

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

TÜRK HUKUKUNDA GEMİ KİRA SİCİLİ

Yüksek Lisans Tezi

Erim Mert YARDIMCI

Ankara – 2021

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

“TÜRK HUKUKUNDA GEMİ KİRA SİCİLİ”

Yüksek Lisans Tezi

Erim Mert YARDIMCI

**Tez Danışmanı
Doç. Dr. İsmail DEMİR**

Ankara – 2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

Erim Mert YARDIMCI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK HUKUKUNDA GEMİ KİRA SİCİLİ

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İsmail DEMİR

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

- | | |
|---------------------------------|-------|
| 1. Prof. Dr. Hakan KARAN | |
| 2. Doç. Dr. İsmail DEMİR | |
| 3. Dr. Öğretim Üyesi Sami AKSOY | |

Tez Sınavı Tarihi: 30.06.2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Doç. Dr. İsmail DEMİR danışmanlığında hazırladığım “ TÜRK HUKUKUNDA GEMİ KİRA SİCİLİ (Ankara 2021) ” adlı yüksek lisans tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

../../2021

Erim Mert YARDIMCI

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	v
GİRİŞ	1
I. KONU VE AMAÇ	1
II. KAPSAM, PLAN VE YÖNTEM	4
BİRİNCİ BÖLÜM.....	7
GEMİNİN TABİİYETİ VE GEMİ SİCİLİ	7
I. GEMİNİN TABİİYETİ	7
A. GENEL OLARAK	7
B. TÜRK HUKUKUNDA TABİİYET	13
1- Türk Ticaret Kanunu’na Göre Gemilerin Tabiiyeti	13
2- Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’na Göre Gemilerin Tabiiyeti ..	16
3- Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği’ne Göre Gemilerin Tabiiyeti	17
II. GEMİ SİCİLİ.....	18
A. GENEL OLARAK	18
B. HUKUKİ FONKİSYONU	20
1- Geminin Tabiiyetinin Tespit Edilmesi.....	20
2- Geminin Hukuki Statüsünün Belirlenmesi	20
3- Gemi Üzerinde Bir Hakkın Tesisi ve Bir Hakkın veya Hukuki Durumun Açıklanması.....	21
4- Tescil Edilen Hususların İspatı	21
5- Aleniyet İlkesi.....	22
6- Tescil Edilen Haklardan Doğan Talepler İçin Zamanaşımının Kesilmesi	22
7- Sicile Güven İlkesi.....	23
C. SİCİL DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	24
D. GEMİ SİCİLİ TÜRLERİ	25

1- Millî (Geleneksel) Gemi Sicili.....	25
2- Açık (Elverişli) Sicil	26
3- İkinci (Uluslararası) Siciller.....	28
4- Gemi Kira Sicilleri.....	29
III. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ	30
A. KİRA SÖZLEŞMESİ.....	30
1- Kira Sözleşmesinin Tanımı ve Tarafları.....	30
2- Kira Sözleşmesinin Hukuki Niteliği	31
3- Kira Sözleşmesinin Unsurları	32
B. TANIMI VE TARAFLARI.....	32
1- Gemi Kira Sözleşmesinin Tanımı.....	32
2- Gemi Kira Sözleşmesinin Tarafları	33
C. UNSURLARI	35
1- Kiralananın Geçici Olarak Devrinin Taahhüdü	35
a) Gemi.....	35
b) Teknik ve Ticari Yönetimin Devri.....	36
2- Kira Bedeli Ödeme Taahhüdü	37
3- Anlaşma	38
D. HUKUKİ NİTELİĞİ.....	40
E. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ	40
1- Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi.....	40
2- Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi.....	42
F. KİRAYA VERENİN BORÇLARI	46
G. KİRACININ BORÇLARI.....	46
İKİNCİ BÖLÜM	47
GEMİ KİRA SİCİLİ.....	47
I. GENEL OLARAK.....	47
II. ULUSLARARASI HUKUKTA	51

A. 1958 TARİHLİ CENEVRE DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMELERİNE GÖRE HUKUKİ REJİM	51
B. 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNE GÖRE HUKUKİ REJİM	51
C. 1986 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER GEMİLERİN TESCİL ŞARTLARI HAKKINDA SÖZLEŞMEYE GÖRE HUKUKİ REJİM.....	53
III. TÜRK HUKUKUNDA.....	58
IV. HUKUKİ NİTELİĞİ.....	65
V. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN SİCİLE ŞERHİ	71
A. GENEL OLARAK	71
B. ŞERHİN ŞARTLARI	75
VI. ŞERHİN HÜKÜM VE SONUÇLARI.....	78
A. ŞAHSİ HAKKIN KUVVETLENDİRİLMESİ	78
B. ŞERH TARİHİNİN ARDINDAN TESİS EDİLEN AYNİ HAK SAHİPLERİNİN TASARRUF HAKLARININ SINIRLANDIRILMASI	79
C. ÖNCEKİ GEMİ MALİKİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİNİN BİR BÜTÜN OLARAK YENİ GEMİ MALİKİNE DEVROLUNMASI.....	80
D. ŞERHİN MENFİ VE MÜSPET ETKİSİ	81
1- Şerhin Menfi Etkisi.....	81
2- Şerhin Müspet Etkisi.....	81
VII. SİCİL İŞLEMLERİ	82
A. TESCİL İŞLEMİ.....	82
B. TADİL İŞLEMİ.....	84
C. TERKİN İŞLEMİ	85
1- Tescil Kayıtlarının Terkini.....	85
2- Şerhlerin Terkini	87
SONUÇ.....	88
ÖZET.....	91
ABSTRACT	93
KAYNAKÇA	95
I. KİTAPLAR VE MAKALELER.....	95

II. MAHKEME İÇTİHATLARI	98
III. İNTERNET KAYNAKLARI	98
EK-1.....	100
Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (<i>Bareboat Charter Contract</i>) Kapsamında Geçici Olarak Türk Bayrağından Çıkan veya Türk Bayrağı Çeken Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı	100
EK-2.....	107
Türkiye Cumhuriyeti Çıplak Kiralama Sebebiyle Geçici Olarak Türk Bayrağı Çekecek Gemiler İçin Başvuru Dilekçesi.....	107



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Bkz.	: Bakınız
BARECON	: The Baltic and International Maritime Conference Standart Bareboat Charter
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi
BIMCO	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
BKUY	: Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
BMADS	: 1958 tarihli Birleşmiş Milletler Açık Denizler Sözleşmesi
C.	: Cilt
COLREG	: 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi
DİK	: 854 sayılı Deniz İş Kanunu
dn.	: Dipnot
E.	: Esas
e.t	: Erişim tarihi
eTTK	: 6762 sayılı mülga Ticaret Kanunu
FIS	: Fransız Uluslararası Gemi Sicili
FoC	: Flag of Convenience
GBŞN	: Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname
GIS	: Alman Uluslararası Gemi Sicili
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Kesimi
GSN	: Gemi Sicil Nizamnamesi
HD.	: Hukuk Dairesi
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ITF	: International Transport Worker's Federation
İşK	: 4857 sayılı İş Kanunu
K.	: Karar
KAYSİS	: Elektronik Kamu Yönetimi Bilgi Sistemi
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
m.	: Madde
Madeira	: Portekiz Uluslararası Gemi Sicili
MARPOL	: 1973 Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi
MGS	: Milli Gemi Sicili
NIS	: Norveç Uluslararası Gemi Sicili
P&I	: Protection and Indemnity
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SOLAS	: 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TSR	: 1/324 esas ve 96 sıra sayılı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	: 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
TUGSY	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UNCRC	: 1986 tarihli Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescil Şartları Hakkında Sözleşme

UNCLOS : 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
Uygulama Talimatı : Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (*Bareboat Charter Contract*)
Kapsamında Geçici Olarak Türk Bayrağından Çıkan veya Türk
Bayrağı Çeken Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı
Y. : Yargıtay



GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ

Günümüzde uluslararası ticaretin büyük bir kısmı, deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Deniz yolu, sağlamış olduğu avantajları sebebiyle tarih boyunca her zaman tercih edilmiştir. Mevcut istatistiki verilerde uluslararası deniz taşımacılığının 2017 yılında % 2,6 oranında büyüdüğü, yapılan projeksiyonlarda artış oranının 2019 ve 2020 yıllarında % 2,8 oranında gerçekleşeceği, 2020 yılında uluslararası deniz taşımacılığı hacminin 12,54 milyar tonluk bir kapasiteye ulaşacağı belirtilmektedir¹. Uluslararası deniz taşımacılığı yolu ile gerçekleştirilen ticaretin hacmi 2019 yılı itibari ile artış oranındaki hız yavaşlamış olmasına rağmen, % 0.5 artış ile birlikte 7.9 milyar tonluk kuru yük olmak üzere, toplam 11.1 milyar ton olarak saptanmıştır². Bu sebeple gemilere olan talep sürekli artmakta, gemi inşa ve gemi kiralarna ilişkin düzenlemelerin ihtiyaçlar paralelinde geliştirilmesi gerekli görülmektedir.

Gemilerin ekonomik ömürleri sınırlıdır. Diğer yandan ekonomik ömürleri sınırlı olan gemilerin yerine getirecekleri taşımacılık işlerinde karşılaştıkları denizcilik rizikoları ve bu rizikolara karşı ortaya çıkan sigorta primleri, gemi maliklerinin temel sorunlarından biridir. Bu nedenle gemi malikleri sigorta primi ödemek ve geminin olağan giderlerinin büyük bir kısmını üzerlerinden atmak istemektedirler. Kiracılar ise gemi maliki olmadan deniz ticareti yaparak gelir elde etmek arzusunda olduklarından taraflar arasında gemilerin kiralanması yolu ile el değiştirmesi sıkça tercih edilen bir uygulamaya dönüşmüştür.

¹ < https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf > (e.t: 10.11.2020).

² < https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat45_FS13_en.pdf > (e.t: 02.03.2021).

Uygulamada çeşitli birçok tip gemi kira sözleşmeleri geliştirilmiştir. Tip sözleşmelerin her biri, belirli bir amaca özgülenmiştir. Gemi kira sözleşmeleri, genel olarak çıplak gemi kira sözleşmesi ve donatılmış gemi kira sözleşmesi olarak ikiye ayrılmaktadır. Gemi kira sözleşmesinde hüküm bulunmaması durumunda 04.02.2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun ("TBK")³ kira sözleşmelerine dair genel hükümleri uygulanır. Sözleşme, herhangi bir şekil şartına tabi olmamakla birlikte, uygulamada yazılı tip sözleşmeler yaygın şekilde kullanılmaktadır. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (*The Baltic and International Maritime Council: "BIMCO"*) hazırladığı BARECON (*The Baltic and International Maritime Conference Standard Bareboat Charter/ Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi Standart Gemi Kira Sözleşmesi*) tip gemi kira sözleşmeleri, en sık kullanılan tip sözleşmelerdendir. BARECON tip kira sözleşmelerinin son hâli 2017 tarihli'dir.

Gemi, bir hukuk süjesi olmamakla birlikte bayrağını çektiği devletin tabiiyetini taşır. Bir devletin bayrağını çeken gemi, o devletin koruması altındadır. Gemiler, kural olarak bayrak devletinin hukukuna tabidirler. Gemiler, bir anlamda bayrağını çektikleri devletlerin egemenlik alanlarının uzantısıdır. Ancak, bayrak devletinin bayrak çekme, gemi siciline tescil ve vergilendirme gibi konulara ilişkin sıkı kuralları, donatanların gemilerini kolay bayrak devletleri olarak bilinen devletlerin bayraklarını çekmeye sevk etmiştir⁴. Böylece gemi kira sicili kavramı ortaya çıkmıştır.

³ 04.02.2011 tarihli ve 27836 Sayılı Resmi Gazete.

⁴ Kolay Bayrak kavramı, ilk 1920'li yıllarda ABD'de yer alan sıkı içki yasakları neticesinde gemilerin ABD tabiiyetinden çıkarak Panama gibi ülkelerin tabiiyetine geçmeleri ve böylece ABD'nin ortaya koyduğu sıkı yasaktan muaf olmak düşüncesi ile ortaya çıkmıştır. Ancak, ilerleyen zamanlarda kolay bayrak tanımı başkalaşmış günümüzde bilinen gemi malikinin bayrak devletinin uyguladığı sıkı tescil standartlarının aranmadığı veya gemiyi tescil ettirmek istediği devlet ile arasında karşılıklı bir ilişkinin varlığının bulunmadığı, salt ekonomik nedenler ile gemileri siciline tescil eden devletlerdir. bkz. Anderson III, H.E.: 'The Nationality Of Ships And Flags of Convenience: Economics, Politics And Alternatives', Tulane Maritime Law Journal, C.21, 1996, s.156-157. Bir gemi sicilinin kolay bayrak olup olmadığı, 1970 tarihinde Birleşik Krallık'ta düzenlenen 6 maddelik "Rochdale Report" a göre incelenerek anlaşılır. bkz. Ademun- Odeke.: 'An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law', Ocean Development & International Law, C.36, S.4, s.341.

Gemi sicili, devletlerin kendi tabiiyetinde bulunan gemileri takip etme ihtiyacından doğmuştur. Gemi sicili, zaman içerisinde gemi üzerinde bulunan aynı hakların tescili, şahsi hakların şerhi ile bu hakların takibi, gemilere ilişkin klas belgelerinin arşivlenmesi gibi pek çok fonksiyonu üstlenen bir yapıya dönüşmüştür. Aynı şekilde geçici olarak tabiiyeti değişen gemilerin takip edilebilmesi ve kayıtlı oldukları gemi sicilindeki hakların ve kısıtlamaların sürdürülebilmesi gemi kira sicilinin doğuşunun en önemli sebeplerindendir. Gemi kira sicili, İngilizce’de *bareboat charter ship registration*, *dual registration* ve *parallel registration* gibi kelimelerle ifade edilmektedir. Özellikle II. Dünya Savaşı ve sonrasında önemi artarak gelişmiştir. Kavram, Türk hukukunda esaslı şekilde düzenlenmiş değildir. Oysa, denizcilikte ileri, geleneksel denizci devletlerde gemi kira siciline özel bir önem verilmektedir. Gemi kira sicili uygulaması, millî filonun geliştirilmesi ve millî gelirin artırılmasına katkı sağlamaktadır. Gemi kira sicilinde, en dikkat çekici husus, gemi kira sözleşmelerinin sicile şerh edilmesidir.

Gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilmesi, ilgili devletin iç hukukuna tabidir. Şerh ile birlikte geminin başka bir devletin bayrağını çekmesi mümkün olmaktadır. Devletler gemi kira sicili yoluyla bayrakları sürekli değişen gemilerin tabiiyetini kolaylıkla takip ederler. Gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilmesiyle birlikte kiracının hakları kuvvetlendirilmektedir. Türk hukukunda gemi kira sicili başlı başına düzenlenmemiş olmakla birlikte 14.02.2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (“TTK”)⁵ 941(2), 941(3) ve 1121. maddesinde yer alan hükümler önem arz etmektedir.

⁵ 14.02.2011 tarihli ve 27846 Sayılı Resmi Gazete.

Çalışmamızda uygulamada “Kiralanan Gemilere Özgü Sicil” veya “Geçici Sicil” olarak bilinen ve TTK’nun 941(3) maddesinde “Özel Sicil” olarak ifade edilen müessesenin hukuki mahiyeti itibarıyla sicil niteliği taşıyıp taşımadığı, fonksiyonları, ne şekilde çalıştığı ve diğer siciller ile arasındaki ilişkilerin ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışmamızda “Özel Sicil” in hukuki mahiyeti itibarıyla bir sicil niteliğinde olmadığı, sadece bir kayıt düzeni olduğu sonucuna varılmış ise de TTK m. 941(3)’de “Sicil” terimi tercih edildiğinden ifade birliği bakımından “Özel Sicil” deyimini kullanılmıştır. Belirtilen amaç çerçevesinde aşağıda belirtilen sorulara cevaplar aranmıştır:

- (1) Gemi kira sicili nedir?
- (2) Gemi kira sicili ile gemi kira sözleşmesi arasındaki ne tür bir ilişki vardır?
- (3) Türk hukukunda gemi kira sicilinin hukuki dayanakları nelerdir?
- (4) Türk hukukunda gemi kira sicilinin hukuki mahiyeti nedir? Gemi kira sicili bir tür gemi sicili midir yoksa bir kayıt düzeni midir?
- (5) Türk hukukunda gemi kira sicili nasıl çalışmaktadır? Diğer siciller ve bağlama kütüğü ile arasındaki ilişkiler nelerdir?
- (6) Türk hukukunda gemi kira siciline kaydın hüküm ve sonuçları nelerdir?

II. KAPSAM, PLAN VE YÖNTEM

Tezde öncelikle gemilerin tabiiyeti ve gemi sicili kavramlarına temas edilmiştir. Daha sonra gemi kira sicilinin hukuki mahiyeti, nitelikleri, gemi kira sözleşmesinin sicile tescili, tescilin hukuki sonuçları ve özellikle bu suretle geçici bayrak çekme hakkına dair uygulamalar üzerinde durulmuştur. Gemi kira sicili, Türk hukuku çerçevesinde incelenmiştir. Bununla birlikte, yer yer milletlerarası hukuk bakımından da incelemelere yer verilmiştir.

Tezin Birinci Bölümü’nde gemilerin tabiiyeti ve gemi sicili kavramları ele alınmıştır. Bu Bölüm içinde gemilerin tabiiyeti, milletlerarası hukuk ve Türk hukuku ekseninde irdelenmiştir. Gemi siciline ilişkin genel açıklamalardan sonra sicilin hukuki niteliğine, Türk hukukunda gemi sicillerine ve gemi kira sicili müessesesine temas edilmiştir. Bölüm içerisinde gemi kira sözleşmesi kavramı incelenmiştir. Öncelikle TBK çerçevesinde kira sözleşmesine ilişkin genel hükümlere temas edilmiş, ardından gemi kira sözleşmesinin tanımı, tarafları, unsurları, hukuki niteliği, tarafların hakları ve borçları ile gemi kira sözleşmesinin türleri açıklanmıştır.

İkinci Bölümü’nde ise gemi kira sicili müessesesi etraflıca ele alınmıştır. Bu bölümde gemi kira sicili ile ilgili detaylı bilgilere yer verilmiş, ardından gemi kira sicilinin hukuki mahiyeti tartışılmıştır. Daha sonra gemi kira sözleşmesinin sicile şerh usulü ve şerhin şartları incelenmiş, şerhin hüküm ve sonuçlarının açıklanmasına çalışılmıştır. Son olarak gemi kira sicilinde yapılacak tescil, tadil ve terkin işlemlerine değinilmiştir. Hem uluslararası hem de Türk hukukunda yapılan çalışmalarda kiralanan gemilere özgü sicil ve “özel sicil” ifadelerine karşılık, ağırlıklı “gemi kira sicili” ifadesi kullanılmasından dolayı çalışmada anılan “gemi kira sicili” ifadesi “kiralanan gemilere özgü sicil” anlamında kullanılmıştır.

Çalışmamızın sonuç bölümünde vardığımız sonuçlar ve önerilerimiz ortaya konulmuştur. Bu bölümde özellikle TTK’nda yer alan “özel sicil” ibaresine rağmen gemi kira sicilinin hukuki mahiyetinin bir sicil olmadığı, sadece bir kayıt düzeni getirdiği hususu vurgulanmıştır.

Tezde tümdengelim metodu kullanılmıştır. Çalışmamız, Türk hukukuyla sınırlandırılmış olmakla birlikte yer yer karşılaştırmalı hukuk da incelenmiştir. Ayrıca, meselenin milletlerarası boyutu dolayısıyla ilgili milletlerarası sözleşme hükümlerine de

temas edilmesinde fayda görülmüştür. Tezin yazımında Türk Dil Kurumu Sözlüğü ve yazım kuralları dikkate alınmıştır⁶.



⁶ <<https://www.tdk.gov.tr>> (e.t: 20.03.2021).

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİNİN TABİİYETİ VE GEMİ SİCİLİ

I. GEMİNİN TABİİYETİ

A. GENEL OLARAK

Tabiiyet kavramı, bir kişi veya şeyi devlete bağlayan hak, görev ve yükümlülükleri belirleyen hukuki bağ olarak tanımlanmaktadır⁷. Bu hukuki bağın bir tarafı olan devlet, kişi veya şeye karşı yerine getirdiği askeri ve diplomatik korumanın karşılığı olarak yükümlülükler getirmektedir. Kişi veya şey ise kendisine getirilen yükümlülüklerle karşılık olarak devletten talepte bulunma hakkı elde eder. Taraflar arasında var olan hukuki bağın isimlendirilmesi kişi veya şeye bağlıdır. Eğer, devlet ile hukuki bağ kuran bir gerçek kişi ise bu durumda ortada bir vatandaşlık ilişkisi ortaya çıkar. Ancak, devlet ile hukuki bağ kuran bir şey ise bu durumda tabiiyet veya diğer adı ile uyrukluk kavramı meydana gelir.

Tüzel kişilerin tabiiyetiyle ilgili olarak Uluslararası Adalet Divanı'nın (*International Court of Justice*: "UAD") 5 Şubat 1970 tarihli *Barcelona Traction Light and Power Company Ltd.*⁸ isimli kararı dikkati çekmektedir⁹. Bu karar ile birlikte devletlerin tüzel kişiler üzerinde diplomatik himaye haklarının varlığı kabul edilmiş,

⁷ Özman, A.: *Deniz Hukuku I*, Ankara, 2006, s. 187; Aybay, R/Özbek, N/Ersen Perçin, G.: *Vatandaşlık Hukuku*, Ankara, 2019, s. 4.

⁸ Uluslararası Adalet Divanı'nın 05.02.1970 tarihinde vermiş olduğu kararda davacı Belçika ile davalı İspanya devletleri karşı karşıya gelmiş olup, davacı Belçika devletinin iddiaları davaya konu şirketin hissedarlarının Belçika vatandaşı oldukları, ancak İspanya devletinin şirkete el koyulması üzerine, Belçika vatandaşı olan şirket hissedarlarının zarara uğramış bulunması nedeni ile Belçika devletinin diplomatik himaye girişimi ile zararın tazmini talebidir. Divan huzurunda yapılan yargılamada belirtilen limited şirketin Kanada devleti kanunlarına göre kurulmuş olduğu ve vergilendirilme esasının yine Kanada devletinin belirlediği esaslara göre yapıldığı, şirketin İspanya 'da faaliyet göstermiş olduğu ve hissedarlarının Belçika vatandaşı olduğu tespit edilmiştir. Bu açıdan yapılan yargılama sonucunda Divan şirket ile devlet arasındaki gerçek bağın varlığı ilkesine göre somut olaydaki şirketin bir Kanada şirketi olarak kabul edilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Karar metni için bkz. <<https://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-00-EN.pdf>> (e.t: 30.05.2020).

⁹Güngör, G.: *Tabiiyet Hukuku*, Ankara, 2015, s. 205.

hangi devletin belirtilen diplomatik himaye hakkını tesis edeceği hususunda “gerçek bağ” ölçütünün esas alınması gerektiğine hükmedilmiştir.

Gemilerin tabiiyeti meselesi, ilk olarak 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi (“BMADS”)¹⁰ ile düzenlenmiştir. Bu Sözleşme’nin 5(1) ve 6(1) maddelerinde aynen aşağıdaki hükümler yer almaktadır:

“Her devlet tabiiyetine alacağı, siciline kaydedeceği ve bayrak çekme hakkı vereceği gemiler hakkında şartları kendileri belirleyeceklerdir. Gemiler bayrağını çekme hakkını haiz oldukları devletin tabiiyetindedirler. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır; bilhassa devlet bayrağını çeken gemiye yönelik olarak gemi üzerinde teknik ve sosyal meselelerde yargısal ve idari yetkilerini uygulamalıdır.”

“Aksi işbu sözleşme hükümlerinde ve başkaca uluslararası sözleşme hükümlerinde belirtilmedikçe, gemiler ancak tek bir devletin tabiiyetinde olabilirler; bu hâl açık denizlerde özel yargılamanın konusunu oluşturacaktır. Bir gemi seyrüsefer esnasında, uğrak limanında eğer ki, tabiiyette gerçek bir değişiklik veya mülkiyette değişiklik veya sicilde değişiklik olmadıkça bayrağını değiştiremez.”

Konuya ilişkin olarak vatandaşlık hukukunda da önemli bir yer tutan tabiiyetin gerçekliği ilkesinin çıkış noktası olan UAD’nın Nottebohm Davasında¹¹ vermiş olduğu

¹⁰ Convention on the High Seas (1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi): Cenevre/İsviçre’de düzenlenen I. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda (UNCLOS I) kabul edilmiş dört sözleşmeden biridir. 29.04.1958 tarihinde kabul edilerek imzaya açılmış ve yürürlüğe 30.09.1962 tarihinde girmiştir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (“UNCLOS”)’un yürürlüğe girmesi ile birlikte yürürlükten kalkmıştır. Sözleşme metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%2002-00%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf> (e.t: 30.05.2020).

¹¹ Nottebohm Davası: Uluslararası Adalet Divanı tarafından 6 Nisan 1955 tarihinde Lihtenştayn ile Guatemala arasında görülen davada esasen Alman vatandaşı olan Friedrich Nottebohm Guatemala’da bulunan malvarlığını, Guatemala’nın Almanya’ya olan savaş ilanı ve buna yönelik tedbirlerinden korumak amacı ile tarafsız ülkelerden olan Lihtenştayn’a vatandaşlık başvurusu yapmıştır. Lihtenştayn makamlarının vatandaşlık bahsetmesinin ardından eski vatandaşlığının sahil olmadığını Uluslararası Adalet Divanı nezdinde ileri sürmüştür. Ancak yapılan yargılama sonucunda kişinin devleti ile oluşacak olan vatandaşlık bağının sadece kağıt üzerinde olmayacağı, vatandaşlığın varlığından bahsedilebilmesi için devlet ile kişinin arasında somut bağların olması gerektiği, yani kişinin vatandaşı olduğu ülke olan ilişkisinin üçüncü devletlerle olan ilişkisinden daha sıkı olması gerektiğine hükümlenmiştir. Karar için <<https://www.icj-cij.org/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf>> (e.t: 27.12.2018).

karar önem arz etmektedir. Karara göre etkili vatandaşlık ilkesi, aynı şekilde şeylerin tabiiyetine de uygulanmalıdır. Şeyler de aynen gerçek kişiler gibi yakın ilişki içerisinde oldukları devletin tabiiyetinde sayılırlar. BMADS m. 5(1)'e "gerçek bağ" kavramının dahil edilmesi , bayrak devletin münhasır yetkilerini kısıtlamıştır¹².

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ("UNCLOS")¹³ m. 91, 92 ve 311'de gemilerin tabiiyeti yeniden düzenlenmiştir. UNCLOS m. 91'de her devletin gemilere hangi şartlar ile tabiiyetini vereceği, gemilerin kendi ülkesinde tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit edeceği, gemilerin bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahip oldukları, devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmasının gerektiği belirtilmektedir. Bu maddede BMADS m. 5(1)'de yer alan ilkelerin aynen muhafaza edildiği anlaşılmaktadır.

BMADS hükümlerine paralel şekilde UNCLOS m. 92(1) ve (2)'de aynen aşağıdaki hükümlere yer verilmiştir:

"Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası anlaşmalarda ve işbu Sözleşme'de açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. Mülkiyetin gerçekten nakli veya sicilde değişiklik durumları haricinde bir gemi yolculuk sırasında veya bir limanda bayrağını değiştiremez."

¹²Ademuni- Odeke.: *Bareboat and Charter (Ship) Registration*, Hollanda, 1998, s. 645- 646 (Anılış: Gemi Kira Sicili); Mansell, J.: *Flag State Responsibility*, Heidelberg, 2009, s. 14.

¹³ United Nations Convention on the Law of Sea (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi): Montego Bay/Jamaika'da gerçekleştirilen III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun 10.12.1982 tarihli son oturumunda kabul edilmiş ve imzaya açılmış, 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye sözleşmeye taraf değildir.

<https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> (e.t: 20.03.2021).

“İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremez ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görür.”

Gemilerin tabiiyetiyle ilgili önemli bir kavram, “bayrak devleti” kavramıdır. Bayrak devleti kavramı, hem milletlerarası hukukta, hem de iç hukuklarda bir geminin tabiiyetini haiz olduğu devleti ifade etmektedir. Çoğu milletlerarası belgelerde bayrak devleti tanımlanmaz. Ancak, 1986 tarihli Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescil Şartları Hakkında Sözleşme (“UNCCRS”)¹⁴ m. 2(3)’de bayrak devleti; *“bir geminin bayrağını çektiği ve çekmeye yetkili olduğu devlet”* olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımın ışığında bir geminin tabiiyetinin ispatı için bayrağı çekilen devletin bayrak devleti olarak kabul edildiği görülmektedir. Doktrinde ise bayrak devleti, genel olarak tabiiyetinde bulunan gemiler ile iç suları, karasuları ve açık denizlerde tabiiyetinde bulunan gemilere askeri ve diplomatik koruma sağlayan, buna karşılık tabiiyetindeki gemiler üzerinde idari ve yargısal yetkileri bulunmakla birlikte diğer devletlere karşı da hak iddia edebilen ve belirli sorumluluklar üstlenen devlet olarak anlaşılmaktadır¹⁵.

Bayrak devletleri, geleneksel bayrak devletleri ve kolay bayrak devletleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Aynı zamanda denizci devletler olarak da bilinen geleneksel bayrak devletleri, kapalı sicillere sahiptirler. Bu devletlerin gemi sicillerine kayıt için katı tabiiyet şartları aranmaktadır¹⁶. Bu tür devletlere örnek olarak; Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri (“ABD”) ve Almanya gösterilebilir. Alman hukukunun

United Nations Convention on Conditions for Registrations of Ships (Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescil Şartları Hakkında Sözleşme): Cenevre/İsviçre’de 07.02.1986 tarihinde kabul edilerek imzaya açılmıştır. Sözleşme gemi sicili ve gemilerin sicile tescil şartlarının yeknesaklaştırılması amacını gütmektedir. Ancak, sözleşmenin 19. maddesi hükmünde dünya gemi tonajının en az yüzde 25’ini oluşturan 40 ülkenin sözleşmeyi onaylamalarından 12 ay sonra yürürlüğe girecektir şeklinde hüküm bulunduğundan, halen yürürlüğe girememiştir. Sözleşmeyi 15 ülke kabul etmiş, en son 19.09.2012 tarihinde Fas Cumhuriyeti yürürlüğe sokmuştur. Konvansiyon metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/02/19860207%2008-58%20AM/Ch_XII_07p.pdf> (e.t:07.06.2020).

¹⁵ Meyers, H.: *The Nationality of Ships*, The Hague, 1967, s. 2.

¹⁶ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 101.

etkisinde bulunan Türkiye de geleneksel bayrak devletleri kategorisinde yer alır. Kolay bayrak devletleri, geleneksel bayrak devletlerinin tersine gemi siciline kayıt ve gemi mürettebatı için ağır şartlar getirmemekte, düşük miktarlarda sicile kayıt ücretleri talep etmektedirler. Genellikle düşük oranlarda yıllık gros tonaj ücreti talep edilmektedir. Bu devletler, vergilendirme, milletlerarası güvenlik ve gemi mürettebatı temini ve bürokratik işlemlerde büyük kolaylıklar sağlamaktadırlar¹⁷.

Milletlerarası deniz hukukunda bayrak devletinin birçok yetkileri ve yükümlülükleri bulunmaktadır. Bu haklar ve yükümlülükler, devletlerin egemenlik yetkilerinin bir yansımasıdır. Söz konusu yetkilerin ne şekilde kullanılacağı ve yükümlülüklerin ne şekilde yerine getirileceği iç hukuk düzenlemeleriyle somutlaştırılır.

UNCLOS m. 94’de bayrak devletinin yükümlülükleri düzenlenmektedir. Maddenin 1. paragrafında her devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacağı belirtilmektedir. Anlaşılabacağı üzere, bayrak devleti, geminin tabiiyetini haiz olduğu devlettir. Bayrak devleti sıfatının esaslı sonucu, gemi üzerinde var olan yetki ve kontrolün aktif bir biçimde kullanılmasıdır.

UNCLOS m. 94(2)’de her devletin özellikle küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş milletlerarası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir gemi sicili tutacağı, kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabitleri ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacağı hüküm altına alınmıştır. Bayrak devleti, kural olarak sicil devleti olmaktadır.

¹⁷ Mansell, s. 76; Özman, s. 189.

UNCLOS m. 94(3), (4), (5) ve (6)'da deniz emniyetinin sağlanmasına, deniz kirliliğinin önlenmesine ve bu hususta alınacak tedbirlere dair bayrak devletlerinin yükümlülüklerine ilişkin bir hayli ayrıntılı hükümlere yer verilmiştir. UNCLOS m. 94(7)'de ise bir geminin karıştığı bir olayda kişilere ve çevreye zarar verilmesi durumunda bayrak devletinin yürütmesi gerekli soruşturmalar hakkında temel ilkelere yer verilmiştir.

Türkiye, iç hukukundaki düzenlemelerin yanı sıra tarafı olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerine de uygun şekilde bayrak devleti yükümlülüklerini yerine getirmektedir. Bu hususta özellikle 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi ("COLREG")¹⁸, 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi ("SOLAS")¹⁹ ve 1973 Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi ("MARPOL")²⁰ gibi temel milletlerarası sözleşmeler öne çıkmaktadır. Bu sözleşmelerin gereklerini yerine getirmek üzere ayrıca Türk bayrağı çeken gemiler için uygulama talimatları kabul edilmiştir. Örneğin; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın

¹⁸International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi): Uluslararası Denizcilik Örgütü ("IMO") tarafından 20.10.1972 tarihinde kabul edilmiş, 15.07.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme amacı itibari ile denizde çatışmaların önlenmesi için denizde trafiğin şematik ayrımı, güvenli hızın belirlenmesi gibi temel kuralların öngörülmesi ile, güvenli seyrüseferi hedeflemektedir. 5 ana bölüm ve 4 ara bölümden oluşmakla, 38 madde içermektedir. Türkiye'de dahil olmak üzere, IMO üyesi ülkelerce benimsenmiş ve etkin bir biçimde uygulanan bir sözleşmedir. <<https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/imo-sozlesmeleri/1972-denizde-catismayi-onleme-uluslararasi-sozlesmesi.pdf>> (e.t: 07.06.2020).

¹⁹International Convention for the Safety of Life at Sea (1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi): Sözleşme ilk olarak 1960 yılında kabul edilmiş ve 26.05.1965 tarihinde yürürlüğe girmiştir, ancak en bilinen formatı 1974 yılında kabul edilen halidir. 1974 SOLAS Resmi Gazete'de 25.05.1980 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sözleşme ticaret gemilerinin inşası, teçhizatı ve işletilmesi için güvenli asgari standartları belirlemekte ve bayrak devletlerinin belirlenen standartları takibini öngörmektedir. 1974 SOLAS hali hazırda dünya gemi gros tonajının yüzde 99'u tarafından uygulanmaktadır. <<http://www.taussmarine.com/dokumanlar/SOLAS.pdf>> (e.t: 07.06.2020).

²⁰The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1973 Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi): Sözleşme IMO tarafından 1973 yılında hazırlanarak kabul edilmiş ve 1978 yılında kabul edilen protokol ile günümüzde uygulanan haline gelerek 02.10.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Dünya çapında imzalanan en önemli çevresel sözleşmelerden biri olma özelliğini taşımakla birlikte, sözleşme deniz ve okyanusların petrol, hava ve başkaca gemilerden boşaltılacak atıklar tarafından kirlenmesinin önüne geçilmesini hedeflemektedir. Sözleşmeye yapılan en son güncelleme 19.05.2005 tarihinde yapılmıştır. Türkiye'nin de taraf olduğu sözleşmeye, IMO üyesi ülkeler ve dünya gros tonajının yüzde 99,24'ü taraftır. 24.06.1990 tarihli ve 20558 Sayılı Resmi Gazete.

(“UAB”) 14 Şubat 2018 tarihli ve 2018/01 sayılı Denizcilik Uygulama Talimatı’nda²¹ Türkiye’nin bayrak devleti olarak sorumluluklarının takibi ile ilgili ayrıntılı hükümlere yer verilmiştir.

B. TÜRK HUKUKUNDA TABİİYET

1- Türk Ticaret Kanunu’na Göre Gemilerin Tabiiyeti

Türk hukukunda gemilerin tabiiyetini düzenleyen temel hükümler, TTK m. 940 ve 941’de düzenlenmiştir. Hangi gemilerin Türk gemisi kabul edileceği ve böylece hangi gemilerin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacakları hususu TTK m. 940’da düzenlenmiştir. TTK m. 941’de ise bu kuralın istisnalarına yer verilmiştir.

TTK m. 940’de bayrak çekme hakkı, gerçek kişiler ve tüzel kişiler yönünden farklı düzenlenmiştir. TTK m. 940(1)’e göre “*Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker*”. Bir geminin Türk tabiiyetini kazanmasında kural, geminin mülkiyetine sahip olmaktır. Nitekim, TTK m. 940(2)’ye göre “*Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir*”. Gerçek kişi gemi malikinin Türk vatandaşlığını ne yolla kazanmış olduğunun bir önemi yoktur²². Kanun koyucu, Türk gemisi vasfının tayini açısından mülkiyet kavramını esas almıştır²³.

Birden fazla gerçek kişinin mülkiyetindeki gemiler bakımından TTK m. 940(3)’de özel bir hüküm yer almaktadır. Bu hükme göre “*Birden fazla kişiye ait olan gemiler; paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar*”.

²¹ Denizcilik uygulama talimatı için bkz. <<http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/BayrakDevletiSorumluluklarimizinTakibi.pdf>> (e.t: 11.01.2019).

²² Aybay, R.: ‘Türk Hukukunda Gemilerin Uyrakluğu’, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.1992, S.47, s. 87.

²³ Güngör, s. 226.

Tüzel kişilerin mülkiyetindeki gemiler bakımından tabiiyet hususu, ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir. TTK m. 940(4)'e göre “*Türk kanunları uyarınca kurulup da;*

a) Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartıyla Türk gemisi sayılırlar”.

Donatma iştiraklerinin²⁴ mülkiyetinde bulunan gemilerin Türk tabiiyetini kazanabilmesinin şartları TTK m. 940(5)'de gösterilmiştir. Buna göre “*Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar”.*

TTK m. 940'de belirtilen kuralların istisnası, TTK m. 941'de düzenlenmiştir. Bu maddede yabancı bir devletin bayrağını çeken bir geminin hangi şartlarla Türk bayrağı çekme hakkını kazanabileceği ve Türk bayrağı çeken bir geminin hangi şartlarla bir yabancı devletin bayrağını çekebileceği gösterilmiştir. TTK m. 941(1)'e göre “*Bir Türk gemisi, kendilerine ait olduğu takdirde Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceği kişilere, en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmış olursa, malikin*

²⁴ Donatma İştiraki: Birden çok kimsenin mukavele ile bir araya gelerek, bir ticaret şirketi teşkili etmeksizin, müştereken malik bulundukları bir gemiyi kendi nam ve hesaplarına deniz ticaretinde kullanmalarıyla meydana gelen birliğe donatma iştiraki denir. Donatma iştirakinin var olabilmesinin şartları; 1) Bir gemiyi işleten birden çok kişinin mevcut olması, 2) Geminin paydaşların müşterek malı olması, 3) Müşterek geminin deniz ticaretinde paydaşların kendi nam ve hesabına işletilmesi, 4) Paydaşların mukavele ile oluşturdıkları birlik bir tüzel kişi ve özellikle bir ticaret şirketi halini almamalıdır. Günümüzde ticari şirketlerin etkinliğinin artması ve güncel sigorta sistemleri ile aktüerya biliminin gelişmesi nedeni ile eski önemini yitirmiş, uygulamada örneği neredeyse kalmamıştır. Çağa, T/ Kender, R. : *Deniz Ticareti Hukuku*, C.1, B.16, İstanbul, 2010, s. 182-183.

istemi üzerine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, bırakma süresince, o ülke kanunları buna imkân sağlıyorsa geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir. Bu izin sona ermedikçe veya kanuni sebeplerle geri alınmadıkça gemi Türk Bayrağı çekemez”.

TTK m. 941(2)’de ise yabancı bir devletin bayrağını çekmekte olan bir geminin hangi şartlarla Türk bayrağı çekebileceği düzenlenmiştir. Bu maddeye göre “*Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür”.*

TTK m. 943 ve 944 hükümleri, gemilerin tabiiyetlerini ispatlayacak evrakın borda evrakı olarak taşınması ve yetkili makamlarca sorulması hâlinde ibraz edilmesi gerektiği hususunu düzenlemektedir. TTK m. 943’e göre gemi siciline kayıtlı bir Türk gemisi, sadece gemi tasdiknamesiyle bayrak çekme hakkını kullanabilir ve ispatlayabilir. TTK m. 944’de ise bayrak şahadetnamesi düzenlenmesi gereken hâller gösterilmiştir. Bu belgeler dışında bayrak çekme hakkı kullanılamaz. Buna karşılık, TTK m. 945’e göre “*Onsekiz gros tonilatodan küçük gemilerle m. 935(2)(a)’da yazılı gemiler, gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı çekebilirler”.*

TTK m. 947 hükmünde ise kanuna aykırı şekilde bayrak çekmenin yaptırımını düzenlenmiştir. Buna göre “*Türk Bayrağı çekme hakkı olmamasına rağmen Türk Bayrağı çeken veya Türk Bayrağı çekmesi gerekirken başka bir devletin bayrağını çeken geminin kaptanı altı aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılır”.*

TTK m. 948’de gemi tasdiknamesi ve bayrak şahadetnamesi alınmadan bayrak çekmenin cezai yaptırımı, TTK m. 949’da ise harp gemileri ile istihkâmlar önünde ve limanda bayrak çekmemenin yaptırımı düzenlenmiştir. Bu kurallar, UNCLOS m. 92’de düzenlenen bir geminin ancak tek bir devletin bayrağı altında seyredebileceğine ilişkin hükmün bir yansımasıdır.

2- Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’na Göre Gemilerin Tabiiyeti

21.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (“TUGSK”)²⁵ m. 7’de Türk Uluslararası Gemi Siciline (“TUGS”) tescil edilen gemiler ve yatların Türk Bayrağı çekecekleri belirtilmektedir. Dolayısıyla, TUGS’ne kayıtlı olan gemiler ve yatlar, Türk tabiiyetini aslen kazanmaktadırlar²⁶. TUGS’ne kayıtlı gemiler ve yatlar, Türk bayrağı çekme hakkını TUGS Gemi Tasdiknamesi veya Bayrak Şahadetnamesiyle kullanırlar.

TUGSK m. 5(2)’e göre “*yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kaydolunur*”. Bu sütuna kaydedilecek gemiler açısından da Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği (“TUGSY”)²⁷ m. 11(2)’de TUGS Bayrak Şahadetnamesi tanzim edileceği belirtilmiştir. Anılan sistem her ne kadar gemi kira sicilinde gerçekleştirilen işlemlere benzemekte ise de, TTK m. 941(2) hükmünden kaynaklanan bir bayrak çekme hakkının edinilmesi söz konusu değildir²⁸. Fakat, esas itibarıyla TUGS içerisinde yer alan özel sütuna kayıt işlevi, gemi kira sicili açısından da geçerli olan bir tespit işlevidir²⁹.

Bu suretle Türk bayrağı çeken gemiler ve yatlar TUGSK m. 7 gereğince milli mevzuatla tanınmış olan haklardan yararlanırlar. Ancak, TTK m. 940 uyarınca Türk

²⁵ 21.12.1999 tarihli ve 23913 Sayılı Resmi Gazete.

²⁶ Kender, R/ Çetingil, E/ Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, C.I, İstanbul, 2017, s. 50.

²⁷ 23.06.2000 tarihli ve 24088 Sayılı Resmi Gazete.

²⁸ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 123.

²⁹ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 123.

Bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemiler ve yatlar, 815 sayılı Kabotaj Kanunu³⁰ hükümlerinden yararlanamazlar. Kabotaj tekelinden faydalanabilmenin şartı, TTK m. 940'daki şartların sağlanmasıdır.

3- Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'ne Göre Gemilerin Tabiiyeti

Bağlama Kütüğü kavramı, ilk olarak Türk hukukunda Mülga 10 Ağustos 1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de³¹ ("491 sayılı KHK") değişiklik yapan 6 Mayıs 2009 tarihli ve 5897 sayılı Kanun'un³² 1. maddesi ile düzenlenmiştir. Anılan hüküm ile birlikte Bağlama Kütüğü ihdas edilmiş, kütüğün kapsamı, teşkilat yapısı, bayrak çekme hakkı, ruhsatname tanzimi ve kütüğün işleyişine dair esaslar düzenlenmiştir³³.

01.11.2011 Tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK ("655 sayılı KHK")³⁴ m. 44 (1) ile birlikte 491 sayılı KHK ilga edilmiş, bilahare 25 Eylül 2014 tarihinde Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği ("BKUY")³⁵ kabul edilmiştir. 655 sayılı KHK m. 43'de Bağlama Kütüğü yeniden düzenlenmiştir. Maddenin 1. fıkrasına göre "*Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar*". Maddenin 2. fıkrasında ise Bağlama Kütüğüne ilişkin usul ve esasların Bakanlıkça çıkarılacak bir yönetmelikle düzenleneceği belirtilmiştir.

³⁰ 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun: 16.04.1926 tarihinde Türkiye büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilerek, 26.04.1926 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Kabotaj kavramı Türk Dil Kurumu'na göre "Bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi." şeklinde tanımlanmaktadır. Kanun'un yayımlanması ile birlikte kabotaj hakkı yalnızca Türk vatandaşı olan gerçek kişiler ile Türk tabiiyetinde olan tüzel kişilere hasredilmiştir.

³¹ 19.08.1993 tarihli ve 21673 Sayılı Resmi Gazete.

³² 16.05.2009 tarihli ve 27230 Sayılı Resmi Gazete.

³³ Demir, İ.: 'Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler', Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y.2015, S.64(1), s. 107.

³⁴ 01.11.2011 tarihli ve 28102 Sayılı Mükerrer Resmi Gazete.

³⁵ 25.09.2014 tarihli ve 29130 Sayılı Resmi Gazete.

BKUY m. 12’de bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının bayrak çekme hakkı düzenlenmektedir. Anılan maddenin 1. fıkrasında Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçlarının Türk bayrağı çekmek zorunda oldukları belirtilmektedir. Böylece bu gemi ve su araçları Türk tabiiyetini kazanmaktadır. Yönetmeliğin 12(2) maddesi gereğince *gemi, deniz ve içsu aracının Türk Bayrağı çekme hakkı geçerli ruhsatname ile ispat olunur; bunlar için bağlama kütüğü ruhsatnamesi düzenlenir.*

Bağlama Kütüğüne kayıtlı ticari gemi, deniz ve iç su araçları ile yabancılara ait özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları, TTK’nun bayrak çekme ile ilgili hükümlerine bağlı olmaksızın Türk Bayrağı çekerler. Ancak, BKUY m. 12(4) gereğince bu gemi ve su araçlarının kabotaj hakkından yararlanabilmeleri için TTK m. 940’daki şartları sağlamaları gerekir.

II. GEMİ SİCİLİ

A. GENEL OLARAK

Devletler, genellikle ekonomik değeri yüksek olan eşyanın kontrol altına alınması ve takip edilebilmesi açısından onların bir kütüğe kaydedilmesi esasını kabul etmişlerdir.³⁶ Taşınmazlar için “tapu sicili”, hava araçları için “uçak sicili” ve gemiler için “gemi sicili” tutulmaktadır. Hukuk düzeni, bu nevi sicillerin ihdas edilmesi suretiyle böylesi yüksek değerli eşyaya dair yapılacak hukuki işlemler açısından hukuki güvenlik ve aleniyeti sağlamayı amaçlar³⁷.

³⁶ Şeker, Z.: ‘Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil’, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1992 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 2.

³⁷ Yazıcıoğlu, E.: ‘Türk Gemi Sicili’, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1990 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 1.

Gemi sicili; gemi mülkiyetinin tescil edildiği, gemi üzerinde tesis edilecek ayni ve şahsi hakların kayıt altına alındığı ve tescil ile birlikte geminin tabiiyetinin tespit edilebildiği sicile denir. Başlangıçta yalnızca gemilerin tabiiyetini tespit ve tescil amacı ile tutulan sicil, ilerleyen zamanlarda gemiye ilişkin hakların tesisi ve aleniyetini de sağlamıştır³⁸. Gemi sicilinin tutulması, bayrak devletleri bakımından aynı zamanda UNCLOS m. 94(2)(a)'da belirtilen bir yükümlülüğün yerine getirilmesi anlamını taşımaktadır. Böylece bayrak devletinin tabiiyetinde bulunan gemilerin ortak bir sicilde kayıt altına alınması mümkün olmaktadır.

Gemi sicilinin hem kamu hukuku, hem de özel hukuk karakterli işlevleri vardır. Gemi sicili, her şeyden önce devletin yetkili makamlarınca tutulduğundan idari bir özelliğe sahiptir. Gemi sicilinin kamu hukuku karakterli işlevleri; geminin sicile tescili ile birlikte sicil devletin mevzuatına ve yargı yetkisine tabi olması, sicile tescilin gemiye sicil devletin bayrağını çekme hakkı vermesi, geminin sicile tescil ile birlikte bayrak devletin diplomatik koruma ve konsolosluk hizmetlerinden faydalanması, tescil edilen geminin bayrağını çektiği devletin askeri korumasından istifade etmesi, kabotaj hakkını kullanabilmesi ve son olarak savaş hâlinde tarafsızlığın tespitine imkân sağlaması olarak sayılabilir³⁹.

Gemi sicilinin özel hukuk nitelikli işlevleri ise kısaca, hukuki işlemlere aleniyet kazandırılması, bazı ayni ve şahsi hakların kurulması, alacaklı üçüncü kişilerin gemi üzerindeki haklarının yanı sıra gemi malikinin mülkiyet hakkının korunmasıdır⁴⁰. Gemi sicili sayesinde gemiler üzerinde akdi rehin hakkı ve intifa hakkının tescili mümkün olmaktadır.

³⁸ Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 53.

³⁹ Şeker, s. 3.

⁴⁰ Şeker, s. 4.

B. HUKUKİ FONKSİYONU

Gemi sicilinin birçok fonksiyonu bulunmaktadır. Gemi sicilinin fonksiyonları; kısaca geminin tabiiyetinin tespit edilmesi, geminin hukuki statüsünün belirlenmesi, gemi üzerinde bir hakkın tesisi ve bir hakkın veya hukuki durumun açıklanması, tescil edilen hususların ispatı, aleniyetin sağlanması, tescil edilen haklardan doğan taleplerde zamanaşımının kesilmesi ve kamuya güven ilkesi gereği iyiniyetli üçüncü kişilerin haklarının korunması olarak sayılabilir. Gemi sicili, tapu siciline benzemekle birlikte, aralarında bazı önemli farklar bulunmaktadır.

1- Geminin Tabiiyetinin Tespit Edilmesi

Tabiiyet, gemi ile bayrak devleti arasında hak, borç ve yükümlülükler doğuran hukuki bir bağıdır. Devletler, gemi sicili sayesinde kendi tabiiyetlerindeki gemileri hem kontrol etmekte, hem de bu gemiler için bir takım imtiyazlar ve muafiyetler tanımaktadırlar⁴¹.

2- Geminin Hukuki Statüsünün Belirlenmesi

Kural olarak açıkça liman devleti veya bir başka devletin hukukunun uygulanacağını belirtilmediği hâllerde bir gemiye bayrak devletinin hukuku uygulanır. Geminin bir sicile tescil edilmiş olduğu hâllerde bu devlet, esas itibarıyla sicil devletidir. Kanun koyucu, geminin hukuki statüsünün belirlenmesi bakımından gemi siciline tescili esaslı bir unsur olarak görmemiştir. Bununla birlikte, bir kısım kanun hükümlerinin uygulanması bakımından Türk gemi siciline tescil edilmiş olan gemiler için özel hükümler kabul edilmiştir. Nitekim TTK m. 937’de gemi siciline tescil edilen gemilerin bazı iş ve işlemler bakımından taşınmazlara ilişkin hükümlere tabi kılındığı görülmektedir.

⁴¹ Yazıcıoğlu, s. 74.

3- Gemi Üzerinde Bir Hakkın Tesis ve Bir Hakkın veya Hukuki Durumun Açıklanması

Gemi sicili, gemi üzerinde bir hakkın tesisine ve bir hakkın ya da hukuki durumun açıklanmasına hizmet eder. Bu bağlamda sicile tescilin açıklayıcı veya kurucu bir etkisi söz konusu olur⁴². Genel olarak gemi siciline yapılacak kayıtlar açıklayıcı etki doğurur. Geminin adı, işareti, bağlama limanı, tonajı, sınıfı ve tabiiyetine ilişkin kayıtlar ile gemi mülkiyetinin kazanılması, açıklayıcı etki doğurur. Buna karşılık, gemi siciline kayıtlı bir geminin bayrak çekme hakkının ispatı ve kullanılması bakımından sicil kayıtları kurucu niteliktedir⁴³. Gemi ipoteğinin ve gemi üzerinde intifa hakkının kurulmasında da sicil kayıtları kurucu bir etkiye sahiptir.

4- Tescil Edilen Hususların İspatı

Gemi sicili, gemi üzerinde malikin veya üçüncü kişilerin haklarının varlığı ve içeriğine yönelik olarak ispat kolaylığı sağlamaktadır⁴⁴. Tapu siciline benzer şekilde gemi sicili için de bazı karineler kabul edilmiştir. TTK m. 974 gereğince gemi sicilinde malik olarak tescil edilmiş olan kişinin geminin maliki sayılacağı; gemi sicilinde lehine gemi ipoteği, ipotek üzerinde bir hak veya intifa hakkı tesis edilmiş olan kişinin bu hakkın sahibi olarak kabul edileceği ve gemi sicilinde silinen bir hakkın artık var olmadığı kabul edilir. Bu karinelerin aksinin ispatı mümkündür.

Gemi sicili, resmî sicillerdendir. 08.12.2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu (“TMK”)⁴⁵ m. 7’ye göre “resmî sicil ve senetler, belgeledikleri olguların doğruluğuna kanıt oluşturur. Bunların içeriğinin doğru olmadığına ispatı, kanunlarda

⁴² Yazıcıoğlu, s. 79.

⁴³ Yazıcıoğlu, s. 80.

⁴⁴ Yazıcıoğlu, s. 81.

⁴⁵ 08.12.2001 tarihli ve 24607 Sayılı Resmi Gazete.

başka bir hüküm bulunmadıkça, her hangi bir şekle bağlı değildir". Bu hükme uygun olarak gemi sicil kayıtlarının aksi her türlü delille ispatlanabilir.

5- Aleniyet İlkesi

Diğer resmî siciller gibi gemi sicili de gemi üzerinde var olan maddi ve hukuki durumun bilinmesi amacıyla hem devlet, hem de kişiler açısından önemli bir role sahiptir. Bu sebeple, gemi sicilinde aleniyet ilkesi kabul edilmiştir⁴⁶. TTK m. 973(1)'e göre *"gemi sicili açıktır. Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve giderini ödemek şartıyla onaylı veya onaysız örneklerini alabilir"*. Tapu sicilinden farklı olarak haklı bir menfaatin varlığı şart değildir. Buna karşılık, TTK m. 973(2) gereğince *"haklı bir menfaatinin olduğunu inandırıcı bir şekilde ortaya koyan bir kişi, sicil dosyalarını, bir kaydın tamamlanabilmesi için gemi sicilinde kendilerine gönderme yapılan belgeleri ve henüz sonuçlanmamış tescil istemlerini de incelemeye ve onların örneklerini almaya yetkilidir"*. Aleniyet ilkesinin en önemli sonucu, sicil kayıtlarının bilinmediğinin iddia edilememesidir.

6- Tescil Edilen Haklardan Doğan Talepler İçin Zamanaşımının Kesilmesi

Gemi sicili, tescil edilen haklardan doğan talepler bakımından zamanaşımının kesilmesini sağlar. Böylece, sicile tescil edilen haklarla ilgili olarak ilgililer bakımından zamanaşımı süresi kesilmekte, kişilerin hak kaybına uğramaları engellenmektedir.

TTK m. 984(1)'de tescil edilmiş aynı haklardan doğan istem haklarının tescil devam ettiği sürece zamanaşımına tabi olmadığı, belli zamanda ifası gerekip de birikmiş olan edimlerle tazminat ödenmesine ilişkin istem haklarının bunun istisnasını oluşturduğu belirtilmektedir. Benzer bir kural, TMK m. 864'de tapu sicili için de kabul edilmiştir. Bu kural çerçevesinde gemi ipoteği hakkı, gemi siciline tescil edilmiş bir

⁴⁶ Yazıcıoğlu, s. 85.

gemi payı üzerindeki rehin hakkı, sicile tescil edilmiş bir intifa hakkı ile ipotek üzerindeki bir hak, tescil devam ettiği sürece zamanaşımına uğramaz.

Belirli bir zamanda ifası gerekip de birikmiş olan edimlerle tazminat ödenmesine ilişkin istem hakları açısından zamanaşımının kesilmesi söz konusu olmaz. Gemi malikinin mülkiyet hakkına yönelik tecavüzün önlenmesine karşı talep ve dava hakkı zamanaşımına tabii değil iken, tecavüzden kaynaklanan tazminat talebi zamanaşımına tabidir⁴⁷. Diğer yandan TTK m. 984(2)'e göre *sicile kayıtlı bir itiraza konu olan haklar da sicile kayıtlı haklar hükmündedir*. Dolayısıyla, gemi sicili kayıtlarına karşı yapılacak itiraza konu haklar bakımından adına bir hakkın tescil edilmiş olduğu kimseler yönünden de zamanaşımı işlemez.

Gemi ipoteği bakımından TTK m. 976(3)'de özel bir hüküm yer almaktadır. Bu maddeye göre gemi ipoteğinin tescili, alacak hakkında zamanaşımının işlemesine engel olur. Bu hüküm, taşınmaz ipoteğine ilişkin TMK m. 864'e paraleldir.

7- Sicile Güven İlkesi

Sicile güven ilkesi, TTK m. 983'de düzenlenmiştir. TTK m. 983(1)'e göre *“hukuki bir işlem ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kişi lehine gemi sicilinin içeriği, bu haklarla ilgili olduğu ölçüde doğru sayılır; meğer ki, iktisap eden kişi kaydın doğru olmadığını bilmiş veya bilmesi gerekmiş olsun. Hak sahibinin kayıtlı bir hak üzerindeki tasarruf yetkisi belli bir kişi lehine sınırlanmış ise, bu sınırlama iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya onun sicil kaydının doğru olmadığını bilmesi veya bilmesinin gerekmesi şartıyla hüküm ifade eder”*. Bu ilke gereğince iyi niyetli iktisap eden kişi lehine olarak gemi sicilinde yer alan kayıtların doğru olduğu kabul edilmekte, bu kişinin iktisabı korunmaktadır.

⁴⁷ Yazıcıoğlu, s.91.

Bir hak üzerindeki tasarruf yetkisinin sınırlandırılması hususunda da kamuya güven ilkesi uygulanır. Kamuya güven ilkesi, müspet ve menfi bir koruma sağlamaktadır⁴⁸. Müspet koruma, tescil edilen haklara ilişkin olduğu hâlde menfi koruma tescil edilmemiş haklara ilişkindir⁴⁹. Gemi siciline kayıtlı herhangi bir şerh veya itirazın varlığı hâlinde sicile güven ilkesi uygulanmaz. Kayıt, üçüncü kişinin iyi niyetini ortadan kaldırmaz.

C. SİCİL DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Gemilerin sicile tescil edilmesi ile birlikte UNCLOS m. 94'te yer alan yükümlülükler işlemeye başlamaktadır. Tescil işleminin gerçekleştirilmesi ile birlikte iki taraflı bir işlem doğmakta; gemiye tabiiyet ve buna bağlı bayrak çekme hakkı tanınırken, devlete de belirlenen yükümlülükler verilmektedir⁵⁰.

Sicil devletinin, yani kural olarak bayrak devletinin, en önemli hak ve yükümlülüğü, yargı yetkisidir. İstisnai hâller haricinde açık denizlerde seyrüseferdeki bir gemi, sadece bayrak devletinin yargı yetkisine tabidir⁵¹. Bu kurala göre, açık denizde seyrüsefer sırasında bir çatma ya da başka bir deniz kazası meydana geldiğinde gemi adamları hakkında yapılacak ceza veya disiplin soruşturması sadece bayrak devletinin adli ya da idari makamları nezdinde başlatılabilir⁵². Bu esas, 1958 Cenevre Sözleşmeleri ve UNCLOS'da da kabul edilmiştir. Yine UAD'nın *Bozkurt - Lotus*⁵³ davasında açık

⁴⁸ Yazıcıoğlu, s 94.

⁴⁹ Yazıcıoğlu, s 94.

⁵⁰ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 16.

⁵¹ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 16.

⁵² Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 17.

⁵³ Bozkurt - Lotus Davası: 02.08.1926 tarihinde Ege Denizi Midilli Adası açıklarında Türk gemisi Bozkurt ile Fransız gemisi Lotus'un çatışmışlar, buna müteakiben gemilerin batması sonucu 8 Türk vatandaşı hayatını kaybetmiştir. Olayın arkasından, Türk makamların Bozkurt gemisinin kaptanı ve Lotus gemisinin nöbetçi kaptanını İstanbul'da tutuklamışlar, durum devletlerarası bir ihtilafa dönüşmüştür. UAD tarafından yapılan yargılamada, Fransa Türk makamlarca yapılan tutuklamanın uluslararası hukuka aykırı olduğunu belirterek, gemi üzerinde sadece bayrak devletinin yargı yetkisinin olduğu prensibini ileri sürmüştür. Mahkeme heyeti ise meydana gelen suçun neticesinin Türk gemisinde meydana gelmesi nedeni ile Türk makamlarının Fransız nöbetçi kaptanı hakkında verdikleri tutuklama kararının uluslararası hukuka aykırı olmadığına karar vermiştir. Karar Lotus prensibi ile tarihe geçmiş ve 1958 Cenevre Sözleşmelerinde de kabul edilmiştir. Karar metni için bkz. <<https://www.icj->

denizde seyrüsefer yapmakta olan gemilerin bayrak devleti dışında başkaca bir devletin yargı yetkisine tabi olamayacağı vurgulanmıştır.

Belirtilen kuralın iki istisnası vardır. Bunlar; UNCLOS m. 110'da düzenlenen "Ziyaret Hakkı" ile m. 111'de düzenlenen "Kesintisiz Takip Hakkı"dır⁵⁴.

D. GEMİ SİCİLİ TÜRLERİ

1- Millî (Geleneksel) Gemi Sicili

Geleneksel gemi sicilinin geçmişi bir hayli gerilere gitmektedir. Geleneksel gemi sicil uygulamaları, Roma İmparatorluğu'na kadar uzanmaktadır⁵⁵. Tarihsel gelişimi itibarıyla millî gemi sicilleri, gelişmiş denizci devletlerde kurulmaya başlamıştır. Günümüzde hemen hemen tüm devletlerin millî gemi sicili vardır.

Geleneksel gemi sicili, bütün dünyada yaygın şekilde kullanılmaktadır. Bu sicilde geminin tescili için sıkı şartlar aranmaktadır. Tescil için gemi ile devlet arasında gerçek bir bağın varlığına özen gösterilmektedir⁵⁶. Sicile kayıt için genellikle gemi maliki, geminin işleteni ve gemi adamlarının sicil devletinin vatandaşı olması veya bu devlette ikamet etmesi gibi şartlar aranmaktadır⁵⁷.

Millî sicilin ihdasını gerektiren birçok sebep vardır. Bunlardan ilki millî güvenlik ve millî savunma ihtiyacıdır⁵⁸. İkincisi millî sicilde gemi iktisabı için ileri sürülen gelirin kaynağı bir kayıt kriteri olarak nadiren araştırılmaktadır⁵⁹. Üçüncü sebep, ekonomi ve istihdam meselesidir⁶⁰. Ancak, bu sebepler, millî sicillerin oluşumunda açık sicillerde olduğu gibi etkili olmamıştır. Dördüncü ve son neden ise millî sicillerin

cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf> (e.t: 20.04.2021).

⁵⁴ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 18.

⁵⁵ Özman, s. 188.

⁵⁶ Özman, s. 189.

⁵⁷ Kuran, S.: *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2016, s.20; Özman, s. 189.

⁵⁸ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 23.

⁵⁹ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 23.

⁶⁰ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 23.

milletlerarası bir niteliğe sahip olmamasıdır⁶¹. Millî sicillerin oluşturulduğu dönemde devletlerarası ilişkiler, günümüzdeki gibi yoğun değildi. Sicile bir yabancının gemisini tescil ettirmesi fikri kabul edilemezdi. Ancak, 12. ve 13. yüzyılda yabancı gemi sicillerine tescil ihtiyacı olduğunun ilk işaretleri ortaya çıkmış, Sanayi Devrimi ile bu ihtiyaç doruğa ulaşmıştır. Millî sicillerin kapalı duruşu artık yetersiz gelmiş, milletlerarası denizciliğin ve ticari yaşamın ihtiyaçlarına cevap verecek açık siciller yaratılmıştır⁶².

2- Açık (Elverişli) Sicil

Açık sicil, maliki yabancı olan veya yabancı bir kişinin kontrolünde olan gemilerin tescilinde katı şartlar istemeyen, millî sicillere göre daha elverişli şartlarda tescile izin veren bir devletin gemi sicilini ifade etmektedir⁶³. Açık sicillere sahip devletler, kolay bayrak devletleri (*flag of convenience*: “FoC”) olarak da anılmaktadır. Açık sicillerin ortaya çıkışı iki temel sebebe dayanmaktadır. İlk olarak deniz ticareti faaliyetlerinin savaş ve diğer olaylar nedeni ile sekteye uğradığı zamanlarda ticaret gemilerinin tarafsız kalarak deniz ticaretine devam etmelerinin sağlanması amaçlanmıştır. Özellikle savaş zamanlarında ticaret gemileri, bir kolay bayrak devletinin siciline tescil edilerek savaş ortamından etkilenmeden ticari faaliyetlerini sürdürebilmişlerdir⁶⁴.

İkinci olarak II. Dünya Savaşı’nın ardından güvenlik amaçlarından ziyade ekonomik saiklerin ön plana çıkmış olmasıdır. Ekonomik sebepler, her gemi malikinin rahatlıkla karşılayabileceği ölçüde esnek ve düşük tescil masrafları, düşük vergi

⁶¹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 23.

⁶² Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 24.

⁶³ Ayana, C.: ‘Deniz Hukukunda Bayrak Devletin Uygulama Yetkisi’, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.66.

⁶⁴ Kuran, s.21.

yükümlülükleri ve ucuz iş gücü teminine imkân veren devletlerin hukukuna tabi olma ihtiyacına dayanmaktadır⁶⁵.

Belirtilen sebepler, millî sicillerden açık sicillere yoğun şekilde gemi geçişine yol açmıştır. Böylece kolay bayrak devletleri, kendilerine önemli mali kaynaklar yaratmaya başlamışlardır. Bu devletler, UNCLOS m. 94(2)(a)'da yer alan her devletin bir denizcilik sicili ihdas edeceği yönündeki kurala dayanarak mali imkânlarını güçlendirmişlerdir. Bu maddede sicilin ne şekilde tutulacağı, vergi ve benzeri yükümlülüklerinin oranı ve nasıl uygulanacağı hususu devletlerin takdirine bırakılmıştır. Kolay bayrak devletleri, takdir yetkilerini esnek bir biçimde kullanarak gemi sicilini adeta bir ekonomik kaynak olarak görmüşlerdir.

Bir devletin kolay bayrak devleti olarak tanımlanması için 1970 yılında Birleşik Krallık Parlamentosu tarafından oluşturulan Rochdale Komitesi, altı maddelik bir ölçüt hazırlamıştır. *Rochdale Criteria* olarak bilinen bu ölçütlere göre gerekli şartları karşılayan devletlerin kolay bayrak devleti olduğu kabul edilmiştir. Bu şartlar aşağıda gösterilmiştir:

(1) Sicil devleti, ticaret gemilerinin yabancılarca sahipliğine veya mülkiyetine izin verir.

(2) Sicile erişim kolay olmalıdır. Gemi, genellikle ülke dışında konsolosluk vasıtası ile sicile tescil edilir. Eşit derecede önemli bir husus, gemi malikinin sicilden transferinin kısıtlanmamasıdır.

(3) Gemilerin işletilmesinden elde edilen gelirler, yerel olarak tahsil edilmez veya çok az tahsil edilir; kayıt ücreti ve tonaja dayalı ücret genellikle yapılan tek masraftır.

⁶⁵ Kuran, s.21.

(4) Sicil devleti, kendi hedefleri için gemi tonajına ihtiyaç duymaz, ancak tonaj ücreti elde etmede isteklidir.

(5) Gemilerde tamamıyla yabancı gemi adamları çalıştırılabilir.

(6) Sicil devletinin millî ve milletlerarası mevzuatı uygulamaya koyacak ne gücü, ne de bir idari sistemi bulunmaktadır. Ne var ki, sicil devleti, donatanları kontrol etme konusunda isteklidir⁶⁶.

Kolay bayrak devletleri, sicillerini Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (*“International Transport Worker’s Federation: “ITF”*) resmî internet sitesi üzerinden açıklamaktadır. ITF tarafından kolay bayrak devletleri olarak kabul edilen devletler, Antigua ve Barbuda, Bahamalar, Barbados, Belize, Bermuda, Bolivya, Kamboçya, Kayman Adaları, Komorlar, Güney Kıbrıs Rum Kesimi (“GKRY”), Ekvator Ginesi, Faroe Adaları, Fransız Uluslararası Gemi Sicili, Alman Uluslararası Gemi Sicili, Gürcistan, Cebelitarık, Honduras, Jamaika, Lübnan, Liberya, Malta, Maderia (Portekiz Uluslararası Gemi Sicili), Marshall Adaları, Mauritius, Moldova, Moğolistan, Myanmar, Hollanda Antilleri, Kuzey Kore, Panama, Sao Tome ve Principe, St. Vincent, Sri Lanka, Tonga ve Vanutatu’dur⁶⁷.

3- İkinci (Uluslararası) Siciller

İkinci siciller, 1990’lı yıllarda hızla büyüyen açık sicillere karşı geleneksel sicil devletlerinin bir tepkisi olarak doğmuştur. Geleneksel sicil devletleri, aldıkları önlemler kapsamında millî sicillerinin yanında bir sicil daha ihdas ederek bayraklarında bulunan gemilerin geleneksel sicillerinden açık sicillere kaçmasını engellemeye çalışmışlardır. İkinci sicile kaydolun gemiler bakımından önemli vergi imtiyazları, ucuz iş gücü ve

⁶⁶ Christodoulou- Varotsi, I.: ‘Flag of Convenience or Not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate’, Centre de Droit Maritime et Oceanique Universite de Nantes, C.18, S.2012/2, s.4 < <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/357230477.pdf> > (e.t: 05.03.2021).

⁶⁷ <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> (e.t: 23.06.2020).

ucuz maliyetli yakıt temini gibi teşvikler sağlamışlardır. Ancak, bu önlemlere rağmen ikinci siciller tam olarak başarılı olamamış, açık sicillerin hâkimiyeti ortadan kaldırılamamıştır⁶⁸. İkinci sicillere örnek olarak, Türk Uluslararası Gemi Sicili (“TUGS”), Norveç Uluslararası Gemi Sicili (“NIS”), Alman Uluslararası Gemi Sicili (“GIS”), Fransız Uluslararası Gemi Sicili (“FIS”) ve Portekiz Uluslararası Gemi Sicili (“Madeira”) gösterilebilir.

4- Gemi Kira Sicilleri

Gemi kira sicili kavramı, modern anlamda II. Dünya Savaşının ardından Alman deniz ticareti filosunun bir hayli küçülmesi sonucu 1951 Alman Üçüncü Bayrak Kanunu ile yaratılmıştır⁶⁹. Milletlerarası deniz hukukunda yaklaşık 80 yıldır varlığını sürdüren görece yeni bir müessesedir. Müessese, kural olarak bir geminin kiralandığı ve bir Devlette geminin kiracı ya da gemi yönetim şirketi adına kayıtlı olduğu ticari sicili belirtmek için yaygın şekilde kullanılmaktadır⁷⁰. Geminin geçici sahibi, yani kiracı ya da gemi yönetim şirketi, bu sistem ile gemiye ikinci bir devletin bayrağını çekme hakkını elde eder. Görüleceği üzere, bu durum esasen UNCLOS m. 92’de belirtilen “sicilde değişiklik” şartıyla uyumludur. Geminin kira siciline kayıtlı olduğu süre boyunca gemi, malikin tabiiyetinden dolayı edindiği bayrak çekme hakkını kaybetmekte, bu hak geçici olarak askıya alınmaktadır⁷¹. Bunun yerine kiracının tabiiyetinden kaynaklanan bayrak çekme hakkı gemi üzerinde etkin hâle gelir.

⁶⁸ Kuran, s.22.

⁶⁹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 28.

⁷⁰ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 27.

⁷¹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 27.

III. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ

A. KİRA SÖZLEŞMESİ

1- Kira Sözleşmesinin Tanımı ve Tarafları

Kira sözleşmesi, TBK'nun Özel Borç İlişkilerini düzenleyen ikinci kısmında düzenlenmiştir. TBK m. 299'de kira sözleşmesi, kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Tanım, bir hayli geniştir; ürün kirası dâhil bütün kira türlerini içine almaktadır⁷². Gemi kira sözleşmesi de TBK'nda düzenlenen kira sözleşmesi kapsamında yer almaktadır.

Sözleşmenin bir tarafında kiraya verilen şeyin maliki veya bu şey üzerinde bir sınırlı ayni hak sahibi olan kiraya veren bulunmakta iken diğer tarafta kiracı bulunmaktadır. Sözleşmenin akdedilmesiyle kiraya veren eşya üzerindeki asli zilyetliğini kaybetmez. Ancak, kiraya veren, sözleşmenin kurulmasından önce doğrudan asli zilyet iken sözleşmenin kurulması ve kiralananın teslimiyle birlikte dolaylı asli zilyet olur. Kiracı ise eşya üzerinde TMK m. 975 gereğince fer'i zilyetlik elde etmektedir. Kiracı, aynı zamanda eşya ile doğrudan münasebet içerisinde olduğu ve belirli haklara sahip olduğu için doğrudan zilyet sıfatına sahiptir.

TMK m. 974'de benimsenen ilke, malik olanın asli zilyet olduğu hususudur. Ancak, sınırlı ayni hak sahibinin kiraya veren sıfatını haiz olması sonucunda asli zilyet olup olmayacağı hususu tartışmalıdır. Doktrinde *Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir*'e göre⁷³ TMK m. 974(2) hükmü lafzi yorumlanmalı, böylece kanun koyucunun öngördüğü “malik olan asli zilyet olur ilkesi” korunmalıdır. Yani eşyanın maliki dışında

⁷² Eren, F.: *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara, 2014, s. 332; Aral, F/ Ayrancı, H.: *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2019, s. 253.

⁷³ Oğuzman, M.K/ Seliçi, Ö/ Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 2011, s.59-60; Ayan, M.: *Eşya Hukuku I Zilyetlik ve Tapu Sicili*, C.I Ankara, 2016, s.84.

başka bir kimse, asli zilyet olarak kabul edilemez. Saymen/Elbir, Akipek⁷⁴, Tekinay, Reisoğlu⁷⁵, Hatemi/Serozan/Arpacı ve pek çok yazara göre ise TMK m. 974 hükmünün lafzi yorumlanmaması gerekir; önemli olan, asli zilyedin malik olup olmaması değil, fer'i zilyede karşı aslilik teşkil etmesidir. Fer'i zilyedin başka bir hukuki ilişki içinde diğer bir fer'i zilyede karşı asli zilyet sayılması mümkündür; meğer ki, ilk fer'i zilyedin iktisap ettiği hak üstün bir hak olsun. Kira sözleşmeleri açısından da lehine sınırlı aynı hak tesis edilmiş olan bir fer'i zilyedin kira sözleşmesi ile kiraya veren sıfatını haiz olması hâlinde ortada iki fer'i zilyet mevcuttur. Bunlardan kiraya veren lehine bir sınırlı aynı hak tesis edilmiş iken, kiracı lehine şahsi hak tesis edilmektedir. Aynı hakların üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesi ve şahsi haktan üstün olması sebebiyle⁷⁶, kiraya veren fer'i zilyedin kiracıya karşı asli zilyet olarak kabul edilmesi gerekir.

Kiraya veren ve kiracı, gerçek kişiler olabileceği gibi tüzel kişiler de olabilir. Kiracı ve kiraya veren tarafında birden fazla kişiler bulunabilir⁷⁷. Bu duruma örnek olarak paylı mülkiyet veya elbirliği mülkiyet hâlindeki bir şeyin kiralınması gösterilebilir.

2- Kira Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Kira sözleşmesi, sürekli borç doğuran, rızai, ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Kira sözleşmesi öncelikle bir borç sözleşmesidir⁷⁸. Sözleşme, her iki taraf için de borç doğurur⁷⁹. Sözleşmenin kurulması ile birlikte kiraya veren kiralanan şeyin kullanılmasını devretme borcu altına girmekte iken, kiracı kullanma hakkına karşılık kira bedelini ödeme borcu altına girmektedir. Bu iki edim birbiri ile

⁷⁴ Akipek, J.G.: *Türk Eşya Hukuku (Aynı Haklar)*, Ankara, 1972, s.171-172.

⁷⁵ Reisoğlu, S.: *Türk Eşya Hukuku*, C.I, Ankara, 1980, s.30.

⁷⁶ Reisoğlu, s.5-6; Akipek, s.5-6.

⁷⁷ Eren, s.333; Aral/Ayrancı, s. 256.

⁷⁸ Eren, s.334; Aral/Ayrancı, s. 256.

⁷⁹ Eren, s.335, Ruhi, A.C/ Ruhi, C.: *Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kira Hukuku*, Ankara, 2016, s.16.

değiştirilir⁸⁰. Sözleşmenin konusu bir şeyin kullanılması hakkı olduğundan bir aynı sözleşmeden bahsedilemez⁸¹.

3- Kira Sözleşmesinin Unsurları

Kira sözleşmesinin unsurları; kiralanan, kira bedeli ve tarafların anlaşmasıdır. Kiralanan, sözleşmenin konusudur. Kiralanan, bir taşınır veya taşınmaz ya da ürün olabilir. Kira bedelinin ifa zamanı, TBK m. 314’de düzenlenmiştir. Buna göre “*kiracı, aksine sözleşme ve yerel âdet olmadıkça, kira bedelini ve gerekiyorsa yan giderleri, her ayın sonunda ve en geç kira süresinin bitiminde ödemekle yükümlüdür*”. Tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğundan kira sözleşmesine TBK m. 99 hükmü de uygulanır. Buna göre kira sözleşmelerinde edimin konusu bir miktar paranın ödenmesi ise ödemenin ülke parası ile yapılması şarttır⁸². Bu hüküm emredicidir.

Gemi kira sözleşmeleri, TBK’nda düzenlenen kira sözleşmelerinin bir alt türü olarak kabul edilir. Böylece, TTK’nda hüküm bulunmayan hâllerde TBK m. 1130 gereğince TBK’nun kira sözleşmelerine ilişkin genel hükümlerine gidilir. .

B. TANIMI VE TARAFLARI

1- Gemi Kira Sözleşmesinin Tanımı

Gemi kira sözleşmeleri, TTK’nun Beşinci Kitabının Dördüncü Kısımının Birinci Bölümü’nde m. 1119 ilâ m.1130 arasında düzenlemiştir. TTK m. 1119(1)’e göre *gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir*. Doktrinde ise gemi kira sözleşmesi, *gemi maliki kiralayanın, onunla gemi işletme müteahhidine ücret*

⁸⁰ Eren, s.335; Ruhi/Ruhi, s.16.

⁸¹ Eren, s.334.

⁸² Ruhi/Ruhi, s.17.

*karşılığında geminin kullanılmasını terk etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşme*⁸³ olarak tanımlanmaktadır.

TTK'da gemi kira sözleşmesinin düzenlenmesi önemli bir yeniliktir. Zira, 09.07.1956 tarihli ve 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'nda ("eTTK")⁸⁴ gemi kira sözleşmesi tanımlanmamıştır⁸⁵. Diğer yandan, TTK m. 1119(2)'de "*kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği*" hüküm altına alınmıştır. Anlaşılacağı üzere, TTK m. 1119(1)'de çıplak gemi kira sözleşmesi tanımlandığı hâlde, 2. fıkra da donatılmış gemi kira sözleşmesi tanımlanmıştır⁸⁶. Madde gerekçesinde de aynı yönde açıklamalara yer verilmiştir⁸⁷.

2- Gemi Kira Sözleşmesinin Tarafları

Sözleşmenin tarafları gemiyi kiraya veren ve geminin kiracısıdır. Ancak, sözleşmenin özel niteliklerine bağlı olarak bu kişiler, kiraya veren veya kiracı sıfatlarının dışında farklı sıfatlarla da anılabilirler.

Kira sözleşmesinin çıplak gemi kira sözleşmesi veya donatılmış gemi kira sözleşmesi niteliğinde olmasına bağlı olarak bu sıfatlar ile tarafların hak ve yükümlülükleri değişebilir. Bir çıplak gemi kira sözleşmesi mevcut olduğunda kiraya veren, aynı zamanda genellikle gemi maliki sıfatına sahip olduğu hâlde, kiracı, gemi işletme müteahhidi sıfatına sahip olur. Donatılmış gemi kira sözleşmesinin mevcut olması hâlinde ise kiracı TTK m.1061(2) hükmünce başkasına ait bir gemiyi denizde menfaat sağlamak amacı ile kendisi veya kaptan vasıtası ile kullanan kişi olarak üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olacaktır. Bu noktada kiralayan ise gemi üzerinde

⁸³ Ülgener, F.: *Çarter Sözleşmeleri I: Gemi Hükümleri ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri*, İstanbul, 2017, s.13.

⁸⁴ 09.07.1956 tarihli ve 9353 Sayılı Resmî Gazete.

⁸⁵ Önder, S.: *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara, 2016, s.21, dn.2.

⁸⁶ Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 2017, s.360; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.142.

⁸⁷ <<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>> (e.t: 02.02.2021).

yalnız mülkiyet hakkından ileri gelen haklarını kullanabileceğinden gemi maliki sıfatını haiz olur, ancak donatan sayılmaz⁸⁸.

Kiraya veren, gerçek veya tüzel kişi olabilir. Bir donatma iştiraki, kiraya veren sıfatına sahip olamaz. Zira, bir donatma iştiraki tarafından işletilen gemi, iştirak tarafından bir başka şahsa kiraya verildiği takdirde TTK m. 1064(1)'de belirtilen “hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları” unsuru ortadan kalkar. Bununla birlikte, müşterek maliklerin gemi üzerindeki paylı mülkiyetten gelen hak ve borçları devam eder. Şüphesiz, böyle bir durumda kiraya veren sıfatı, donatma iştirakine değil, fakat geminin müşterek maliklerine aittir.

TTK m. 1119(1)'e göre kiracı, geminin kullanılması hakkının belirli bir süreyle ve kira bedeli karşılığında kendisine bırakıldığı kişidir⁸⁹. Kira sözleşmesindeki kiracı ile gemi kira sözleşmesindeki kiracı tanımları arasında bir fark bulunmamaktadır. Kiracı, TTK m. 1061(2) gereği kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi olduğu için gemi işletme müteahhidi sıfatını haizdir TTK'da herhangi bir açıklık bulunmamakla birlikte, geminin taşınır eşyadan olması ve TBK m. 301'de kiralananın zilyetliğinin kiracıya devrinin kiraya verenin borçları arasında sayılması sebebiyle kiracının geminin zilyetliğini kazandığı andan itibaren gemi işletme müteahhidi sıfatını haiz olacağını kabul etmek uygun olur.

Kiracı, gerçek veya tüzel kişi olabilir. Birden fazla kiracının mevcut olması durumunda kiracıların müteselsil sorumluluğundan bahsedilebilmesi kural olarak için kira sözleşmesinde açıkça bir hükmün yer alması veya kiracıların müteselsil

⁸⁸ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.143; Aksi görüş olarak Kaner, donatılmış gemi kira sözleşmesinde kiralayanın gemi maliki sıfatının yanında yaptığı kira sözleşmesi ile birlikte donatan sıfatını muhafaza edeceğini, kiracı gemi işletme müteahhidinin ise TTK m.1061(2) hükmüncüye yalnızca üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olacağını, bu anlamda donatan ve donatan sayılan dışındaki herkesin üçüncü kişi olacağını kabul etmektedir. bkz. Kaner, İ.D.: *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, İstanbul, 2018, s. 404.

⁸⁹ Önder, s.77.

sorumluluğun varlığını açık veya örtülü bir biçimde kabul etmiş olmaları gerekir⁹⁰. Aksi hâlde, kiracılardan her biri, kısmi sorumluluk ilkesine göre sözleşmeden doğan borcun kendi payına düşen kısmından sorumlu tutulur⁹¹. Bununla birlikte, geminin kiracılardan biri veya tamamı açısından ticari nitelikte olan bir faaliyet amacıyla kiralınması durumunda TTK m. 7(1)'de düzenlenen teselsül karinesi gereği kiracılar arasında müteselsil borçluluk doğar.

C. UNSURLARI

1- Kiralananın Geçici Olarak Devrinin Taahhüdü

Kiraya veren, sözleşme şartları çerçevesinde kiralanan geminin zilyetliğini belirli bir süre için kiracıya devretmelidir. Kiralanan geminin zilyetliğinin geçici olarak devrinin taahhüdü, sözleşmenin asli unsurlarından biridir. Gemi kira sözleşmesinin kurulması için zilyetliğin devri şart değildir; zilyetliğin devrinin taahhüt edilmesi yeterlidir. Bu unsur, sözleşmeyi zaman charteri sözleşmesi, yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesinden ayırmaktadır. Sözleşmeye konu gemi üzerindeki tüm teknik ve ticari kontrolün kiracıya devredilmesi şarttır. Bu bağlamda gemi ile teknik ve ticari kontrol ifadelerinin kısaca açıklanmasında fayda görülmüştür.

a) Gemi

TTK m. 931(1)'e göre tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “*gemi*” sayılır. Bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için üç temel şartın karşılanması gerekir. Bunlar; aracın tahsis edildiği amacın suda hareket etmesini gerektirmesi, yüzme özelliğinin bulunması ve pek küçük olmamasıdır. Bu şartları karşılamayan bir su aracının kira sözleşmesine konu

⁹⁰ Önder, s.78.

⁹¹ Önder, s.78; Eren, s. 333; Aral/Ayrancı, s. 263.

olması durumunda, bir gemi kira sözleşmesinden değil, fakat TBK hükümlerine tabi bir kira sözleşmesinden bahsedilir.

Gemi kira sözleşmesine konu edilen geminin bir ticaret gemisi olması gerekir. Ticaret gemisi olmayan gemilerin kiralınması, TBK hükümlerine tabidir. Zira, TTK m. 935(1)'e göre *aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır*". Aksini öngören bir kanun hükmü ise mevcut değildir⁹².

b) Teknik ve Ticari Yönetimin Devri

Geminin teknik yönetimi, geminin sevk ve idaresine ilişkin yetkiler ile geminin korunması için gerekli olan yetkileri kapsamaktadır⁹³. Gemi kira sözleşmesinin esaslı unsurlarından biri, gemi üzerindeki kullanım hakkının sözleşme süresince kiracıya devredilmesidir. Özellikle bu unsur sayesinde gemi kira sözleşmesi, benzer sözleşmelerden ayırt edilir. Örneğin; gemi kira sözleşmesinde zilyetliğin nakli gerektiği hâlde zaman charteri sözleşmesinde zilyetlik devredilmez; sadece geminin ticari yönetim hakkı charterere devredilir.

Geminin ticari yönetimi, geminin işletilmesi ile ilgili kararların verilmesi, özellikle yük ve yolcu taşımaya dair yetkilerin kullanılmasına ilişkindir. Gemide yük ve yolcu taşınmasına karar verilmesi, geminin hangi limanlar arası seyrüsefer yapacağını tespiti ile yükleme ve boşaltmaya ilişkin kararlar, ticari yönetim hakkı kapsamında yer alır⁹⁴.

⁹² Ünân, S.: 'Bareboat and Time Charters in the New Turkish Code of Commerce (a short comparison to German Draft dated 2011)', Recent Developments in Maritime Law, 2012, s.25.

⁹³ Önder, s.30.

⁹⁴ Önder, s.32.

TTK’nda teknik ve ticari yönetim kavramları açıkça tanımlanmış değildir. Bununla birlikte, navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TTK m. 1180’de bahsedilen teknik kusur – ticari kusur ayırımı konuya bir ölçüde ışık tutmaktadır. Bu maddeye göre *“zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz”*. Anlaşılacağı üzere, geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin verilen kararlar ile buna ilişkin kullanılan yetkiler, geminin teknik yönetimi kapsamında değerlendirilmektedir. Buna karşılık yükün menfaatine yönelik önlemler ve kararlar, geminin ticari yönetimi kapsamında değerlendirilmektedir. TTK m. 1180(2)’de ise teknik kusur – ticari kusur ayırımının yapılmasındaki zorluk dikkate alınarak bir yorum kuralı getirilmekte, tereddüt hâlinde zararın geminin ticari yönetiminden ileri geldiği kabul edilmektedir.

Geminin teknik ve ticari yönetiminin devri, zilyetliğin devri ile gerçekleşir. Dolayısıyla, TMK’nun taşınırlarda zilyetliğin devrine dair kuralları işletilir.

2- Kira Bedeli Ödeme Taahhüdü

Kira bedeli, gemi kira sözleşmesinin esaslı unsurlarındandır. TTK m. 1119(1)’de açıkça kira bedelinden bahsedilmiştir. Kiracının kira bedeli ödeme ediminin karşılığında, kiraya verenin geminin kullanımını belirli bir süre için kiracıya devretme edimi yer almaktadır. TTK m. 1128(1)’de *“kira bedelinin, sözleşmede kararlaştırılan zamanda, bu hususta anlaşma yoksa geminin zilyetliğinin sözleşme şartları çerçevesinde kiracıya devredildiği günden başlamak üzere aylık olarak ve peşin ödeneceği”* belirtilmektedir.

Kira bedeli, adi kira sözleşmelerinde olduğu gibi kural olarak para ile ödenir⁹⁵. Sözleşmede kira bedelinin açıkça kararlaştırılması gerekmez; kira bedelinin belirlenebilir olması yeterlidir⁹⁶.

3- Anlaşma

Gemi kira sözleşmesinin kurulması için tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarını ortaya koymaları gerekir⁹⁷. Teslim yeri, kira bedelinin ödeme şekli ve süresi gibi sözleşmenin tali unsurları üzerinde taraflarca anlaşmaya varılamamış olması gemi kira sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez⁹⁸.

Gemi kira sözleşmesinin geçerliği, herhangi bir şekil şartına tabi tutulmamıştır. Taraflar, gemi kira sözleşmesini yazılı, sözlü veya resmî şekillerde akdedebilirler. Şekil serbestisine rağmen, uygulamada taraflar, gemi kira sözleşmesini yazılı şekilde yapmayı tercih etmektedirler. Yazılı şekil, özellikle ispat külfeti açısından önemli bir kolaylık sağlamaktadır.

Gemi kira sözleşmesinin ispatıyla ilgili olarak TTK m. 1120’de gemi kira çarter partisi düzenlenmiştir. Çarter parti kavramı esasen tarihi bir sahtecilik önlemi yöntemi olarak girintili bir çizgi boyunca sayfa üzerinde sözleşmenin iki nüsha olarak yapılması ve buna *carta partia* adı verilmesinden ortaya çıkmıştır⁹⁹. TTK m. 1120’ye göre gemi kira sözleşmesinin taraflarından her biri, giderini vermek koşuluyla, sözleşme şartlarını içeren ve gemi kira çarter partisi olarak adlandırılan bir gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir. Çarter parti kural olarak gemi kira sözleşmesinin şartlarını içerir ve tevsik edici bir niteliği haizdir. Gemi kira çarter partisi,

⁹⁵ Eren, s.373; Aral/Ayrancı, s.297.

⁹⁶ Önder, s.35.

⁹⁷ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.143; Eren, s.344.

⁹⁸ Önder, s.35.

⁹⁹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 43.

sadece bir ispat aracıdır. Çarter partinin gemi kira sözleşmesinin hükümlerini tam olarak tevsik etmemesi, gemi kira sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez.

Gemi kira çarter partisinin gemi kira sözleşmesinden farklı hükümler içermesi hâlinde ne şekilde hareket edileceği hususu, sözleşmenin yazılı veya sözlü olarak yapılıp yapılmadığına göre değerlendirilir. Sözleşmenin yazılı olarak akdedildiği hâllerde, gemi kira çarter partisinin sözleşme hükümlerinden farklı hükümler ihtiva etmesi, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez. Asıl olan, gemi kira sözleşmesi hükümleridir. Bununla birlikte, sözleşmede bulunmayan hükümleri içeren gemi kira çarter partisi, sözleşmenin tadiline yönelik bir teklif olarak değerlendirilebilir¹⁰⁰. Gemi kira sözleşmesinin sözlü olarak akdedildiği hâllerde ise sözleşme şartlarının ispatı bakımından durum daha karmaşıktır. Şüphesiz, bu durumda da sözleşmenin geçerliği tartışma konusu yapılamaz. Sözlü gemi kira sözleşmelerinde gemi kira çarter partisine itiraz edilmelidir¹⁰¹. Ancak, sözleşme ve çarter parti hükümleri arasındaki farklılık meselesi, ispat yöntemlerine dair genel hükümler çerçevesinde çözümlenir.

TTK m. 1120’de gemi kira çarter partisine ilişkin düzenlemeye rağmen milletlerarası uygulamada gemi kira sözleşmeleri yazılı şekilde tip gemi kira çarter partileriyle yapılmaktadır. Tip çarter partiler, taraflar dışında alanında uzman kişi ve kurumlarca denizciliğin ihtiyaç ve gereklerine uygun olarak hazırlanmaktadır. Sözleşmelerde boş bırakılan ilgili kısımları taraflar doldurmaktadır. Sözleşmenin süratle akdedilmesi ve tarafların ihtiyaçlarına uygun hükümlerin varlığı, gemi malikleri ve donatanlara büyük kolaylıklar sağlamakta, gemi kira sözleşmelerini milletlerarası seviyede yeknesaklaştırmaktadır. Bu sebeple TTK m.1120 hükmü, teorik bir değer taşımaktadır.

¹⁰⁰ Önder, s.39.

¹⁰¹ Önder, s.39.

Uygulamada en fazla bilinen ve uygulanan tip sözleşmeler, BIMCO tarafından tanzim edilen BARECON tip gemi kira sözleşmeleridir. İlk olarak 1974 tarihinde “BARECON A” ve “BARECON B” olarak tarafların ihtiyaçlarına binaen iki tip olarak tanzim edilen tip gemi kira sözleşmeleri, 1989 ve 2001 tarihlerinde güncellenerek önce “BARECON 89” ve “BARECON 2001” olarak tek şekilde tanzim edilmeye başlanmıştır¹⁰². Son olarak “BARECON 2017” tanzim edilmiştir.

D. HUKUKİ NİTELİĞİ

Gemi kira sözleşmeleri, özel hükümler içeren bir kira sözleşmedir. TTK m. 1119 ve TBK m. 299 hükümleri, birbirine bir hayli yakındır. Nitekim TTK m. 1130’da iki sözleşme arasındaki bağa işaret edilmektedir. Gemi kira sözleşmeleri, kira sözleşmelerinde olduğu gibi sürekli borç doğuran, rızai, ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir.

E. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ

1- Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi

Çıplak gemi kira sözleşmesi (*bareboat charter*), kiraya verenin, gemiyi gemi adamı, yakıt, kumanya gibi unsurlarla donatmaksızın kiracının kullanımına verdiği gemi kira sözleşmesidir¹⁰³. Çıplak gemi kira sözleşmesi, geminin tamamen boş bir şekilde kiralandığı anlamına gelmez. Çıplak gemi kira sözleşmelerinin uygulamasında geminin teçhizatı ile birlikte kiralınması esastır¹⁰⁴.

¹⁰² Önder, s.40.

¹⁰³ Sözer, s. 364; Kaner, s. 404; Önder, s. 86.

¹⁰⁴ Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 1970, s. 287.

Kiraya veren, geminin zilyetliğini kiracıya devretmesiyle birlikte aynı zamanda geminin teknik ve idari kontrolünü kiracıya kira süresi için bırakmaktadır¹⁰⁵. Kiracı, gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanır. Kiracı, bu andan itibaren üçüncü kişilerle yapacağı işlemler bakımından donatan sayılır.

Çıplak gemi kira sözleşmelerinde kiraya verenin gemi adamlarını kiracının emrine tahsis etme borcu yoktur. Gemi adamlarının tamamı kiracı tarafından belirlenerek çalıştırılır. Kiracı, gemi adamlarının işvereni konumundadır.

Çıplak gemi kira sözleşmesi ile benzer sözleşmelerden olan zaman charteri sözleşmesi arasındaki en önemli fark; kira sözleşmesinde kiraya verenin idari ve teknik kontrolü kiracıya devrederken, zaman charteri sözleşmesinde gemi üzerindeki idari ve teknik yönetim yetkisinin tahsis edende kalmasıdır. Bu durumun bir sonucu olarak gemi kira sözleşmesinde kiracı geminin işletilmesinden kaynaklı üçüncü kişilerin kiraya verene karşı ileri sürecekleri talepleri karşılama yükümlülüğü altındadır. Ancak, zaman charteri sözleşmesinde tahsis olunanın tahsis edene karşı ileri sürülecek talepleri karşılama yükümlülüğü bulunmamaktadır.

İki sözleşme arasındaki diğer bir fark ise, geminin ticari yönetiminden kaynaklanmaktadır. Gemi kira sözleşmesinde ticari yönetim kiracıya devredilmekte, bu nedenle kiraya veren herhangi bir biçimde “taşıyan” veya “fiili taşıyan” sıfatı ile iş veya işlem görememektedir. Ancak, zaman charteri sözleşmesinde teknik yönetim tahsis edenin elinde bulunmaya devam ettiği için geminin ticari yönetimi gerektirdiği takdirde tahsis eden taşıma işleri gerçekleştirebilmekte ve “taşıyan” veya “fiili taşıyan” sıfatını kazanabilmektedir¹⁰⁶.

¹⁰⁵ İsmayilov, A.: ‘Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi’, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2017 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.7.

¹⁰⁶ Önder, s.106.

Bir diğ er fark da geminin donatılmasıyla ilgilidir. Gemi kira sözleşmesinin konusu hem çıplak hem de donatılmış gemileri kapsamakta iken, zaman çarteri sözleşmesinin konusunu yalnızca donatılmış gemiler oluşt rur¹⁰⁷.

Gemi kira sözleşmeleri, TTK m. 1121 h k m  uyarınca Türk Gemi Siciline ya da TTK m. 941(3)'de belirtilen " zel Sicile" şerh edilebilir. Böylece kiracının elde ettiği şahsi hak kuvvetlendirilmiş olur. Ancak, zaman çarteri sözleşmesinde sicile şerh müessesesi düzenlenmemiştir.

Gemi kira sözleşmesi, bir kira sözleşmesi olduğundan denizde taşıma taahhüdünü içermez. Oysa, navlun sözleşmelerinin asli unsuru denizde eşya taşıma taahh d d r¹⁰⁸.

2- Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi

Donatılmış gemi kira s zleşmesi¹⁰⁹ (*demise charter*), kiraya verenin gemiyi gemi adamları, yakıt, kumanya gibi bütün teçhizatıyla birlikte kiracının kullanımına bıraktığı bir kira sözleşmesidir. TTK m. 1119(2) gereğince gemi kira sözleşmelerinde kiraya verenin gemiyi gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine vermesi, gemi kira sözleşmesinin niteliğini değiştirmez. Böylece donatılmış gemi kira sözleşmesinin de hukuki mahiyetinin bir gemi kira sözleşmesi olduğu hususu açıklığa kavuşturulmuş, sözleşmenin diğ er sözleşmelerle karıştırılmasının önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

Donatılmış gemi kira sözleşmeleri ile ilgili olarak 1942 tarihli *Sea and Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co. Ltd.*¹¹⁰ kararında donatılmış gemi kira sözleşmelerinin neredeyse geçersiz nitelikte olduklarını h kmedilmiřtir¹¹¹. Fakat günümüzde özellikle ikinci el gemilerin satın alınmasının finanse edilmesi, özellikle de

¹⁰⁷  nder, s.106.

¹⁰⁸ Tekil, s. 289.

¹⁰⁹ Uluslararası kaynaklarda *demise charter* kavramı yerine *bareboat charter* kavramının da kullanıldığı görülmektedir. Sheldon, G.A.: 'The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis', Tulane Law Review, C. 49, S. 4, 1974-1975, s. 766.

¹¹⁰ [1942] 2 KB 65.; Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 53.

¹¹¹ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 53.

tanker gemilerinin kiralanmasında donatılmış gemi kira sözleşmeleri cazip hâle gelmiştir¹¹².

İngiliz hukukunda da bir gemi kira sözleşmesinin çıplak mı yoksa donatılmış mı olduğuna ilişkin olarak sorun yine gemi adamlarının tahsisi noktasında toplanmaktadır. Bu konuyla ilgili Lordlar Kamarası, *Baumwoll Manufactur von Carl Scheibler v. Furness*¹¹³ davasında gemi baş mühendisinin atanmasında gemi malikinin yetkisinin olacağını belirtmiş, fakat ücretinin kiracı tarafından ödeneceğine hükmetmiştir¹¹⁴. Böylece sözleşme bir donatılmış gemi kira sözleşmesi olarak kabul edilmiştir.

Donatılmış gemi kira sözleşmesi ile çıplak gemi kira sözleşmesi arasında iki temel fark bulunmaktadır. Birincisi, donatılmış gemi kira sözleşmelerinde gemi adamlarının kiracının emrine verilmesidir¹¹⁵. Donatılmış gemi kira sözleşmesinin kurulmasıyla birlikte kiraya verene hizmet sözleşmesi ile bağlı olan gemi adamları kiracının emrine verilmektedir. Gemi adamlarının kiracının emrine verilmesi, bazı tartışmaları beraberinde getirmektedir.

Bir görüşe göre¹¹⁶ TTK m.1119(2) hükmünün uygulanabilmesi için gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin kiraya veren tarafından feshedilmesi ve kiracı tarafından gemi adamlarının kiracı ile yeni hizmet sözleşmeleri yapması gerekmektedir. Çünkü hizmet sözleşmelerinin kiracıya devredilmesi istenildiğinde hangi hükümlere uygun olarak devrin gerçekleşeceği tartışmaya açıktır. Konuya ilişkin olarak 29.04.1967 ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ("DİK")¹¹⁷ herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Buna karşılık 10.06.2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanunu'nun ("İşK")¹¹⁸ 7. maddesinde

¹¹² Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 53.

¹¹³ [1893] AC 8.

¹¹⁴ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 54.

¹¹⁵ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 44.

¹¹⁶ Sözer, s. 365.

¹¹⁷ 29.04.1967 tarihli ve 12568 Sayılı Resmi Gazete.

¹¹⁸ 10.06.2003 tarihli ve 25134 Sayılı Resmi Gazete.

düzenlenen geçici iş ilişkisi hükümlerinin uygulanması ancak bir buçuk yıl süreye tabidir.

Diğer görüş, gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin kiracıya devredilmiş olduğu yönündedir¹¹⁹. TTK m. 1119(2) hükmünce gemi adamları ile birlikte geminin kiralınmasında hizmet sözleşmelerinin kiracıya devri için anlaşılabilir. Devir işleminin gerçekleştirilebilmesi için gemi adamlarının muvafakati şarttır. Yapılan devir işleminin sonucunda gemi adamları yönünden kiraya verenin işveren sıfatı sonlanır ve kiracı işveren sıfatını kazanır. Kiraya veren ile gemi adamları arasındaki hizmet sözleşmeleri, kiracıya devredilmek suretiyle TTK m. 1119(2)'de yer alan “kiracının emrine verilmesi” şartı sağlanır. TTK m. 1127 hükmünde ise gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülüklerin kiracıya ait olduğu belirtilmekte; ancak gemi kira sözleşmesinin donatılmış bir gemi kira sözleşmesi olması hâlinde gemi adamlarının çalıştırılmalarından doğan borç ve yükümlülüklerden kiraya veren kiracı ile birlikte müteselsil sorumlu tutulmaktadır. Buna göre kiracı, TBK m. 429 hükmünde hizmet sözleşmelerini devralmak veya TBK m. 206 hükmü gereği hizmet sözleşmelerine katılma iradesi gösterip işveren sıfatını kazanmadığı sürece yükümlülük altına sokulamaz. Bu nedenle, TTK m. 1119(2) hükmünde yer alan “gemi adamlarını kiracının emrine vermeyi üstlenme” ifadesi, hizmet sözleşmelerinin devri olarak anlaşılmalıdır.

TTK m. 1119(2) hükmünün uygulanması yönünden gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin feshedilmesi, donatılmış her bir gemi kira sözleşmesiyle gemi adamlarının haklarının zayı olmasına neden olabilir. Öncelikle, gemi adamları, fesih sebebiyle işlerini kaybetmektedir. Ayrıca, gemi adamlarının işçilik alacaklarının elde edilmesinde de sorunlarla karşılaşılabilir. Esasen gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin İşK hükümlerinin uygulama sahasının dışında tutulduğu hem İşK m.

¹¹⁹ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 142.

4(1) hem de DİK m. 1(1) ile hüküm altına alınmıştır¹²⁰. Ancak, Süzek¹²¹ de iş sözleşmelerinin devriyle ilgili olarak *geçici (ödünç) iş ilişkisinde işverenin kendisine iş akdi ile bağlı bulunan işçinin iş görme edimini talep hakkını, geçici bir süre için diğer bir işverene devredeceği* görüşündedir. TTK m. 1127’de gemi adamlarının gemi ile birlikte kiracının emrine verilebileceği hüküm altına alınmıştır. Böylece, gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin devri, iş sözleşmeleri için geçerli olan “kendine özgü üç taraflı sözleşme tipinden” farklı bir biçimde, TTK m.1127’den doğan bir gerekçe ile gemi kira sözleşmesi ile birlikte gemi adamının rızası alınmaksızın kiracıya devredilebilmektedir. Bu sebeple, gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin devamlılığı ve işçilik alacakları ile özlük haklarının korunması bakımından gemi adamlarının iş sözleşmelerinin kiracıya devredilmiş olduğunun kabulü hakkaniyete ve işçinin korunması anlayışına uygundur.

Donatılmış gemi kira sözleşmesi ile çıplak gemi kira sözleşmesi arasındaki bir diğer önemli fark, “yönetim sözleşmesi” (*management agreement*) kavramıyla ilgilidir. Donatılmış gemi kira sözleşmesinde çıplak gemi kira sözleşmesinde olduğu gibi, kiralanan geminin teknik ve idari yönetimi kiracıya bırakılmaktadır. Ancak, yönetim sözleşmesi şartı ile kiracı kararlaştırılan belirli bir parayı kiraya verene ödemekle yükümlü iken kiraya veren yakıt, kumanya ve gemi adamı tahsis etme yükümlülüğü altına girmektedir¹²². Yönetim sözleşmesi şartı çıplak gemi kira sözleşmesine bir klot olarak¹²³ dâhil edilmekle ortaya donatılmış gemi kira sözleşmesi çıkmaktadır¹²⁴.

¹²⁰ Süzek, S.: *İş Hukuku*, B.19, İstanbul, 2020, s. 211; Senyen Kaplan, T.E.: *Bireysel İş Hukuku*, B.7, Ankara, 2015, s. 49.

¹²¹ Süzek, s. 329.

¹²² Önder, s. 88.

¹²³ Gemi yönetimi sözleşmesi; “donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetiminin tümünü veya bir kısmını yöneticiye bırakan ve bu edim karşılığında yöneticiye ücret hakkı kazandıran sözleşmedir.” Şeker Ögüz, Z.: *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, İstanbul, 2003, s. 8.

¹²⁴ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 142.

F. KİRAYA VERENİN BORÇLARI

Kiraya verenin borçları, TTK m. 1119 ile 1130 arasında düzenlenmiştir. TTK ile özel olarak düzenlenmeyen borçlar yönünden TTK m. 1130'un göndermesi ile TBK'nun kira sözleşmesine ilişkin genel hükümlerinde yer alan kiraya verenin borçlarına ilişkin hükümler uygulanır.

Kiraya verenin borçları; gemiyi teslim etmek, gemiyi kullanıma uygun bulundurmak, sözleşmede belirlenen amaca uygun şekilde gemi adamı tahsis etmek, gemiye ait mali yükümlülöklere ve yan giderlere katlanmak, ayıba karşı tekefföl ve zapta karşı tekefföldür. Anılan borçlardan yalnız sözleşmede belirlenen amaca uygun şekilde gemi adamı tahsis etmek borcu donatılmış gemi kira sözleşmeleri açısından geçerlilik kazanmakta, çıplak gemi kira sözleşmelerinde uygulama alanı bulmamaktadır.

G. KİRACININ BORÇLARI

Kiracının borçları, TTK m. 1119 ile 1130 arasında düzenlenmiştir. TTK'da düzenlenmeyen borçlar yönünden TTK m. 1130'un göndermesi ile TBK'nun kira sözleşmesine ilişkin genel hükümlerinde yer alan kiracının borçlarına ilişkin hükümler uygulanır.

Kiracının borçları; gemiyi teslim etmek, sigorta yaptırmak, gemiyi sözleşmeye uygun olarak ve özenle kullanmak, üçüncü kişilerin geminin işletilmesinden dolayı kiraya verene karşı yöneltecekleri istemleri karşılamak, ayıpların giderilmesine, gösterilmesine ve gemide değişiklik ve yenilik yapılmasına katlanmak, gemi adamlarının çalıştırılmasından dolayı doğan borç ve yükümlölöklere katlanmak, kira bedelini ödemek ve sözleşmenin sonunda gemiyi iade etmektir.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ KİRA SİCİLİ

I. GENEL OLARAK

Uygulamada gemi kira sözleşmeleri vasıtası ile gemilerin tescil edildikleri ana sicillerinden başka bir devlet siciline geçici bir süre için tescil edilmelerine sıklıkla karşılaşılmıştır¹²⁵. Bu müessese uluslararası hukukta ağırlıklı olarak *bareboat charter registration* olarak isimlendirilmektedir. Belirtilen kavram Türkçe'ye “Gemi Kira Sicili” veya “Kiracı Sicili” kavramlarına karşılık gelmektedir. Geçici olarak bir başka devletin siciline kayıt yapıldığında gemi ile malik arasındaki tabiiyet bağı kopmakta, kiracı ile tabiiyet bağı yeniden kurularak gemi, kiracının tabiiyetinde bulunduğu devletin bayrağını çekme hakkını elde etmektedir.

Gemi kira sicili müessesesi, ilk olarak 1951 tarihli Alman Üçüncü Bayrak Kanununda düzenlenmiştir¹²⁶. Amacı, II. Dünya Savaşı'ndan sonra Alman ticaret gemilerini tarafsız devletlerin gemi sicillerine tescil ettirerek onların deniz ticareti faaliyetlerini yürütmeleri suretiyle Alman ticaret filosunun genişletilmesidir¹²⁷. Gemi kira sicili, zaman içerisinde gelişerek birçok devlet tarafından benimsenmiştir¹²⁸.

Gemi kira sicili, ortaya çıkışı bakımından açık sicile benzemekle birlikte aralarında önemli farklılıklar vardır. Açık sicil, nihayetinde millî veya yerel bir

¹²⁵ Davis, M.: *Bareboat Charters*, B.2, London, 2005, s. 202.

¹²⁶ 1951 tarihli Alman Üçüncü Bayrak Kanunu hükümlerinde gemi kira siciline ilişkin ihdas edilen düzenlemede, işleme konu edilecek geminin bayrak çekme hakkını edinebilmesi için Alman uyrukluğunda bulunan bir kiracı tarafından işletilmesi ve kontrol edilmesi ile Alman İş Kanunu hükümlerinde yer alan gemi adamı ve zabitlerine ilişkin hükümlere uyulması şartları aranmaktadır. Argüello Moncayo, M.G.: ‘Bareboat Charter Registration: A Practise in the Maritime World That Is Aimed to Stay’, https://www.academia.edu/29798909/Bareboat_charter_registration_A_practice_in_the_maritime_world_that_is_aimed_to_stay, s. 8 (e.t: 07.04.2021).

¹²⁷ Ademuni- Odeke.: ‘The National and International Regime of Bareboat Charter Registrations’, *Ocean Development& International Law*, S. 28(4), 1997, s.336 (Anılış: Uluslararası Rejim).

¹²⁸ Ademuni- Odeke.: ‘Are Bareboat Charter Registrations Flag of Convenience?’, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara, 2003, s.347 (Anılış: Kolay Bayrak).

sicildir¹²⁹ ve sunduğu çeşitli bürokratik, vergisel ve gemi adamı çalıştırmaya ilişkin imkânlarla birlikte donatanların kolaylıkla bayrak değiştirmelerini sağlama üzerine kurulmuştur. Gemi kira sicili ise kural olarak bir geminin bir başka devletin tabiiyetindeki kişilere kiralanması sonucunda bayrak devletin değişmesi zorunluluğu dolayısıyla ortaya çıkan bir hukuki kurumdur¹³⁰.

Gemi kira sicilinin işleyişinde iki esaslı kavram vardır. Bunlar; *flagging in* veya diğer bir adıyla *bareboating in* ve *flagging out* diğer bir adıyla *bareboating out* kavramlarıdır. *Flagging in* kavramı, yabancı bir ana sicile tescil edilmiş olan geminin, bir başka devletin tabiiyetindeki bir gerçek veya tüzel kişiye kiralanması sonucunda kiralanmış gemiye geçici sicil devletin bayrağının çekilmesine izin verilmesi işlemidir¹³¹. Özellikle devletlerce ilgiyle karşılanan bu kavram, devletlerin ticaret filolarını geliştirmelerine ve gemi adamı sağlamasına katkıda bulunmaktadır.¹³²

Flagging out ise ana sicile tabiiyet bağı dolayısıyla tescilli olan bir geminin bir başka devletin tabiiyetindeki gerçek veya tüzel kişiye kiralanması sebebiyle geminin geçici sicil devleti olan yabancı devlet tarafından bayrak çekme hakkı tanınması işlemidir¹³³. Bu sistem, özellikle gemi malikleri ve kiracılar tarafından cazip görülmektedir. Böylece, gemi malikleri bazı sübvansiyonlar, kiracılar ise daha az maliyetli gemi adamı çalıştırma imkânı elde edebilmektedir¹³⁴. Burada, yabancı devletin siciline tescilli bir geminin bir başka devletin tabiiyetindeki bir kişiye kiralanması durumunda malik ile gemi arasındaki gerçek bağın yerini kiracı ile gemi arasındaki gerçek bağ almaktadır. Böylece, UNCLOS m. 92(2) hükmüne uygunluk adına geminin aynı zamanda birden fazla devletin bayrağını çekmesi engellenmektedir.

¹²⁹ Odeke, “Kolay Bayrak”, s. 347.

¹³⁰ Odeke, “Kolay Bayrak”, s. 347.

¹³¹ Tetley, W.: *International Maritime and Admiralty Law*, Quebec, 2002, s. 160.

¹³² Argüello Moncoya, s.9.

¹³³ Tetley, s.160.

¹³⁴ Argüello Moncoya, s.8

Gemi kira sicilinde dört ilgili kişi vardır. Bunlar; malik, kiracı, ana sicil devleti (*flagging out state*) ve kira sicili devletidir (*flagging in state*)¹³⁵. Malik ve kiracı, gemi kira sözleşmesinin tarafı olan kişiler olarak gemi kira sicilinde de yer almaktadır. Ana sicil devleti, temel ya da birincil sicil iken, geminin kira sözleşmesinin sona ermesi üzerine geri döndüğü sicil ve bayraktır¹³⁶. Ana sicil devleti, geminin mülkiyet ve aynî haklarına ilişkin konuları yönetir. Sicilin özel hukuk etkisi devam etmekte, mülkiyet ana sicilde malik adına tescilli kalmakta ve ipotekler korunmaktadır. Gemi ipoteğinde borç ödenmediğinde ana sicil devletinin hukuku uygulanmaktadır¹³⁷.

Kira sicili devleti ise bir *bareboat-in* durumunu kaydeden veya çıplak gemi kira sözleşmelerine mahsus sicili tutan devlettir.¹³⁸ Geminin tamamı ile yetki ve kontrolü altında olmasını sağlama, bayrak çekme iznini verme, kira sicili devletinin yükümlülüğündedir. Ana sicil devletinden kaynaklanan bayrak çekme hakkının askıya alındığını saptamak ve bu geminin kira siciline bağılı olarak bayrak çekme hakkına dair izni vermek için kira sicili devletine izin verildiğini belirten bir belge aracılığıyla ana sicil devletinin bayrak çekme hakkının askıya alınmasını sağlamak da kira sicili devletin sorumluluğundadır¹³⁹. Kira sicili devletinin mevzuatı, diğere hususların yanı sıra güvenlik donanımı ve inşaat, yükleme hatları ve personel ile ilgili konularda geminin işleyişini yönetir. Kira sicili, bayrak, teknik ve güvenlik hususları ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili olarak devletin kamuya açık işlevlerini devralır¹⁴⁰. Kira sicilinden kaydın terkini resen gerçekleştirileceğinden kiralınmış geminin kaydının sicilinden silindiğini ana sicil devletine bildirmek de kira sicili devletinin sorumluluğundadır¹⁴¹.

¹³⁵ Federo Acosta, R.: ‘Discordant Regimes: The Interplay Between Mortgage and Bareboat Charter Registration’, World Maritime University, 2012, s. 13.

¹³⁶ Federo Acosta, s. 18.

¹³⁷ Federo Acosta, s. 18.

¹³⁸ Federo Acosta, s. 18.

¹³⁹ Federo Acosta, s. 19.

¹⁴⁰ Federo Acosta, s. 19.

¹⁴¹ Federo Acosta, s. 19.

Gemi kira siciline kaydedilecek gemilerin salt gemi kira sözleşmesine bağlı olarak mı , yoksa başka bir hukuki sebebe dayanarak sicile kayıt edilecekleri konusunda kira sözleşmesinin doğurduğu hukuki sonuçlar esas alınmalıdır¹⁴². 1951 tarihli Alman Üçüncü Bayrak Kanunu’nda “geminin işletilmesi ve kontrolü” şartlarının bir arada gerçekleşmesi istenmektedir. Bu noktada gemi üzerinde kiracının kontrolünün kurulması, yani gemi üzerindeki zilyetliğin ülke kanunlarına göre kiracıya devredilmiş olmasının arandığı görülmektedir. Çünkü, kiracının gemi üzerindeki kontrolü edinmesi ile birlikte gemi adamlarına karşı işveren konumuna geçeceği¹⁴³, bayrak çekme hakkının kazanılmasına yönelik işlemler yapabileceği kabul edilmektedir¹⁴⁴.

Kiracının zilyetliğini elde ettiği gemiyi, kira siciline kaydı ile birlikte geminin ana sicildeki kaydı sözleşme süresince silinecek ya da askıya alınacaktır¹⁴⁵. Burada silinme veya askıya alınma durumu, ana sicil devletinin iç hukuk kurallarına göre belirlenmektedir¹⁴⁶.

Gemi kira siciline kayıtlı birlikte geminin aynı anda hem ana sicil, hem de gemi kira sicili dolayısıyla elde ettiği bayrak çekme hakkının birlikte kullanılması engellenmekte, geminin tek bayrak altında seyrüsefer yapması ve UNCLOS m.92(2)’de yer alan müeyyidenin bertaraf edilmesi amaçlanmaktadır. Fakat, kayıt işleminde ibraz edilen gemi kira sözleşmesinin süresinin dolması veya taraflardan birinin sözleşmeyi feshetmesi hâlinde geminin kiracı sicilinde yer alan kaydı kapatılacağından, ana sicildeki kaydı tamamen aktifleşmektedir¹⁴⁷.

¹⁴² Argüello Moncoya, s.8.

¹⁴³ Kiracının gemi üzerindeki kontrolü malikten devralarak sağladığı andan itibaren, mürettebat ve kaptana karşı işveren konumunda olduğuna ilişkin bkz. The Guiseppe di Vittorio (1998) 1, Lloyd’s Rep. 136.

¹⁴⁴ Argüello Moncoya, s.8.

¹⁴⁵ Argüello Moncoya, s.8.

¹⁴⁶ Zira, UNCLOS m. 94(2)(a) hükmü ile devletlere bir denizcilik sicili tutma yükümlülüğü getirilmiş ve yine aynı maddenin (b) bendi ile anılan denizcilik siciline ilişkin kuralların devletlerin iç hukuk kuralları ile düzenleneceği belirtilmiştir. Bu nedenle ki, gemi kira siciline ilişkin getirilen kurallar arasında bir yeknesaklık bulunmamaktadır.

¹⁴⁷ Davis, s. 202.

II. ULUSLARARASI HUKUKTA

A. 1958 TARİHLİ CENEVRE DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMELERİNE GÖRE HUKUKİ REJİM

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri, Birleşmiş Milletler himayesinde deniz hukuku kurallarının kodifikasyonu ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla yapılmıştır. UNCLOS I ismiyle de bilinen görüşmelerden 4 ana sözleşme ortaya çıkmıştır. Bunlar; 1) Karasular ve Bitişik Bölgeler Sözleşmesi, 2) Açık Denizler Sözleşmesi, 3) Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, 4) Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşmedir¹⁴⁸.

1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi ile gemilerin tabiiyetine ilişkin kurallar ilk defa ele alınmıştır. Özellikle m. 6(2), kolay bayrağın doğumuna sebep olmuştur¹⁴⁹. Ancak, Sözleşme ile getirilen hükümler çerçevesinde, gemi kira sicilinin kolay bayrak mı yoksa bir paralel (ikili) sicil mi olduğuna dair var olan tartışmalar çözülmemiştir¹⁵⁰. Gemi kira siciline ilişkin olarak 1958 Sözleşmeleri rejimi herhangi bir düzenleme getirmemektedir¹⁵¹. Çünkü, Sözleşme dünyada gemi kira sicili kavramının ilk defa ortaya çıktığı, yeni ihdas edildiği tarihlerde imzalanmıştır¹⁵². Yine de, Sözleşmeler rejiminin getirdiği genel hükümlerin gemi kira sicillerine uygulanması makul olacaktır.

B. 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNE GÖRE HUKUKİ REJİM

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1973 ile 1982 tarihleri arasında yapılan UNCLOS III görüşmelerinin sonucunda kabul edilmiş ve Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. UNCLOS m. 311(1) ile yeni getirilen UNCLOS rejiminin

¹⁴⁸ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 118.

¹⁴⁹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 121.

¹⁵⁰ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 121.

¹⁵¹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 121.

¹⁵² Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 118.

1958 Cenevre Sözleşmelerinin yerine geçeceği belirtilmiştir. Sözleşme ile, 1958 Cenevre Sözleşmelerinin getirdiği deniz taşımacılığı sisteminde gözle görülür bir değişiklik yaratılmamıştır¹⁵³.

UNCLOS m. 91(1)'e göre *“Her devlet, gemilere hangi şartlar ile tabiiyetini vereceğini, gemilerin kendi ülkesinde tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit eder. Gemiler, bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahiptir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır.”* Madde hükmünce her devletin tabiiyetinin verilmesine ilişkin koşulları belirleme hakkını haizdir. UNCLOS m. 91(1) hükmü esasen BMADS m. 5(1) hükmünü yinelemekte ve 1958 Sözleşmesinde yer alan madde hükmünde değişiklik yapmadan doğrudan 1982 Sözleşmesine almaktadır¹⁵⁴. Diğer yandan, UNCLOS hükümlerine göre tabiiyetin bahşedilmesi bir takım sonuçlar doğurmaktadır.

Sözleşmenin getirdiği hukuki rejime göre tabiiyetin bahşedilmesi ile birlikte devletin gemiler üzerinde kontrol uygulama yükümlülüğü doğmaktadır. UNCLOS m. 94 hükmünde bayrak devletin yükümlülükleri detaylı olarak düzenlenmiştir. Keza, UNCLOS m. 94(2)(a)'ya göre *“Devletler, küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutarlar.”* Tabiiyetin bahşedilmesine yönelik devletlere yüklenen UNCLOS m. 94 hükmüne ek sorumluluklar sözleşme içerisinde farklı yerlerde bulunmakta olup; yardım ve kurtarma konusunda m. 98, kölelerin taşınmasının önlenmesi ve cezalandırılması hususunda m. 99, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konusunda m. 211 ve

¹⁵³ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 125.

¹⁵⁴ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 125.

sualtı kablolarının kopması veya hasar görmesi hakkında yer verilen yükümlülükler ise m. 113 hükmünde düzenlenmiştir¹⁵⁵.

UNCLOS sisteminin gemi kira siciline getirdiği hukuki rejim incelendiğinde ise 1982 Sözleşmesi ile 1958 Sözleşmesi birbirine benzemektedir. Her iki sözleşmenin de gemilerin tabiiyeti konusunda getirdikleri düzenlemelerin birbirlerine olan benzerliklerinin yanında, gemi kira siciline ilişkin hükümler açısından da uygulanabilir genel hükümler bulunmaktadır. Ancak, buna rağmen, her iki sözleşmede de açık bir düzenleme yapılmamıştır¹⁵⁶. Gemi kira sicilinin çifte tabiiyet mi yoksa açık sicil niteliğinde olup olmadığı konusunda her iki sözleşme de bir hüküm getirmekten kaçınmıştır. 1958 Sözleşmesinin milletlerarası teamül hukukunu kodifiye ettiği, 1982 Sözleşmesinin ise bu hükümleri çok az değişikliklerle tekrarladığı göz önünde bulundurulacak olunur ise bir ilerleme kaydedilmemiş, gemi kira siciline ilişkin hükümlerin düzenlenmesi UNCCRS hükümlerine bırakılmıştır¹⁵⁷.

C. 1986 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER GEMİLERİN TESCİL ŞARTLARI HAKKINDA SÖZLEŞMEYE GÖRE HUKUKİ REJİM

1986 tarihli UNCCRS, temel nitelik olarak devlet siciline tescil edilen gemiler üzerinde yine devletin sorumluluğunu içermektedir. Bunun bir uzantısı olarak, tescilin ön koşulunda 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde de olduğu gibi “gerçek bağ” kavramının varlığını aramaktadır. Sözleşmede, bir geminin sicile tescilinin sadece mülkiyetin iktisabı ile değil, gemi kira siciline kayıt ile de mümkün olduğu kabul edilmektedir¹⁵⁸.

1986 Sözleşmesi tabiiyet veya mülkiyete dayalı olarak sicile kayıt ile bayrak çekme hakkı arasında temel yapıyı kurmaktadır. Sözleşmenin özünden anlaşılan,

¹⁵⁵ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 127-128.

¹⁵⁶ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 129.

¹⁵⁷ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 129.

¹⁵⁸ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 130.

devletler ile tabiiyet bağı ile bağlı bulunan gerçek ve tüzel kişilerin yalnızca mülkiyet nedeniyle değil, yine o devlete tabiiyet bağı ile bağlı olan gerçek veya tüzel kişilerce kiralanması halinde de sicile kaydına izin verebileceğini ortaya koymaktadır¹⁵⁹. Böylece Sözleşme farklı ülkelerdeki malikler arasında ortak girişimler yaratılmasını teşvik ederek, gemi adamı tedarik eden ülkelerin menfaatlerini gözetmekte ve meydana gelebilecek olumsuzlukları en aza indirebilmek için uluslararası kuruluşlar vasıtası ile önlemler alınacağını öngörmüştür¹⁶⁰.

1986 Sözleşmesi, 1958 ve 1982 Sözleşmelerinden farklı olarak, âkit tarafların, denizcilik idaresi ve deniz taşımacılığına ilişkin milletlerarası kuralların uygulanmasını kontrol ve koordine eden bir ulusal denizcilik otoritesine sahip olması gerektiğini belirtmektedir¹⁶¹. Diğer bir farklılık ise Sözleşme ile ilk defa gemi kira siciline ilişkin açık düzenlemeler yapılmıştır. Kıyısı bulunmayan ülkeler de dahil olmak üzere tüm devletlerin, gemi kira sicili müessesesi de dahil olmak üzere, gemilere bayrak çekme hakkı verebileceği, fakat bununla ilgili bir sicil tutması gerektiği öngörülmüştür¹⁶². Buna göre tutulacak sicilin en azından UNCCRS’de anılan bilgileri içermesi gerekmektedir.

Yürürlüğe girmemiş olmasına rağmen, UNCCRS’nin gemi kira siciline ilişkin getirdiği düzenlemeler anılan özellikleri nedeniyle etraflıca ele alınmalıdır. Sözleşmenin m. 4, 11 ve 12 hükümleri doğrudan gemi kira siciline ilişkin düzenlemeler içermektedir. UNCCRS m. 4’e göre “(1) *Kıyı veya kıyısı bulunmayan olsun, her Devlet açık denizlerde bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir. (2) Gemiler, bayrağını taşıma hakkına sahip oldukları Devletin uyrukluğuna sahiptir. (3) Gemiler, yalnızca bir Devletin bayrağı altında seyredeceklerdir. (4) 11. maddenin 4. ve 5.*

¹⁵⁹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 130.

¹⁶⁰ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 130.

¹⁶¹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 130.

¹⁶² Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 132.

fıkraları ve 12. madde hükümlerine bağlı olarak, aynı anda iki veya daha fazla Devletin gemi sicillerine hiçbir gemi kaydedilmeyecektir. (5) Bir gemi, gerçek bir mülkiyet devri veya sicilde bir değişiklik dışında, seyrüsefer sırasında veya bir uğrak limanındayken bayrağını değiştiremez". UNCCRS m. 4(4) hükmü haricinde, madde hükmünde BMADS ve aynı tabiiyet sistemi ile gemi kira sicili sistemini benimseyen UNCLOS m. 90, 91 ve 92 maddeleri neredeyse aynı şekilde alınmıştır¹⁶³. 4. fıkra hükmünde ise UNCLOS hükümlerinin tekrarlanması sebebi olarak UNCCRS m. 11 ve 12 hükümleri arasında uygulamanın sürekliliğinin sağlanması olarak gösterilmektedir¹⁶⁴.

UNCCRS m. 11'de gemi kira sicili ve yapılacak kayda ilişkin özel hükümler ihdas edilmiştir. UNCCRS m. 11(1)'e göre *"Sicil devleti, bayrağını çeken gemilerin bir sicilini oluşturur; bu sicil, o devlet tarafından belirlenen şekilde ve bu Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olarak tutulur. Bir Devletin hukuku gereğince bayrak çekme hakkına sahip gemiler, bu sicile, malik veya malikleri adına veya iç hukukunun uygun görmesi durumunda gemi işletme müteahhidi adına kaydolunur"*. Sözleşme'nin 11(2). ve 11(3). maddelerinde ise gemi kira siciline sırasıyla kaydedilecek ve kaydedilmesi gereken hususlar tahdidi olarak sayılmıştır. Bu noktada m. 11(3) hükmünde yer alan kayıtların varlığı, m. 11(2) hükmünde yer alan kayıtlar gibi zorunlu tutulmamıştır. Anılan Sözleşme'nin 11(4). hükmünde ise Devletlerin, gemi kira siciline kaydedilecek gemi ile ilgili bir kayıt olması halinde, bu kaydın silinmesi gerektiğini belirtmiştir. UNCCRS m. 11(5) hükmünde ise gemi kira sicilinin esaslı özelliği olan ana sicilden kaynaklanan bayrak çekme hakkına ilişkin düzenleme yapılmıştır. Buna göre sicil devletleri, gemi kira siciline kaydedilecek gemilerin ana sicillerinden edindikleri bayrak çekme haklarının askıya alındığından emin olmalıdır. Kira siciline yapılacak kayıt ancak ana sicil kaydında askıya alınma ve sicil kaydında yer alan takyidata ilişkin delil getirilmesi halinde geçerli olacaktır.

¹⁶³ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 134.

¹⁶⁴ Odeke, "Gemi Kira Sicili", s. 134.

UNCCRS m. 11 ve 12 hükümleri gemi kira siciline ilişkin getirilen sistemin merkezini teşkil etmektedir. UNCCRS m. 11(5)'de bayrak çekme hakkı ile alakalı önemli olarak kabul edilen husus ise kira sicilinin bulunduğu devletin, yani sicili devletin, geminin aynı anda iki devletin birden bayrağını çekmesini engellemesi yükümlülüğüdür¹⁶⁵. Keza, buna karşılık madde hükmünde getirilen sistem olarak ana sicil kaydının askıya alınmasının ancak getirilecek delil ile mümkün olacağı mantıklıdır¹⁶⁶. Çünkü, ana sicil kaydında gemi üzerinde üçüncü kişiler lehine tesis edilmiş olan alacak haklarının sicilin sorgusuz sualsiz bir biçimde askıya alınabilmesi ile tehlikeye düşeceği açıktır. Bu nedenle, Sözleşme üçüncü kişilerin alacak hakkının güvenliğinin sağlanması için anılan sistemi öngörmüştür.

UNCCRS m. 12'de ise gemi kira siciline yapılacak kayıtların hüküm ve sonuçlarına yer verilmiştir. Sözleşmenin m. 12(1)'de *“Bir Devlet, kiralama süresi boyunca, o devletteki bir kiracı tarafından kiralanan bir gemiye bayrağı tescil ve çekme hakkı verebilir”*. Anılan Sözleşmenin m. 12(2) hükmünde ise UNCCRS m. 11 hükmünde yer alan kayıt koşullarına taraf devletlerin gerçek ve tüzel kişileri tarafından uyulması gerektiği belirtilmiştir. Ancak, UNCCRS m. 12(3)'te *“Bu Sözleşmenin uygunluk hedefine ulaşmak ve uygulama amacı için gereklilikleri açısından bir geminin bu şekilde kiralınması durumunda geminin kiracısı da maliki olarak kabul edilecektir. Bununla birlikte, bu Sözleşme belirli bir çıplak gemi kira sözleşmesinde belirtilenler dışında kiralanan gemide herhangi bir mülkiyet hakkı sağlama etkisine sahip değildir”* denilerek Sözleşmenin gemi işletme müteahhidini, gemi maliki olarak kabul edeceği açıkça anlaşılmaktadır. Sözleşmenin 12(5). maddesinde ise kira sicili devletince yapılan kaydın, ana sicil devletine bildirmesi yükümlülüğü getirilmiştir.

¹⁶⁵ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 136.

¹⁶⁶ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 136.

Sözleşmenin 12. maddesinden kaynaklanan eleştiriler bulunmaktadır. Eleştirilerin birincisi, 3. fıkranın ilk cümlesinden dolayı kiraya verenin gemi sahibi olarak kabul edilip edilmeyeceği açık değildir, ancak kiracının geminin sahibi olarak kabul edileceği varsayılmıştır, bu nedenle çıplak gemi kirası meydana gelmiştir¹⁶⁷. İkincisi, kira sicili devletinin, ana sicil devletine ne zaman bildirimde bulunacağı UNCCRS m. 12(5) hükmünde açıklığa kavuşturulmamıştır¹⁶⁸. Bu ihmalin, kira sicili devletinin ana sicil devletine bildirimde bulunmayı önemli bir süre ihmal edebileceği ve dolayısıyla hangi bayrak çekme hakkının etkin olduğu konusunda büyük bir belirsizlik yaratacağı muhakkaktır¹⁶⁹. Bayrak çekme hakkına dair bu değişikliğin devletler arasında eşzamanlı ve özenli bir biçimde gerçekleştirilmemesi, ihmalen UNCLOS m. 92(2)'nin ihlal edilmesine neden olabilir¹⁷⁰.

Gemilerin tabiiyetini düzenleyen bu hükümler, aynı zamanda milletlerarası hukuk yönünden de gemi kira sicilinin hukuki dayanağını oluşturmaktadır. Gemi sicili kavramı ile gemilerin tabiiyeti kavramı arasında yakın bir ilişki vardır. Devletler, şartlarını ve içeriklerini kendilerinin belirleyecekleri gemi sicillerini tutarlar. Bir geminin bayrağını değiştirmesi, aynı zamanda gemi sicilinde değişiklik yapılmasını gerektiren bir durumdur. Geminin, bayrağını çekme izninin verildiği devletin gemi kira siciline kaydedilmesi, bir geminin sadece bir devletin bayrağını çekebileceğine ilişkin ilkenin uygulanmasını kolaylaştırmaktadır. Anılan hükümlerden yola çıkılarak milletlerarası hukuka göre gemi kira sicilinin, gerçek anlamda bir sicil olarak kabul edildiği görülmektedir. Özellikle, UNCCRS m. 11 ve 12 hükümlerinde yapılan düzenlemeler sicilin usul ve esasına ilişkin yapıyı ortaya koymuştur. Fakat, durum Türk hukuku açısından milletlerarası hukuk kurallarından farklı yorumlanmaktadır.

¹⁶⁷ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 139.

¹⁶⁸ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 139.

¹⁶⁹ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 139.

¹⁷⁰ Odeke, “Gemi Kira Sicili”, s. 139.

III. TÜRK HUKUKUNDA

Türk hukukunda üç sicil vardır. Bunlar; Milli Gemi Sicili (“MGS”), Türk Uluslararası Gemi Sicili (“TUGS”) ve Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicildir¹⁷¹. Bağlama Kütüğü, sadece bir kayıt ve takip düzeni getirmekte olup, sicil mahiyetinde değildir¹⁷². TTK m. 941(3)’de Türk bayrağı çekme izni verilen yabancı gemiler için tutulacak “özel bir sicil” den bahsedilmektedir ki, bu sicil, uygulamada gemi kira sicili olarak bilinmektedir. Gemi kira sicili, eTTK m. 824(2) ve 17.04.1957 tarihli “Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname”¹⁷³ (“GBŞN”) m. 18 hükmünde böyle bir sicil tutulacağı belirtilerek ihdas edilmiştir¹⁷⁴. Gemi kira sicilinin hukuki niteliği, doktrinde tartışmalıdır.

Gemi kira sicili, genellikle bir gemi kira sözleşmesine bağlı olarak TTK m. 941(3)’ün yollaması ile TTK m. 941(2) gereğince Türk gemisi olmayan bir geminin Türk bayrağı çekme hakkını elde etmiş olması durumunda kayıt altına alındığı bir tür özel sicil olarak kabul edilmektedir. Gemi kira sicili ile ilgili olarak TTK m. 941(3) hükmünde TTK m. 941(2) hükmünde belirtilen gemilerin sicile kaydedilecekleri belirtilerek, esasen sicilin içeriğini oluşturan gemiler belirlenmiştir. Bu açıdan TTK m. 941(2) hükmünde belirtilen unsurların gemi kira sicilinin anlaşılması açısından etraflıca ele alınması zaruridir.

¹⁷¹ Demir, s. 105.

¹⁷² Bağlama Kütüğü: Kavram ilk olarak Türk hukukuna 06.05.2009 tarihli ve 5897 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un 1. maddesi ile 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ye eklenen Ek Madde 12 ile girmiştir. Ardından, 491 sayılı KHK’nin 655 sayılı KHK m.44(1) hükmü ilga edilmesi ile birlikte 655 sayılı KHK m.43 hükmünde yeniden düzenlenmiş, buna bağlı olarak 25.09.2014 tarihli ve 29130 sayılı Resmi Gazete’de Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği yayımlanmıştır. Bağlama Kütüğü kavramının kullanılmasında yer alan temel amaç, ihdas edilen kütüğün tam anlamı ile gemi sicili özellikleri göstermemesinden dolayı, kütük denilerek MGS ve TUGS’dan ayrıştırılmasını sağlamaktır. Bağlama Kütüğünün amacı; tüm gemi, deniz ve iç su araçlarının kayıt altına alınması ihtiyacı, Türk denizciliğinin geliştirilmesi, gemi ve su araçları üzerindeki ağır vergi yükünün doğurduğu adaletsizliğin giderilmesidir. Demir, s. 107-113; Y. 12. HD, 02.02.2021, E. 2020/9457, K. 2021/954.

¹⁷³ 17.04.1957 Tarihli ve 9588 sayılı Resmi Gazete.

¹⁷⁴ Esin, E.: ‘Türk Bayrağı Çekme Hakkı’, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2007 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 61-62.

TTK m. 941(2)'de “*Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zâbitleri hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür*” denilmektedir.

Buna göre bir geminin TTK m. 941(2) kapsamında bayrak çekme hakkı verilmek üzere değerlendirilebilmesi için dört unsurun varlığı aranmaktadır. Bunlardan ilki, yabancılık unsuruna sahip bir gemidir. Kanun koyucu bu noktada geminin ticaret gemisi mi, yoksa “gemi” kavramının geniş yorumlanması ile TTK m. 931(1) kavramından ileri gelen tüm gemiler mi olduğu konusunda TTK m. 941(2) hükmüne bir açıklık kazandırmamıştır. Fakat, “Hükümlerin Uygulama Alanı” yan başlıklı TTK m. 935 göz önünde bulundurulduğunda, TTK m. 941(2)'de esas alınan gemi kavramının Türk hukuku yönünden bir ticaret gemisi olması gerektiği açıktır.

Kanun hükmünde belirtilen ikinci unsur ele alındığında ise “*ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmış olmak*” şartı bulunmaktadır. Türk bayrağı çekebilecek kişiler kavramından kanun koyucunun açıkça TTK m. 940(2) ile (5) arasında belirttiği gerçek veya tüzel kişileri ifade ettiği anlaşılmaktadır. Kanun koyucunun madde hükmünde yapılacak sözleşmenin süresi açısından 1 yıllık asgari süre şartı getirdiği de görülmektedir. Fakat, “Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (*Bareboat Charter Contract*) Kapsamında Geçici Olarak Türk Bayrağından Çıkan veya Türk Bayrağı Çeken Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı”¹⁷⁵ (“Uygulama Talimatı”) m. 11(1)'de sözleşmenin süresinin 1 yıldan az 2 yıldan fazla olmayacak şekilde belirlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Getirilen asgari süre şartının

¹⁷⁵ <<https://denizcilik.uab.gov.tr/bayrak-cekme-cikma-bareboat>> (e.t: 02.11.2020).

amacı, gemiye TTK m. 941(2) hükmünce bir bayrak çekme hakkının verilmesi söz konusu olduğu takdirde bu geminin kısa bir dönem için değil, uzunca bir süre için Türk gerçek veya tüzel kişi kiracının kontrolünde olmasının istenmesindendir. Aynı asgari süre şartına ilişkin hükümler yabancı devletlerin gemi kira sicillerinde de öngörülmektedir. Örneğin anılan süre sınırı 1951 Üçüncü Alman Bayrak Kanununda da 1 yıl olarak öngörülmüştür¹⁷⁶.

İkinci unsur içerisinde ele alınması gereken önemli husus “*kendi adına işletilmek üzere bırakılmak*” şartıdır. İşletilmek üzere bırakılmak kavramından geminin sadece teknik yönetiminin devrinin mi, yoksa gemi üzerindeki tüm kontrolün yani zilyetliğin kiracıya devri mi gerektiği anlaşılmamaktadır. Doktrinde ve içtihatla gemi üzerinde kiracının tam bir kontrolü edinmesi, yani geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi gerektiği kabul edilmektedir. *The Guiseppe di Vittorio* (1998) isimli İngiliz Temyiz Mahkemesi kararında “*yasal sahibin, kiralayana, işlemin taşınmaz mülkiyeti açısından bir kiralama- kira veya devir olarak kabul edilmesini sağlayan sahiplik ve kontrol haklarını yeterli vermesi*”¹⁷⁷ demekle kiracının gemi üzerinde sahiplik ve kontrol haklarını edinmesi gerektiğini belirtmiştir. Birleşik Krallık 1993 Deniz Ticareti Kanunu 7. Bölümü, Yeni Zelanda 1992 Gemi Sicili Kanunu 2. Bölümü ve Jamaika Denizcilik Kanunu 2. Bölümünde anılan kavramın yasal açıklamaları, kaptan ve mürettebatı atama hakkı dahil olmak üzere, kiracıya geminin tüm mülkiyetini ve kontrolünü veren şartlarda, öngörülen bir süre için geminin kiralanması veya kiralanması anlamına gelir¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Atamer, K.: ‘Alman- Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı’, BATİDER, C.XXV, S.1, s.160.

¹⁷⁷ Coles, R/ Watt, E.: *Ship Registration Law and Practise*, B.2, London, 2009, s. 45.

¹⁷⁸ Coles/Watt, s. 45.

Türk hukukunda ise TTK m. 941(2) hükmünde anılan “*kendi adına işletilmek üzere bırakılmak*” ifadesinden gemi üzerindeki zilyetliğin kiracıya devredilmesi gerektiği böylece kiracının gemi üzerinde, uluslararası içtihat ve mevzuatta da kabul edildiği üzere, tam bir kontrol edinmesi gerektiği görüşü kabul edilmektedir¹⁷⁹. Bu nedenle bir geminin kira siciline kaydının mümkün olabilmesi için kiracının gemi üzerindeki zilyetliğin devredilmesi gerekmektedir. Bu durum da bir gemi kira sözleşmesi yapılması ile mümkün olmaktadır. Gemi kira siciline kayıt için çoğunlukla bir gemi kira sözleşmesinin varlığı aranır. Ancak, bu şart değildir. Çünkü, maddede belirtilen ifadede ileri gelerek aranan şart gemi üzerindeki kontrolün, yani zilyetliğin kiracıya devridir. Bu noktada finansal kiralama sözleşmesi ile geminin kiralanması da kira siciline kaydı için yeterlidir. Çünkü, gemi finansal kira sözleşmesi de, gemi kira sözleşmesine benzer bir nitelikte geminin devrinin kullanımını kiracıya devrini amaçlamakta ve sözleşmenin temeli kullanımın devredilmesi üzerine inşa edilmektedir¹⁸⁰.

Üçüncü unsur ise malikin rızasının alınmış olmasıdır. Kanun koyucu TTK m. 941(2) hükmünce bir gemiye geçici olarak Türk bayrağı çekme izninin verilebilmesi için gemi malikinin rızasını aramaktadır. Bu noktada malikin rızasının aranmasının nedeni geçici olarak bayrak devletinin değişmesinden dolayı, malikin menfaatleri etkilenmemesinin sağlanmasıdır. Çünkü kural olarak gemi kira sözleşmelerinin kiraya vereninin gemi maliki olması zorunlu değildir. Ancak, Uygulama Talimatı m. 10’da başvuru sırasında aranılan belgeler belirtilmiş, burada malikin rızasını belirten bir belgenin varlığına rastlanmamıştır. Uygulama Talimatı m. 10 hükmünden hareketle İdarenin malikin rızasının yazılı bir biçimde aramadığını, zımnen verilecek iznin de TTK m. 941(2) hükmünde belirtilen malikin izni unsurunu sağlayacağı kabul edilebilir.

¹⁷⁹ Ülgener, s. 35.

¹⁸⁰ Önder, s. 94.

Dördüncü unsur ise Türk hukukunun kaptan ve gemi zabitlerine ilişkin hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartlarıdır. İlk olarak Türk hukukunun kaptan ve gemi zabitlerine ilişkin hükümlerine uyulmak hususu ele alındığında, kaptana ilişkin hükümlerin TTK m. 1088 - 1118 arasında düzenlendiği görülmektedir. Ancak, burada yer alan düzenlemeler kaptanın bu sıfatından ileri gelen görev ve sorumluluklarını açıklamaktadır. Gemi adamları yönünden TTK'da yapılan düzenlemelerde gemi adamlarının yeterlilikleri veya gemilerin hangi nevi gemi adamı ile donatılacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. TTK m. 941(2) hükmünde kanun koyucu ise kaptanın ve gemi adamlarının sahip olması gereken vasıflara ilişkin düzenlemelere gönderme yapmayı amaçlamıştır. Bu nedenle gemi adamlarının yeterliliklerinin düzenlendiği 10.02.2018 tarihli “Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği”¹⁸¹ de gemi adamları ve kaptanın yeterliliğine ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Kaptan ve gemi adamlarının çalıştırılmasına ilişkin koşullar ve yapılacak hizmet sözleşmesi hakkında düzenlemeler ise DİK hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, gemi kira siciline kaydedilmesi istenilen bir geminin DİK ve anılan yönetmelik hükümlerine uygun bir biçimde gemi adamı ve kaptan çalıştırıyor olması şartı bulunmaktadır.

İkinci olarak ise yabancı kanunda bunu engelleyen bir hüküm olmaması aranmaktadır. Burada yabancı kanun kavramından TTK m. 941(2)'ye göre geçici süre ile Türk bayrağı çekme talebinde bulunan geminin tescil edildiği ana sicil devleti kanunları esas alınacaktır. Zaten, Uygulama Talimatı m. 10(b)(1) hükmünde de “Ülke Mevzuatına Uygunluk Belgesi” ile “Kiralama işleminin; geminin kayıtlı olduğu sicil ülkesinin mevzuatına uygun olduğuna ve geminin geçici olarak Türk Bayrağı çekmesine rıza gösterildiğine dair o ülke yetkili makamlarından alınan belgenin apostilli aslı veya sicil ülkesinin Apostil Sözleşmesi'ne taraf olmaması halinde belgenin

¹⁸¹ 10.02.2018 Tarihli ve 30328 sayılı Resmi Gazete.

büyükelçilik/başkonsolosluk/bayrak devleti temsilciliği onaylı aslı” talep edilmektedir. Kira siciline kaydı istenen bir gemiden ülke mevzuatına uygunluk belgesinin aranması altında yatan temel neden, bazı devletlerin gemi sicillerine kayıtlı olan gemilere geçici süreliğine başkaca devletlerin bayraklarını çekme izni vermemesinden ileri gelir. Buna bir örnek olarak, İngiltere gemi siciline kayıtlı olan gemilerin geçici olarak başka devletlerin bayrağını çekmesi, yani *flagging out* işlemi yasaklanmıştır¹⁸².

TTK m. 941(2) hükmünce aranan dört unsurun sağlanması sonucunda ise Bakanlık izninin verilmesi için bir değerlendirme yapılacaktır. Madde hükmünde anılan diğer dört unsurun varlığı halinde Uygulama Talimatı m. 9’a göre UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü’ne yazılı dilekçe ile yapılacak başvurunun ardından Bakanlık adına ilgili Genel Müdürlük geçici bayrak çekme hakkına ilişkin bir değerlendirme yapacaktır. Burada başvuruyu talep hakkı GBŞN m. 10 hükmünde de belirtildiği üzere kiracıya, yani gemi işletme müteahhidine aittir¹⁸³. Yapılan değerlendirmenin ardından Genel Müdürlükçe izin verilmesi halinde gemi sicil müdürlüğünde gerekli işlemlerin yapılabilmesi amacıyla başvuru sahibine iki ay süreli bir “izin belgesi” verileceği belirtilmektedir. Ayrıca, Genel Müdürlükçe liman başkanlığına hitaben bir yazı yazılmaktadır. Ancak, değerlendirme sonucunda ret kararı verilmesi halinde ise bu noktada başvuru idari işlemin iptali amacı ile 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu¹⁸⁴ m. 7(1) hükmünce 60 gün içerisinde İdare mahkemelerinde iptal davası açma hakkına sahip olacaktır.

Türk hukukunda TTK m. 941(2) hükmünün incelenmesinden görüldüğü üzere kanun koyucu açıkça *flagging in* sistemine izin vermektedir. TTK m. 941(1) hükmünden ileri gelerek Türk hukukunda *flagging out* kavramına da izin verildiği söylenebilmektedir.

¹⁸² Coles/Watt, s. 47.

¹⁸³ Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, Ankara, 1971, s. 141.

¹⁸⁴ 20.01.1982 Tarihli ve 17580 sayılı Resmi Gazete.

TTK m. 941(2) sisteminden ileri gelerek TTK m. 941(3) hükmünde belirtilen “özel sicile” Bakanlıkça onay verilerek kaydı yapılan gemilerin kabotaj hakkı ile ilgili TTK içerisinde açık bir düzenleme bulunamamaktadır. Ancak, 815 sayılı Kabotaj Kanunu m. 1 hükmünde kabotaj tekelinin yalnızca Türk bayrağı çekme hakkı olan gemilere ait olduğu belirtilmiştir. TTK m. 941(2) hükmüne dayanılarak bayrak çekme hakkının edinilebilmesi için, yine madde hükmünde “Türk bayrağı çekebilecek kişilere bırakılmak” ifadesi ile birlikte TTK m. 940 hükmünde belirtilen kişilere gönderme yaptığı açıktır. Bu suretle, TTK m. 940 hükmünde yer alan kişilerin bayrak çekme hakkını elde ettikleri, buradan hareketle 815 sayılı Kabotaj Kanunu m.1 hükmünce kabotaj tekelinden faydalanacakları kesindir. Aynı şekilde, TTK m. 941(2) hükmüne tabi olarak TTK m. 941(3)’te belirtilen “özel sicil” e kaydedilecek gemilerin de kabotaj tekelinden faydalanacakları kabul edilmelidir.

UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından TTK m. 941(2) hükmünce geçici olarak Türk bayrağı çeken gemilere izin verildiği Elektronik Kamu Yönetimi Bilgi Sistemi (“KAYSİS”) e işlenmektedir. Sistemde, 2011 ile 2017 yılları arasında yer alan bilgiler açıkça belirtilmiştir. Buna göre; 2011 yılında 1 adet, 2012 yılında 5 adet, 2013 yılında 3 adet, 2014 yılında 2 adet, 2015 yılında 9 adet, 2016 yılında 0 adet ve 2017 yılında ise 4 adet izin belgesi tanzim edilmiştir¹⁸⁵. Gemi kira siciline kayıt için, Uygulama Talimatı hükümlerinde de açıkça verilen izin belgesinin arandığı belirtilmektedir. Bu açıdan burada verilen sayıların, kira siciline yıllık kaydedilen gemi sayıları olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁸⁵ < <https://envanter.kaysis.gov.tr/HizmetDetay.aspx?ID=39862> > (e.t: 15.05.2021)

IV. HUKUKİ NİTELİĞİ

Türk hukukunda gemi kira siciline ilişkin mevzuatta açık hükümler bulunmamaktadır. Bir başka deyişle, gemi kira sicili müessesesi ve ona ilişkin kurallar müstakilen düzenlenmiş değildir. Bu yönüyle hukuki mahiyetinin anlaşılabilmesi için ilk olarak, gemi kira sicilinin MGS veya TUGS gibi müstakil bir gemi sicili mi, yoksa gemi kira sözleşmesi dolayısı ile bayrak çekme hakkı elde eden gemilerin takibi amacıyla kullanılan kütüğe benzer bir kayıt düzeni mi olduğunun incelenmesi gerekmektedir.

Doktrinde hâkim olan görüş, gemi kira sicilinin bir sicil olmadığı, hukuki niteliğinin Bakanlıkça tutulan bir kayıt düzeni olduğu yönündedir¹⁸⁶. Görüşün dayanağı, gemi kira sicilinin her ne kadar TTK m. 941(3) hükmünde “özel sicil” olarak bahsedilmiş olsa dahi aslında gemi sicilinin fonksiyonlarına sahip olmamasıdır. Gemi kira sicilinin fonksiyonları ile gemi sicilinin fonksiyonları arasında herhangi bir benzerlik bulunmamaktadır.

Gemi kira sicili, gerçek mahiyette bir sicil olmayıp, TTK m. 941(3)’de “özel sicil” olarak anılmakla birlikte Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan ve TTK m. 941(2)’de öngörülen şartların mevcudiyeti hâlinde Türk bayrağı çekme izni verilen yabancı gemilere ve onların kiralınmalarına ilişkin bilgilerin bayrak çekme hakkının takibi amacıyla kaydedildiği bir defterdir¹⁸⁷. Dolayısıyla, TTK m. 941(3)’de “sicil” kelimesi geçmekte ise de, TMK m. 7 anlamında resmî bir sicil olmayan bu deftere kayıt ile yabancı geminin yeni malikinin mülkiyet hakkına sınırlama getirilmektedir¹⁸⁸. Gemi kira sicili gerçek anlamda bir sicil olarak görülemez. Zira, bu sicil, hukuki açıdan aynı

¹⁸⁶ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.145; Sözer, s.363; Demir, s.106; Atamer, s.188.

¹⁸⁷ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.145

¹⁸⁸ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.145; Sözer, s. 363. Yazar, TTK. m. 1121(1) ile m. 941(3)’e yapılan atfın tamamen hatalı olduğunu, bu fıkra uyarınca tutulan sicilin aleniliği olmadığı gibi, kamu güvenine sahip bir sicil hüviyetinde olmadığı ve hatta gerçek anlamı ve niteliği bakımından bir *sicil* değerini taşımadığının açık olduğunu belirtmektedir.

haklara aleniyet kazandırmayıp, sadece geçici bayrak düzeninin izlenmesini sağladığından bir kütük niteliğindedir¹⁸⁹.

Doktrinde yer alan hâkim görüşe istinaden tahlil edilmesi gereken ilk nokta, bir gemi sicilinin bu vasfı edinebilmesi için gerekli şartların neler olduğunun tespit edilmesidir. Durum ancak, gemi sicili kavramının tanımı ve içerisinde yer alan gemi sicilinin kamu hukuku ve özel hukuktan kaynaklanan işlevleri ile bu husus anlaşılabilir. *Kalpsüz*'e göre gemi sicili “*Belli bazı vasıfları haiz gemilerin hüviyetini tayine imkân veren unsurlarla, onlar üzerindeki aynî haklara ilişkin kayıtların, şerhlerin, itirazların veya tasarruf takyitlerinin tesciline mahsus resmî bir sicildir*”¹⁹⁰. Çağa ise gemi sicilini “*Gemilerin kaydına mahsus bir kütüktür. Kanun iktisadi bakımdan önemi haiz ve üçüncü şahısları ilgilendiren bazı hukuki münasebetlerin aleni hale getirilmesini arzu etmiştir. Gayrimenkullerde bu aleniyeti tapu sicili, tacirlerde ticaret sicili, gemilerde ise gemi sicili sağlar*”¹⁹¹ şeklinde tanımlamaktadır. Yapılan her iki tanımda da gemi sicilinin temel hususları olarak geminin tabiiyetini tespit ve gemi üzerinde kurulacak hakların tescilinin sağlanması ön plana çıkmaktadır.

Gerçekten de, gemi sicilinin kamu ve özel hukuk karakterli özellikleri incelendiğinde bu hususların varlığı dikkat çekmektedir. Gemi sicillerinin de tarihi olarak ortaya çıkışı, esasen gemi sicilinin kamu hukuku nitelikli karakteri üzerindendir. Esas amaç, geminin tabiiyetinin tespit edilmesi olarak görülmüştür. Fakat, gemi sicillerinin gelişmesi ile birlikte sicilin özel hukuk karakterleri ön plana çıkmıştır. Hatta; Belçika ve İtalya gibi sadece özel hukuk karakterli gemi sicilleri ihdas eden ülkeler ortaya çıkmıştır¹⁹². Ancak, Türk hukuku geminin kamu ve özel hukuk karakterli

¹⁸⁹ Demir, s.106.

¹⁹⁰ Kalpsüz, s. 198.

¹⁹¹ Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 1990, s. 63.

¹⁹² Şeker, s. 4.

özelliklerinin hepsini kabul etmektedir. Bu yönüyle, günümüzde bir gemi sicilini tarihi kökeninde olduğu gibi salt kamu hukuku karakterli özellikleriyle kabul edilebilmesi mümkün değildir. Özel hukuk karakterli özelliklerinin mutlaka bulunması gerekir. Ezcümle, gemi kira sicili ile ilgili olarak sadece tabiiyetin tespiti fonksiyonunun sağlanması “özel sicili” bir gemi sicili haline getirmez. Çünkü, gemi sicilinin özel hukuk karakterli niteliklerine müstakilen sahip değildir.

Bu noktada gemi kira sicilinin hukuki fonksiyonu ile ilgili olarak ikincil bir soru ortaya çıkmaktadır. Gemi sicilinin kamu hukukundan ileri gelen özellikleri salt gemi sicilini oluşturmaya yetmemekte ise, gemi kira siciline TTK m. 1121 hükmünde getirilen sicile şerh müessesesi gemi kira sicilini aleniyet ve sicile güven ilkesi bağlamında bir gemi sicili olarak nitelendirilmesi için yeterli değil midir? Gemi kira sicili, Türk hukukunda düzenlenen diğer gemi sicillerinden farklı olarak tek bir amaç doğrultusunda tesis edilmiştir. Bu amaç, gemi kira sözleşmesinden doğan şahsi hak muvacehesinde geminin sicile kaydının gerçekleştirilmesi ve var olan şahsi hakkın, bir kuvvetlendirilmiş şahsi hak statüsü elde edilebilmesi için sicile şerhidir. Kira sicilinde görüldüğü üzere, MGS ya da TUGS’nde olduğu gibi alelade tescil mümkün değildir. Uygulama Talimatı m. 10’da da görüleceği üzere sicile kayıt işlemlerinde gemi kira sözleşmesinin varlığı kati suretle aranmaktadır. Ancak, şerhin aleniyet ve sicile güven ilkesi ekseninde bağlamında kira sicilini bir gemi sicili olarak ortaya koyması mümkün görülmemektedir. Çünkü, kanun koyucu her ne kadar TTK m. 1121(1) hükmünde sicile şerh müessesesini ihdas etmiş olsa dahi, şerhin nereye verileceği belirsizdir.

Bu nedenle, TTK m. 941(3)’de belirtilen ve uygulamada gemi kira sicili olarak bilinen “özel sicil” in gemi sicili mahiyetinde olmadığı yönündeki çoğunluk görüşünde isabet vardır. Bu maddede açıkça yabancı bayrakta bulunup da Türk bayrağı çekmesine izin verilen gemiler için Bakanlık tarafından özel bir sicil tutulacağı belirtilmişse “sicil”

deyiminden kastedilen esasında bir defter düzenidir¹⁹³. Gemi kira sicilinin hukuki mahiyetinin açıklığa kavuşturulmasında gemi sicilinin sahip olduğu fonksiyonların gemi kira sicili için de geçerli olup olmadığının irdelenmesi gerekir.

Gemi siciline tescil, tabiiyetin kazanılması açısından kurucu olmamakla birlikte, tabiiyetin ve bayrak çekme hakkının ispatı bakımından gereklidir. Uygulama Talimatı m. 9(3)'de "gemi tasdiknamesi" gibi bir belge tanzim edilmemekle birlikte, gemi sicil müdürlüğünde gerekli işlemlerin yapılabilmesi amacıyla başvuru sahibine iki ay süreli bir "izin belgesi" verileceği belirtilmektedir. Ayrıca, UAB Denizcilik Genel Müdürlüğünce liman başkanlığına hitaben bir yazı yazılmaktadır. Kayıt işlemi, liman başkanlığınca Uygulama Talimatı'nın 12. maddesinde belirtildiği üzere, MGS'nin özel sütununa kaydedilmektedir. Bu sadece bir kayıt ve tespit işlemidir. TTK m. 944(3)'de belirtildiği üzere, Denizcilik Genel Müdürlüğünce tanzim edilecek "izin belgesi" bayrak şahadetnamesi şeklinde muamele görmektedir. Bu yönüyle gemi kira sicilinin tabiiyeti tespit fonksiyonu bulunmaktadır. Gemi kira sicili, aynı zamanda geminin tabi olduğu hukuki statüyü de göstermektedir.

Uygulama Talimatı'nın 10. maddesinde başvuru sırasında başvuru dilekçesi, ülke mevzuatına uygunluk belgesi, çıplak gemi kira sözleşmesi, yetkililere ait imza sirküleri, geminin klas sertifikası, geminin P&I (*Protection & Indemnity*) sigorta poliçesi ve sicil pasif yazısının sunulması istenmektedir. Bilahare verilen ve bayrak şahadetnamesi hükmünde olan "izin belgesi" yle bayrak çekme hakkı kullanılmakta ve ispatlanmaktadır. Ancak, MGS'de olduğu gibi özel hukuk ilişkileri çerçevesinde gemi üzerinde bir hakkın tesisi ve bir hakkın veya hukuki durumun açıklanması söz konusu olmamaktadır.

¹⁹³ TUGSK m. 7'de de benzeri bir hüküm vardır. Buna göre yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilen gemiler sicilde özel bir sütunda takip edilir.

MGS’ndeki anlamıyla gemi kira sicilinin aleni olduğunu söylemek zordur. Aleniyet ilkesi, sicilde yer alan kayıtlara kişilerin kolaylıkla ulaşması suretiyle onların hak ve menfaatlerinin korunması amacına hizmet eder. Oysa gemi kira sicilinde sadece geminin Türk bayrağı çekme hakkına dair kayıtlar yer alır; bu kayda dayanarak bir aynı veya şahsi hakkın kazanılması mümkün değildir.

Mahiyeti gereği gemi kira sicili için tescil haklardan doğan zamanaşımının kesilmesi ve kamuya güven ilkesi de uygulanamaz. TTK m. 984’te tescil edilmiş aynı haklardan doğan istem haklarının tescil devam ettiği sürece zamanaşımı tabi olmadığı belirtilmektedir. Gemi kira siciline aynı haklar tescil edilemeyeceğinden bu kuralın uygulanması mümkün değildir. Aynı gerekçeyle ve özellikle aleniyet ilkesinin mevcut olmaması sebebiyle kamuya güven ilkesinin de uygulanması söz konusu olamaz. Esasen gemi Türk gemisi olmayıp, sadece belirtilen şartları sağlaması sebebiyle geminin Türk bayrağı çekmesine izin verilmektedir. Gemi, sicil devletinde kayıtlı olmaya devam etmekle birlikte, sicil devletinin bayrağını çekme hakkı askıya alınmaktadır. Özel sicildeki kayıtlar, sadece bu amaca yöneliktir. Bu suretle geminin Türk bayrağı çekme hakkı, bayrak devleti olarak Türkiye tarafından takip ve kontrol edilmektedir. Uygulama Talimatı m. 12(1) hükmü gereği bayrak çekme hakkının süresi geminin MGS’nin özel sütununa tescil ile başlar. Netice itibarıyla, gemi kira sicili, hukuki mahiyeti itibarıyla bir gemi sicili olmayıp kiralama yoluyla bayrak çekme hakkı elde eden gemilerin takip edilmesi amacıyla tutulan bir defterden ibarettir.

1951 tarihli Alman Üçüncü Bayrak Kanunu m. 11 ile ilk defa Alman hukukunda gemi kira sicilini ihdas etmiş, bu sicil ilk olarak eTTK m. 824 hükmü ardından TTK m. 941 ile Türk hukukunda yer almıştır¹⁹⁴. Mevzuat Alman hukukunda geçici bir süre ile bayrak çekme izni verilen gemiler için tutulacak olan “kiralanan gemiler listesi”, Türk hukukuna “özel bir sicil” adıyla aktarılmıştır. Yine de bu liste, hukuksal anlamında bir

¹⁹⁴ Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 2017, s. 747.

sicil niteliğinde değildir. Nitekim 1/324 esas sayılı ve 96 sıra sayılı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (“TSR”)¹⁹⁵ hazırlanırken esas alınan 6/5/1993 Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“1993 Cenevre Sözleşmesi”)¹⁹⁶ m. 16(c) uyarınca da geçici izin veren devlet, buna ilişkin bir kayıt tutacaktır. Dolayısıyla bu kayıt, aynî haklara aleniyet sağlamaz, kişisel istemlere de aynî etki kazandırmaz ve sınırlı aynî hak kurulmasına da olanak tanımaz¹⁹⁷. Bu sebeple TSR m. 1121(2)’de öngörülen “şerh yoluyla ayni etki” kuralı, yalnızca TTK uyarınca tutulan MGS hakkında geçerli olacaktır¹⁹⁸.

Diğer bir yandan, gemi kira siciline aynî haklar tescil edilememektedir. Yalnızca, TTK m. 1121 hükmünce belirtilen şerh işlemi gerçekleştirilmekte, bu yolla da şahsi hakların gemi kira siciline kaydı yapılmaktadır. Aynî hakların neden gemi kira siciline kaydedilmediği hususu ile ilgili olarak bakıldığında, gemi üzerinde tesis edilen gemi alacaklısı hakkı, gemi ipoteği ve gemi rehni haklarını ile ilgili 1993 Cenevre Sözleşmesi açık düzenlemede bulunmaktadır. Sözleşmenin 16(a). maddesi incelendiğinde “sicil devleti” kavramı ana sicil devleti olarak, gemi kira sicilinin bulunduğu devlet ise “sicilden sorumlu devlet” ifade edilmektedir.

Hemen ardından m. 16(b) hükmü incelendiğinde ise gemi üzerinde tesis edilecek aynî haklara ilişkin kayıtların “sicil devletince” tutulacağı belirtilmiş, yani aynî hakların ana sicil devletince tutulacağı ve geminin ana siciline tescil edileceğine hükmolunmuştur. Gerçekten de, aynî hakların ana sicilde yer alması, gemi üzerinde

¹⁹⁵ <<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>> (e.t: 20.03.2021).

¹⁹⁶ Convention on Maritime Liens and Mortgages (Gemiler Üzerinde İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme): 06.05.1993 tarihinde Cenevre/İsviçre’de kabul edilerek imzaya açılmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (“IMO”) tarafından hazırlanmış olan sözleşme, esası ile 1926 tarihli “Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni Ve İmtiyazı İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” nin yerine hazırlanmış ve gemi alacaklısı hakkı ve tesis edilecek gemi ipoteklerine ilişkin kuralların güncellenerek yeknesaklaştırılmasını hedeflemiştir. Sözleşme, 05.09.2004 tarihinde yürürlüğe girmiş, Türkiye ise 25.03.2017 tarihli ve 6940 sayılı Kanun ile Sözleşmeye taraf olmuştur. <https://unctad.org/system/files/official-document/aconf162d7_en.pdf> (e.t: 20.03.2021).

¹⁹⁷ Atamer, s. 747.

¹⁹⁸ Atamer, Gemi Sicili, s.188; Atamer, s. 747.

üçüncü kişilerin alacaklarının korunması ve aynî hakka dayanılarak gerçekleştirilecek cebri icra işlemlerinin güvenliği açısından önem arz etmektedir.

Sözleşmenin 16(c). hükmüne bakıldığında ise ana sicil devletinin, sicile geminin *flagging out* halinde olduğuna dair bir kaydı düşmesi gerektiği açıkça belirtilmiş; aynı şekilde gemi kira sicilini tutan devlete de geminin ana sicil devletine ilişkin bir kayıt düşmesi yükümlülüğü getirilmiştir. Türkiye'nin 1993 Cenevre Sözleşmesine taraf olduğu ile 09.11.1982 tarihli 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90. maddesi¹⁹⁹ hükmü göz önünde bulundurulacak olunur ise gemi kira siciline aynî hakların tescili ile ilgili bir hüküm ihdas edilmemiş olması nedeni ile 1993 Cenevre Sözleşmesi tek amir hüküm olarak uygulanacaktır. Zira, sicile kayıtlı gemiler açısından aynî haklara uygulanacak hukukun tespiti noktasında 12.12.2007 tarihli 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun²⁰⁰ m. 22(1) hükmü incelendiğinde menşe ülke hukukunun hakim olacağı kabul edilmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrası hükmünde de menşe ülke kavramının aynî hakların kaydedildiği sicil yeri olduğu belirtilmektedir.

V. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN SİCİLE ŞERHİ

A. GENEL OLARAK

Şerh, şahsi hakların sicile kaydedilerek kuvvetlendirilmesini sağlayan bir kurumdur. Şerhler, bazı şahsi haklarla malikin tasarruf yetkisini sınırlayan bazı resmî kararların, kütüğün şerhler sütununa yazılması işlemidir. Bu suretle şerhler, üçüncü kişilere karşı tesirlerini gösterecek bir kuvvet kazanırlar²⁰¹. Hangi hakların şerh edilebileceği sınırlıdır (*numerus clausus*). Sicile işlenecek şerh sayesinde malikin eşya üzerindeki tasarruf yetkisi kısıtlanır.

¹⁹⁹ 09.11.1982 Tarihli ve 17863 sayılı Mükerrer Resmi Gazete.

²⁰⁰ 12.12.2007 Tarihli ve 26768 sayılı Resmi Gazete

²⁰¹ Akipek, s.312; Antalya, O.G.: *Eşya Hukuku*, C.IV/1, Ankara, 2019, s.662.

TMK m. 1009’da kişisel haklarda şerh kavramı düzenlenmiştir²⁰². Bu maddeye göre “*arsa payı karşılığı inşaat, taşınmaz satış vaadi, kira, alım, önalım, gerilim sözleşmelerinden doğan haklar ile şerh edilebileceği kanunlarda açıkça öngörülen diğer haklar tapu kütüğüne şerhedilebilir. Bunlar şerh verilmekle o taşınmaz üzerinde sonradan kazanılan hakların sahiplerine karşı ileri sürülebilir*”. Sicile yapılan şerh ile şahsi hak, bir ayni hakka dönüşmez, sadece üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilir.

TBK m. 312’de “*taşınmaz kiralarda, sözleşmeyle kiracının kiracılık hakkının tapu siciline şerhinin kararlaştırılabileceği*” belirtilmiştir. Böylece, kira sözleşmesi hükümleri, adeta bir ayni hak gibi üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilir olmakta ve yeni malik de bu sözleşmeyle bağlanmaktadır²⁰³. Şerh süresince kira sözleşmesinin feshi de mümkün olmamaktadır. Nitekim, Yargıtay, bir kararında TBK m. 310’a göre sözleşmenin kurulmasından sonra kiralananın herhangi bir sebeple el değiştirmesi durumunda yeni malikin sözleşmenin tarafı olacağını, yeni malikin satımla birlikte sözleşmenin tarafı hâline gelirken, eski malik ile kiracı arasındaki akdi ilişkinin de sona ereceğini ve sona eren akdi ilişkinin satım tarihi itibarıyla tasfiyesinin gerekli olduğuna hükmetmiştir²⁰⁴.

Şerhler de sicile tescil talepleri gibi bir talep veya vadeye bağlanamaz. Malikin şerh vermekten kaçındığı hâllerde kişisel hak sahibinin mahkeme ilamı ile sicile şerh talebinde bulunması mümkündür²⁰⁵. Kişisel hakların sicile şerh edilmesi usulüne uygun olarak yapılan bir şerh talebi, tapu kütüğünün şerhler sütununa yazılmasıyla gerçekleşir²⁰⁶. Şerhler sütununa yazılacak kayıta esas olarak lehine tapu kütüğüne şerh

²⁰² Detaylı bilgi için bkz. Sungurbey, İ.: *Kişisel Hakların Tapu Kütüğüne Şerhi*, İstanbul, 1963.

²⁰³ Paksoy, M.S.: ‘Kira Sözleşmesinin Şerhinin Hüküm ve Sonuçları’, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, S.10(1), s.134.

²⁰⁴ Y. 6. HD, 18.11.2014, E. 2014/2092, K. 2014/12561.

²⁰⁵ Antalya, s. 672.

²⁰⁶ Akipek, s. 392.

verilen kişinin adı ve soyadı ile verilen şerhin geçerlilik süresi belirtilmektedir²⁰⁷.

Kaydın tapu kütüğünün şerhler sütununa yapıldığı tarihe, şerh tarihi adı verilir.

Sicile verilen şerh birçok hüküm ve sonuçlar doğurur. Bunlar; kısaca şahsi hakkın kuvvetlendirilmesi, şerh tarihinin ardından tesis edilen aynı hak sahiplerinin tasarruf haklarının sınırlandırılması, önceki taşınmaz malikinin yükümlülüklerinin bir bütün olarak yeni taşınmaz malikine devrolunması ile şerhin menfi ile müspet etkileridir.

Şahsi hakkın kuvvetlendirilmesi, sicile şerh edilen şahsi hakların hükümlerinin üçüncü kişilere karşı ileri sürülmesi anlamına gelmektedir. Şahsi hakların sicile şerhi bu hakları kuvvetlendirmekte ise de hakların özünü değiştirmemekte, bir başka deyişle şahsi hakları aynı hakka çevirmemektedir²⁰⁸. Bununla birlikte doktrin ve mahkeme kararlarında şerhin şahsi hakka aynîlik unsuru kazandırdığı kabul edilmektedir. Aynîlik kazandırılması kavramıyla şahsi hakkın sözleşme taraflarının dışındaki kişilere karşı ileri sürülebilmesinin ötesinde şerhin sicile kayıt tarihinden sonra ilgili taşınmaz üzerinde tesis edilecek aynî ve şahsi hakların sahiplerine karşı da ileri sürülmesi mümkün bir hak statüsüne geldiği kastedilmektedir²⁰⁹. Dolayısıyla, şerh tarihinden sonra malik değişmiş olsa dahi kuvvetlendirilmiş şahsi hak sahibi korunmakta, yeni malik mevcut sözleşme hükümleriyle bağlı olmaya devam etmekte ve şerh süresinin sonuna kadar taşınmazın tahliyesini talep edememektedir.

Şerh tarihinin ardından tesis edilen aynı hak sahiplerinin tasarruf haklarının sınırlandırılması, bir şahsi hakkın sicile şerh verilmek sureti ile kuvvetlendirilmiş olsa dahi, taşınmaz malikinin mülkiyet hakkından kaynaklanan taşınmaz üzerinde başkaca aynî veya şahsi haklar tesis etmesine engel değildir; malikin tasarruf yetkisi tamamıyla

²⁰⁷ Akipek, s. 392.

²⁰⁸ Akipek, s.393; Reisoğlu, s.178.

²⁰⁹ Akipek, s.393.

sınırlandırılmış olmaz²¹⁰. Bununla birlikte, sicile şerh verildiği takdirde şahsi haklara verilen kuvvet, şerh tarihinden sonra malikin taşınmaz üzerinde tesis etmiş bulunduğu aynı hak sahiplerinin yetkilerini kısıtlamaktır²¹¹. Ancak, bahse konu kısıtlama sınırsız değildir. Bu noktada aynı hak sahiplerinin yetkilerinin kısıtlanması, şerh edilen şahsi hakkı etkileyebilecek yetkilerin kısıtlanmasıdır.

Önceki taşınmaz malikinin yükümlülüklerinin bir bütün olarak yeni taşınmaz malikine devrolunması ise sicile verilecek şerhin, şahsi hakkın şerh tarihinden itibaren kuvvetlendirilmesiyle birlikte taşınmaz üzerinde şerh tarihinden sonra aynı veya şahsi hak edinen üçüncü kişilere karşı da ileri sürülmesini sağlar. Sonraki mülkiyet hakkı, şerh ile birlikte şerh edilen şahsi hakka halel getirmemektedir.

Şerhin menfi etkisi tektir. Şerhin hüküm ve sonuç doğurabilmesi için şerhin hukuki nedeninin sicilin şerhler sütununda belirtilmesi gerekmektedir²¹². Şerhin hukuki sebebi, şerhin kaynağını oluşturan şahsi hakka vücut veren hukuki işlemdir. Anılan hukuki işlem, sicilde belirtilmediği takdirde şerh verilmemiş sayılır. Diğer yandan, şahsi hakların kendi aralarındaki sırası, şerh tarihine göre belirlenir²¹³.

Şerhin iki müspet etkisi bulunmaktadır. İlki, şerhin sicile kaydedilmesi ile birlikte bu tarihten sonra tesis edilen haklar bakımından hak sahiplerinin iyiniyetini ortadan kaldırmasıdır. Bir şahsi hakkın sicile şerh edilmesinden sonra iyiniyetli üçüncü kişiler, kamuya güven ilkesine dayanarak hak kazanamazlar . İkinci müspet etkisi ise, şahsi hakkın sicile şerh edilmekle birlikte aleniyet kazanmasıdır²¹⁴. TMK m. 1020'ye göre *“tapu sicili herkese açıktır. İlgisini inanılır kılan herkes, tapu kütüğündeki ilgili sayfanın ve belgelerin tapu memuru önünde kendisine gösterilmesini veya bunların*

²¹⁰ Akipek, s.394.

²¹¹ Akipek, s.394.

²¹² Akipek, s.396.

²¹³ Akipek, s.396.

²¹⁴ Akipek, s.396.

örneklerinin verilmesini isteyebilir. Kimse tapu sicilindeki bir kaydı bilmediğini ileri süremez”. Aleniyet ilkesi, sicilde yer alan şerhler açısından da geçerlidir.

Gemi sicili yönünden aleniyet ilkesi ise TTK m. 973(1) hükmünde düzenlenmiştir. Gemi sicili yönünden kanun koyucunun getirmiş olduğu aleniyet ilkesi, tapu siciline ilişkin TMK m. 1020 hükmünden farklı olarak “haklı bir menfaat” kavramını aramamaktadır. Yani, gemi sicilini herhangi bir ilgisi olmaksızın herkes inceleyebilmektedir. TTK m. 973(2) hükmünde haklı bir menfaatin varlığı sadece, sicil dosyalarını, bir kaydın tamamlanabilmesi için gemi sicilinde kendilerine gönderme yapılan belgeleri ve henüz sonuçlanmamış tescil istemlerini de incelemeye ve onların örneklerini almak yönünden aranmıştır. Gemi sicilinde aleniyet ilkesi, sicilde yer alan tüm kayıtları kapsamaktadır. TTK m. 977 vd. hükümlerince sicile verilen şerhler de aynı şekilde aleniyet ilkesi kapsamında ilgisi olmaksızın herkesçe incelenebilmektedir.

B. ŞERHİN ŞARTLARI

TTK m.1121 hükmünde gemi kira sözleşmelerinin sicile şerhine izin verilmiştir. Bu maddenin 1. fıkrasında “sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler”.

Sicile şerhin yapılabileceği ilk yer Türk Gemi Sicilidir. Bu kavramdan anlaşılması gereken hususun, TTK m. 954-995 hükümleri arasında düzenlenen MGS ve 4490 sayılı TUGSK hükümleri gereğince TUGS olduğu kabul edilmektedir. MGS’ne yapılacak şerhler açısından tam bir açıklık bulunmaktadır. TTK m. 1130 hükmünün göndermesi ile TBK’nda taşınmaz kiralarda şerhi düzenleyen TBK m. 312 ve şerhin esasını düzenleyen TMK m. 1009 vd. hükümlerinin tatbik edilmesi ile MGS’ye gemi kira sözleşmelerinin şerhi gerçekleştirilmektedir.

TTK m. 1121(1) hükmü gereği gemi kira sözleşmelerinin gemi kira siciline şerh edilebilmesi için geminin TTK m. 941(2)'e uygun olarak Türk bayrağı çekmesine Bakanlıkça izin verilmiş olması gerekir. Bu maddede belirtilen şartları sağlayan bir gemi, Bakanlığın uygun görmesi üzerine TTK m. 941(3)'de belirtilen özel sicile kaydedilebilir.

TTK ve 04.02.1957 tarihli Gemi Sicili Nizamnamesi ("GSN")²¹⁵'de özel bir hüküm olmamakla birlikte, gemi kira sözleşmesinin şerh usulü, MGS'ne yapılacak diğer şerhlerin usulü ile aynıdır. Bu nedenle, gemi siciline yapılacak şerhlerin usul hükümlerine ilişkin olarak TTK ve GSN hükümlerine uyulmalıdır.

TTK m. 977(1)'de gemi siciline şerh verilebilecek hâller sayılmıştır. Gemi kira sözleşmesi de anılan madde hükmünde belirtilen "bir hak" olduğundan sicile şerh edilebilir. Ancak, gemi siciline şerh verilebilmesi için TTK m. 978 hükmü gereği ya bir ihtiyati tedbir kararı mevcut olmalı ya da şerh ile hakkı sınırlanacak kişinin, yani gemi malikinin onayı gerekir. GSN m. 16'ya göre şerhe ilişkin başvurunun sicil memurluğuna yazılı olarak yapılması gerekir. GSN m. 21'e göre de "*lehine tescil yapılacak veya tescilden hakkı müteessir bulunacak olan her şahıs talepte bulunmağa yetkilidir*".

Gemi sicilinin nasıl tutulacağı, hangi kısım ve sütunlarda hangi kayıtlara yer verileceği GSN m. 60 - 67 arasında açıkça belirtilmiştir. Buna göre GSN m. 62(10) hükmünde "Bayrak Çekme Hakkına İlişkin Kayıtlar" adı ile bir sütun tesis edilmiştir. Bu sütunda İdare hangi kayıtların tutulacağını yine GSN m. 62(10) hükmünde *numerus clausus* olarak belirtmiştir.

²¹⁵ 04.02.1957 tarihli ve 9526 Sayılı Resmi Gazete.

Kuvvetlendirilmiş şahsi haklar bakımından sicile güven ilkesi işlemez. *Reisoğlu, Oğuzman/Seliçi/Özdemir, Esener/Güven, Saymen/Elbir* kuvvetlendirilmiş şahsi hakların tapu siciline güven ilkesi ile kazanılamayacağını, çünkü kişisel hakların ancak şerh tarihinden sonraki üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilir haklar olduğunu, bu nedenle TMK m. 1023 ifadesinin lafzi olarak yorumlanması gerektiğini kabul etmektedir²¹⁶. *Kalpsüz* de kısaca gemi sicilinde Kanunda sayılan aynî haklar dışında kalan hakların sicile güven ilkesinden yararlanamayacaklarını, ilkenin sadece kanunda sayılan aynî haklar için cari olup, bunlara esas teşkil eden alacak haklarına şamil olmadığını savunmaktadır²¹⁷.

İhdas edilen düzenlemelerden kanun koyucunun sicile şerh müessesesi ile aktif bir biçimde kiracının elde ettiği şahsi hakkın kuvvetlendirilerek korunması iradesini gösterdiği; fakat İdare'nin güncel ve yeterli düzenleyici işlemleri tesis etmemesi sonucunda sicile şerh kurumunun yapılandırmasında eksiklikler bulunmaktadır. Aleniyetin sağlanması, TTK m. 1121(1) ile amaçlanmış olmasına rağmen, İdare'nin bu noktada, yine gerekli güncel ve yeterli düzenleyici işlemleri tesis etmemesi sonucunda, kanun koyucunun düzenlemelerine uygulamada cevap veremediği görülmektedir. Nihayetinde, özel sicile verilecek şerh, bir şahsi hakkı kuvvetlendirmemektedir. Zira, gemi kira siciline ilişkin Uygulama Talimatı m. 12'de MGS'nin özel bir sütununa kaydedileceği belirtilmiş olmasına rağmen, GSN m. 62'de gemi sicilinin nasıl tutulacağı ve sicil içerisinde açılacak sütunlar belirtilmektedir. Buna göre özellikle GSN m. 62(10) hükmü içerisinde TTK m. 941(2) hükmüne yönelik bir gönderme yer almamakla birlikte, Uygulama Talimatı ile MGS içerisinde bir sütuna yeni bir fonksiyon yüklenmesi hem hukuk tekniği açısından sorunlu olmakta, hem de Uygulama Talimatı m. 12 hükmü ile belirtilen üst norm olan GSN hükümleri ile çatıştığı görülmektedir.

²¹⁶ Yakuppur, S.: 'Tapu Kütüğüne Güven İlkesi', İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007 (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 172- 173.

²¹⁷ Kalpsüz, s. 245.

Diğer yandan, UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü TTK m. 1121'e göre yapılan sicile şerh işlemlerini KAYSİS' e işlenmektedir. Sistemde 2011 ile 2017 yılları arasında verilen şerhlerin sayısı açıkça belirtilmektedir. Buna göre 2011 yılında 200 adet, 2012 yılında 200 adet, 2013 yılında 200 adet, 2014 yılında 118 adet, 2015 yılında 157 adet, 2016 yılında 185 adet ve 2017 yılında ise 200 adet sicile şerh işlemi gerçekleştirilmiştir²¹⁸. Ancak, TTK m. 1121(1) hükmünde şerhin Türk gemi siciline veya gemi kira siciline yapılabileceği belirtildiğinden, anılan sayılar hem MGS, hem de gemi kira siciline yapılan şerhlerin toplamı olarak değerlendirilmelidir. Yukarıda TTK m. 941(2) uyarınca verilen izin belgesi sayısı göz önünde bulundurulduğunda şerhlerin çoğunluğunun MGS'ne yapıldığı anlaşılmaktadır.

VI. ŞERHİN HÜKÜM VE SONUÇLARI

A. ŞAHSİ HAKKIN KUVVETLENDİRİLMESİ

Gemi kira sözleşmesi de kira sözleşmelerinde de olduğu gibi, malik ile kiracı arasında bir kiracılık ilişkisi oluşmakta ve kiracı lehine geminin kira süresi boyunca kullanılmasına yönelik bir şahsi hakka vücut vermektedir²¹⁹. Gemi kira sözleşmelerinin sicile şerh edilmesi, sözleşmeden doğan şahsi hakkın kuvvetlendirmekte, böylece üçüncü kişilere karşı da ileri sürülmesine imkân vermektedir²²⁰.

Gemi kira sözleşmelerinin sicile şerhinde de şerh ile birlikte şahsi hak bir aynı hakka dönüşmemektedir. Kiracı, şerh tarihinden sonra gemi üzerinde aynı veya şahsi bir hak kazanan kişilere karşı kiracılık hakkını ileri sürme hakkını kazanmaktadır. Örneğin; şerhten sonra geminin mülkiyeti el değiştirmiş veya gemi üzerinde bir ipotek kurulmuş olsa dahi kiracı, yeni malike ve ipotek alacaklısına karşı da kiracılık haklarını ileri

²¹⁸ < <https://envanter.kaysis.gov.tr/HizmetDetay.aspx?ID=51547> > (e.t: 15.05.2021)

²¹⁹ Aral/Ayrancı, s.256; Eren, s.337.

²²⁰ Aksi görüş olarak bkz. Sözer, s. 363. Yazar aynen şu ifadelere yer vermiştir: “Esasen, gemi sicili sistemi, tapu sicilinde olduğu gibi, kişisel hakların güçlendirilmesini sağlamaya elverişli bir düzenleme getirmemiştir”.

sürebilir. Yeni malik ve ipotek alacaklısı, kira sözleşmesi hükümleriyle bağlı kalmaya devam eder.

Taşınmaz kiralarna ilişkin TBK m. 310 (1)'de sözleşmenin kurulmasından sonra kiralananın herhangi bir sebeple el değıştirmesi durumunda yeni malikin kira sözleşmesinin tarafı olacağı belirtilmiş, ancak kira sözleşmesinin aynı şartlarla devam edeceğine dair bir hükme yer verilmemiştir. Oysa, TTK m. 1121(2) çerçevesinde şerh yoluyla kiracının kiracılık hakkı kira süresi sonuna kadar güvenceye alınmaktadır²²¹.

B. ŞERH TARİHİNİN ARDINDAN TESIS EDİLEN AYNİ HAK SAHİPLERİNİN TASARRUF HAKLARININ SINIRLANDIRILMASI

Gemi mülkiyeti, gemi üzerinde tesis edilebilecek olan en geniş yetkileri sağlayan bir ayni haktır. Gemi mülkiyetiyle bir şahsi hakkın yarışması hâlinde mülkiyet hakkının korunmasına öncelik verilir. Gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilmesi ile birlikte kiracının şahsi hakkı kuvvetlendirilmiş olsa dahi gemi malikinin gemi üzerinde yeni ayni ve şahsi haklar tesis etmesi engellenemez²²².

Gemi kira sözleşmesinin sicile şerhi ile birlikte şerhten sonra gemi malikinin gemi üzerinde tesis edeceği ayni veya şahsi hakların kullanılması, şerh edilen hak sahibi lehine kısıtlanmaktadır²²³. Nitekim, doğrudan gemi kira sözleşmeleriyle ilgili olmamakla birlikte TTK m. 977(2)'de “*şerhten sonra gemi veya ipotek üzerinde yapılacak tasarrufların, şerh ile teminat altına alınan hakkı ihlal ettiği ölçüde geçerli olmadığı, tasarrufun cebri icra veya ihtiyati haciz yoluyla yahut iflas idaresi tarafından yapılması hâllerinde de hükmün böyle*” olduğu belirtilmektedir.

²²¹ Ünân, s.29.

²²² Akipek, s.394.

²²³ Akipek, s.394.

C. ÖNCEKİ GEMİ MALİKİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİNİN BİR BÜTÜN OLARAK YENİ GEMİ MALİKİNE DEVROLUNMASI

Gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilmesiyle kuvvetlendirilen şahsi hak, şerh tarihinden sonra gemi üzerinde aynı veya şahsi hak kazanan üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilir bir hak olur. Yeni malik de lehine şahsi hakkı şerh edilen kişinin haklarına uymak zorundadır.

TTK m. 1121(1)'de gemi kira sözleşmesinin sicile şerh edilebilmesi için tarafların ayrıca bir şerh anlaşması yapmalarını şart koşmamıştır. Taraflardan birinin gemi sicil müdürlüğüne yapacağı başvuru üzerine gemi kira sözleşmesinin sicile şerhi mümkündür. Gemi kira sözleşmelerinin geçerliği herhangi bir şekil şartına tabi değilse de uygulamada çoğunlukla bir yazılı sözleşme yapılır. Sözlü gemi kira sözleşmesine istinaden taraflardan birinin sicil müdürlüğüne başvurarak sözleşmeyi şerh ettirebileceği hususu sadece teoride kalmaktadır. İşlem güvenliğinin sağlanması ve sicilin gerçek hukuki durumu tam olarak yansıtması ihtiyacı dolayısıyla gemi sicil müdürünün sözlü bir kira sözleşmesini sicile şerh vermesi ihtimali bulunmamaktadır. Bununla birlikte, tarafların bir araya gelerek kira sözleşmesinin muhteviyatı hususunda sicil müdürlüğüne beyanda bulunmaları ve beyanlarının kayda geçirilmesi suretiyle sözleşmenin sicile şerhi mümkündür²²⁴.

TTK m. 1121 hükmünde gemi kira sözleşmesinin gemi siciline şerhinde hangi hususlara yer verileceğine dair bir açıklama yapılmamıştır. Bununla birlikte, şerh kavramının mahiyeti ve gemi kira sözleşmesinin özelliklerinden hareketle, gemi kira sözleşmesinin muhteviyatı, lehine şerh verilecek kişinin adı ve soyadı veya unvanı ile şerhin geçerlilik süresi gemi siciline kaydedilmelidir. Şerhin süresine ilişkin olarak ne TTK'da, ne de TMK ile TBK'nda açık bir hüküm vardır. Bu sebeple, tarafların şerh

²²⁴ Önder, s.74.

süresini kararlaştırmamaları durumunda şerhin gemi kira sözleşmesinin süresiyle sınırlı olduğunun kabulü uygun olur²²⁵. Bununla birlikte, tarafların kararlaştıracakları şerh süresinin kira süresini aşmaması gerekir. Şerhin etkisinin ortadan kalkması, şerhin dayanağı şahsi hakkın sona ermesi, şerh süresinin dolması ve şahsi hak sahibinin şerhi sicilden terkin ettirmesi ile gerçekleşir²²⁶.

D. ŞERHİN MENFİ VE MÜSPET ETKİSİ

1- Şerhin Menfi Etkisi

Şerhin etki kazanabilmesi için hukuki sebebin sicile yazılması gerekmektedir.²²⁷ Gemi siciline şerh verilmeden hiçbir hak kuvvetlendirilmiş şahsi hak niteliğini kazanmaz.

TTK m. 1121(1)'de şerhin Türk Gemi Siciline veya TTK m. 941(3)'de belirtilen özel sicile yapılacağı belirtilmiştir. Türk gemi sicili, Türk gemi sicilleri olarak anlaşılmalıdır. Türk gemi sicilinden kastedilen ise TTK m. 954 vd. düzenlenen gemi sicili, yapı hâlinde gemilere mahsus sicil ve TUGS'dir. TTK'nun gemi kirasına ilişkin hükümleri TUGS'nde kayıtlı gemilerin kiralanması hakkında da uygulanacağına göre "Türk Gemi Sicili" ifadesi TUGS'ni kapsayacak şekilde yorumlanmalıdır²²⁸. Esasen TUGSK m. 5(2)'ye göre yurt dışından finansal kiralama yolu ile temin edilen gemilerin TUGS'ne tescili mümkündür.

2- Şerhin Müspet Etkisi

Gemi kira sözleşmesinin sicile şerhinin ilk müspet hükmü, şerhin sicile kaydedilmesi ile birlikte şerh tarihinden sonra gemi üzerinde kurulan ayni ve şahsi

²²⁵ Eren, s.371; Reisoğlu, s.179.

²²⁶ Reisoğlu, s.179-180.

²²⁷ Akipek, s.396.

²²⁸ Sözer, s.363; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.144-145.

hakların sahiplerinin iyiniyetinin ortadan kalkmasıdır. Bir başka deyişle, şerhin müspet etkisi, iyiniyetli üçüncü kişilerin iktisabının korunmamasıdır.

Şerhin ikinci müspet sonucu ise şerhle birlikte sözleşmenin aleniyetinin sağlanmasıdır. TTK m. 973(1)'e göre gemi sicili açıktır. Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve giderini ödemek şartıyla onaylı veya onaysız örneklerini alabilir. Gemi siciline şerh verilmesi ile birlikte kiracının sözleşmeden doğan şahsi hakkı, gemi üzerindeki mülkiyet değişikliklerinden etkilenmeksizin eski hâline nazaran daha etkili bir biçimde korunmaktadır²²⁹.

VII. SİCİL İŞLEMLERİ

A. TESCİL İŞLEMİ

Tescil, gemi ile ilgili bir maddi vakıanın veya bir hukuki münasebetin sicile geçirilmesi anlamında kullanılır²³⁰. Bunların tesciline ilişkin hükümler farklıdır. Gemilerin tesciline ilişkin usuli hükümler GSN'nin 2. Bölümü'nde, hukuki münasebetlerin tescili ise GSN'nin 3. Bölümünde düzenlenmiştir²³¹.

Gemilerin sicile tescilinde yer alması gereken kayıtlar, TTK m. 960 hükmünde düzenlenmiştir. Bunlar; başlıca geminin adı, tonajı, bağlama limanı, türü ve bayrak çekme hakkına esas oluşturan sebepler ile malike ilişkin bilgilerdir. TTK m. 961'de yapılan kayıtlarla ilgili olarak belgelendirme yükümlülüğü olan hususlar ile özellikle bayrak çekme hakkının dayandığı olguların ispatının gerektiği belirtilmiştir.

²²⁹ Karan, H.: 'The Draft Turkish Maritime Law', Journal of Maritime Law & Commerce, C.36, S.4, 2005, s.482.

²³⁰ Kalpsüz, s. 210.

²³¹ Kalpsüz, s. 211.

TTK m. 960’da yer alan hususların tescili, geminin maliki ya da gemi üzerinde paylı mülkiyetin varlığı halinde maliklerden herhangi birinin talebi üzerine ve dilekçe ile yapılır²³². Burada TTK m. 957’de belirtilen tescili zorunlu olan gemiler açısından malik ya da malikler için tescil talebinde bulunmak bir yükümlülüktür. Tescili talep için TTK m. 33(1)’e göre malik ya da maliklere tanınan süre 15 gündür. Bu sürenin geçirilmesi hâlinde sicil müdürlüğünce tescile davette bulunulur ve resen tescil usulü uygulanır.

Hukuki münasebetlerin sicile tescili, TTK m. 1007, 1015 ilâ 1059 ve GSN m. 27 ilâ 42 ve 63’de düzenlenmiştir²³³. Buna göre sicile tescil edilecek hukuki münasebetler; mülkiyet hakkında meydana gelen değişiklikler, gemi ipoteği tesis edilmesi, gemi ipoteği üzerinde bir hak tesis edilmesi, gemi üzerinde bir intifa hakkı tesis edilmesi, tasarruf hakkına yönelik kısıtlamalar, gemi üzerindeki aynî haklar veya sicile kayıtlı diğer hususlar ile ilgili şerh ve itirazlardır²³⁴.

Hukuki münasebetlerin tescil usulü, GSN m. 16’a uygun olarak talep üzerine gerçekleşir. Fakat bazı hususlar için istisnai olarak resen tescil yapılması da mümkündür. Resen tescil yapılabilecek hâllere örnek olarak, yapı hâlindeki gemilere özgü sicilde yer alan gemi ipoteklerinin MGS’ye resen tescili gösterilebilir. Aynı şekilde yurt dışında edinilen gemilerin bayrak şahadetnamelerine şerh verilmiş olan gemi ipoteklerinin gemi siciline tescili de resen olur. Hukuki münasebetlerin sicile tescilini talep etme yetkisi, GSN m. 16(2)’ye göre lehine tescil yapılacak veya tescilden hakkı etkilenecek kişilere aittir²³⁵. Yine maddi vakıaların sicile tescilinde olduğu gibi

²³² Kalpsüz, s. 212.

²³³ Kalpsüz, s. 215.

²³⁴ Kalpsüz, s. 215-216.

²³⁵ Kalpsüz, s. 217.

sicile yapılacak başvurunun bir dilekçe ekinde hakka dayanak oluşturan belgeler ile birlikte yapılması gerekmektedir²³⁶.

Gemi kira siciline tescilde de hükümler genel hükümler uygulanır. Gemi kira siciline tescil için müstakil bir düzenleme getirilmemiş, sadece Uygulama Talimatı hükümleri ile yalnızca Bakanlık'a yapılacak başvuru ve buna ilişkin usul düzenlenmiştir. Bakanlığın onayını müteakiben Uygulama Talimatı m. 12 gereğince MGS'nin özel sütununa yapılacak kayıt ile ilgili bir açıklık yer almamaktadır. Keza, daha önce de belirtildiği üzere, Uygulama Talimatı m. 12'de belirtilen kayıt işleminin MGS işlemleri bakımından bir tescil değil, fakat bir kayıt ve tespit işlemi olarak kabul edilmesi gerekir. Çünkü, gemi kira sicili hakkında TTK m. 974 hükmünde yer alan sicil karineleri işletilemez²³⁷. Gemi sicili, sadece gemi mülkiyeti, gemi ipoteği, ipotek üzerindeki haklar ve intifa hakkına ilişkin karine sağlar²³⁸. Sicile ilişkin karineler, tapu sicilinde de olduğu gibi ilgili olduğu aynî hakkın varlığına, doğruluğuna karine teşkil eder, yoksa bu kayıtlarla teminat altına alınan şahsi hakka değil²³⁹. Ayrıca, şahsi haklar bakımından sicile güven ilkesi uygulanamaz.

B. TADİL İŞLEMİ

TTK m. 964(1)'de sicile tescil edilen hususlarda bir değişikliğin meydana gelmesi hâlinde değişikliklerin sicile tescili için sicil müdürlüğüne bir dilekçe ile başvurulacağı belirtilmiştir. Bu hükmün gemi kira sicili kayıtları bakımından da kıyasen uygulanması gerekir. Diğer yandan, Uygulama Talimatı m. 14(3)'de geminin kiracısının bir şirket olması ve kiracı şirketin ortaklık yapısında kira süresi içerisinde bir değişiklik meydana gelmesi hâlinde durumun gecikmeksizin Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne bildirileceği hüküm altına alınmıştır. Hükümde açıkça bir tadil işleminin gerçekleştirileceğinden

²³⁶ Kalpsüz, s. 218.

²³⁷ Kalpsüz, s. 240.

²³⁸ Kalpsüz, s. 240.

²³⁹ Kalpsüz, s. 240.

bahsedilmemekle birlikte, Uygulama Talimatı m. 10'da belirtilen başvuru belgelerinde yer alan yetkililere ait imza sirkülerinin bu anlamda şirketin ortaklık yapısının değişmesi sonucunda tadil edilmesi gerektiği açıktır.

GSN m. 62(9)'da birinci kısım birinci ile altıncı sütunlar arasında yapılacak tadil işlemlerinin dokuzuncu sütuna tescil edileceği belirtilmiştir. Buna göre geminin adının değişmesi hâlinde yeni adı, tanınma işaretinde meydana gelen değişiklikler, geminin nevi ve imalinde kullanılan esas malzemenin değişmesi hâlinde yeni nevi, bağlama limanında oluşan bir değişiklik, geminin resmi ölçüm sonuçlarında varsa bir değişiklikler dokuzuncu sütuna kaydedilir. Gemi kira sicili bakımından da anılan tadil işlemlerinin gerçekleştirilmesi gerekmeyle birlikte tadil işlemleri, birinci kısım dokuzuncu sütunda değil, fakat özel sütun içerisinde gerçekleştirilir. Gemi kira siciline verilen şerhlerin tadili bakımından da TTK m. 964 ve GSN m. 62(9) hükümleri, kıyasen uygulanmalıdır.

C. TERKİN İŞLEMİ

1- Tescil Kayıtlarının Terkini

Silme işlemi, bir tescilin çizilerek etkisiz hâle getirilmesine denir. Silme işlemi sicilde iki hâlde gerçekleştirilir. Bu hâller ya var olan bir ayni hakkın sona erdirilmesidir ya da gerçek durumu yansıtmayan sicilin düzeltilmesi amacını taşıyan hâllerdir. Burada ayni bir hakkı sona erdiren silme işlemi sicilde yenilik doğuran nitelikte iken, sicilin düzeltilmesi amacı ile gerçekleştirilen silme açıklayıcı niteliktedir²⁴⁰.

Uygulama Talimatı m. 12(2)'ye göre kural olarak silme işlemi için değerlendirme ölçütü olarak izin süresinin uzatılması öngörülmüştür. Eğer izin süresi, başvuran kiracı tarafından Uygulama Talimatı m. 11(3)'e uygun biçimde uzatılmayacak ise kiracının 15

²⁴⁰ Sirmen, L.: *Eşya Hukuku*, Ankara, 2019, s.194.

gün içerisinde geminin tescil kaydını MGS'nin özel sütunundan silmesi gerekmektedir. Ancak, anılan 15 günlük süre içerisinde izin alanın silme işlemini gerçekleştirmemesi hâlinde Uygulama Talimatı m. 12(2)(b) hükmü gereği sicil müdürlüğü gemi üzerinde kayıtlı bir takyidat bulunmaması hâlinde MGS'nin özel sütunundan resen silme işlemini gerçekleştirir. Uygulama Talimatı m. 12(3)'de ise izin süresinin bitmesine rağmen Türk bayrağı çeken gemilerle ilgili olarak TTK m. 947 çerçevesinde işlem yapılması amacıyla Cumhuriyet Başsavcılığına ihbar yapılacağı belirtilmektedir.

Uygulama Talimatı m. 11(4)'e göre kira sözleşmesinin süresi bitmeden tarafların gemi kira sözleşmesini sona erdirmeleri durumunda Bakanlıkça verilen iznin sona erdirilmesi için geminin asıl kaydının bulunduğu sicil devleti makamlarından alınan apostilli veya bayrak devleti temsilciliği tarafından onaylı belge ile doğrudan geminin kaydının bulunduğu sicil liman başkanlığına müracaat edilir. Liman başkanlığınca geminin MGS'nin özel sütunundaki kaydı silindikten sonra durum Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne bildirilir.

Uygulama Talimatı m. 13'de gemi kira siciline kayıtlı olan geminin Türk bayrağı çekme hakkını yitirmesi durumunda TTK m. 940'da yer alan şartlardan birinin ortadan kalması sebebiyle durumun Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne bildirileceği, Genel Müdürlüğün takdir hakkına bağlı olarak ilgili gemiye 6 aylık bir süre daha Türk bayrağı çekme hakkının tanınabileceği hüküm altına alınmıştır. Fakat, Genel Müdürlükçe ek süre verilmemesi durumunda geminin kira sicilinden silinmesi gerektiği açıktır.

Gemi kira siciline kaydedilen gemilerin kaydının silinmesi işlemlerinde GSN m. 57 ve 62 hükümleri gereği silme işlemiyle birlikte sicil defterinin kapatılması gerekir. Şüphesiz silme işlemi kira sicili için açılan özel sütun içerisinde gerçekleşir.

2- Şerhlerin Terkini

Gemi kira siciline verilen şerhlerin silinmesine ilişkin olarak Uygulama Talimatı'nda özel düzenlemelere yer verilmemiştir. Bu sebeple MGS'ne ilişkin TTK ve GSN hükümlerinin şerhlerin silinmesine yönelik hükümleri uygulanabilir. TTK m. 981'ye göre şerh sonucunda gemisi veya hakkı sınırlandırılan kişi, şerh ile teminat altına alınan istem hakkının ileri sürülmesini sürekli olarak imkânsız kılan bir def'e sahip olduğu takdirde alacaklıdan şerhin silinmesini talep edebilir. Mülkiyet hakkı bir kuvvetlendirilmiş şahsi hak ile sınırlandırılan gemi malikinin kiracıya karşı madde hükmünde belirtilen bir def'i ileri sürebilmesi durumunda şerhin silinmesi mümkündür. Diğer yandan, TTK m. 982'de bir ihtiyati tedbir kararına istinaden verilen şerhin silinmesi düzenlenmiştir. Şerhin hukuki dayanağı olan ihtiyati tedbirin ortadan kalması veya ihtiyati tedbir kararının düşmesi sonucunda sicilde kayıtlı şerhin de silinmesi gerekir.

GSN'de ise şerhlerin silinmesiyle ilgili olarak m. 36 hükümleri öne çıkmaktadır. Buna göre bir hakkın veya bir şerhin veya bir itirazın veyahut bir tasarruf takyidinin silinmesi, sicile silme şerhinin kaydedilmesiyle gerçekleşir. Şerhlerin silinmesi, yine sicilden silinmeye yönelik şerh ile mümkün olmaktadır. Dolayısıyla, gemi kira sicili uygulamaları bakımından da TTK m. 981 ve 982'deki şartlara uygun biçimde GSN m. 36 hükümlerine gidilmelidir.

SONUÇ

Gemi kira sözleşmeleri, deniz ticaretinin gereklerine uygun şekilde yoğun olarak akdedilmektedir. Deniz ticaretiyle uğraşmak isteyenler, gemi inşa süresinin uzunluğu, gemilerin büyük ekonomik değerlere sahip olması, denizcilik rizikolarının fazlalığı ve çeşitliliği, gemi mülkiyetine dair sorumlulukların ağırlığı gibi sebeplerle gemi kira sözleşmeleri yaparlar.

Türk hukukunda gemi kira sözleşmesi, TTK'nun 1119 ilâ 1130 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu hükümler, yedek hukuk kuralı niteliğindedirler. Uygulamada tüm dünyada BIMCO tarafından hazırlanan BARECON tip gemi kira sözleşmeleri kullanılmaktadır. TTK m. 1121 hükmüyle açıkça gemi kira sözleşmelerinin MGS'ye veya gemi kira siciline şerh edilmesine izin verilmiştir.

Gemi kira sicili, gemilerin bir kira sözleşmesi yolu ile tescilli oldukları esas sicillerinden başkaca bir sicile geçici bir süre için kaydedildikleri sicildir. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz denizcilik sektörü açısından da büyük önem taşımakta ve önemli bir ihtiyacı karşılamaktadır. Gemi kira sicili yoluyla yabancı bayraklı gemilerin Türk bayrağı altında faaliyet göstermelerine izin verilmekte, böylece Türk deniz ticaret filosunun güçlenerek ekonomiye katkı sağlaması mümkün olmaktadır. Gemi kira siciline çoğunlukla bir gemi kira sözleşmesi yoluyla işletilmek üzere Türk bayrağı çeken gemiler tescil edilmektedir. Uygulama Talimatı'nda da kaydın gerçekleştirilmesi için gemi kira sözleşmesinin varlığını aramaktadır. Bu yönüyle gemi kira sözleşmesi ile gemi kira sicili arasındaki bağ oldukça kuvvetlidir. Şüphesiz kira sözleşmesi dışında bir başka hukuki sebebe dayanarak Türk bayrağı çeken gemiler de bu sicile kaydolabilirler.

“Gemi kira sicili” ifadesi uygulamada kullanılan kiralanmış gemilere özgü sicil gibi başkaca ifadelere nazaran yerleşmiştir. TTK’nda da “özel sicil” ibaresi tercih edilmiştir. Türk hukukunda gemi kira sicilinin temel hukuki dayanağı TTK m. 941(3) hükmüdür. Anılan hükümde TTK m. 941(2) hükmünde gönderme yapılmakla, sicile kaydı gerçekleştirilecek gemilerin neler olduğu saptanmıştır. Bu yönüyle TTK m.941(2) gemi kira sicili açısından hayati öneme sahiptir. Ayrıca, Uygulama Talimatında yer alan hükümler ile gemi kira sicilinin işleyişi düzenlenmiştir.

Türk hukukunda gemi kira sicili, TTK m. 941(2) hükmünde yer alan şartları sağlayan gemilerin kaydedilmesi için Uygulama Talimatında belirtilen hükümler çerçevesinde çalışmaktadır. Buna göre sicile kayıt edilmek istenen gemi için Uygulama Talimatı m. 9’a göre yazılı dilekçe ile Bakanlığa yapılacak başvuru ilgili birim olan Denizcilik Genel Müdürlüğünce değerlendirilecektir. Yapılan değerlendirmenin ardından Genel Müdürlükçe izin verilmesi halinde gemi sicil müdürlüğünde gerekli işlemlerin yapılabilmesi amacıyla başvuru sahibine iki ay süreli bir “izin belgesi” verileceği verilmektedir. Ayrıca, Genel Müdürlükçe yazılı dilekçede başvuru olarak seçilen liman başkanlığına hitaben bir yazı yazılmaktadır. Başvurusu kabul edilenler verilen iki aylık süre içerisinde ilgili limana kayıt işlemini gerçekleştirmelidir. Uygulama Talimatı m.12’ye göre ise kayıt işlemi MGS içerisinde açılacak özel bir sütuna gerçekleştirilmektedir. Bu yönüyle, gemi kira sicilinin MGS ile yakın bir ilişki içerisinde olduğu açıktır.

Ancak, gemi kira sicilinin hukuki mahiyetinin bir sicil olmadığı, sadece bir kayıt düzeninden ibaret olduğu açıktır. Gemi kira sicili, gemi sicilinin klasik fonksiyonlarına sahip değildir. Zira, gemi sicilinin aksine gemi kira siciline gemiye ilişkin aynı haklar kaydedilmez. Bununla birlikte, gemi kira sözleşmesinin şerhi mümkündür. Gemi kira siciline sadece yabancı bayrakta bulunan bir gemiye Türk bayrağı çekme hakkı verildiği hususu ile gemiye ilişkin bazı teknik bilgiler kaydedilmekte, böylece Türk bayrağı

altında faaliyet gösteren gemi, takip edilebilmektedir. Bu nedenle, gemi kira siciline yapılacak kayıtların hüküm ve sonucu ancak yine kayıtlı gemilerin bayrak çekme hakkının takibi ile sınırlı kalacaktır.

TTK ve GSN’de gemi kira sicilinin tutulmasına ve hükümlerine dair yeterli hükümler yer almamaktadır. Gemi kira sicilinin işleyişine ilişkin hükümlerin Uygulama Talimatı ile düzenlenmesi, hukuk tekniğine uygun değildir. Gemi sicilinin işleyişi, gemi siciline ilişkin hükümler kıyasen uygulanmak suretiyle yürütülmektedir. TTK’nda ve GSN’nin yerine geçmek üzere kabul edilecek yönetmelikte meselenin esaslarının açıkça ve ayrıntılı olarak düzenlenmesinde fayda bulunmaktadır.

ÖZET

Çalışmanın konusu olarak “Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili” başlığı seçilmiştir. Gemi kira sicili kanun koyucunun TTK m.941(3)’de belirttiği Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca tutulacak “özel bir sicil” olarak hüküm altına alınmıştır. Ancak, gemi kira sicili gerçek mahiyette bir sicil olmayıp, TTK m. 941(3)’de “özel sicil” olarak anılmakla birlikte Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan ve TTK m. 941(2)’de öngörülen şartların mevcudiyeti hâlinde Türk bayrağı çekme izni verilen yabancı bayraklı gemilere dair bilgilerin ve bayrak çekme hakkının takibi amacıyla kaydedildiği bir defterdir. Gemi sicilinin temel fonksiyonlarına sahip değildir.

Çalışma iki bölümde gerçekleştirilmiştir. Birinci bölümde gemilerin tabiiyeti ve gemi sicili kavramı incelenmiştir. Bölüm içerisinde gemilerin tabiiyeti, milletlerarası hukuk ve Türk hukuku ekseninde irdelenmiştir. Gemi siciline ilişkin genel açıklamalardan sonra sicilin hukuki niteliğine, Türk hukukunda gemi sicillerine ve gemi kira sicili müessesesine değinilmiş, ardından TBK hükümlerince kira sözleşmeleri ile TTK m.1119 ile 1130 hükümleri arasında düzenlenen gemi kira sözleşmesi müessesesine yer verilmiştir.

İkinci bölümde ise gemi kira sicili müessesesi etraflıca ele alınmıştır. Bu bölümde gemi kira sicili etraflıca incelenmiş, ardından gemi kira sicilinin hukuki mahiyeti tartışılmıştır. Ardından, gemi kira sözleşmesinin sicile şerh usulü ve şerhin şartları incelenmiş, şerhin hüküm ve sonuçlarının açıklanmasına çalışılmıştır. Çalışmanın kapsamı dahilinde, gemi kira sözleşmeleri bağlamında gemi kira sicili incelenmiş, finansal kira sözleşmeleri kapsam dışında bırakılmıştır. Son olarak gemi kira sicilinde yapılacak tescil, tadil ve terkin işlemlerine değinilmiştir.

Çalışmanın sonucunda, varılan sonuçlar ve öneriler ortaya konulmuştur. Bu bölümde özellikle TTK’nda yer alan “özel sicil” ibaresine rağmen gemi kira sicilinin bir tür sicil olmadığı, sadece bir kayıt düzeni getirdiği hususu vurgulanmıştır.



ABSTRACT

The title of "Bareboat Charter Registration in Turkish Law" was chosen as the subject of the study. The ship lease record is ruled as a "special record" to be kept by the Ministry of Transport and Infrastructure, which the legislator stated in TTK m. 941(3). However, the bareboat charter registration is not a real-life record and is referred to as a "special record" in TTK m. 941(3), but it is a ledger kept by the Ministry of Transport and Infrastructure and recorded for the purpose of tracking information about foreign flagged vessels that are allowed to raise the Turkish flag in the event of the conditions stipulated in TTK m. 941(2). It does not have the basic functions of the ship's record.

The study was carried out in two parts. In the first chapter, the nature of the ships and the concept of ship registration are examined. Within the section, the nature of the ships is examined on the axis of international law and Turkish law. After the general explanations regarding the ship registration, the legal nature of the register, ship registrations and bareboat charter registration establishment were mentioned in Turkish law, and then the institution of the bareboat charter agreement between the provisions of the TBK and the provisions of TTK m.1119 and 1130 were mentioned.

In the second part, the bareboat charter registration establishment is discussed thoroughly. In this section, the bareboat charter registration was thoroughly examined and then the legal nature of the bareboat charter registration was discussed. Then, the conditions of the ship's lease were examined and the terms of the annotation were examined and the terms and consequences of the annotation were tried to be explained. Within the scope of the study, bareboat charter registration was examined in the context of leasing agreements were excluded. Finally, the registration, modification

and abandonment procedures to be made in the bareboat charter registration were mentioned.

As a result of the study, the conclusions and recommendations were presented. In this section, it is emphasized that despite the "special record" in the TTK, the bareboat charter registration is not a kind of record, but only a registration scheme.



KAYNAKÇA

I. KİTAPLAR VE MAKALELER

Ademuni- Odeke.: *Bareboat and Charter (Ship) Registration*, Hollanda, 1998 (Anılış:

Gemi Kira Sicili)

Ademuni- Odeke.: ‘An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law’, *Ocean Development & International Law*, C.36, S.4, s.339-362

Ademuni- Odeke.: ‘Are Bareboat Charter Registrations Flag of Convenience?’, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara, 2003, s.321-355 (Anılış: Kolay Bayrak)

Ademuni- Odeke.: ‘The National and International Regime of Bareboat Charter Registrations’, *Ocean Development& International Law*, S. 28(4), 1997, s. 329-367 (Anılış: Uluslararası Rejim)

Akipek, J.G.: *Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar)*, Ankara, 1972

Anderson III, H.E.: ‘The Nationality of Ships and Flags of Convenience Economics, Politics and Alternatives’, *Tulane Maritime Law Journal*, C.21, 1996, s. 140-170

Antalya, O.G.: *Eşya Hukuku*, C.IV/1, Ankara, 2019

Aral, F/ Ayrancı, H.: *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2019

Argüello Moncayo, M.G.: ‘Bareboat Charter Registration: A Practise in the Maritime World That Is Aimed to Stay’, <
https://www.academia.edu/29798909/Bareboat_charter_registration_A_practice_in_the_maritime_world_that_is_aimed_to_stay>

Atamer, K.: ‘Alman- Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı’, *BATİDER*, C.XXV, S.1, s.102-201 (Anılış: Gemi Sicili)

Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 2017

Ayan, M.: *Eşya Hukuku I Zilyetlik ve Tapu Sicili*, C.I, Ankara, 2016

- Ayana, C.: ‘Deniz Hukukunda Bayrak Devletin Uygulama Yetkisi’, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Aybay, R.: ‘Türk Hukukunda Gemilerin Uyrakluğu’, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.1992, S.47, s. 83-94 (Anılış: Uyrakluk)
- Aybay, R/Özbek, N/Ersen Perçin, G.: *Vatandaşlık Hukuku*, Ankara, 2019
- Christodoulou- Varotsi, I.: ‘Flag of Convenience or Not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate’, Centre de Droit Maritime et Oceanique Universite de Nantes, C.18, S.2012/2
- Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 1990
- Çağa, T/ Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.1, B.16, İstanbul, 2010
- Davis, M.: *Bareboat Charters*, B.2, London, 2005
- Demir, İ.: ‘Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler’, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y.2015, S.64(1), s. 103-169
- Eren, F.: *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara, 2014
- Esin, E.: ‘Türk Bayrağı Çekme Hakkı’, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2007 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Federo Acosta, R.: ‘Discordant Regimes: The Interplay Between Mortgage and Bareboat Charter Registration’, World Maritime University, 2012
- Güngör, G.: *Tabiiyet Hukuku*, Ankara, 2015
- İsmayilov, A.: ‘Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi’, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2017 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 7
- Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, Ankara, 1971
- Karan, H.: ‘The Draft Turkish Maritime Law’, Journal of Maritime Law & Commerce, C.36, S.4, 2005, s.477-486

- Kaner, İ.D.: *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, İstanbul, 2018
- Kender, R/ Çetingil, E/ Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, C.I, İstanbul, 2017
- Kuran, S.: *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2016
- Mansell, J.: *Flag State Responsibility*, Heidelberg, 2009
- Meyers, H.: *The Nationality of Ships*, The Hague, 1967
- Oğuzman, M.K/ Seliçi, Ö/ Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 2011
- Önder, S.: *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara, 2016
- Özman, A.: *Deniz Hukuku I*, Ankara, 2006
- Paksoy, M.S.: ‘Kira Sözleşmesinin Şerhinin Hüküm ve Sonuçları’, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, S.10(1), s.133-143
- Reisoğlu, S.: *Türk Eşya Hukuku*, C.I, Ankara, 1980
- Ruhi, A.C/ Ruhi, C.: *Türk Borçlar Kanunu’na Göre Kira Hukuku*, Ankara, 2016
- Sheldon, G.A.: ‘The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis’, Tulane Law Review, C. 49, S. 4, 1974-1975, s. 766
- Sirmen, L.: *Eşya Hukuku*, Ankara, 2019
- Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 2017
- Sungurbey, İ.: *Kişisel Hakların Tapu Kütüğüne Şerhi*, İstanbul, 1963
- Süzek, S.: *İş Hukuku*, B.19, İstanbul, 2020
- Şeker, Z.: ‘Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil’, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1992 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Şeker Öğüz, Z.: *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, İstanbul, 2003
- Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C.I, İstanbul, 1970
- Tetley, W.: *International Maritime and Admiralty Law*, Quebec, 2002
- Senyen Kaplan, T.E.: *Bireysel İş Hukuku*, B.7, Ankara, 2015

Ülgener, F.: *Çarter Sözleşmeleri I: Gemel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri*, İstanbul, 2017

Ünan, S.: 'Bareboat and Time Charters in the New Turkish Code of Commerce (a short comparison to German Draft dated 2011)', *Recent Developments in Maritime Law*, 2012, s.25-32

Yakuppur, S.: 'Tapu Kütüğüne Güven İlkesi', İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007 (Yayımlanmamış Doktora Tezi)

Yazıcıoğlu, E.: 'Türk Gemi Sicili', İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1990 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

II. MAHKEME İÇTİHATLARI

Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgium v. Spain) (1970)

Baumwoll Manufactur von Carl Scheibler v. Furness (1893)

Sea and Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co. Ltd (1942)

The Case of the S.S Lotus (1927)

The Guiseppe di Vittorio (1998) 1, Lloyd's Rep. 136.

Y. 6. HD, 18.11.2014, E. 2014/2092, K. 2014/12561

Y. 12. HD, 02.02.2021, E. 2020/9457, K. 2021/954

III. İNTERNET KAYNAKLARI

<<https://denizcilik.uab.gov.tr/bayrak-cekme-cikma-bareboat>>

<<https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/imo-sozlesmeleri/1972-denizde-catismayi-onleme-uluslararası-sozlesmesi.pdf>>

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf>

<<https://envanter.kaysis.gov.tr/HizmetDetay.aspx?ID=39862>>

<https://envanter.kaysis.gov.tr/HizmetDetay.aspx?ID=51547>>

<<https://www.icj-cij.org/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf> >

<<https://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-00-EN.pdf>>

<<http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/BayrakDevletiSorumluluklarimizinTakibi.pdf>>

<<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>>

<<https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/357230477.pdf>>

<<http://www.taussmarine.com/dokumanlar/SOLAS.pdf>>

<<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>>

<<https://www.tdk.gov.tr>>

<https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%2002-00%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf>

<https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/02/19860207%2008-58%20AM/Ch_XII_07p.pdf>

<https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>

<https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat45_FS13_en.pdf>

**ÇIPLAK GEMİ KİRA ŞÖZLEŞMESİ (BAREBOAT CHARTER
CONTRACT) KAPSAMINDA GEÇİCİ OLARAK TÜRK BAYRAĞINDAN
ÇIKAN VEYA TÜRK BAYRAĞI ÇEKEN GEMİLERE İLİŞKİN UYGULAMA
TALİMATI**

BİRİNCİ BÖLÜM
Amaç, Kapsam, Dayanak

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu talimatın amacı; geçici olarak Türk Bayrağı çeken veya Türk Bayrağından çıkan gemilere ilişkin usul ve esaslar, idari yaptırımlar, yapılacak iş ve işlemlerin yürütülmesine ilişkin hususları belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu talimat;

- a) Milli Gemi Siciline tescilli ticari gemi, deniz ve iç su araçlarını,
- b) Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli ticari gemi, deniz ve iç su araçlarını,
- c) Geçici olarak Türk Bayrağı çekecek yabancı bayraklı gemileri,
- ç) Bunların malik ve kiracılarını kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu talimat, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun, 940 ila 964 üncü maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM
Geçici Olarak Türk Bayrağından Çıkacak Gemiler

Başvuru, talebin değerlendirilmesi ve işlemlerin tamamlanma süresi

MADDE 4 – (1) Talep doğrudan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne yapılacaktır.

(2) Genel Müdürlük talebi değerlendirme aşamasında, gerek duyarsa ilgili kurum, kuruluş veya birimlerin görüşünü alabilir.

(3) Genel Müdürlük tarafından, kiralama talebinin uygun bulunması halinde;

a)Geminin kayıtlı olduğu sicil liman başkanlığına, talebin uygun bulunduğu ve gerekli işlemlerin yapılmasına ilişkin,

b)Talep sahibine, talebinin uygun bulunduğu ve yazı tarihinden itibaren iki ay içinde geminin kayıtlı olduğu sicil liman başkanlığına işlemlerin yapılması için başvurulması gerektiğine ilişkin hususları içeren,

izin yazısı yazılır.

(4) İşlemlerin, verilen iki aylık süre içerisinde tamamlanamaması halinde bir defaya mahsus olmak üzere ilgili liman başkanlığınca iki aylık ek bir süre daha verilebilir. Ek olarak verilen iki aylık sürede de işlemlerin tamamlanamaması halinde, Genel Müdürlük tarafından verilen izin herhangi bir işleme gerek olmaksızın kendiliğinden sona erer.

Başvuruda sunulması gereken belgeler

MADDE 5 –(1) Talep sahibi, aşağıdaki belgeler ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne başvurur:

- a) Gemi donatanı veya vekilinin bayraktan çıkma talebini içeren başvuru dilekçesi (Ek-1),
- b) Ülke mevzuatına uygunluk belgesi:
 - 1. Kiralama işleminin; geminin geçici olarak bayrağını çekeceği ülkenin mevzuatına uygun olduğuna ve kira süresi boyunca kendi bayrağının çekilmesine rıza gösterdiğine dair o ülke yetkili makamlarından alınan belgenin apostilli aslı veya ülkenin Apostil Sözleşmesine taraf olmaması halinde belgenin büyükelçilik/başkonsolosluk/bayrak devleti temsilciliği onaylı aslı,
 - 2. Belge yabancı dilde hazırlanmış ise başkonsolosluk veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı sunulmalıdır.
- c) Çıplak gemi kira sözleşmesi:
 - 1.İki şirket arasında yapılan kira sözleşmesinin aslı,
 - 2.Sözleşme yabancı dilde hazırlanmış ise başkonsolosluk veya yeminli tercüme bürosundan onaylı tercümesinin aslı sunulmalıdır.
- d) Yetkililere ait imza sirküleri:
 - 1.Gemiyi kiraya veren şirketi birinci derecede temsil ve ilzama yetkili kişilere ait noter tasdikli imza sirkülerinin aslı,
 - 2.Adi ortaklıklarda ortaklık sözleşmesinde şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise belirlenenlerin, belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri aslı sunulmalıdır.
- e) Gemi üzerinde takyidat bulunması halinde; gemi üzerindeki hak sahiplerinin geçici kiralama işlemine itirazları olmadığını gösterir muvafakatname,
- f) Adi ortaklıklarda ilave olarak istenecek belgeler;
 - 1.Her bir ortağın ticaret sicil kaydı,
 - 2.Oybirliğiyle verilmiş ortaklar kararı veya şirketi temsile yetkili kişiye verilecek bayraktan çıkma işlemini yapabileceğine dair noter onaylı vekâletname.

(2) Başvuran kişinin vekil olması halinde, geçerli bir vekaletname sunması gerekmektedir. Vekaletnamede vekil adına açıkça verilen “geminin geçici olarak (bareboat yoluyla) kiraya verilmesine ilişkin işlemler için Bakanlığa başvuruda bulunmak, belgelerin ve işlemlerin takibini yapmak” gibi kayıtların yer alması gerekmektedir.

(3) Ülke mevzuatına uygunluk belgesi veya muvafakatnamenin Genel Müdürlüğe ilk başvuruda sunulamaması halinde izin; uygunluk belgesinin aslı ile tercümesinin/muvafakatnamenin sicil liman başkanlığında işlemlerin yapılması aşamasında sunulması şartı ile verilir.

Çıplak gemi kira sözleşmesi ve ilgili işlemler

MADDE 6 – (1) Kira süresi; kira sözleşmesinin başlangıç tarihinden itibaren en az bir yıl olmalıdır.

(2) Ancak, uygulamada işlemlerin alacağı süre de dikkate alınarak izin talebinin bir yıldan fazla olacak şekilde belirlenmesi başvuru sahibi açısından kolaylık sağlayacaktır, zira; Genel Müdürlüğe başvuru yapıldığı tarihte, mevcut kira sözleşmesinin sona erme tarihine bir yıldan az kalmış ise bayraktan çıkma izni verilemez.

(3) Kira sözleşmesinin normal süresinde bitmesi halinde geminin Türk sicilindeki kaydı sicil liman başkanlığınca re'sen aktif hale getirilir. Ancak kira sözleşmesinin, herhangi bir sebeple bitiş tarihinden önce sona erdirilmesi halinde, geminin bayrağını çektiği ülke makamlarından, geminin kaydının kapatıldığına veya terkin edildiğine veya pasif hale getirildiğine dair hüküm içeren, apostilli veya bayrağı çekilen ülkenin Apostil Sözleşmesi'ne taraf olmaması halinde ilgili büyükelçilik/başkonsolosluk/bayrak devleti temsilciliği onaylı belgenin aslı ile doğrudan geminin kaydının bulunduğu sicil liman başkanlığına müracaat edilir. Sicil liman başkanlığınca geminin Türk sicilindeki kaydı aktif hale getirildikten sonra durum yazıyla Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirilir.

(4) Kira sözleşmesinin uzatılmasına karar verilmesi halinde; gereksiz silme ve tescil işlemlerine sebebiyet verilmemesi için taraflar arasında yeni bir sözleşme yapıldıktan veya mevcut sözleşmenin uzatıldığına dair bir evrak düzenlendikten sonra, diğer belgeler ile birlikte önceki izin süresinin bitiminden en az on beş gün önce Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne müracaat edilmesi gerekir. Bu müracaatta, ülke mevzuatına uygunluk belgesi hariç olmak kaydıyla, talep edilen izin süresi boyunca geçerliliği devam edecek olan ve ilk başvuru esnasında sunulan belgeler tekrar istenmeyecektir.

Gemiye kiraya veren şirkete ilişkin hususlar

MADDE 7 – (1)Gemiye kiraya veren şirketin tescil edildiğine dair kuruluşunu içeren Ticaret Sicil Gazetesi ve şirket bilgilerinde değişiklik var ise son değişikliği içeren gazete, başvuruyu inceleyen personel tarafından sistemden/elektronik ortamdan sorgulanarak kontrol edilir ve birer örnekleri başvuru dosyasına eklenir.

(2) Kira süresi boyunca şirket yapısında bir değişiklik meydana geldiği takdirde, gemiyi kiraya veren şirket bunu gecikmeksizin Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirmekle mükelleftir.

(3) Kiraya verenin adi ortaklık olması halinde; başvuruyu inceleyen personel tarafından ortaklık payları gemi sicil tasdiknamesi üzerinden kontrol edilir ve belge dosyasına konulur.

İzin süresine ilişkin hususlar

MADDE 8 – (1) İzin süresi, liman başkanlığınca söz konusu geminin sicilden geçici olarak terkin edilmesi veya sicil kaydının pasif hale getirilmesi/askıya alınması ile başlar.

(2) İzin süresinin bitiminde izin süresi uzatılmayacaksa;

a) İzni alan tarafından, izin süresinin bitmesinden itibaren on beş gün içinde geminin mevcut sicil kaydının aktif hale getirilmesi için sicil liman başkanlığına başvurulur.

b) İzni alanın, on beş gün içinde geminin sicilindeki kaydının aktif hale getirilmesi için başvurmaması halinde, geminin Türk sicilindeki kaydı sicil liman başkanlığınca re'sen aktif hale getirilir.

(3) İzin yenilenmediği halde yabancı bayrak çekilmeye devam edilirse, geminin kayıtlı

olduğu sicil liman başkanlığı bu hususu Türk Ticaret Kanunu'nun 947 nci maddesi çerçevesinde işlem yapılması için Cumhuriyet Başsavcılığına intikal ettirir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Geçici Olarak Türk Bayrağı Çekecek Gemiler

Başvuru, talebin değerlendirilmesi ve işlemlerin tamamlanma süresi

MADDE 9 – (1) Talep doğrudan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne yapılacaktır.

(2) Genel Müdürlük talebi değerlendirme aşamasında, gerek duyarsa ilgili kurum, kuruluş veya birimlerin görüşünü alabilir.

(3) Genel Müdürlük tarafından, kiralama talebinin uygun bulunması halinde;

a)Geminin kayıt edileceği sicil liman başkanlığına, Türk Bayrağı çekme talebinin uygun bulunduğu ve gerekli işlemlerin yapılmasına ilişkin,

b)Talep sahibine, talebinin uygun bulunduğu ve yazı tarihinden itibaren iki ay içinde geminin kayıt ettirileceği sicil liman başkanlığına işlemlerin yapılması için başvurulması gerektiğine ilişkin hususları içeren,

izin yazısı yazılır.

(4) İşlemlerin, verilen iki aylık süre içerisinde tamamlanamaması halinde bir defaya mahsus olmak üzere ilgili liman başkanlığınca iki aylık ek bir süre daha verilebilir. Ek olarak verilen iki aylık sürede de işlemlerin tamamlanamaması halinde, Genel Müdürlük tarafından verilen izin herhangi bir işleme gerek olmaksızın kendiliğinden sona erer.

Başvuruda sunulması gereken belgeler

MADDE 10 – (1) Talep sahibi, aşağıdaki belgeler ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne başvurur:

a)Gemiye kiralayacak olan şirketin bayrak çekme talebini içeren başvuru dilekçesi(Ek-2),

b)Ülke mevzuatına uygunluk belgesi:

1. Kiralama işleminin; geminin kayıtlı olduğu sicil ülkesinin mevzuatına uygun olduğuna ve geminin geçici olarak Türk Bayrağı çekmesine rıza gösterildiğine dair o ülke yetkili makamlarından alınan belgenin apostilli aslı veya sicil ülkesinin Apostil Sözleşmesi'ne taraf olmaması halinde belgenin büyükelçilik/başkonsolosluk/bayrak devleti temsilciliği onaylı aslı,

2. Belge yabancı dilde hazırlanmış ise başkonsolosluk veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı sunulmalıdır.

c)Çıplak gemi kira sözleşmesi:

1. İki şirket arasında yapılan kira sözleşmesinin aslı,

2. Sözleşme yabancı dilde hazırlanmış ise başkonsolosluk veya yeminli tercüme bürosundan onaylı tercümesinin aslı sunulmalıdır.

3. Sözleşmede “İzin verilen ticari saha” (Permitted Trading Area) belirlenirken; ülkemizin uluslararası ilişkiler politikaları da dikkate alınarak karşılıklı ambargo uygulanan ülkelerin limanlarının izin verilen ticari sahadan “hariç bırakılmış (excluded)” olduğu belirtilmelidir.

d) Yetkililere ait imza sirküleri:

1. Gemiye kiralayan şirketi birinci derecede temsil ve ilzama yetkili kişilere ait noter tasdikli imza sirkülerinin aslı,

2. Adi ortaklıklarda ortaklık sözleşmesinde şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise belirlenenlerin, belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri aslı sunulmalıdır.

e) Geminin klas sertifikası:

1. Kiralanacak geminin uluslararası sefer yapacak olması halinde; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşlarından alınmış geçerli klas sertifikası sunulmalıdır,

2. Kiralanacak geminin kabotajda çalışacak olması halinde; Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliğin 5 inci maddesinin ikinci fıkrası hükmü gereğince Bakanlığımızca kabul edilen klas kuruluşlarından alınmış klas sertifikası da kabul edilebilir.

f) Geminin P&I sigorta poliçesi; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge çerçevesinde muteber kabul edilen P&I kulüpleri ve sigorta şirketlerinden alınması gerekmektedir.

g) Sicil pasif yazısı;

1. Geminin kayıtlı olduğu sicil otoritesinden alınmalıdır,

2. Geminin, kayıtlı olduğu sicilden geçici olarak terkin edildiğini veya sicil kaydının pasif hale getirildiğini/askıya alındığını ifade etmelidir,

3. Yabancı dilde hazırlanmış ise başkonsolosluk veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı sunulmalıdır,

4. Tescil esnasında kiralanacak geminin kaydedileceği sicil liman başkanlığına ibraz edilmeli, ibraz edilemiyor ise iki ay içerisinde ibraz edileceğine dair taahhütname verilmelidir,

5. Verilen taahhütnamedeki iki aylık sürede sicil pasif yazısının getirilememesi halinde, ilgili sicil liman başkanlığı tarafından; durum Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirilir ve izin herhangi bir işleme gerek olmaksızın kendiliğinden sona erer.

(2) Başvuran kişinin vekil olması halinde, geçerli bir vekaletname sunması gerekmektedir. Vekaletnamede vekil adına açıkça verilen “geminin geçici olarak (bareboat yoluyla) kiralanmasına ilişkin işlemler için Bakanlığa başvuruda bulunmak, belgelerin ve işlemlerin takibini yapmak” gibi kayıtların yer alması gerekmektedir.

(3) Ülke mevzuatına uygunluk belgesinin Genel Müdürlüğe ilk başvuruda sunulmaması halinde izin; uygunluk belgesinin aslı ile tercümesinin ilgili sicil liman başkanlığında işlemlerin yapılması aşamasında sunulması şartı ile verilir.

Çıplak gemi kira sözleşmesi ve ilgili işlemler

MADDE 11 – (1) Kira süresi; taraflarca bir yıldan az, iki yıldan fazla olmamak üzere kira sözleşmesinin bitiş tarihi dikkate alınarak belirlenmelidir.

(2) Ancak, uygulamada işlemlerin alacağı süre de dikkate alınarak kira sözleşmesinin bir yıldan fazla olacak şekilde belirlenmesi başvuru sahibi açısından kolaylık sağlayacaktır, zira; Genel Müdürlüğe başvuru yapıldığı tarihte, mevcut kira sözleşmesinin sona erme tarihine bir yıldan az kalmış ise bayraktan çıkma izni verilemez.

(3) Kira sözleşmesinin uzatılmasına karar verilmesi halinde; gereksiz silme ve tescil işlemlerine sebebiyet verilmemesi için taraflar arasında yeni bir sözleşme yapıldıktan veya mevcut sözleşmenin uzatıldığına dair bir evrak düzenlendikten sonra, diğer belgeler ile birlikte önceki izin süresinin bitiminden en az on beş gün önce Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne müracaat edilmesi gerekir. Bu müracaatta, ülke mevzuatına uygunluk belgesi hariç olmak kaydıyla, talep edilen izin süresi boyunca geçerliliği devam edecek olan ve ilk başvuru esnasında sunulan belgeler tekrar istenmeyecektir.

(4) Kira sözleşmesinin herhangi bir sebeple bitiş tarihinden önce sona erdirilmesi halinde; geminin geçici Türk Bayrağı çekme izninin sonlandırılması için, geminin esas sicil ülkesi makamlarından alınan apostilli veya ülkenin Apostil Sözleşmesine taraf olmaması halinde büyükelçilik/başkonsolosluk/bayrak devleti temsilciliği onaylı belge ile doğrudan geminin kaydının bulunduğu sicil liman başkanlığına müracaat edilir. Sicil liman başkanlığınca geminin Kiralanan Gemilere Mahsus Sicildeki kaydı terkin ettirildikten/silindikten sonra durum yazıyla Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirilir.

İzin süresine ilişkin hususlar

MADDE 12 – (1) İzin süresi, liman başkanlığınca söz konusu geminin Milli Gemi Sicilinin özel sütununa (Kiralanan Gemilere Mahsus Sicil) tescil edilmesi/kaydı ile başlar.

(2) İzin süresinin bitiminde izin süresi uzatılmayacaksa;

a) İzni alan tarafından geminin özel (Kiralanan Gemilere Mahsus Sicil) sicildeki kaydı on beş gün içinde sildirilir.

b) İzni alan tarafından on beş gün içinde geminin özel sicildeki kaydının sildirilmemesi durumunda; kaydın bulunduğu sicil liman başkanlığınca geminin özel sicildeki kaydı, gemi üzerinde herhangi bir takyidat yoksa re'sen silinir.

c) Geminin özel sicildeki kaydının silinmesini müteakip; geminin kayıtlı olduğu sicil liman başkanlığınca on beş gün içinde, geçici ithal işlemini yapmış olan gümrük idaresine ve izni alana geminin sicildeki kaydının silindiğine ilişkin yazılı bildirimde bulunur.

(3) İzin süresinin bitiminde; izin yenilenmediği halde Türk Bayrağı çekilmeye devam edilirse, geminin kayıtlı olduğu sicil liman başkanlığı bu hususu Türk Ticaret

Kanunu'nun 947 nci maddesi çerçevesinde işlem yapılması için Cumhuriyet Başsavcılığına intikal ettirir.

Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedilmesi

MADDE 13 – (1)Geminin, Türk Ticaret Kanunu gereğince istenen şartlardan birinin ortadan kalkması sebebiyle Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmesi halinde bu durum gecikmeksizin Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirilir. Bu durumda Genel Müdürlük, Türk Ticaret Kanununu gereğince en çok altı ay için daha geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir.

Gemiye kiralayan şirkete ilişkin hususlar

MADDE 14– (1) Gemiye kiralayan şirketin tescil edildiğine dair kuruluşunu içeren Ticaret Sicil Gazetesi ve şirket bilgilerinde değişiklik var ise son değişikliği içeren gazete, başvuruyu inceleyen personel tarafından sistemden/elektronik ortamdan sorgulanarak kontrol edilir ve birer örnekleri başvuru dosyasına eklenir

(2)Gemi kiralama talebinde bulunan şahıs veya şirketlerin durumu Türk Ticaret Kanunun ilgili hükümlerine uygun olmalıdır. İşlemi yürüten personel tarafından Ticaret Sicil Gazetesinin sorgulanmasında bu hususa dikkat edilecek olup şirket veya şahsın durumunun uygun olmaması halinde izin verilmeyecektir.

(3)Kira süresi boyunca şirket yapısında bir değişiklik meydana geldiği takdirde, gemiyi kiralayan şirket bunu gecikmeksizin Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne bildirmekle mükelleftir.

(4)Kiralayanın adi ortaklık olması halinde; başvuruyu inceleyen personel tarafından ortaklık payları, ticaret sicil gazetesinden kontrol edilir ve belge dosyasına konulur.

Yürürlükten kaldırılan talimat

MADDE 15 – (1) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte, 08/01/2013 tarihinde yayımlanmış olan Geçici Olarak Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağından Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı yürürlükten kalkar.

Yürürlük

MADDE 16 – (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 17 – (1) Bu Talimat hükümleri Deniz Ticareti Genel Müdürü tarafından yürütülür.

EKLER:

Ek-1 : Çıplak kiralama sebebiyle geçici olarak Türk Bayrağından çıkacak gemiler için başvuru dilekçesi.

Ek-2 : Çıplak kiralama sebebiyle geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemiler için başvuru dilekçesi.

EK-2

Ek-2



TÜRKİYE CUMHURİYETİ



ÇIPLAK KİRALAMA SEBEBİYLE GEÇİCİ OLARAK TÜRK BAYRAĞI
ÇEKECEK GEMİLER İÇİN BAŞVURU DİLEKÇESİ

THE REPUBLIC OF TURKEY

APPLICATION FORM FOR SHIPS TO FLY TURKISH FLAG
PROVISIONALLY DUE TO A BAREBOAT CHARTER

T.C.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞINA

(Denizcilik Genel Müdürlüğü)

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 941 inci maddesi kapsamında geçici olarak Türk bayrağı çeken ve Türk bayrağından çıkan gemilere ilişkin yapılacak işlemler Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi (Bareboat Charter Contract) Kapsamında Geçici Olarak Türk Bayrağından Çıkan veya Türk Bayrağı Çeken Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı çerçevesinde yürütülmektedir. Bu itibarla, formda yer alan bilgilerin ve ekte yer alan diğer belgelerin doğruluğunu, belgelerde değişiklik olması halinde değişiklikleri bildireceğimizi, aslına uygun olmayan belge ve bilgilerin bulunması halinde ise 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun ilgili hükümleri kapsamında uygulanacak yaptırımları kabul edeceğimi beyan ve taahhüt ederim.

Bu kapsamda, aşağıda bilgileri verilen, ...bayrağı altında bulunan isimli geminin kira süresi boyunca geçici olarak Türk Bayrağı çekmesi hususunda gereğinin yapılmasını arz ederim.

İsim (Name)

İmza-Kaşe (Signature-Seal)-Tarih

GEMİ SAHİBİ (Owners)	KİRALAYAN (Charterers)	KİRA SÜRESİ (Charter Period)

GEMİNİN ADI (Name of Ship)	ÇAĞRI İŞARETİ (Call sign)	IMO NUMARASI (IMO no (if known))
CİNSİ (Type of Vessel)	TONAJI (GRT Tonnage)	TONAJI (DWT Tonnage)
GEMİ HANGİ ÜLKE SİCİLİNE KAYITLI? (Country of the Underlying Registry)	SİCİL LİMANI (Port of Register)	SİCİL NO [Register Number (if any)]
TESCİL EDİLECEĞİ GEMİ SİCİL MÜDÜRLÜĞÜ (Preferred Ship Register Office to register the ship)	GEMİNİN ÜSTÜNDE İPOTEK VAR MI? (Are there any outstanding registered mortgage of ship?)	
GEMİ SAHİBİ ADRESİ (Owners Address)	KİRALAYANIN ADRESİ (Charterers Address)	
TEL No (Phone):	FAX No:	Email:
GEMİNİN SİCİLE KAYITLI OLDUĞU OTORİTENİN ADI VE ADRESİ [(Bu bilgi eklenmezse başvuru reddedilecektir.) The name&Address of The Authority Responsible for The Ship Registration (Application will be rejected unless this information is given)]		

Bu formu doldurmadan önce <https://denizcilik.uab.gov.tr/bayrak-cekme-cikma-bareboat> adresinde yer alan Uygulama

Talimatını okuyunuz.