 230, TOKER, s. 1021.

¹³⁸ SÖZER, Gemi, s. 9, YAZICIOĞLU, s. 53, TEKİL, s. 41, KANER, İnci Deniz, Deniz Ticaret Hukuku I-II, Filiz Kitapevi, 4. Baskı, İstanbul, 2021, s. 19.

sözleşmesine uygulanacak hukuk da MÖHUK.m.24 çerçevesinde tespit edilir¹³⁹.

MÖHUK.m.24/f.1, c.1'e göre, “ *sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri hukuka tabidir.*” şeklindeki düzenleme ile çıplak gemi kira sözleşmesinin taraflarına irade serbestisi ilkesi çerçevesinde hukuk seçimi yapma imkânı tanınmıştır. Bu durumda, taraflar aksini kararlaştırmadıkça MÖHUK.m.2/f.4'e göre, seçilen hukukun emredici ve emredici olmayan maddi hukuk kuralları uygulanırken seçilen hukukun kanunlar ihtilafı kuralları dikkate alınmaz¹⁴⁰.

Taraflar, çıplak gemi kira sözleşmesine hangi hukukun uygulanacağını seçerken bunu iki şekilde yapabilir: Bu seçim ya sözleşmenin içinde bir madde olarak yer alır ya da ayrı bir sözleşme içinde düzenlenir. Bu bağlamda, BIMCO tarafından hazırlanan BARECON 2017 standart formunun 33. maddesi sözleşmeye uygulanacak hukuk konusunda taraflara alternatif seçenekler sunar. Bu seçenekler; İngiliz hukuku, ABD deniz hukuku/New York eyalet hukuku, Singapur/İngiliz hukuku veya tarafların mutabık kalacakları başka bir ülke hukuku olarak düzenlenmiştir¹⁴¹.

BARECON 2017 standart formunda tarafların hukuk seçimi ile ilgili iradeleri yer almasına rağmen hukuk seçimi ile ilgili kısımda açık bir beyanları yoksa, MÖHUK.m.24/f.1, c.2'ye göre, sözleşme hükümlerinden ve halin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen zımni hukuk seçimi dikkate alınır¹⁴². Sözleşme hükümlerinden anlaşılabilen hukuk seçimine örnek olarak, BARECON 2017'de kullanılan belirli bir hukuk sistemine özgü kavramlar, teknik terimler veya o hukuk sisteminin sözleşmeye ilişkin düzenlemelerine yapılan atıflar vb. gösterilebilir. Somut olayın koşullarından anlaşılabilen zımni hukuk seçimine ise, tarafların daha önceki gemi

¹³⁹ SARGIN, s. 230.

¹⁴⁰ ÖZDEMİR KOCASAKAL, Hatice, “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK. m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 30, S.1, s. 30.

¹⁴¹ Bkz. BARECON, 2017, m.33 (a), (b), (c) ve (d). <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017> (Erişim Tarihi: 26.10.2024)

¹⁴² SARGIN, s. 232.

kira sözleşmelerinde belirli bir hukuku seçmiş olmaları veya sözleşmenin kuruluşu sırasında belirli bir hukuk sisteminin esas alınması örnek olarak verilebilir¹⁴³.

Ayrıca, MÖHUK.m.24/f.2'ye göre, taraflar seçilen hukukun sözleşmenin tamamına ya da bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler. Bu durumda, taraflar tek bir hukuk seçip seçtikleri hukukun sadece bir konuda uygulanacağını ya da sözleşmeyi konulara ayırıp farklı hukukların uygulanmasını seçebilirler¹⁴⁴. Böylece, birden fazla hukuk uygulama alanı bulacaktır. Sözleşmede hukuk seçimi yapılmamış diğer konularda ise MÖHUK.m.24/f.4'te yer alan objektif kritere göre hukuk seçimi tespit edilecektir¹⁴⁵.

Görüldüğü üzere, sözleşme serbestliği ilkesi gereğince taraflar, sözleşmenin farklı kısımlarına farklı hukukların uygulanmasını da kararlaştırabilirler. Doktrinde, kısmi hukuk seçiminin sözleşmenin bütünlüğünü bozmayacak şekilde ve sadece birbirinden bağımsız değerlendirilebilecek hususlar için yapılması gerektiği ileri sürülmektedir¹⁴⁶. Örneğin, çıplak gemi kira sözleşmesinde taraflar geminin bakım ve onarımına ilişkin yükümlülükler için bir hukuk sistemini; sigorta yükümlülükleri için başka bir hukuk sistemini seçebilirler.

Taraflar çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanacak hukuku sözleşmenin başında veya sözleşme devam ederken seçebilirler. Hatta seçtikleri hukuku daha sonra değiştirebilirler (MÖHUK.m.24/f.3, c.1). Başlangıçtaki hukuk kurallarına uygun olarak kurulan ya da geçerli olan sözleşmenin yeni seçilen ya da değiştirilen hukuk kurallarına göre geçersiz hale gelmesi kabul edilmez. Sözleşmenin kurulduğu an itibarıyla geçerli olduğu hukuk, sözleşmenin kuruluşu ve geçerliliği bakımından esas alınmaya devam eder. Daha sonra yapılan hukuk seçimi veya değişikliği sadece sözleşmenin hükümlerine uygulanır¹⁴⁷.

Örneğin, sözleşme kurulduğu sırada şekil ve esas bakımından Türk hukukuna uygun olarak yapılmışsa, daha sonra İngiliz hukukunun seçilmesi sözleşmeyi baştan itibaren geçersiz kılmaz. Bu durumda,

¹⁴³ SARGIN, s. 232, ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 44, TOKER, s. 1030.

¹⁴⁴ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 41, TOKER, s. 1033.

¹⁴⁵ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 41.

¹⁴⁶ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 42.

¹⁴⁷ TOKER, s. 1034- 1035.

sözleşme kuruluş ve geçerlilik açısından Türk hukukuna tabi kabul edilir. Sadece, sözleşmenin hükümleri örneğin, tarafların hak ve borçları yeni seçilen İngiliz hukuku kurallarına tabi olacaktır.

Sözleşmenin kurulmasından sonra yapılan hukuk seçimi, üçüncü kişilerin kazanılmış hakları saklı kalmak kaydıyla, kural olarak sözleşmenin başlangıcından itibaren etkili olur (MÖHUK.m.24/f.3,c.2). Bu hüküm doğrultusunda, sözleşme kurulduktan sonra yapılan hukuk seçiminin geriye yönelik etkisi, sözleşmeyle ilgili üçüncü kişilerin kazanılmış haklarını olumsuz etkilememelidir. Eğer sonradan yapılan hukuk seçimi bu hakları ihlal ediyorsa, üçüncü kişilerin hakları korunmalıdır¹⁴⁸. Daha açık bir ifadeyle, sonradan yapılan hukuk seçimi veya değişikliği üçüncü kişilerin sözleşmesel sorumluluklarını ağırlaştırıyorsa bu kişilerin hakları korunur. Örneğin, gemi üzerinde ipotek hakkına sahip bir alacaklı başlangıçta Türk hukukuna tabi olan sözleşmeye güvenerek ipotek hakkını elde etmişse, daha sonra sözleşmeye uygulanacak hukuk değiştirilerek başka bir hukuk seçilirse, bu değişiklik ipotekli alacaklının hakkını olumsuz etkilememelidir. Üçüncü kişinin ipotek hakkı, Türk hukukuna tabi olmaya devam etmelidir. Aynı şekilde, sigortacılar da çıplak gemi kira sözleşmesi ile yakından ilgili üçüncü kişilerdir. Sözleşmenin kurulduğu sırada yürürlükte olan hukuka göre prim alacaklarını teminat altına almış olan sigortacının bu hakları da sonradan yapılan hukuk seçimi veya değişikliğinden olumsuz etkilenmemelidir. Sonuç olarak, çıplak gemi kira sözleşmelerinde uygulanacak hukukun seçimi veya değiştirilmesi, üçüncü kişilerin kazanılmış haklarını korumalı, onları daha olumsuz bir hukuki rejime tabi kılmamalıdır.

Taraflar açıkça veya zımnen sözleşmeye uygulanacak hukuku seçmemişlerse objektif bağlama kuralı, MÖHUK.m.24/f.4 hükmü uygulanır¹⁴⁹. Buna göre, “ *Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticari veya mesleki faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir. Ancak halin bütün*

¹⁴⁸ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 32.

¹⁴⁹ SARGIN, s. 235-236, TOKER, s. 1036.

şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşme, bu hukuka tabi olur.”

Buna göre, taraflar sözleşmeye uygulanacak hukuku seçmemişlerse o sözleşmeye en sıkı bağlantısı bulunan hukuk uygulanır ve en sıkı bağlantının tespitinde “karakteristik edim” kriteri esas alınır¹⁵⁰. Yabancılık unsuru taşıyan çıplak gemi kira sözleşmelerinde karakteristik edim geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesidir ve bu asli edim yükümlülüğünü yerine getirecek olan kişi de kiraya verendir¹⁵¹. Buna göre, kiraya verenin, sözleşmenin kuruluşu sırasında mutat meskeni; ticari veya mesleki faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde edim borçlusunun işyeri; ancak karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa sözleşmeyle en sıkı ilişkisi bulunan işyeri hukuku; yoksa yerleşim yeri hukuku yakın bağlantılı hukuk olarak kabul edilir. Ancak, birden fazla işyerinin varlığı halinde, sözleşmenin kuruluşunda ya da sözleşmede kararlaştırılan edimin yerine getirilmesinde etkin bir role sahip olan işyeri hukuku uygulanır¹⁵².

Yabancılık unsuru taşıyan çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanacak hukuku tespit eden hâkim, MÖHUK.m.2/f.1 gereğince re’sen tatbik eder. Ancak, hâkim tarafından yabancılık unsuru taşıyan çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti yapılamazsa, Türk hukuku uygulanır (MÖHUK.m.2/f.2). Ayrıca, MÖHUK.m.5’te düzenlenen kamu düzeni istisnasına göre, seçilen yabancı hukukun çıplak gemi kira sözleşmesine uygulanmasının Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması halinde, seçilen hukuk uygulanmaz; gerekli görülen hallerde Türk hukuku uygulanır¹⁵³.

Son olarak, MÖHUK.m.47’e göre, çıplak gemi kira sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar için taraflar, yabancı bir mahkemeyi yetkili kılabilirler. Bu yetki sözleşmesinin yazılı bir şekil yapılması gerekir. Ancak, yabancı mahkeme kendisini yetkisiz kabul ederse veya yetki anlaşması Türk kamu düzenine açıkça aykırı ise uyuşmazlık Türk mahkemelerinde görülür¹⁵⁴. BARECON 2017’nin 33. maddesinde, taraflar için Londra, New York, Singapur veya karşılıklı

¹⁵⁰ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 55, SARGIN, s. 236.

¹⁵¹ TOKER, s. 1037, ÖNDER, s. 84, SARGIN, s. 235-236.

¹⁵² ÖNDER, s. 84.

¹⁵³ ÖNDER, s. 85.

¹⁵⁴ ÖNDER, s. 85.

anlaşacakları başka bir yer olmak üzere seçimlik tahkim yerleri öngörülmüştür.

VI. ÇIPLAK GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ İLE NAVLUN SÖZLEŞMELERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

A. Yolculuk (Sefer) Çarteri Sözleşmesi

Navlun sözleşmesinin bir alt türü olan yolculuk çarteri sözleşmesi (voyage charter) , “ *gemi sahibinin (taşıyanın/donatanın), geminin tamamını belirli bir sefer veya seferler için ya da belirli bir süre için başkasının kullanımına tahsis etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir*” şeklinde tanımlanabilir¹⁵⁵¹⁵⁶. Bu sözleşmeye göre, bir taraftan taşıyan gemisini tahsis etmeyi ve buna bağlı olarak konulan yükü taşımayı taahhüt eder; taşıtan (çarterer) ise bunun karşılığında navlun ödeme borcu altına girer^{157 158}.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde, zaman çarteri sözleşmesinin aksine, geminin ticari yönetimini kullanma hakkı taşıyana aittir ve buna bağlı oluşan riskleri de bir başkasına (taşıtana) devredemez. Bununla birlikte, geminin zilyetliği ve teknik kontrolü de taşıyana aittir¹⁵⁹.

¹⁵⁵ SCRUTTON, s. 2., ÜLGNER, C. I, s. 153.

¹⁵⁶ Yolculuk çarteri, gemi sahibinin (taşıyanın/donatanın) navlun ve (uygun olduğunda) süstaryaya ücreti karşılığında bir veya birden fazla belirlenmiş seferi gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir (COOKE, Julian/YOUNG, Timothy/TAYLOR, Andrew/ KIMBALL, John D. /MARTOWSKI, David/ LAMBERT, LeRoy/ASHCROFT, Michael/ STURLEY, Michael, Voyage Charters, 4 rd. Edition, Informa Law, London, 2014, s. 3).

¹⁵⁷ ÜLGNER, C. I, s. 153, SCRUTTON, s. 3.

¹⁵⁸ Yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafları gemi sahibi ve taşıtandır. Ancak, sözleşmede “gemi sahibi” olarak tanımlanan tarafın, geminin sicile kayıtlı gemi sahibinden başka biri olması oldukça yaygındır. Örneğin, bir gemiyi sicile kayıtlı gemi sahibinden zaman çarteri ile tahsis eden bir kişi (çarterer) , bu gemiyi yolculuk çarteri ile alt taşımaya verebilir ve yolculuk çarteri bakımından görünüşte donatan (disponent owner) olur. Benzer şekilde, bir yolculuk çarter sözleşmesinde çarterer başka biriyle alt taşıma sözleşmesi yapabilir ve bu durumda yolculuk çartereri görünüşte donatan sayılır (COOK, et al. , s. 70).

¹⁵⁹ SCRUTTON, s. 3.

Yolculuk charteri sözleşmesinde, taşıyanın ilk yükümlülüğü gemisini doğru bir şekilde tanımlamalıdır. Ancak, yolculuk charteri sözleşmesinde geminin tanımı her zaman esaslı bir şart olarak kabul edilmez¹⁶⁰¹⁶¹.

Yolculuk charteri sözleşmesinde yer alan gemi tanımının ilk olarak charter sözleşmesinin akdedildiği ana ilişkin olduğu görülür. Bu bağlamda, geminin yalnızca sözleşmenin akdedildiği tarihte mi tanımlamaya uygun olması gerektiği, yoksa yükleme tarihinde veya sefer müddeti boyunca da bu uygunluğun devam edip etmeyeceği meselesi ortaya çıkar¹⁶². Bu husustaki İngiliz hukuku içtihatlarına bakıldığında, söz konusu tanımlama unsurunun niteliğine göre farklılık arz ettiği görülür¹⁶³. Yeknesak bir yaklaşımın mümkün olması halinde, Isaacs v. McAllum davasında benimsenen prensibin esas alınması gerektiği ileri sürülmektedir. Bu prensibe göre, gemi tanımlaması sözleşmenin yapıldığı tarihteki durumu göstermekle birlikte, donatanın daha sonra gemide, taşıtana vereceği hizmetleri olumsuz yönde etkileyecek değişiklikleri yapamayacağı örtülü olarak kabul edilmelidir¹⁶⁴.

¹⁶⁰ PLOMARITOU, Evi, A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter, Journal of Shipping and Ocean Engineering, No 4, 2014, s. 308. <https://www.davidpublisher.com/> (Erişim Tarihi: 27.10.2024)

¹⁶¹ Yolculuk charter sözleşmesinde yer alan gemi tanımlamasının sözleşmenin bir şartını teşkil ettiği varsayımı altında, bu şartın esaslı şart olup olmadığı sorunu ortaya çıkar. Diana Prosperity davasında tahsis olunan, gemi tanımlamasının her unsurunun esaslı şart teşkil ettiğini ve bu sebeple herhangi bir sapmanın tahsis olunana sözleşmeyi feshetme hakkı doğuracağını iddia etmiştir. Bu iddia Lordlar Kamarası tarafından reddedilmiş olup Lord Wilberforce, Cargo Ships El-Yam v. Invotra ve Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha davalarında benimsenen yaklaşımı kabul etmiştir. Söz konusu yaklaşım, doğrudan fesih hakkı doğuran katı kuralların kabulü yerine, ihlalin veya sapmanın mahiyeti ve ağırlığının nazara alınması kabul etmiştir (COOK, et al., s. 80).

¹⁶² COOK, et al. , s. 81, SÖZER, s. 395.

¹⁶³ Geminin sürat ve yakıt sarfiyatına ilişkin beyanların sadece sözleşmenin akdi anında değil, teslim anında da geçerli olduğuna hükmedilmiştir. Buna mukabil, geminin klas derecesine ilişkin beyanların münhasıran charter sözleşmesinin tarihine matuf olduğuna ve geminin klas derecesini muhafaza etmek için makul tedbirleri alma yahut istisna edilen tehlikeler haricinde klas derecesini koruma yönünde zımni bir yükümlülük tesis etmediğine karar verilmiştir (COOK, et al., s. 81).

¹⁶⁴ COOK, et al., s. 81, SÖZER, s. 395.

Yolculuk charter sözleşmelerinde, sözleşmenin konusunu teşkil eden geminin ismen belirlenmesi önem arz eder. Bu bağlamda “sonradan belirlenecek gemi” (to be nominated) kaydının bulunmadığı veya donatana ikame hakkının tanınmadığı hallerde charter sözleşmesinin münhasıran isimlendirilen gemi için akdedildiği kabul edilir. Bu nedenle, taşıtan charter sözleşmesinde belirlenen gemi ile aynı özelliklere sahip olan başka bir gemiyi kabul etmek zorunda değildir¹⁶⁵. Bununla birlikte, sözleşmede ismi belirtilen gemi ile ifa esaslı olmakla beraber, geminin isminin sadece kullanılacak gemiyi teşhis etmenin bir vasıtası olduğu ve geminin esaslı niteliğini belirtmek için kullanılmadığı hallerde, donatan geminin ismini değiştirmesi durumunda gemiyi sözleşme kapsamında yükleme için hazır etme hakkına sahiptir¹⁶⁶.

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşınacak yükün cinsi ve miktarı spesifik olarak belirlenmişse, bu durum sözleşmenin esaslı unsuru olarak kabul edilir ve taşıyan, sözleşmede belirlenmiş olan yük dışında başka bir yükü taşımakla yükümlü değildir¹⁶⁷. Bununla birlikte, sözleşmede yer alan hükümler çerçevesinde, taşıtan yükü taşıma ve muhafaza koşullarına uygun bir biçimde taşıyana teslim etmekle yükümlüdür¹⁶⁸. Yükün türü ve durumu, tüm koşullar altında makul olma kriterine tabidir. Bu açıdan, geleneksel ticari uygulamalar esas alınır. Böylece, tarafların temel yükümlülükleri taşıyanın normal ekipman ve özelliklere sahip olan bir gemiyi sağlamasını, taşıtanın ise geminin mevcut özelliklerine uygun yükü teslim etmesini gerektirir. Sözleşmede yer alan genel tanımlamalar, standart ticari uygulamalar çerçevesinde yorumlanır ve özel gereksinimler açıkça belirtilmelidir¹⁶⁹.

Yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılan “Lawful merchandise” kavramı iki unsurdan oluşmaktadır: Birinci unsur olan “Lawful” kavramı, yükün; yükleme ve boşaltma limanlarında yürürlükte olan yerel mevzuata, geminin bayrağının tabi olduğu hukuka ve taşıma sözleşmesinin esasına uygulanacak hukuka aykırılık teşkil etmeksizin yüklenebilir, taşınabilir ve boşaltılabilir nitelikte olmasını ifade ederken;

¹⁶⁵ COOK, et al., s. 81, SÖZER, s. 395.

¹⁶⁶ Bu konuya ilişkin mahkeme kararı için bkz. COOK, et al., s. 81.

¹⁶⁷ Bkz. TTK, m.1144.

¹⁶⁸ SÖZER, s. 396.

¹⁶⁹ COOK, et al., s. 174.

ikinci unsur olan “Merchandise” kavramı ise yükleme limanından mutad olarak sevk edilen türdeki malları kapsayacak şekilde yorumlanır¹⁷⁰.

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, geminin kapasitesinin tamamını veya belirli bir bölümünü, muayyen bir sefer için taşıtana tahsis eder ve bunun karşılığında, taşınan yükün miktarına göre hesaplanan veya kimi durumlarda götürü usulde belirlenen navlun bedeline hak kazanır. Bu sözleşme tipinde yükleme ve boşaltma süreçleri özel önem taşır; navluna dahil olan starya süresi ve bu sürenin aşılması halinde ödenmesi gereken sürastarya ücreti sözleşmenin önemli unsurlarındandır¹⁷¹. Sözleşmede FIOST (Free In Out and Stowed/Trimmed) klotunun varlığı halinde, taşıtan navlun bedelinin yanı sıra yükleme, boşaltma ve istif masraflarını da üstlenmekle yükümlüdür. Bununla birlikte, sözleşme “liner terms” (layner şartları) veya “gross terms” (brüt şartlar) esasına göre de düzenlenebilir; bu hallerde yükleme ve boşaltma masrafları navlun bedeline dahildir ve bu giderler taşıyan tarafından karşılanır¹⁷².

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, TTK.1141 hükmü çerçevesinde denize, yola ve yüke elverişli bir gemi sağlamakla yükümlüdür. Bu yükümlülük hem yükleme başlamadan önce hem de yolculuk süresince devam eder¹⁷³.

Yapılan bu açıklamalar doğrultusunda, çıplak gemi kira sözleşmesi ile yolculuk charteri sözleşmesinin karşılaştırıldığında, yolculuk charteri sözleşmesinde bir taşıma taahhüdü¹⁷⁴; çıplak gemi kira sözleşmesinde ise gemiyi kullandırma taahhüdü söz konusudur¹⁷⁵. Bu temel farklılık, geminin kullanım serbestisi üzerinde de etkisini gösterir. Şöyle ki, çıplak gemi kira sözleşmesinde kiracı, gemiyi ticari menfaatleri doğrultusunda serbestçe kullanabilirken¹⁷⁶, yolculuk charteri sözleşmesinde ise gemiye uygun belli bir yükün taşınması amacıyla kullanılır¹⁷⁷. Çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin zilyetliği kiracıya

¹⁷⁰ COOK, et al., s. 174.

¹⁷¹ SCRUTTON, s. 3.

¹⁷² PLOMARITOU, s. 313.

¹⁷³ SÖZER, s. 415 vd. , YAZICIOĞLU, s. 345 vd.

¹⁷⁴ ÜLGNER, C. I, s. 57, YAZICIOĞLU, s. 333, TOPSOY, s. 315, SÖZER, s. 390.

¹⁷⁵ YAZICIOĞLU, s. 318, SÖZER, s. 399.

¹⁷⁶ ÜNAN, s. 27, YAZICIOĞLU, s. 318.

¹⁷⁷ ÜLGNER, C. I, s. 78.

devredildiğinden geminin ticari ve teknik yönetimi kiracıya aittir¹⁷⁸. Yolculuk charteri sözleşmesinde, geminin zilyedi geminin ticari ve teknik idaresi kendisine ait olan taşıyan sıfatıyla gemi sahibine aittir¹⁷⁹. Yolculuk charteri sözleşmesinde gemi adamları taşıyanın emrinde çalışmaya devam ederken, çıplak gemi kira sözleşmesinde gemi adamları kiracının emri altında çalışmaya başlar. Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan eşyanın zıya ve hasarından sorumlu iken, çıplak gemi kira sözleşmesinde kiracı gemiyi işletmeden doğan sorumluluğu bulundur.

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, gemiyi başlangıçtaki denize elverişli durumunu sefer boyunca korumakla yükümlü iken¹⁸⁰, çıplak gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, gemiyi sözleşmenin başlangıcında öngörülen kullanım amacına uygun TTK.m.932/f.1 kapsamında denize elverişli bir şekilde teslim etmekle yükümlüdür^{181 182}.

B. Kırkambar Sözleşmesi

Navlun sözleşmesinin bir diğer alt türü olan kırkambar sözleşmesi (bill of lading contract/liner) taşıyan, bir navlun karşılığı ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenir (TTK.m.1138/f.1, b.(b) .) . Buna

¹⁷⁸ GEBB, s. 765, ÜLGNER, C.I, s. 34-35, LIGHT ALGANTÜRK, s. 153, SCRUTTON, s. 4-5, ODEKE, s. 333.

¹⁷⁹ ÜLGNER, C. I, s. 78.

¹⁸⁰ KANER, s. 313-315, TOPSOY, s. 324, PLOMARITOU, s. 309, COOK, et al., s. 233 vd.

¹⁸¹ YAZICIOĞLU, s. 320, ÖNDER, s. 122, ÜNAN, s. 27, SCRUTTON, s. 3, CHITTY, s. 485.

¹⁸² Geminin denize elverişliliği duruma göre değişkenlik göstermekle birlikte genel olarak geminin kira sözleşmesinde öngörülen amaca uygun olarak makul bir şekilde denize elverişli olmasını gerektirir. Bununla birlikte, sözleşmenin tarafları olan gemi sahibi (kiraya veren) ve çıplak gemi kiracısı, sorumlulukları uygun gördükleri şekilde paylaştırma konusunda tam bir takdir yetkisine sahiptir. Bu durum, çıplak gemi kira sözleşmesi üçüncü kişilere karşı olan yükümlülüğün kapsamını değiştiremezken, kiraya veren ve kiracının denize elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğünden kaynaklanan her türlü sorumluluğu kendi aralarında devretmelerine imkân tanır (<https://www.wfw.com/wp-content/uploads/2019/04/WFW-Briefing-BARECON-2017.pdf>) (Erişim Tarihi: 15.10.2024) .

göre, kırkambar sözleşmesinin unsurları, belirlenmiş veya ayırt edilmiş bir eşya (yük), deniz yoluyla taşınma, navlun ve anlaşmadır¹⁸³.

Kırkambar sözleşmesinde bir geminin tahsis edilmesi ya da ismen belirlenmesi şart değildir¹⁸⁴. Kırkambar sözleşmesinde belirtilen geminin isminden bağımsız olarak taşıyan yükü sözleşmede belirtilen gemi dışında başka bir gemiyle taşıma hakkını saklı tutar¹⁸⁵. Önemli olan yükün güvenli ve zamanında tesliminin sağlanmasıdır. Ayrıca, kırkambar sözleşmelerinde kullanılan gemiler, genellikle düzenli hat taşıyıcısının kendi işletmesindeki gemiler olabileceği gibi, düzenli hat taşıyıcısının zaman charteri veya gemi kira sözleşmesiyle kullandığı gemiler de olabilir¹⁸⁶.

TTK.m.1138/f.1’de kullanılan “ayırt edilmiş” yükünün anlamı, yükün miktar, sayı, ölçü ya da ağırlığının belirtilmiş olması anlamındadır¹⁸⁷. Kırkambar sözleşmelerinde tarafların deniz yoluyla yükün taşınması konusunda anlaşmaları yeterlidir. Dolayısıyla, bu sözleşmede ön planda olan gemi değil, cins ve miktar olarak belirlenmiş yüküdür¹⁸⁸.

Kırkambar sözleşmesinde taşıyan, TTK.m.1141 hükmü uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir şekilde hazır bulundurmaktan sorumludur. Söz konusu yükümlülük yüklemenin başlangıcından yolculuğun sonuna kadar kesintisiz devam eder¹⁸⁹.

Kırkambar sözleşmesi ve yolculuk charteri sözleşmesi, deniz ticareti hukukunda yer alan iki önemli navlun sözleşmesi türüdür. Bu iki sözleşme türü arasındaki en temel farklılık, geminin ferdileşmesi ve

¹⁸³ CUMALIOĞLU, Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 2, 2008, s. 72.

¹⁸⁴ CUMALIOĞLU, s. 80, KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, Gözden Geçirilmiş On Birinci Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2009, s. 109.

¹⁸⁵ CUMALIOĞLU, s. 80, SÖZER, s. 368, YAZICIOĞLU, s. 334.

¹⁸⁶ CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitapevi, Ankara, 2011, s. 20.

¹⁸⁷ SÖZER, s. 368, YAZICIOĞLU, s. 334, KENDER/ÇETİNGİL, s. 109, TOPSOY, s. 317, KANER, s. 304.

¹⁸⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 109, SÖZER, s. 369.

¹⁸⁹ CUMALIOĞLU, s. 77, SÖZER, s. 415 vd., YAZICIOĞLU, s. 345 vd.

tahsis edilmesi konusunda ortaya çıkar¹⁹⁰. Kırkambar sözleşmesi, yapısal özellikleri bakımından yolculuk charteri sözleşmesi ile benzer niteliklere sahip olduğundan, bu sözleşmenin çıplak gemi kira sözleşmesi ile karşılaştırılması gereksiz tekrara yol açacaktır. Dolayısıyla, kırkambar sözleşmesi ile çıplak gemi kira sözleşmesi arasındaki farklar için yolculuk charteri sözleşmesine ilişkin açıklamalar geçerlilik arz eder.

C. Zaman Charteri Sözleşmesi

Türk Ticaret Kanunu 1131. maddesine göre, “ *zaman charteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*¹⁹¹” Bu tanım doğrultusunda, zaman charteri sözleşmesinin (time charter) tarafları tahsis eden (taşıyan/gemi sahibi/gemi işletme müteahhidi)¹⁹²¹⁹³ ve tahsis olunan (taşitan/charterer)¹⁹⁴ olarak belirlenmiştir.¹⁹⁵ Bu sözleşmede tahsis edenin asli edim borcu, geminin ticari yönetiminin¹⁹⁶ belirli bir süre için tahsis olunana devredilmesiyle sınırlıdır¹⁹⁷.

Zaman charteri sözleşmesinde charterer, gemi üzerinde ne zilyetlik hakkına ne de mülkiyet hakkına sahiptir. Bunun yerine, charterer sözleşmede belirlenen sınırlar dahilinde, tahsis edenin gemisini hangi

¹⁹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, s. 70-71.

¹⁹¹ İngiliz hukukundaki zaman charteri sözleşmesi şu şekilde tanımlanmıştır: “*Gemi sahibi, belirli bir süre boyunca ve belirlenmiş bir bölge dahilinde, chartererin taleplerine uygun bir şekilde sahra seferleri ve yüklü seferler gerçekleştirmek amacıyla gemiyi chartererin kullanımına sunmayı taahhüt ettiği bir sözleşmedir*” (COGHLIN, Terence/ BAKER, Andrew W. / KENNY, Julian/ KIMBALL, JOHN D. K/ BELKNAP, THOMAS H. , Time Charters, Informa Law, 7th ed. , New York, 2014, s. 1) .

¹⁹² SÖZER, s. 375.

¹⁹³ Zaman charteri sözleşmesinde, gemiyi tahsis eden tarafın mutlaka geminin gerçek sahibi (sicile kayıtlı donatan) olması gerekmez. Görünüşte donatanlar da (disponent owner) bu sözleşmeyi yapabilir (COGHLIN, et al., s. 63).

¹⁹⁴ SÖZER, s. 373.

¹⁹⁵ TTK’nın zaman charteri sözleşmesi taraflarını “tahsis eden ve tahsis olunan” olarak hukuki vasıflandırmasının doğru olmadığı yönündeki eleştiri için bkz. ÜLGNER, C. II, s. 7.

¹⁹⁶ Ayrıca, bkz. TTK.m.1134/f.1.

¹⁹⁷ SÖZER, s. 372, ÜNAN, s. 30.

amaçla kullanacağını konusunda yönlendirme hakkına sahiptir¹⁹⁸. Gemi, tahsis edenin zilyetliğinde kalmaya devam eder; kaptan ve gemi adamları da tahsis edenin çalışanları olarak görevlerini sürdürürler¹⁹⁹. Çartererin sahip olduğu hak, yalnızca geminin ticari anlamda kazanç kapasitesini kullanma hakkıyla sınırlıdır. Bu nedenle, ihmalkâr bir üçüncü kişinin gemiyi zarara uğratması halinde, çarterer üçüncü kişiye karşı haksız fiil davası açma hakkına genel olarak sahip değildir²⁰⁰.

Zaman çarteri sözleşmesinde, çarterer geminin ticari yönetimini kontrol ettiğinden, aldığı kararların sonuçlarından ve kendi emirlerine uyulmasından kaynaklanan sorumluluk hallerinden tahsis edene karşı sorumludur. Nitekim, zaman çarteri sözleşmelerinin çeşitli standart formlarında²⁰¹, bu tür sorumluluk hallerini düzenleyen özel hükümler mevcuttur²⁰².

Zaman çarter sözleşmesi, ismi belirtilen geminin ticari hizmetlerine ilişkin yapılan bir sözleşmedir. Taraflar arasında başka bir geminin temin edebileceği konusunda bir anlaşma (ikame klozu)²⁰³ yoksa, aynı özelliklere sahip başka bir gemi olsa dahi, çarterer başka bir gemiyi kabul etmek zorunda değildir. Dolayısıyla, çarter sözleşmesinde ismi belirtilen bir geminin sözleşmenin amaçları doğrultusunda kullanılamaz hale geldiğinde çarter sözleşmesi ifa imkansızlığı nedeniyle sona erer²⁰⁴.

Zaman çarteri sözleşmesinde, çarterer açısından geminin teknik özellikleri de büyük önem taşır. Zira, ticari girişiminin başarısı doğrudan gemiye bağlıdır. Geminin ticari yönetimini üstlenen çarterer başlangıçta geminin hızını²⁰⁵, yükleme kapasitesini²⁰⁶ ve yakıt tüketimini²⁰⁷ dikkate

¹⁹⁸ COGHLIN, et al., s. 1-2.

¹⁹⁹ COGHLIN, et al., s. 1-2, SÖZER, s. 377.

²⁰⁰ COGHLIN, et al., s. 1-2.

²⁰¹ Zaman çarteri sözleşmesinde kullanılacak olan standart formlara başlıca örnek olarak, NYPE (New York Produce Exchange Form) ve BALTIME gösterilebilir (ÜLGENER, C.II, s. 10.).

²⁰² WILSON, John F., Carriage of Goods By Sea, 7th ed. , Great Britain, 2010, s. 85, ÜLGENER, C.II, s. 10.

²⁰³ İkame klotunun yorumlanması hakkında bkz. COGHLIN, et al., s. 1-2.

²⁰⁴ COGHLIN, et al., s. 61.

²⁰⁵ New York tahkimlerinde geminin hız taahhüdüne uygunluğunun tespitinde, geminin çarter süresi boyunca gösterdiği performans dikkate alınır. The Seamaid kararında hakem heyeti, hız iddiasının değerlendirilmesinde iki kriter belirlemiştir. İlk olarak, geminin iyi hava koşullarının hâkim olduğu

almalıdır²⁰⁸. Öte yandan, kaptan ve gemi adamları, tahsis edenin çalışanları olmalarına rağmen, kaptan, zaman charteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde chartererin geminin ticari yönetimine ilişkin vereceği tüm talimatlara uymak zorundadır (TTK.m.1134/f.2).

Çarterer, geminin ticari yönetiminden doğan, yakıt masrafları dahil tüm giderleri de karşılamak zorundadır (TTK.m.1135/f.1)²⁰⁹. Bu kapsamda, chartererin geminin ticari yönetimine ilişkin verdiği talimatların ifası sırasında ortaya çıkan giderler de yer alır. Ticari yönetime ilişkin giderlere örnek olarak liman ücretleri, pilotaj giderleri, römorkör ücretleri, kanal geçiş ücretleri, yükleme-boşaltma masrafları, demirleme ücretleri, terminal masrafları, acentelik ücretleri, liman rıhtım ücretleri, fener ve tahlisiye resimleri, gümrük masrafları, yük elleçleme giderleri, konşimento masrafları verilebilir. Teknik yönetime ilişkin giderler ise tahsis eden tarafından karşılanır. Bunlar, gemi adamlarının ücret ve iase masrafları, geminin teknik bakım-onarım masrafları, klas kuruluşu sorvey ücretleri vb. teknik işletme giderleridir²¹⁰.

Geminin ticari yönetimi charterere bırakılmış olsa da geminin teknik yönetimi, zilyet olan tahsis edene aittir²¹¹. Ayrıca, TTK.m.1133/f.1,b.(b) uyarınca, tahsis eden sözleşme süresince gemiyi

günlerde charter sözleşmesinde taahhüt edilen hıza ulaşp ulaşmadığına bakılır. İkinci olarak, hava koşulları ve akıntılar dikkate alınarak geminin tüm sefer boyunca gösterdiği ortalama hızın charter sözleşmesindeki tanıma uygunluğu değerlendirilir. Hakem heyetinin çoğunluğu, normal şartlarda her iki kriterin de kullanılması gerektiğini kabul etmektedir. The Stove Vulkan kararında hakem heyeti, hız taahhüdünün ihlalinin tespitinde geminin tam yüklü olduğu ve hava koşullarının kuvveti 4 veya daha az olduğu günler ile kuvveti 5 ve 6 olan rüzgarların gemiye eşlik ettiği günlerdeki ortalama hızın, geminin gerçek kapasitesini ortaya çıkaracağı belirtilmiştir (COGHLIN, et al., s. 85).

²⁰⁶ bkz. COGHLIN, et al., s. 71.

²⁰⁷ bkz. COGHLIN, et al., s. 73.

²⁰⁸ WILSON, s. 85.

²⁰⁹ Alman Ticaret Kanunu'nda açıkça düzenlenen tahsis edenin üstleneceği giderler sabit giderler-değişken giderler şeklinde iki kategoriye ayrılmıştır (ÜNAN, s. 31.).

²¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, s. 327,329.

²¹¹ Bkz. TTK. m. 1131/f.2.

denize, yola (yakıt hariç) ve sözleşmenin amacına uygun şekilde bulundurmakla yükümlüdür²¹²²¹³.

Zaman charteri sözleşmelerinde terminolojik bir ikilem bulunmaktadır. Anglo-Sakson hukuk sisteminde, tahsis edilene ödenecek bedel için hem ‘hire’ (kira) hem de ‘freight’ (navlun) terimleri kullanılmıştır. TTK.m.1136/f.1’de, bu kavramsal belirsizliği gidermek amacıyla ‘tahsis ücreti’ terimi kullanılmıştır²¹⁴.

Zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin navlun sözleşmesi olup olmadığı doktrinde tartışmalıdır. Tartışmanın temel nedenlerinden biri sözleşmenin TTK sistematigi içindeki düzenleme yeridir. Kanun sistematiginde zaman charteri sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi ile navlun sözleşmesi (kırkambar ve yolculuk charteri sözleşmesi) arasında, bağımsız bir deniz ticareti sözleşmesi olarak düzenlenmiştir²¹⁵.

Doktrindeki ilk görüşe göre, zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliği navlun sözleşmesidir. Bu görüşü savunanlardan **Çağa/Kender’e göre**²¹⁶, “gemi belirli bir zaman için tutulur ve navlun zaman ölçüsüne göre tayin olunur. Bu tür sözleşmede charterer kaptan ve gemi adamlarına karşı ticari alanda sınırlı bir talimat yetkisi vardır. Gemi sahibi tarafından yükün taşınması ön plana olduğundan navlun sözleşmesi olarak kabul edilir.” **Sözer’e göre**²¹⁷, “ zaman charter sözleşmesi belli bir yükün, belli noktalar arasında taşınmasını öngörür, zaman charteri sözleşmesi bir taşıma taahhüdü içerdiği için navlun sözleşmesi olarak kabul edilir²¹⁸.” **Ülgener’e göre**²¹⁹, “ zaman charteri öyle bir sözleşmedir

²¹² Zaman charteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi niteliğinde ise tahsis eden aynı zamanda gemiyi yüke elverişli halde de bulundurmakla yükümlüdür (SÖZER, s. 373).

²¹³ İngiliz hukukunda, zaman charteri sözleşmesinde tahsis edenin denize elverişlilik yükümlülüğü sözleşmede açıkça belirtilmemiş olsa bile sözleşmenin doğası gereği var olduğu kabul edilir. Ayrıca, geminin her açıdan donatılmış olması yükümlülüğü, denize elverişliliğin ötesinde bir yükümlülük yaratır: gemi aynı zamanda yerine getireceği özel hizmete de uygun olmalıdır (COGHLIN, et al., s. 160-161).

²¹⁴ ÇALIK, Ahmet, “Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar” , Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C.18, S. 2, 2012, s. 445.

²¹⁵ ÜLGNER, C. II, s. 6, SÖZER, s. 372.

²¹⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 8.

²¹⁷ SÖZER, s. 371.

²¹⁸ Benzer görüş için bkz. YAZICIOĞLU, s. 326.

ki, onunla taşıyan zaman esası üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi yük taşımaya için belirli bir süre taşıtana tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi taahhüt eder.”

Doktrinde ikinci görüş, zaman charteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olmadığını savunmaktadır. Bu görüşü savunanlardan Kaner'e göre²²⁰, “taşınacak eşya borcun konusuna dahil olmadığı için eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilemez. Zaman charteri sözleşmelerinde denizde eşya taşıma amacı sözleşmenin konusu değil, sözleşmenin saikini teşkil eder.” Çalık'a göre²²¹, “gemi zilyetliğinin fiilen devredilmemesine rağmen, İngilizce sözleşme metinlerde ‘let’ kiralama teriminin kullanılması ve ödenen bedelin ‘hire’ (kira) olarak ifade edilmesi ve uygulamada ‘delivery’, ‘redelivery’ gibi teslim ilişkisi terminolojinin tercih edilmesi²²², zaman charteri sözleşmesinin atipik niteliğini ortaya çıkarmaktadır²²³.”

Kanaatimizce²²⁴, zaman charteri sözleşmesinde geminin tahsis amacı genellikle yük taşınmasına ilişkindir. Bundan dolayı, zaman charteri sözleşmesi esas itibarıyla bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesi gerekir. Şunu belirtmek gerekir ki, eğer gemi yük taşıma dışında; sondaj çalışması, kurtarma hizmetleri, balık avlanması gibi farklı gelir getirici

²¹⁹ ÜLGNER, C. II, s. 10.

²²⁰ KANER, s. 11.

²²¹ Çalık' göre, açıklanan bu nedenler zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesini zorlaştırır (ÇALIK, s. 445.). Ancak, zaman charteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilseydi, uygulamada ortaya çıkabilecek sorunları azaltacaktı ve kırkambar ve yolculuk charteri sözleşmelerinin tabi olduğu emredici hükümlere tabi olacaktı. Oysaki, zaman charteri sözleşmesinde taraflara tam bir sözleşme özgürlüğü tanınmıştır (ÇALIK, s. 446-447).

²²² Zaman charteri sözleşmelerinde genellikle gemi kira sözleşmelerinde kullanılan terimlere (let, hire, delivery and redelivery) yer verilmesine rağmen, charter sözleşmesinin hukuki niteliği tespit edilirken bu terimler hiçbir şekilde kesin/belirleyici olarak kabul edilemez (DAVIS, s. 2).

²²³ Benzer görüş için bkz. ÖNDER, s. 101 vd.

²²⁴ Yargıtay'ın zaman charteri sözleşmesini navlun sözleşmesi olarak nitelendirdiği kararı için bkz. Yarg. 11. HD, T. 22.09.2022, E. 2021/5125, K. 2022/6217. <https://karararama.yargitay.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 31.10.2024)

²²⁵ İngiliz hukukunda, zaman charteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilir (DAVIS, s. 2).

faaliyetler için kullanılıyorsa, bu tür sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak kabul edilemez²²⁶. Bu durumda, zaman çarteri sözleşmesi karma sözleşmesi olarak kabul edilir ve bir hukuki ihtilaf halinde, kira, istisna veya hizmet sözleşmelerinden hangisine daha yakınsa, o sözleşmenin ilgili hükümleri uygulanır²²⁷.

Sonuç olarak, zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği değerlendirildiğinde, bu sözleşmenin kira sözleşmesi olmadığı açıktır²²⁸. Bu sonuca ulaşmamızın çeşitli nedenleri bulunmaktadır. Birincisi, çıplak gemi kira sözleşmesinde bir taşıma taahhüdü bulunmaz²²⁹, zaman çarteri sözleşmesinde genellikle taşıma taahhüdü bulunur²³⁰. İkincisi, çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin zilyetliği kiracıya devredilirken²³¹, zaman çarteri sözleşmesinde geminin zilyetliği, teknik yönetimi elinde bulunduran tahsis edende kalır²³². Üçüncüsü, zaman çarteri sözleşmesinde geminin sadece ticari yönetimi çartererde olmasına rağmen²³³, çıplak gemi kira sözleşmesinde geminin hem ticari hem de teknik yönetimi kiracıdadır²³⁴. Son olarak, zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak kabul edildiğinde, tahsis eden sözleşme süresince gemiyi denize, yola (yakıt hariç), yüke ve sözleşmenin amacına uygun olacak bir şekilde bulundurmakla yükümlüdür²³⁵, çıplak gemi kira sözleşmesinde ise kiraya veren gemiyi denize elverişli ve sözleşmede öngörülen amaca uygun bir şekilde teslim etmekle yükümlüdür²³⁶.

VII. SONUÇ

Çıplak gemi kira sözleşmesi, deniz ticaretinde özellikle üç temel amaç için “ finansman aracı olarak, filolarını genişletmek isteyen gemi işletmeleri tarafından ve özellikle savaş zamanlarında devletler tarafından” kullanılır. Bu sözleşme türünde gemi sahibi finansal riski

²²⁶ SÖNMEZ, s. 373; YAZICIOĞLU, s. 375, dpnt. 471.

²²⁷ SÖZER, s. 377. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÜLGNER, C. I, s. 52.

²²⁸ COGHLIN, et al., s. 1-2; DAVIS, s. 2.

²²⁹ SÖZER, s. 405; DAVIS, s. 1.

²³⁰ DAVIS, s. 2; ÜLGNER, C. II, s. 10.

²³¹ DAVIS, s. 2, ÜNAN, s. 26; COGHLIN, et al. , s. 2.

²³² DAVIS, s. 2; COGHLIN, et al. , s. 1-2.

²³³ COGHLIN, et al., s. 1-2; ÜLGNER, C. II, s. 8, ÜNAN, s. 30.

²³⁴ DAVIS, s. 2-3; ÜLGNER, C.II, s. 34-35.

²³⁵ ÜLGNER, C. II, s. 8; SÖZER, s. 373; ÜNAN, s. 30.

²³⁶ SÖZER, s. 405; YAZICIOĞLU, s. 320.

üstlenirken, kiracı ticari riski üstlenmektedir. Bu risk dağılımı, sözleşmenin ekonomik açıdan etkin bir şekilde işlenmesini sağlamaktadır.

Çıplak gemi kira sözleşmesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ilk kez bağımsız ve ayrıntılı bir şekilde TTK.m.1119-1130 maddeleri arasında düzenlenen önemli bir deniz ticareti sözleşmesidir. Çıplak gemi kira sözleşmesinin en belirgin özelliği, geminin zilyetliğinin ve buna bağlı olarak teknik ve ticari yönetiminin kiracıya devredilmesidir. Bu devir neticesinde kiracı, TTK.m.1061 uyarınca gemi işletme müteahhidi olarak donatan sıfatına sahip olur.

Çıplak gemi kira sözleşmesi (bareboat charter) ve demise charter (charter with demise) arasındaki temel ayrım, gemi adamlarının durumunda ortaya çıkmaktadır. Çıplak gemi kira sözleşmesinde gemi tamamen 'çıplak' olarak (aslında gemi adamsız) teslim edilirken, demise charter'da gemi adamlarıyla birlikte teslim edilmektedir. Ancak, TTK.m.1119/f.2 hükmü uyarınca, gemi adamlarının da kiracının emrine verilmesi sözleşmenin niteliğini değiştirmez. Her iki durumda da kiracı, geminin hem ticari hem de teknik yönetimini üstlenmektedir.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin iki tarafa borç yükleyen, rızai ve ivazlı bir sözleşme olduğu görülmektedir. Sözleşmenin şekli bakımından, TTK herhangi bir şekil şartı öngörmemiştir. Bununla birlikte, uygulamada BARECON gibi standart formların kullanımı yaygındır. Bu formların en güncel versiyonu olan BARECON 2017, özellikle Ocean Victory mahkeme kararının ardından sigorta düzenlemeleri başta olmak üzere önemli değişiklikler getirmiştir.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin sicile şerhi, TTK.m.1121 uyarınca ihtiyari olup, uygulamada önemli sorunlar ortaya çıkar. Kanunda bahsedilen "Türk Gemi Sicili" kavramının hangi sicili ifade ettiği belirsizdir ve TUGS Yönetmeliği'nin çıplak gemi kira sözleşmelerinin TUGS'a tescilini engelleyen düzenlemesi normlar hiyerarşisine aykırılık teşkil eder. Sicile şerh, kiracının haklarını korumak açısından önemli bir işleve sahiptir; zira şerh edilmemesi halinde "satış kira sözleşmesini bozar" ilkesi geçerli olur. Ayrıca, TTK.m.1121 atfıyla TTK.m.941/f.3'te düzenlenen ve uygulamada "kiracı sicili" olarak adlandırılan özel sicil, TMK.m.7 anlamında resmi bir sicil olmayıp sadece bir defter niteliğindedir. Bu nedenle, gemi mülkiyetinin devrinde bu şerhin yeni malike ileri sürülebilmesi mümkün değildir. Gelecekte yapılacak yasal düzenlemelerde, sicil türlerinin daha net belirlenmesi ve TUGS mevzuatındaki kısıtlamaların yeniden değerlendirilmesi gerekir.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde, TTK'da alt kiraya ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte TTK.m.1130 hükmü uyarınca, TBK'nın kira sözleşmelerinin genel hükümleri, gemi kira sözleşmesinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde tatbik edilir. Bu durumda, sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, TBK.m.322 çerçevesinde kiracının gemiyi alt kiraya verme hakkı bulunur.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin yabancılık unsuru taşıması halinde uygulanacak hukukun tespiti özel önem taşır. Bu noktada MÖHUK hükümleri çerçevesinde öncelikle tarafların hukuk seçimi, bunun bulunmaması halinde ise karakteristik edim borçlusunun (kiraya verenin) işyeri hukuku esas alınmaktadır. BARECON 2017 formunda da taraflara hukuk seçimi konusunda çeşitli alternatifler sunulmaktadır.

Çıplak gemi kira sözleşmesinin en temel özelliği, geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi ve buna bağlı olarak hem ticari hem de teknik yönetimin kiracıya geçmesidir. Bu özellik, sözleşmeyi diğer deniz ticareti sözleşmelerinden, özellikle navlun sözleşmelerinden ayıran en önemli unsurdur. Zira, zaman charteri sözleşmesinde yalnızca ticari yönetim devredilirken, yolculuk charteri ve kırkambar sözleşmelerinde ise herhangi bir yönetim yetkisinin devri söz konusu değildir.

Sonuç olarak, çıplak gemi kira sözleşmesinin kavramsal çerçevesinin doğru anlaşılması, uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların çözümü açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, sözleşmenin unsurları, hukuki niteliği ve navlun sözleşmelerinden farkları iyi analiz edilmeli, uluslararası niteliği göz önünde bulundurularak uygulanacak hukuk konusunda gerekli özen gösterilmelidir.

KAYNAKÇA

- ACAR, Faruk, Kira Hukuku Şerhi, Yenilenmiş ve Geliştirilmiş 4. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2017.
- AKSOY, Sami, “ Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı” , Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk, İstanbul, 2007.
- ALTAŞ, Hüseyin, Hasılat ve Şirket Kirası, Yetkin Yayınları, 2009.
- ANTALYA, Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümleri, C. V/1,1, Geliştirilmiş 2. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019.
- ARAL, Fahrettin/ AYRANCI, Hasan, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Yetkin Yayınları, 9.bası, Ankara 2012.
- ATAMER, Kerim, Deniz Ticareti Hukuku I, C. I, I. Bası, İstanbul, 2017.
- BAUGHEN, Simon, Shipping Law, 8th ed. Routledge, London and New York, 2023.
- CHITTY, John W. , “ Bareboat Charters: Can a Shipowner Limit Liability to Third Parties - Answers for Owners Attempting to Navigate the Unsettled Waters in the Eleventh Circuit ” Georgia State University Law Review, Vol. 25, No. 2, 2008, ss. 477-502. <https://heionline.org/> (Erişim Tarihi: 17.10.2024)
- COGHLIN, Terence/ BAKER, Andrew W. / KENNY, Julian/ KIMBALL, JOHN D. K/ BELKNAP, THOMAS H. , Time Charters, Informa Law, 7th ed. , New York, 2014. (COGHLIN, et al.)
- COOKE, Julian/YOUNG, Timothy/TAYLOR, Andrew/ KIMBALL, John D. /MARTOWSKI, David/ LAMBERT, LeRoy/ASHCROFT, Michael/ STURLEY, Michael, Voyage Charters, 4th ed., Informa Law, London, 2014. (COOKE et al.)
- CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.
- CUMALIOĞLU, Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukuki Niteliği, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 2, 2008, s. 65-98.
- ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995.

- ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, C. II, Gözden Geçirilmiş 10. Bası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- ÇALIK, Ahmet, “ Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 18, S. 2, 2012, ss.443-450.
- DAVIS, Mark, Bareboat Charters, Second Edition, Informa Professional, London, 2005.
- EREN, Fikret/ DÖNMEZ, Ünsal, Eren Borçlar Hukuku Şerhi, C. I, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022.
- GASCÓN, A. Gilabert, “ Insurance Related Problems In Bareboat Charter Agreements, “, Journal of Shipping and Trade, 6 (12), 2021, ss. 1-18. <https://doi.org/10.1186/s41072-021-00093-3> (E.T: 16.10.2024)
- GEBB, Sheldon A., “ Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis,” Tulane Law Review , Vol. 49, N. 4, 1974-1975, s. 764-784.
- GÖKYAYLA, Emre, “Türk Borçlar Kanununun Kira Bedelinin Belirlenmesine İlişkin 344. Maddesinin Değerlendirilmesi”, Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, C. 9, S. 103-104, 2013, ss.18-51.
- GÜMÜŞ, Mustafa Alper, Yeni 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Kira Sözleşmesi (TBK.m.299-356), 2. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.
- KALPSÜZ, Turgut, Deniz Ticaret Hukuku Giriş Gemi, Birinci Cilt, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1971.
- KANER, İnci Deniz, Deniz Ticaret Hukuku II Navlun Sözleşmeleri, Filiz Kitapevi, 4. Baskı, İstanbul, 2021.
- KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, Gözden Geçirilmiş On Birinci Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2009.
- KILIÇOĞLU, Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş 26. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2022.

- KOCAAĞA, Köksal, “Sözleşmenin Kurulabilmesi İçin Tarafların İrade Beyanları Arasındaki Uygunluğun Kapsamında Yer Alması Gereken Noktalar”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi , S. 79, 2008, s. 73-102.
- KULA DEĞİRMENCİ, Nil, Maritime Law In Turkey, 1. Bası, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017.
- KURT, Hayrettin, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi, Ankara Barosu Dergisi, 2014/2.
- LIGHT ALGANTÜRK, Didem, “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 8, Güz 2005/2, s. 149-172.
- ODEKE, Ademuni, The National and International Legal Rengime of Bareboat Charter Registrations, Ocean Development & International Law, Vol. 28, No. 4, 1997, s. 329-367.
- OĞUZMAN, M. Kemal/ SELİCİ, Özer/ ÖZDEMİR-OKTAY, Saibe, Eşya Hukuku, 19. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2016.
- ÖNDER, Salih; Gemi Kira Sözleşmeleri, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, Mayıs 2016.
- ÖZDEMİR KOCASAKAL, Hatice, “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK. m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 30, S.1, s. 27-62.
- PLOMARİTOU, Evi, A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter, Journal of Shipping and Ocean Engineering, No. 4, 2014, s. 307-321. <http://www.david.publisher.org> (Erişim Tarihi: 27.10.2024)
- SARGIN, Bengi, “Yabancılık Unsuru Taşıyan Gemi Kira Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 17, S. 206, 2022, s. 201-246.
- SCRUTTON, Thomas Edward, Charterparties and Bills of Lading, EDER, B./ BENNET, H. /BERRY, S./FOXTON, D. / SMITH, C.F., Sweet&Maxwell, 23rd ed. , London, 2015.
- SÖZER, Bülent, Deniz Ticaret Hukuku I, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022.

- SÖZER, Bülent, Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi İle Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.
- ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013.
- TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001.
- TOKER, Ali Gümrah, “Yabancı Unsurlu Teminat Mektubuna Uygulanacak Hukuk”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 12, Özel Sayı, 2010, s. 991-1052.
- TOPSOY, Fevzi, Deniz Ticaret Hukuku I, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- ULUĞ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.6, S.1-2, 2012. <https://dergipark.org.tr/> (Erişim Tarihi: 16.09.2024)
- ÜLGENER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri (Genel Hüküm ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri), C. I, Der Yayınları, İstanbul 2000.
- ÜLGENER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, C. II, Der Yayınları, İstanbul, 2016.
- ÜLGENER, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul, 1991.
- ÜNAL, Mehmet/BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, 6. Bası, Ankara, 2012.
- ÜNAN, Samim, “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Code of Commerce (a short comparison to German draft dated 2011)”, in Recent Developments in Maritime Law, Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations, Held in Hamburg on 25 August 2011 and in İstanbul on 6 October 2011, Turkish Maritime Law Association & Germany Maritime Law Association, İstanbul, 2012, s. 25-32.
- YAZICIOĞLU, Emine, Kender- Çetingil Deniz Ticaret Hukuku, Gözden Geçirilmiş 16 Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013.

ZEVKLİLER, Aydın/ GÖKYAYLA, Emre K., Borçlar Hukuku zel Borç İlişkileri, 22. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2024.

ZHANG, Pengfei/ TANG, Lijun, Ship Management Theory and Practice, Routledge, London and New York, 2022.

WILSON, John F., Carriage of Goods By Sea, 7th ed., Great Britain, 2010.

WILLINGALE, Malcolm, Ship Management, Third Edition, Hong Kong, 1998.

Diğer Kaynaklar

<https://karararama.yargitay.gov.tr/>

<https://www.legislation.gov.uk/>

<https://www.wfw.com/wp-content/uploads/2019/04/WFW-Briefing-BARECON-2017.pdf>.