

**T.C.
İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
DENİZ HUKUKU ANABİLİM DALI**

GEMİLERİN LEASE YÖNTEMİ İLE FİNANSMANI

Yüksek Lisans Tezi

Samet Arınç POYRAZ

AĞUSTOS 2022

**T.C.
İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
DENİZ HUKUKU ANABİLİM DALI**

GEMİLERİN LEASE YÖNTEMİ ile FİNANSMANI

Yüksek Lisans Tezi

SAMET ARINÇ POYRAZ

DANIŞMAN

DOÇ. DR. HACI KARA

AĞUSTOS 2022

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığımı ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt ederim.

Samet Arınç POYRAZ

Danışmanlığını yaptığım işbu tezin tamamen öğrencinin çalışması olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığını taahhüt ederim.

Doç. Dr. Hacı Kara

İMZA SAYFASI

Samet Arınç POYRAZ tarafından hazırlanan ‘Gemilerin Lease Yöntemi ile Finansmanı’ başlıklı bu yüksek lisans tezi, Deniz Hukuku Anabilim Dalında hazırlanmış ve jürimiz tarafından kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Hacı Kara

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Prof. Dr. İsmail Demir

Ankara Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Meltem Karatepe Kaya

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 25/7/2022

ÖZET

GEMİLERİN LEASE YÖNTEMİ İLE FİNANSMANI

Poyraz, Samet Arınç

Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Hukuku Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Hacı Kara

Ağustos, 2022. 103 Sayfa.

Bu çalışma gemi finansmanında kullanılan yöntemlerden biri olan lease işlemlerinin gerek dünya çapında gerekse ülkemizde daha sık uygulama alanı bulmasıyla birlikte gündeme gelen soru işaretlerinin giderilmesi maksadı ile hazırlanmıştır.

Bu bağlamda çalışmaya öncelikle genel bir giriş yapılmış, akabinde lease işlemlerinin türlerinden bahsedilmiş, bu türlerin hangilerinin ne şekilde finansman temini amacı ile kullanılabileceği belirtilmiş, ayrıyeten bu yöntemin tercih edilmesi halinde gündeme gelecek çeşitli durumlara ilişkin bilgilendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gemi Finansmanı, Finansal Kiralama Sözleşmeleri, Gemi Kira Sözleşmeleri, Lease.

ABSTRACT
FINANCING SHIPS THROUGH LEASING

Poyraz, Samet Arınç

M.S. Thesis, Graduate School of Social Sciences, Maritime Law Department

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hacı Kara

August, 2022. 103 Pages.

This dissertation has been prepared with the aim of eliminating the question marks that have come to the fore with the increasing use of lease transactions both locally and globally.

In this context, firstly, a general introduction to the subject was made, then the types of leasing transactions and which of these types could be used as a financing tool were stated. Finally, necessary information was given for various situations that may arise if this method is preferred.

Keywords: Ship Finance, Financial Leasing, Ship Leasing, Lease.

İÇİNDEKİLER

BİLDİRİM	I
ÖZET	III
ABSTRACT	IV
KISALTMALAR	VII
I. GİRİŞ	1
Gemi Finansmanına İlişkin Genel Bilgilendirme	2
1. Gemi Finansmanının Tarihsel Gelişimi	3
2. Genel Anlamda Gemi Finansmanı Yöntemleri	13
II. FİNANSAL KİRALAMA	18
a. Leasing ve Finansal Kiralamanın Tanımı, Terminolojisi ve Tarihsel Gelişimine İlişkin Genel Değerlendirme	18
b. Finansal Kiralama	21
c. Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Feshine İlişkin	25
d. Türkiye’de Finansal Kiralama	26
e. Artı ve Eksileri ile Finansal Kiralama	29
1. Finansal Kiralamanın Faydaları	30
2. Finansal Kiralamanın Sakıncaları	36
f. Leasingin Diğer Türlerine Örnekler	38
1. Faaliyet Kiralaması/Operasyonel Kiralama (Operating Leasing)	38
2. Sat ve Geri Kirala (Sale and Leaseback).....	44
3. Yerel-Uluslararası Finansal Kiralama	45
4. Alt Kiralama (Sublease)	47
5. Kaldıraç Finansal Kiralama.....	47
6. Diğer Leasing Türlerine Örnekler	48
a. Finansal Kiralama Sözleşmesi	48
1. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği	50
2. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Şekil ve Tesciline İlişkin Değerlendirme	51
3. Finansal Kiralama Sözleşmesine Konu Malın Mülkiyetine İlişkin Değerlendirme	52
b. Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Benzeri Sözleşmeler ile Kıyaslanması	53
1. Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Kira Sözleşmesinin Karşılaştırılması.....	53
2. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Taksitle Satış Sözleşmesi ile Karşılaştırılması	56
III. GEMİ KİRA SÖZLEŞMELERİ VE BUNA İLİŞKİN KAVRAMLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ	58
Gemi Kira Sözleşmeleri	58
IV. FİNANSMAN AMACI TAŞIYAN UZUN SÜRELİ GEMİ KİRA SÖZLEŞMELERİ VE GEMİLERİ KONU ALAN FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLENDİRME	66

a. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmeleri ile Gemi Kira Sözleşmesinin Karşılaştırılması.....	67
b. Finansman Amacı Taşıyan Kira/Lease İşlemlerine Konu Edilen Gemiler	71
c. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin ve Finansman Amacı Taşıyan Uzun Süreli Gemi Kira Sözleşmelerinin Sağladığı Faydalar	74
1. Kiracı Açısından	74
2. Kiralayan Açısından.....	80
d. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin ve Finansman Amacı Taşıyan Uzun Süreli Gemi Kira Sözleşmelerinin Dezavantajları.....	82
e. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Feshedilememesi	84
f. Finansal Kiralama ve Uzun Süreli Kiralama Yöntemi ile Finanse Edilen Geminin Tescili ve Bayrağına İlişkin Değerlendirme	86
1. Milli Gemi Siciline Tescil Edilen Finansal Kiralama Sözleşmelerine ve Gemi Kira Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağına İlişkin Değerlendirme	86
2. Türk Uluslararası Gemi Siciline Tescil Edilen Finansal Kiralama Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağına İlişkin Değerlendirme	87
3. Gemi Kira Siciline Tescil Edilen, Finansal Kiralama Sözleşmelerine ve Gemi Kira Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağına İlişkin Değerlendirme	89
V. SONUÇ	93
VI. KAYNAKÇA	97

KISALTMALAR

FKK	: 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu
EFKK	: 3226 Sayılı Mülga Finansal Kiralama Kanunu
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TUGSK	: 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun
Kabotaj Kanunu	: 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSY	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği

I. GİRİŞ

Esas anlamı ile “(to) lease” kelimesi Türkçede ‘kiralamak’ anlamına gelmekte olup İngiliz Hukukunda da “lease” ve “hire” terimleri, gemiler açısından baktığımızda ise bu terimler ile birlikte “demise” terimi eş anlamlı olarak kullanılmaktadır.¹

Lease/Kiralama kelimesinin sözleşmesel anlamda ilk kullanımına Amerika’daki toprak sahiplerinin uzun süreli arazi kiralamalarında rastlanılmaktadır.² Zaman içerisinde lease olarak tabir edilen bu kiralamalar, ilerleyen kısımlarda detaylı anlatacağımız finansman amacı taşımayan faaliyet kiralaması işlemlerini saymaz isek, uygulamada genel itibari ile finansman yöntemi haline gelmiştir.³

Finansman amacı güden lease işlemleri vasıtası ile bir finansman yaratılması, yabancı kaynaklarda çoğunlukla “lease financing” olarak anılmıştır. Bu işlemlerin içinde leasing kelimesi telaffuz edildiğinde çoğunlukla akla ilk olarak gelen finansal kiralama ve uzun süreli kiralama işlemleri yer almaktadır.

Çalışmamızın konusunu gemilerin başta finansal kiralama olmak üzere lease yöntemi ile finansmanı oluşturmaktadır. Bu sebeple çalışmamızda genel olarak gemileri konu alan finansal kiralama işlemleri ve bunun ile birlikte tam anlamı ile Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunundaki (FKK) finansal kiralama tanımına uymasa da finansman amacı güden, gemileri konu alan uzun süreli kiralama işlemleri incelenecektir.⁴

Bu bağlamda çalışmamızda öncelikle gemi finansmanı ve bunun tarihinden kısaca bahsedilecektir. Akabinde ise gemileri konu alan finansal kiralama işlemlerinin daha iyi anlaşılabilmesi için finansal kiralamaya ilişkin genel bir bilgilendirme

¹ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 1. Baskı., Yayın no: 749 (İstanbul: On İki Levha, 2017), 816.

² Martin Stopford, *Maritime Economics*, 3. Baskı. (London ; New York: Routledge, 2009), 307; Murat Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, Yargıtay kararları ile birlikte, genişletilmiş ve güncellenmiş 2. Baskı., Hukuk yayınları dizisi 1288 (Ankara: Adalet yayınevi, 2017), 10.

³ Thomas W. Merrill and Henry E. Smith, *Property: Principles and Policies*, 13. Baskı., University casebook series (St. Paul, MN: Foundation Press, 2017), 643–645.

⁴ Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu, Resmi Gazete. 28496, No. 6361, 2012.

yapılacaktır. Çalışmanın devamında ise gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmelerinden, gemi kira sözleşmelerinden ve bunlar ile ilişkili konulardan bahsedilip çalışma sonuçlandırılacaktır.

Gemi Finansmanına İlişkin Genel Bilgilendirme

Uluslararası ticaretin %80'inden fazlası deniz yolu ile yapılmaktadır.⁵ Durum böyle olunca dünya ticaretinin bel kemiğini deniz ticaretinin oluşturduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.⁶ Deniz ticareti de ticaretin diğer alanlarında olduğu gibi iki ana unsura dayanmaktadır, bunlar sermaye ve teşebbüstür. Müteşebbislerin, kazanç sağlamak adına, menfaat ve rizikoları kendisine ait olmak üzere ortaya koyduğu faaliyetlere teşebbüs ismi verilir. Deniz ticaretinde sermaye unsurunu ise gemiler oluşturur.⁷

İnsanoğlunun yaptığı en değerli taşınır mallardan biri olan gemilerin maddi değerleri bir hayli yüksektir.⁸ Öyle ki konteyner gemileri 150 Milyon LNG tankerleri ise 225 Milyon ABD Dolarına mal olabilmektedir.⁹ Gemi maliyetlerinin bu denli yüksek olması ise, gemi maliki olmak isteyenlerin maddi kaynaklarının buna yeterli olamaması, yeterli olsa dahi ticari sebeplerden dolayı farklı finansman kaynakları kullanması sonucuna yol açabilmektedir. Zira deniz ticaretine ilişkin liman masrafları, gemilerin yakıtı, gemi adamlarının ücretleri gibi gider kalemleri bir hayli yüksek olup, mali kaynakların büyük bir kısmının gemi alımına özgülenmesi yanlış bir ticari karar olabilecektir.¹⁰

Gemilerin finansmanı diğer varlıkların finansmanından belirli noktalarda ayrılmaktadır. Günümüz finansal atmosferinde finans kuruluşları, muhataplarının

⁵ United Nations Conference On Trade and Development, *Review Of Maritime Transport 2018*. (İsviçre: United Nations, 2019), 65.

⁶ Martin Stopford, *Maritime Economics*: 2. Baskı. (New York; Florence: Routledge Taylor & Francis Group, 1997), 194.

⁷ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 10. Baskı. (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995), 100.

⁸ Helen Thanopoulou, "Investing in Twenty-First Century Shipping: An Essay on Perennial Constraints, Risks and Great Expectations", Costas Th Grammenos., *The Handbook of Maritime Economics and Business* (Londra ; Hong Kong: LLP, 2002), 630.

⁹ Stopford, *Maritime Economics*, 269.

¹⁰ Ashlhan Sevinç Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 1. Baskı. (Şişli, İstanbul: On İki Levha, 2016), 2.

ekonomik durumlarını şeffaf bir şekilde görmek isterler ve sağlanan finansmanın geri ödemesinin herhangi bir şekilde aksamamasını beklerler. Ancak konu deniz ticareti ve gemi finansmanı olunca böyle bir beklenti çok sağlanabilir bir nitelik göstermemektedir.¹¹ Zira tabiatı gereği açık denizlerde seyreden gemilerin maruz kaldığı risk faktörüne, gemilerin içinde bulunduğu piyasanın kırılgan yapısı ve gemilerin değerlerinin kısa zaman içerisinde yükselip düşebileceği gerçeği eklenince gemi maliklerinin geri ödeme kabiliyetleri anlık değişebilmekte, dolayısı ile finans kuruluşlarının bahsettiğimiz kesin beklentilerinin tatmin edilmesi daha da zor bir hal almaktadır.¹² Yine de tüm bunlara rağmen gemi sahiplerinin finansal kaynak bulmakta zorlanmadığı görülmektedir.

Öyle ki Stopford'un da belirttiği üzere günümüzde gemilere ilişkin finansman sağlayan kuruluşların sayısı bir hayli fazla olup bu kuruluşlar arasında çok yoğun bir rekabet hakimdir, hatta durum öyle bir raddeye varmıştır ki, Stopford, bu denli fazla kaynağın sektöre zarar verdiğini dahi ileri sürmektedir.¹³ Bahsettiğimiz bu durumlar gemi finansmanını farklı finansman türlerinden ayırmaktadır. Durum böyle olunca, zamanla gemi finansmanına ilişkin bir ihtisas konusunun ortaya çıkması kaçınılmaz olmuştur.

1. Gemi Finansmanının Tarihsel Gelişimi

Modern Gemi Finansmanı Uygulamaları ve Evvelindeki Birtakım Gelişmeler

Esasında tarihsel belgeler gemilerin finansmanı ile ilgili gelişmelerin tıpkı denizcilik gibi derin bir tarihe sahip olduğunu göstermektedir. Öyle ki Hammurabi Kanunlarında bugün bildiğimiz gemi ipoteğinin temellerini oluşturan deniz öduncüne ilişkin hükümlere rastlanılmaktadır¹⁴. Hatta Sümer ve Akadların gemileri konu alan leasing benzeri ticari uygulamalar yaptığı dahi bilinmektedir¹⁵.

¹¹ Stopford, *Maritime Economics*, 194.

¹² Ying Li, "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice" (World Maritime University, 2004), 2, Son Erişim 10.10.2021, http://commons.wmu.se/all_dissertations/391.

¹³ Stopford, *Maritime Economics*, 194.

¹⁴ Li, "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice," 1.

¹⁵ Ibid.

Modern anlamda gemi finansmanı uygulamalarını görmek için ise 19. yüzyıla gitmek gerekmektedir.¹⁶ Ancak bu modern uygulamalardan bahsetmeden önce bu uygulamalara zemin hazırlayan birtakım olaylardan bahsetmekte fayda vardır.

Gemi finansmanındaki gelişimi ve modern anlamda gemi finansmanı uygulamalarının temelini özellikle 16 ve 17. yüzyılda Elizabeth I (1533-1602)'in yönetimde olduğu döneme dayandırmak mümkündür. Bu dönemde İngiltere'de yaşanan finansal kaynak kıtlığından sebebiyle yeni finansal uygulamalar gündeme gelmiştir. Yine bu dönemde Avrupa'da ortaya çıkan modern ticari ortaklık sistemi bu yeni finansal uygulamalardan bir tanesidir.¹⁷ Bu gelişmeler 16. yüzyılda deniz ticaretine de yansımış ve bahsi geçen yeni uygulamaların ilk örnekleri İngiltere'de deniz ticaretinde faaliyet gösteren anonim ortaklıklarda görülmüştür.¹⁸ Bu bağlamda ilk kez British East India Company isimli şirket doğu ile ticaret yapmak için yüksek ortak sayısı ile finansman sağlayarak işletme masraflarını karşılamaya çalışmıştır.¹⁹

Modern anlamda gemi finansmanı uygulamalarına zemin hazırlayan bu gelişmelere müteakip Batı'da gerçekleşen sanayi devrimi ve bu devrimin üretim ve tüketim alışkanlıklarını değiştirmeye başlamasıyla birlikte uluslararası ticarete ciddi bir hacim artışı meydana gelmiştir. Bunun sonucu olarak ise yüksek hacim ve ağırlıktaki hammadde ve kömür naklini sağlamak için yeni geliştirilen buharlı çelik gemilere ihtiyaç artmıştır.²⁰

Bu dönemde, yani modern gemi finansmanı uygulamalarına zemin hazırlayan gelişmelerin gerçekleştiği 1850'li yıllara yaklaşıırken gerek yeni geliştirilen gemiler gerekse yoğunlaşan seferlere ilişkin giderler sebebi ile artan maliyetleri karşılamak amacıyla, gemilerin sicile 64 eşit hisse şeklinde tescil edildiği

¹⁶ Stopford, *Maritime Economics*, 270.

¹⁷ Wolfgang Drobetz & Max Johns, "The Evolution of Modern Ship Finance", Stephen Gong and Kevin Cullinane, eds., *Finance and Risk Management for International Logistics and the Supply Chain* (85-108), (Amsterdam Oxford Cambridge, MA: Elsevier, 2018) 90.

¹⁸ Stopford, *Maritime Economics*, 270.

¹⁹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 17.

²⁰ Bu eserde aynı bölümde bu noktada taşımacılık ve ticaretin birbirinden bağımsız birer iş kolu haline gelmeye ve endüstriyel taşımacılık fikrinin gelişmeye başladığı ancak profesyonel taşıma şirketleri henüz kurulamadığı ve kredi finansmanı ve finans mühendisliği gibi terimler henüz ortaya çıkmadığı da belirtilmektedir. Drobetz & Johns, 2018, s. 92

görülmektedir. Pay sahiplerince satın alınan bu hisseler, diğer hissedarların onayına ihtiyaç olmaksızın satılabilip, üzerlerinde ipotek hakkı tesis edilebilmiştir. Bu hisseler birer yatırım ve finansman aracı haline gelmişlerdir.²¹

19. Yüzyılın ikinci yarısında ise anonim şirketler yüksek meblağlı finansal kaynak sağlanmasına ilişkin olarak çok tercih edilen bir yöntem haline gelmiş, 1862 Yılında yürürlüğe giren ve yatırımcıların sorumluluğunu sınırlandıran Şirketler Kanunu (Companies Act) ile bu durum daha da teşvik edilmiştir.²² Bu gelişmelerin 19 yüzyılda ilk örneklerine rastlanan modern gemi finansmanı uygulamalarına zemin hazırladığı kabul edilmektedir.²³

20. Yüzyılda Gemi Finansmanı

i. 2. Dünya Savaşına Kadar Olan Dönem

2 Dünya savaşının yaşandığı 20. Yüzyılın başında Almanya ve Birleşik Krallık'ın filolarını ve filolarında yer alan gemileri geliştirdiği ve bu konuda bir rekabet içine girdiği görülmektedir. Fakat 1. Dünya savaşı sebebiyle bu gelişmelerde öncelikle bir duraklama, akabinde ise bir gerileme dönemi yaşanmış, özellikle Alman filosu büyük oranda yok olmuştur.²⁴

Birinci Dünya savaşından sonra özellikle Almanya'nın filosunun büyük bir bölümünü kaybetmesi ülkede bu kaybın nasıl giderileceğine ilişkin tartışmalar başlatmıştır. Bu bağlamda devlet destekli bankaların yeni gemileri finanse etmesi fikri ileri sürülmüştür. Sektöre böylesi bir devlet müdahalesi her ne kadar gemi sahiplerince reddedilmiş olsa da akabinde devlet destekli ihtisaslaşmış finans kuruluşları ortaya çıkarak gemi finansmanında rol almışlardır.²⁵ Yine de 2. Dünya savaşının öncesinde sektörde temel kaynak olarak öz sermayenin ağırlığının hissedilmeye devam ettiğinin belirtilmesinde fayda vardır.²⁶

²¹ Ibid., 92–95; Stopford, *Maritime Economics*, 271.

²² Stopford, *Maritime Economics*, 270.

²³ Ibid.

²⁴ Drobetz & Johns, 2018, s. 96.

²⁵ Ibid., 95.

²⁶ Orfanidis Alex, “Shipping Finance” (Tez, Glasgow, 2004), 6.

ii. 2. Dünya Savaşı Sonrası Dönem

Ülkelerin ticari gemilerinin büyük ölçüde yok olduğu, ticaretin yapısının değiştiği ve birçok denizcilik şirketinin yeniden başlamak zorunda kaldığı 2. Dünya savaşı sonrası döneme bakacak olursak gemi finansmanında hala öz sermayenin ağırlığının hissedildiğini görürüz.²⁷ Bu dönemde donatanların ekonomik durumlarının sahip oldukları nakitle doğru orantılı olduğu yönünde bir anlayış hâkim olup, banka kredisi dahil her türlü borç donatanın zayıflığına delalet olarak görülmüştür.²⁸ Bu sebeple şirketleri güçlü göstermek adına bilançolarda dağıtılmamış karlara sıklıkla rastlanmaktadır.²⁹ Esasında baktığımızda denizcilik firmaları banka kredilerine çok ihtiyaç da duymamıştır zira İkinci Dünya Savaşı sırasında kullanılmış ancak o dönemde atıl durumda olan Liberty Gemileri ve T2 Tankerleri çok ucuz fiyatlara satın alınabilmektedir.³⁰

Devam eden yıllarda ise Avrupa ülkeleri ve Japonya'nın yeniden ve hızla büyüyen sanayisinde faaliyet gösteren petrol şirketleri ve çelik üreticileri ucuz hammaddeye ihtiyaç duymuş, bunları temin etmek adına ilgilerini ülke dışındaki farklı kaynaklara çevirmişlerdir. Dışarıdan sağlanan hammadde arttıkça taşımacılık faaliyetlerine ilişkin giderler de aynı hızda artmış ve sanayiciler bu maliyetleri asgari seviyeye indirme arayışı içine girmişlerdir. Bu bağlamda gemi sahiplerinden, belirli limanlar arasında düzenli faaliyet gösterecek, çelik ve petrol taşıyacak büyük gemiler talep edilmiş hatta taşıtanlar gemi sahiplerine böylesi gemileri satın almaları için maddi teşvik teklifi ve ileride kurulacak uzun süreli zaman charteri sözleşmelerine ilişkin taahhütlerde bulunmuştur. Gemi sahipleri ise bunun karşılığında, büyük petrol ve çelik firmaları ile yaptıkları uzun süren zaman charteri sözleşmelerini teminat olarak göstermek sureti ile bankalardan kredi temin edebilmişlerdir. Böylece öz sermayelerinden normalde kullanacaklarından çok daha az bir meblağ kullanarak filolarını büyütebilmişlerdir. Tüm bunların sonucunda zaman charteri sözleşmeleri yapmak sureti ile faaliyette bulunan endüstriyel taşımacılık firmaları ortaya

²⁷ Drobetz/Johns, 2018, s. 95.

²⁸ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 19; Alex, "Shipping Finance," 7.

²⁹ Alex, "Shipping Finance," 20.

³⁰ Drobetz/Johns, 2018, s. 95.

çıkıştır. Bu dönem kaynaklarda “*Charter Backed Finance*” yani çartere dayalı finans dönemi olarak anılmış ve etkisini 50’li ve 60’lı yıllarda güçlü bir şekilde hissettirmiştir.³¹

60’lı yıllara gelindiğinde bankaların gemi finansmanında daha aktif rol aldığı, bilhassa 1962 yılından itibaren navlun piyasalarının toparlandığı ve kredi kurumlarının gemilere ilişkin finansman sağlamaya daha hevesli olduğu bilinmektedir.³²

Yine bu yıllarda, özellikle 60’lı yılların başında, devlet destekli Japon Kalkınma Bankası gibi bankaların tersanelere çok rahat şartlar altında kredi sağlayıp bunları gemi inşaatına teşvik ettiği bilinmekte bu dönemde Japon filosunun yıllık %17’lere yakın oranda büyüdüğü görülmektedir. Bu bankalar aynı zamanda Japon tersaneleri ile anlaşılan çoğunlukla Honk Kong’lu gemi sahiplerine de kredi sağlamış, Japon iş adamları ise inşa edilen bu gemileri uzun süreli zaman çarteri sözleşmeleri ile kiralamışlardır.³³ Akça’ya göre Japonya’da yaşanan bu gelişmelerin temelinde 2. Dünya savaşından hemen sonra 1947 yılında gerçekleşen hükümet programları, Japon Kalkınma Bankasının düşük faizli uzun vadeli finansmanı konusunda, Japon Exim Bank’ın ise ihracat konusunda sağladığı destekler yer almaktadır.³⁴ Japon gemi sanayinde meydana gelen bu gelişmeler ile birlikte 1970’lerin ortasına gelindiğinde dünyadaki gemi inşaatlarının %50’sinden fazlası Japonya’da yapılır hale gelmiş, artan gemi inşaatları ile birlikte deniz ticaretinde gemilere ilişkin arz-talep dengesindeki arz eksikliği bir nebze giderilmiştir.³⁵

Japonya’da yaşanan bu gelişmeler sonrasında rekabetten geri kalmamak adına, başta 1965 yılında Norveç’te, ardından diğer Avrupa ülkelerinde faaliyet gösteren bankaların, tersanelere gemi inşaatına ilişkin krediler sağlamaya başladığı

³¹ Drobetz/Johns, 2018, s. 96; Stopford, 2009, s. 272

³² Drobetz/Johns, 2018, s. 96

³³ Drobetz/Johns, 2018, s. 97; Kuyucu, 2016, s. 21

³⁴ “Temel Denizcilik Finansmanı” (Tez, İstanbul Üniversitesi / Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü / Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, 2006), 6.

³⁵ Drobetz/Johns, 2018, s. 97; Turgay Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı” (Tez, İstanbul Üniversitesi, 2001), 86.

görülmüştür.³⁶ Ayrıca gemi inşasının istihdam yaratma kabiliyetinin farkedilmesi ile birlikte Avrupa’da başlayan bu gelişmeler daha da hızlanmıştır.³⁷

1960’ların ikinci yarısında ise yukarıda bahsedilen bu göreceli yükseliş 1966-1967 yıllarında navlun piyasasında yaşanan düşüş ile sona ermiştir. Lakin bu duraklama kısa sürmüş bilhassa petrol taşımacılığı için önem arz eden Süveyş Kanalı’nın kapatılmasına ilişkin kriz deniz ticaretinde farklı değişiklikler gündeme getirmiş, özellikle petrol taşımacılığında kullanılan tanker piyasası bu gelişmelerden etkilenmiştir. Bu dönemde 60’lı yıllarda başlayan ton/mil talebindeki artış muazzam bir seviyeye ulaşmış ve taşımacılıktaki birim maliyetin düşürülmesi için çok büyük gemiler talep edilmiştir. Bunun ile birlikte kira oranları da bir hayli yükselmiş ve belki de Süveyş Kanalı’nın kapanması tanker piyasası açısından olumlu gelişmeler gündeme getirmiştir.³⁸

Süveyş kanalı’nın 1975 yılına kadar kapalı kalması, geleneksel rotanın terk edilerek Ümit Burnundan dolaşılması zorunluluğunu doğurmuş, bu sebeple işletme giderleri bir hayli artmıştır.³⁹ Gerek işletme maliyetlerinin artması gerekse buna bağlı olarak ton/mil oranını geliştirme amaçlı büyük gemilerin talep edilmesi sonucunda finansmana duyulan ihtiyaç da artmıştır. Buna rağmen bu dönemde petrol taşımacılığındaki talebin ve kazancın yüksekliği, bununla birlikte petrol şirketleri ile yapılan zaman charteri sözleşmeleri sonucunda elde edilen gelirler finansman temini konusunda sorun yaşanmasını engellemiştir.⁴⁰

1970’li yıllarda deniz ticaretine petrol taşımacılığı yön vermiştir.⁴¹ Bu dönemde bankalar artık uzun süreli zaman charteri sözleşmelerini teminat olarak kabul etmemeye başlamışlar, teminat olarak gemi ipoteklerini tercih etmişlerdir. Diğer bir deyiş ile artık gemiler yüzen gayrimenkuller olarak görülmeye başlanmıştır.⁴²

³⁶ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 21.

³⁷ Drobotz/Johns, 2018, s. 97

³⁸ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 87-89.

³⁹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 20.

⁴⁰ Ibid.; Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 87-88; Stopford, *Maritime Economics*, 274.

⁴¹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 21.

⁴² Stopford, *Maritime Economics*, 274.

Stopford'a göre uzun süreli charter sözleşmeleri donatanlar nezdinde talihsiz sonuçlar doğurabilecektir, zira bu sözleşmeler; düzensiz kur, enflasyon ve kriz gibi olumsuz etmenlerden kolayca etkilenebilmekte ve donatanların mali planlamalarında olumsuz sonuçlara yol açabilmektedir. Bu hususların farkına varan finans kuruluşları bu olumsuz ihtimallerden etkilenmemek adına teminat olarak gemi ipotekini tercih etmeye başlamışlardır.⁴³

Teminata ilişkin bu değişikliğe rağmen yine de 60'larda başlayan banka kredileri yolu ile gemi alımı yoğun olarak devam etmiştir. Hatta petrodollarların sermaye piyasalarına akışı ile denizcilik sektörü iyice ön plana çıkmış, başta petrol taşımacılığında kullanılan tankerler olmak üzere gemilerin finansmanı daha da yoğun bir halde devam etmiştir. Öyle ki gemi alımına ilişkin kredi sözleşmeleri telefonla dahi yapılabilir bir hale gelmiştir.⁴⁴ 1973 yılının sonunda ortaya çıkacak petrol krizine kadar geçen bu süreci bazı uzmanlar piyasa balonu olarak tanımlamışlardır.⁴⁵ Bu dönemde yalnızca 1973 yılında tanker taşımacılığı %19 artmış, hacim artışı bununla da sınırla kalmamış, taşımacılığın bütün ana kalemlerinde ciddi artışlar gözlemlenmiştir.⁴⁶

Ancak 1973 yılının sonuna yaklaşırken yaşanan petrol krizi ile birlikte gerek navlun gerekse gemi finansmanı piyasası ciddi zarar görmeye başlamıştır. Bu zarar maalesef 1980'li yıllara da sirayet etmiş, deniz ticaretine ilişkin piyasalar dip yapmış, öyle ki sektöre yön veren taşımacılık aracı olan tankerlerde navlun oranları %80 nispetinde düşmüş, tankerler âtıl kalmış ve gemi inşa sözleşmelerinde önemli değişiklikler gündeme gelmiştir.⁴⁷ Nitekim bu olumsuzluklara dayanamayan gemi sahipleri borçlarını ve hatta işletme giderlerini dahi ödeyememiş, çok düşük fiyatlardan gemilerini satmak zorunda kalmışlardır.⁴⁸ Bu bağlamda geçmiş

⁴³ Alex, "Shipping Finance," 8; Stopford, *Maritime Economics*, 274.

⁴⁴ Stopford, *Maritime Economics*, 274.

⁴⁵ Alex, "Shipping Finance," 6.

⁴⁶ Geçer, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı," 88.

⁴⁷ Drobetz/Johns, 2018, s. 96

⁴⁸ Stopford, *Maritime Economics*, 274.

yıllardaki borç finansmanı kaynaklarındaki çokluğun kriz döneminin olumsuz sonuçlarını daha da arttırdığı söylenmektedir.⁴⁹

Krizin etkilerinin yavaşça ortadan kalkması ile birlikte kriz döneminde gemileri uygun fiyattan satın alan donatanlar aldıkları gemileri dört kata kadar yüksek fiyattan satabilmişlerdir. Finansman sağlayan kurumlar ise geleneksel finansman kaynaklarını artık gemiler için kullanırmak istememişlerdir.⁵⁰ Yaşanmış kriz gerek finansman kaynağı arayanların gerekse finansman sağlayanların bilhassa 1990'lı yıllarda daha temkinli davranmasına sebep olmuştur⁵¹. Tabiri caizse bu yıllar gemi finansmanının kriz sonrası rehabilite edildiği yıllar olmuştur.⁵²

1990'lı yıllardan 2000'li yıllara geçilirken gemi finansmanında kendi kendini amorti eden gemi fonları, halka arzlar, leasing sözleşmeleri gibi finansman yöntemleri tercih edilmeye başlanmıştır.⁵³ Kriz yıllarından gelen tecrübeleri ile kriz sonrası finansal durumları gözlemleyen finans uzmanlarının geliştirdiği yeni yöntemler ile 21. Yüzyıla girilirken gemi finansmanı hususu daha teferruatlı ve daha özel bir hal almıştır. Bu dönemde gemi finansmanında banka borçlanmalarının hala en çok tercih edilen yöntem olduğunun altı çizilmelidir.⁵⁴

2000'li yıllara deniz ticareti ile ilgili olarak çok büyük umutlarla girilmiş ve beklenildiği üzere yeni yüzyılın başında deniz ticareti ve gemi finansmanı canlılık göstermiştir.⁵⁵ Ancak deniz ticareti ve gemi finansmanının küresel ekonomik ve finansal krizlerden doğrudan etkilendiği bu yıllarda tekrardan gözler önüne serilmiştir. 2000'lerin başında uluslararası ticaret hacmi öncelikle hızla artmış, gemilerin taşıma kapasitesi bu artış karşısında yetersiz kalmış, ticarete yaşanan bu gelişmeleri yakalamak adına yeni gemilere ihtiyaç duyulmuş, ihtiyaç duyulan yeni gemilerin inşaatı ve iktisabı için bankalar uygun ve rekabetçi finansman kaynakları

⁴⁹ Alex, 2004, s. 8; Drobetz/Johns, 2018, s. 101

⁵⁰ Stopford, *Maritime Economics*, 274.

⁵¹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 23.

⁵² Alex, "Shipping Finance," 9.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Stopford, *Maritime Economics*, 275.

⁵⁵ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 20.

sağlamıştır. Bunun sonucunda mevcut gemilerin taşıma hacmi kapasitesi ihtiyaç duyulandan çok daha öteye geçmiştir.⁵⁶

Maalesef 2007-2008 yıllarında etkisini iyice gösteren küresel finansal kriz ile birlikte bahsedilen gelişmeler durmuş, dünya ekonomisi ve küresel finans sisteminde yaşanan olumsuz gelişmeler denizcilığe de sirayet etmiştir. Deniz taşımacılığında son yıllardaki en uzun ve en ağır krizlerden biri yaşanmış, gemilere duyulan talep ciddi oranda azalmış ve navlun oranları son dönemde gördüğü en düşük seviyelere ulaşmıştır.⁵⁷ Sonuç olarak ticaret hacmi düşmüş bunun ile birlikte ihtiyaç duyulmayan gemilerin sayısı artmış ve bu gemiler tıpkı yukarıda anlatılan, geçmiş tarihlerde tecrübe edilen krizlerde de görülmüş olduğu üzere limanlarda atıl durumda kalmış, dünyanın önde gelen denizcilik firmalarının iflasları istenmiştir.⁵⁸ 2010 yılından itibaren piyasaların toparlanacağı ve denizcilik sektörü ile gemi finansmanının da toparlanan piyasalarla birlikte tekrar canlanacağına ilişkin beklentiler gerçeğe dönüşmemiş, yaşanan krizin etkileri gemi inşa ve alımlarına ilişkin borçlanmalarda yüksek faiz gibi uygulamalar ile görülmeye devam etmiştir.⁵⁹

Son yıllarda gemi finansmanını en çok etkileyen hususlardan bir tanesi de COVID 19 salgınına bağlı küresel ekonomi ve ticarete meydana gelen değişimler olmuştur. Daha henüz salgının başında donatanlar salgına bağlı değişimlere ilişkin uyarılmış, bilhassa nakit akışına ilişkin konulara dikkat etmeleri salık verilmiş, bankaların herhangi bir aksaklık durumunda rehin ve ipoteğe ilişkin teminatlarını kullanarak gemileri paraya çevirebileceği hususlarından bahsedilmiştir.⁶⁰ Yapılan bu uyarıların

⁵⁶ Bomboma Kalgora and Tshibuyi Mutinga Christian, “The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis,” *Open Journal of Social Sciences* 04, no. 01 (2016): 39.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Hacı Kara, “Küresel Finans Krizinin Etkilediği Gemi Finansmanına Dair Hukuki Sorunlar,” *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 17, no. 2 (1.1.2013): 709.

⁵⁹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 24.

⁶⁰ Grant Eldred, “Covid-19 And Ship & Yacht Finance: Sale & Purchase And New Buildings,” 19.3.2020, Son Erişim 1.1.2021, <https://www.penningtonslaw.com/news-publications/latest-news/2020/covid-19-and-ship-yacht-finance-sale-purchase-and-new-buildings>; Lindsey Keeble & David Osborne, “Marine Money Magazine Q2 Edition,” *Marine Money* (1.6.2020), Son Erişim 1.11.2021, https://www.wfw.com/wp-content/uploads/2020/07/Pages-from-MM_Mag_2020_WFW.pdf.

haklılığı salgının etkilerini daha yoğun göstermesi ve ticaret hacminin bundan etkilenmesi ile ortaya çıkmış, sektör salgın koşullarından olumsuz etkilenmiştir.⁶¹ Ülkelerin kapanmadan çıkması ve ekonomilerin yeniden canlanması ile birlikte her ne kadar sektörde ve gemi finansmanında olumlu gelişmeler olsa da henüz sona ermemiş olan bu döneme ilişkin geçmiş dönemlere yönelik yaptığımız değerlendirmelerin aksine net bir tablo çizmemiz şu an için olanaklı değildir.



⁶¹ Amo Chahal, “Shipping Finance and the COVID-19 Pandemic,” 1 Temmuz 2020, Son Erişim 1.11.2021, <https://ukfinancialservicesinsights.deloitte.com/post/102ghp4/shipping-finance-and-the-covid-19-pandemic>.

2. Genel Anlamda Gemi Finansmanı Yöntemleri

Denizcilikte her ne kadar birçok farklı konuda finansman ihtiyacı olsa da sektörde finansmana esas olarak gemiler için ihtiyaç duyulmaktadır.⁶² Bir önceki bölümde görüleceği üzere gemilerin finansmanına ilişkin unsurlar geçmişten günümüze sürekli bir değişiklik içindedir. Ancak bu değişikliklere rağmen temelde finansmanın tanımı hep aynı kalmıştır. Bu tanım genel finansman tanımına paralel bir şekilde “geminin iktisabı için gerekli parayı bulmak” şeklinde basite indirgenebilir.⁶³ Yine de gemi finansmanının diğer uzmanlaşmış orta vadeli borç verme türlerinden çeşitli farklılıkları mevcuttur. Bu farklılıkların başlıca sebepleri; sektörün sermaye yoğun bir endüstri olması, sektöre ilişkin enformasyonun sınırlı olması ve piyasanın istikrarsız olması olarak sayılabilir.⁶⁴ Sayılan tüm bu sebeplere rağmen finansman arayanlar aradıklarını bulmakta zorlanmamaktadır, zira gemilere yönelik olarak aralarında kıyasıya rekabetin olduğu birçok finans kuruluşu finansman sağlamaktadır.⁶⁵

Denizcilik sektörü esas olarak geçmişte dışa kapalı bir özellik göstermekte ise de günümüzde bu durum değişme eğilimi içindedir. Bu bağlamda dışa kapalı bir sektör olan denizcilik yavaş yavaş kamuya açık bir sektör haline gelmektedir. Bu değişimin temelinde bireysel ve kolektif servetlerin modern gemilerin iktisabında yetersiz kalması, bu sebeple gemilerin iktisabında finansal kaynaklara duyulan ihtiyacın artması bununla birlikte enformasyona ilişkin problemlerin iletişim teknolojilerinin gelişmesi ile birlikte çözülmesi gibi gelişmeler yer almaktadır.⁶⁶

Bu bağlamda potansiyel donatanların başvurabileceği çeşitli finansman yöntemleri mevcuttur. Gemilerin finansmanı da diğer varlıklarda olduğu gibi temelde

⁶² Oral Erdoğan, “Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği,” *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 Bildiri Kitabı* (1999): 174.

⁶³ Akça, “Temel Denizcilik Finansmanı,” 30.

⁶⁴ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 83; Philip Clausius, “Ship Leasing,” in *HSBA Handbook on Ship Finance*. Orestis Schines, Carsten Grau, and Max Johns (Berlin: Springer, 2015), 248; Stopford, *Maritime Economics*, 310.

⁶⁵ Stopford, *Maritime Economics*, 294.

⁶⁶ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 107.

borçlanma ve öz sermaye yolu ile olmak üzere temelde iki kategoriye ayrılabilir.⁶⁷ Ayriyeten bunlarla birlikte mezzanine finansmanı da 3. bir kategori olarak değerlendirilebilir.⁶⁸

Bu kategorilerin içinde birçok farklı finansman sağlama yöntemi mevcuttur. Ancak Kuyucu'nun da belirttiği üzere bu yöntemlerden bazıları ülkemizde kullanabilirken bazıları ise ticari, hukuki ve ekonomik sebeplerden dolayı ülkemizde uygulama alanı bulamamaktadır.⁶⁹ Bu yöntemlerden önemli görülenleri aşağıda genel hatları ile incelenmiştir. Ancak unutulmamalıdır ki tezimizin esas konusu gemilerin başta finansal kiralama olmak üzere lease yöntemi ile finansmanı olduğu için diğer finansman yöntemler teferruatlı incelenmemiştir.

Öz Sermaye ile Finansman Yöntemleri

Öz sermaye ile finansman yöntemlerine örnek olarak donatanların özel sermayelerinin kullanılması, firmaların dağıtılmamış karları, sermaye taahhütleri, şirketlerin halka arzları veya gemi paylarının menkul kıymetlere bağlanarak ihraç edilmesi sayılabilir.⁷⁰ Öz sermaye firmalar için sürekli bir kaynak niteliğinde olup bir vadesi yoktur, dolayısı ile firmalara sabit yük getirmemektedir. Bunun ile birlikte donatanın işletme dışı bir kaynak bulduğu durumlarda dahi yatırımın çoğunlukla %80'lik bir kısmını borçlanmak sureti ile finanse edebilmekte geri kalan kısım için ise yine öz sermayeye ihtiyaç duymaktadır. Bu bağlamda öz sermayelerin firmalar için bir hayli önemli olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır.⁷¹

Bilindiği üzere ülkemizdeki denizcilik şirketlerinin çoğunluğu aile şirketleridir. Dolayısı ile öz sermaye ile finansman yöntemleri arasında en çok kullanılan

⁶⁷ Li, "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice," 3; Stopford, *Maritime Economics*, 202; Alex, "Shipping Finance," 42.

⁶⁸ Mezzanine finansman, öz sermaye ve borç finansmanının birlikte kullanıldığı bir ara finansman yöntemi olarak karşımıza çıkmakta olup, finansman yaratmak isteyen firmanın tahvil ihraç ederek borçlanmasını akabinde ise tahvil sahibinin dilerse bu tahvilleri hisse senedine çevirmesini ifade eden bir finansman yöntemidir. (Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 9.)

⁶⁹ Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 8.

⁷⁰ Costas Th. Grammenos&Nikos C. Papapostolou, "Ship Finance: US Public Equity Markets" Wayne Kenneth Talley, *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Blackwell Companions to Contemporary Economics (Chichester, West Sussex; Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2012), 392.

⁷¹ Akça, "Temel Denizcilik Finansmanı," 41.

yöntemlerin başında donatanların kendi sermayelerinin geldiğini söylenilebilir. Nitekim bu şekilde şirketlere aile dışından girişler engellenmiş olacaktır. Bu nedenle halka arz veya sermaye taahhüdü yolu ile ortaklık gibi yöntemler ülkemizde çok fazla tercih edilmemektedir.⁷² Zaten hukukumuzda yalnızca anonim şirketlerin hisselerini halka arz etmelerine müsaade edilmektedir. Dolayısı ile ülkemizde denizcilik alanında faaliyet gösteren ve çoğunlukla anonim şirket olarak kurulmayan aile şirketleri açısından halka arz hukuki olarak da mümkün olmayacaktır. Bunu kanıtlar bir veri olarak 2014 yılında unvanında denizcilik ibaresi bulunan yalnızca bir şirketin halka açık olduğu Sermaye Piyasası Kurulu kayıtlarında yer almaktadır.⁷³

Halka arz esas olarak baktığımızda dünyada da çok rağbet görmeyen bir finansman yöntemidir.⁷⁴ Zira yatırımcılar genel olarak bu sektöre yabancı olup denizcilik sektörünün kırılgan yapısından çekinmekte ve bu yöndeki yatırımlara karşı temkinli yaklaşmakta olup yine dünya genelinde de halka arz katı hukuki düzenlemelere tabidir.⁷⁵

Borçlanma yolu ile finansman yöntemlerine ise banka ve tersane kredileri, şirket tahvilleri ve finansal kiralama örnek olarak verilebilir. Bu yöntemlerden banka kredileri genel anlamda gemi finansmanında hala en çok kullanılan yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.⁷⁶ Finansal kiralama yöntemi ise zaten çalışmamızın esas konusu olup bir sonraki bölümden itibaren teferruatlı bir şekilde incelenecektir.

Gemilerin finansmanında en çok tercih edilen finansman yöntemi olan banka kredileri, gemilerin mülkiyetinin kredi kullananlarda kalmasını ve aynı zamanda kredi kullananların sermayeye hızlı ve esnek bir biçimde ulaşmasını sağlar. Ayriyeten bu finansman yönteminin hem donatanlar hem de bankalar açısından büyük önem arz ettiği belirtilmelidir. Donatanlar bahsi geçen krediler sayesinde

⁷² Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 9–10.

⁷³ Ibid., 10.

⁷⁴ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 10.

⁷⁵ Thanopoulou, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 625.

⁷⁶ Grammenos & Papapostolou, 392; Stopford, *Maritime Economics*, 206.

sermayeye kolay erişim sağlamak ve borçlanma süresince dahi geminin maliki olmaktadır. Kredi kurumları ise yine bu kredilerle ilişkili olarak önemli portföyler oluşturmaktadır.⁷⁷

Gemi finansmanının tarihine ilişkin çalışmamızın önceki bölümünde yaptığımız kısa değerlendirmede öncelikle gemiler için fazlasıyla kolay sağlanan kredi imkanlarının sakıncalarından ve kriz dönemlerinden sonra, kriz öncesinde yaptıkları bu hatadan ders çıkaran finansal kuruluşların armatörlere kredi sağlarken nasıl daha temkinli davranmaya başladığından kısaca bahsetmiştik. Geçer de bu bağlamda bilhassa yeni inşa edilecek gemilerle ilgili, finans kuruluşlarının üstlendikleri riskleri azaltmak için, aşağı yukarı eşit risk üstlendikleri klüp yapısında veya lider kuruluşun daha fazla risk üstlendiği sendikasyon yapısında finansman sağladığı kredi uygulamalarından bahsetmiştir. Bu yolla bahsi geçen kuruluşların projelerin %50 ila %75'ini kredilendirdiğini belirtmiştir.⁷⁸

Kredi kurumları, kredi sağlanan meblağın yüksek olması ve denizciliğin barındırdığı riskler sebebi ile teminat koşulları ve faiz oranları gibi hususlara önem atfetmektedir. Kredi sözleşmelerinde gemi ipoteklerinden, taşınmaz ipoteklerine ve kefaletlere dair birçok farklı teminat çeşidi yer alabilmektedir.⁷⁹

Bu çerçevede banka kredileri ile gemilerin finansmanında bilhassa gemi ipoteğinin önemli bir yeri vardır. Hatırlanacağı üzere denizciliğe ilişkin kırılgan bir piyasanın varlığından ve gerçekleştirilen faaliyet sebebi gündeme gelen risklerden kısaca bahsetmiştik. Ancak kredi finansmanından bunlara ilaveten önemli bir risk daha vardır. Dünya genelinde ismine yalnızca tek bir geminin kayıtlı olduğu “one-ship company” olarak bilinen üzerine yalnızca tek bir geminin tescil edilmesi amacı ile kurulmuş ve detaylı mali denetime henüz tabi olmamış birçok şirket bulunmaktadır.⁸⁰ Gerçekten de bazı donatanların tek bir gemisi olsa dahi birden fazla gemisi olan donatanların her bir gemisine ayrı bir şirket tahsis etmesinin ve

⁷⁷ Stopford, *Maritime Economics*, 285.

⁷⁸ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 109.

⁷⁹ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 12; Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*, 11.

⁸⁰ Stopford, *Maritime Economics*, 289.

böylesi şirketlerin bu denli çok olmasının önemli bir sebebi vardır. Bu konuyu bir örnek ile açıklamak gerekirse; yeni bir gemi inşaatı durumunda çoğu zaman inşa ettirilen gemi için donatan yeni bir tüzel kişilik oluşturarak geminin kaydını bu şirkete yapar.⁸¹ Bunun donatanlar açısından iki önemli faydası vardır ki donatanlar için önemli olan bu faydalar finans kuruluşları için esasında birer risk teşkil etmektedir. Bunların başında geminin farklı bir tüzel kişi adına tescil ettirilmesi sonucunda temerrüde düşülse dahi finans kuruluşlarının alacaklarını yalnızca bu geminin tescil edildiği şirketten tahsil edebilecek olmaları hususu gelmektedir.⁸² Burada sağlanan bir diğer fayda ise böyle bir durumda finans kuruluşunun donatanın geçmiş ödeme performansına ilişkin analiz yapamayacak olması ve kredi verirken yapılacak olan değerlendirmenin piyasa ve geminin piyasa üzerindeki konumu üzerinde yoğunlaşacak olmasıdır.⁸³ Tüm bu hususlar düşünüldüğünde gemi ipoteklerinin kredi finansmanındaki önemi daha iyi anlaşılabilecektir.

Son olarak bahsedeceğimiz gemi finansmanı yöntemi ise lease finance olarak ifade edilen gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmeleri ve bunun ile birlikte finansman temin etme amacı güden uzun süreli gemi kiralama sözleşmeleridir. Bu konuların daha iyi anlaşılması adına yukarıda da bahsettiğimiz üzere öncelikle finansal kiralama hususundan akabinde ise genel itibari ile gemi kira sözleşmeleri hususundan bahsedilecektir. Bu iki başlığın ardından ise tezin özüne daha çok odaklanılarak bahsi geçen yöntemler ile finansman daha detaylı incelenecektir.

⁸¹ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 110.

⁸² Stopford, *Maritime Economics*, 288–289.

⁸³ Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 110.

II. FİNANSAL KİRALAMA

a. Leasing ve Finansal Kiralamanın Tanımı, Terminolojisi ve Tarihsel Gelişimine İlişkin Genel Değerlendirme

Lease esas olarak kiralamak anlamına gelmektedir. Günümüzde bu uygulamala kaynak teşkil eden lease kelimesi Amerikalı toprak sahiplerinin arazilerini uzun süreli kiralamalarını ifade etmek amacı ile kullanılmıştır.⁸⁴ Bu ilişkinin temelinde iki taraflı bir değişim yer almaktadır. Bu bağlamda malik kiralama konusu malın zilyetliğini ve kullanım hakkını, kira ödemeleri karşılığında kiracıya bırakmaktadır.⁸⁵

İngilizcede kiralama anlamına gelen birçok kelimedenden biri olan lease kelimesinden türeyen leasing teriminin farklı türleri bulunmaktadır. Bu türler temelde faaliyet kiralaması ve finansal kiralama olarak isimlendirilir.

Finansman sağlama amacı taşıyan leasing işlemlerinin başlıcası yabancı kaynaklarda “financial lease (Finansal Kiralama)” veya “capital lease (Sermaye Kiralaması)” gibi terimler ile ifade edilmekte olup, ülkemizde de bu terimlerden esinlenilerek bu işlemler kanunda finansal kiralama olarak isimlendirilmiştir.⁸⁶ Böylesi bir çeviri doktrinde çeşitli tartışmalara yol açmıştır.⁸⁷ Tartışma yaratan konulardan bir tanesi finansal kiralama ibaresinin içinde Türkçe olmayan finans kelimesinden türetilen finansal kelimesinin bulunmasıdır. Buna karşın finans kelimesinin günlük hayatımıza ne kadar girdiği düşünülürse böylesi bir eleştiri artık çok geçerli görünmemektedir.

Tartışmalara sebep olan bir diğer konu ise “finansal” ibaresinin kiracının leasing sözleşmesi akdetmek sureti ile malın maliyetini kiralayana karşılatma arzusunun yansıtmasına ilişkindir. Bu sebeple doktrin ve çeşitli finans kurumları finansal

⁸⁴ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 10; Stopford, *Maritime Economics*, 307.

⁸⁵ Thomas W. Merrill and Henry E. Smith, *The Oxford Introductions to U.S. Law. Property*, Oxford introductions to U.S. law (New York: Oxford University Press, 2010), 132; Merrill and Smith, *Property*, 643.

⁸⁶ Deniz Şişman & Mehmet Şişman, “Finansal Kiralama (Leasing) ve Ekonomi İçin Önemi: Riskler, Avantajlar,” *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* (2017): 145.

⁸⁷ Hande Seren Rende, “Hava Araçlarında Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi” (Tez, Ankara Üniversitesi, 2019), 4.

kiralama ibaresinin yerine, “Finansman Kirası, Maliyet Kirası veya Mali Kira” ibarelerinin kullanımının daha yerinde olacağını belirtmektedir.⁸⁸

Tarihsel açıdan baktığımızda finansal kiralamaya temel teşkil eden kiralama işlemlerini çok eskilere dayandırmak mümkündür. Kimi yazarlar bu fikri, Aristoteles’in “zenginliğin mülkiyet hakkından ziyade bu hakkın kullanımından kaynaklanması” düşüncesine, bunun iktisadi dayanağını ise Aristoteles’in bu fikirlerinden etkilendiği düşünülen Adam Smith’in “*Sermaye birikiminin üretim araçlarının mülkiyetinden değil işletilmesinden kaynaklandığına*” ilişkin düşüncelerine dayandırmaktadır.⁸⁹ Kimi yazarlar ise bu işlemlerin kökenini çok daha eski tarihlere giderek Sümerler ve Akadlara kadar dayandırabilmektedir.⁹⁰

Hukuki ve ekonomik anlamda leasing kelimesi ise literatüre ilk kez 1877 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nde “Bell Telefon Şirketi’nin” kendi telefonlarını müşterilerine kiralaması sonucunda kullanılmaya başlanmıştır. Bunu Remington Rand Company, IBM gibi firmaların yaptığı kiralama işlemleri izlemiştir.⁹¹ Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus akdedilen bu leasing sözleşmelerinin amacının yatırım finansmanı olmadığı, bundan ziyade kira konusu malın bakımının kiralayan tarafından güvence altına alınması ve bunun ile birlikte maddi kazanç sağlanması arzusu olduğudur.⁹²

Yatırımların leasing yöntemi ile finansmanı ise esas olarak 1. Dünya savaşı sonrası döneme yani, 1930’lu yıllara rastlamaktadır. ABD’de yaşanan ekonomik buhran yatırımcıyı farklı finansman yöntemleri aramaya yöneltmiş, yatırımcılar ise bu bağlamda böylesi bir yönteme başvurmuşlardır. Özellikle 2. Dünya Savaşı ve buna

⁸⁸ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 8–12.

⁸⁹ Köksal Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi* (Ankara: Yetkin, 1999), 30; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 14–15.

⁹⁰ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 1; Şişman ve Şişman, “Finansal Kiralama (Leasing) Ve Ekonomi İçin Önemi,” 145.

⁹¹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 16; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 31.

⁹² Fırat Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing” (Tez, Marmara Üniversitesi, 2006), 12; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 31; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 16.

paralel olarak gelişen teknoloji ve bu bağlamda artan finansman ihtiyacıyla birlikte kullanımı artan bu yöntem zamanla yaygınlaşmış, gelişmiş ve nihayet 1952 yılında United States Leasing Corporation adlı kiralama şirketin kurulması ile birlikte bugünkü bugün bildiğimiz anlamda finansal kiralama uygulamaları tatbik edilmeye başlanmıştır.⁹³ Bu aşamadan sonra finansal kiralama öncelikle Avrupa'ya, akabinde 1963 yılında bugün bu uygulamalarının son derece yaygın olduğu Japonya ve diğer uzak doğu ülkelerine sonrasında ise neredeyse sanayileşmiş ülkelerin tümüne ve gelişmekte olan diğer ülkelere yayılmıştır.⁹⁴

Finansal kiralama uygulamalarının uluslararası finans sisteminde bu denli yaygınlaşmasının ve önemli bir finansman kaynağı olarak yerini almasının ardından ülkeler tedricen kendi mevzuatlarını oluşturmaya başlamışlardır. Bu bağlamda Avrupa Leasing Birliği (LEASEUROPE) ve Dünya Bankası çatısı altında kurulan Uluslararası Finans Kurumu gibi birlik ve kurumlar oluşturulmuş, bu kurumlar aracılığı ile birlikte finansal kiralamaya ilişkin gerek uygulamaya yönelik gerekse mevzuata ilişkin çalışmalar yapılmıştır.⁹⁵ Finansal kiralama bugün hala çok yaygın olarak kullanılan bir finansman yöntemidir ve yıllık işlem hacmi 2018 -2019 yılları arasında 1.362,38 milyar dolara ulaşmıştır.⁹⁶

⁹³ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 31; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 17; Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 13; Şişman ve Şişman, "Finansal Kiralama (Leasing) ve Ekonomi İçin Önemi," 145.

⁹⁴ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 18; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 33; Rende, "Hava Araçlarında Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi," 11;

LEASEUROPE Avrupa'da hızla artan leasing işlemleri neticesinde ortaya çıkan sorunların çözüme kavuşturulması amacı ile Brüksel'de 15 ülkenin katılımı ile kurulan Birliktir. (Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 20)

⁹⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 18; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 33.

⁹⁶ "Global Leasing Report" (White Clarke Group, 2021), 5, <https://www.whiteclargroup.com/reports/global-leasing-report-2021>.

b. Finansal Kiralama⁹⁷

Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu (FKK) md.

3. 1. Fıkra, ç bendinde yer alan tanımda finansal kiralama; *finansal kiralama sözleşmesine dayanan ve ilgili kanun tarafından yetkilendirilen kiralayan tarafından, finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresini sonunda kiracıya devredilmesi, kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden daha düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması, kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya malın rayiç bedelinin yüzde doksanından daha büyük bir bölümünü oluşturması hallerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemi* şeklinde tanımlanmıştır.⁹⁸

Bu tanıma göre bir işlemin finansal kiralama sayılabilmesi için kanunda üç şart öngörülmektedir. Bunlardan ilki; yapılan işlemin finansal kiralama sözleşmesine dayanması, ikincisi; işlemin kanun tarafından finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili kılınan bir kiralayan ile finansman temin etmek amacıyla yapılması ve son olarak yapılan işlemin yukarıda da belirttiğimiz hususlara uygunluk göstermesidir. Bu hususlar ise finansal kiralama sözleşmesinin sonunda kiralama konusu malın kiracıya devredilmesine, sözleşme sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle kiracıya satılmasına, kiralamanın malın ekonomik ömrünün asgari yüzde seksenini veya ödenen kiraların toplamının malın rayiç bedelinin asgari yüzde doksanını oluşturduğu durumlara ilişkindir.⁹⁹

Tanımda yer alan “finansman sağlamaya yönelik” kısmına özellikle dikkat etmek gerekmektedir. Bu ibareden finansal kiralama sözleşmesinin amacının finansman sağlamak olduğu, bu sözleşmeyi akdetmeye ilişkin kararın esasından finansal bir karar olduğu anlaşılmaktadır. Topuz da bu bağlamda finansal kiralamanın kendine

⁹⁷ Leasing ibaresinden genel anlamda finansal kiralamanın anlaşılmaktadır. Bu bağlamda kimi eserlerde ülkemizde finansal kiralama olarak bilinen sözleşmeye financial lease veya capital lease gibi isimler verilerek lease kelimesinden doğrudan finansal kiralama işlemlerinin anlaşılmasının önüne geçilmek istenmiştir. Bununla birlikte sayısı fazla olmayan birtakım kaynaklarda finance lease, financial lease veya capital lease gibi işlemlerin arasında da çeşitli nüanslar belirtilerek ayrıma gidildiği de görülmüştür. Kanımca bu ayrımlar çoğunlukla yapay bir sınıflandırmadan ileri gitmemektedir zira sözleşmeler temel olarak ülkemizde finansal kiralama olarak ifade edilen sözleşmelerdir.

⁹⁸ Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu, No. 6361, 2012.

⁹⁹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 108.

özgü bir finansman tekniği olduğunu vurgulamış, bunun bir yan finansman işlemi olmadığını belirtmiştir. Finansal kiralama, kiracıların ve piyasanın durumu dikkate alınarak düzenli bir ödeme planı belirlenmektedir.¹⁰⁰ Belirlenen bu planın neticesinde yatırımcılara yüzde yüz finansman sağlama imkânı verilmektedir.¹⁰¹

Kocaağa'nın kitabında yer alan Mehmet Ünal'a ait bir tanıma göre ise finansal kiralama sözleşmeleri, *“işletme sahibi olan kiracının ihtiyaç duyduğu bir yatırım malının, onun talep ve seçimi doğrultusunda finansman sahibi kiralayan tarafından üçüncü kişiden satın alınmak, belli bir süre feshedilmemek ve belli bir bedel karşılığında kiracının kullanımına terk edilmesine ilişkin bir sözleşmedir.”*¹⁰²

Tanımda görüldüğü üzere finansal kiralama sözleşmelerinin konusunu işletme sahibinin ihtiyaç duyduğu yatırım malları oluşturmaktadır. Dolayısı ile esas olarak finansal kiralama sözleşmelerinin yatırım mallarını konu aldığını söylemek yanlış olmayacaktır.¹⁰³ Yine de bu husus günümüzde esneklik göstermektedir.¹⁰⁴ Reisoğlu'nun belirttiği gibi, Yüksek Mahkeme Kararları, özel ev eşyaları gibi yatırım malı olmayan malların da zaman zaman finansal kiralama sözleşmesine konu edilebileceği yönündedir.¹⁰⁵

Yukarıda tanımlamalarına yer verilen finansal kiralama işlemlerini konu alan finansal kiralama sözleşmelerinin akdedilmesi ile kiralanacak olan malın mülkiyet hakkı, kiralayanda kalırken bu malın ekonomik mülkiyeti kiracıya geçmektedir.¹⁰⁶ Dolayısı ile kiralanan malın mülkiyetinin ve bu malın ekonomik mülkiyetinin, yani bu malı kullanma ve bundan faydalanma hakkının finansal kiralama sözleşmesi ile

¹⁰⁰ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 70.

¹⁰¹ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 1;6;34.

¹⁰² Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 5.

¹⁰³ Bülent Sözer, *Gemi, Geminin Müttemim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010), 3; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 66; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 11; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 6.

¹⁰⁴ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 90.

¹⁰⁵ Seza Reisoğlu, “Finansal Kiralama Sözleşmeleri ve Uygulama Sorunları,” *Bankacılar Dergisi*, no. 48 (2004): 50.

¹⁰⁶ Merrill and Smith, *The Oxford Introductions to U.S. Law. Property*, 131.

ayrıldığı söylenebilecektir.¹⁰⁷ Bunun ile birlikte, finansal kiralama işlemine konu malın ekonomik mülkiyetinin beraberinde getirdiği faydalara ek olarak bu mala ilişkin rizikolar da kiracının üzerinde kalacaktır.¹⁰⁸

Finansal kiralama sözleşmeleri çoğunlukla yatırımcılar ve finansal kuruluşlar arasında yapılmaktadır. Ülkemizde ve dünyanın genelinde bu finansal kuruluşlar bankalara ait olan ve genellikle bankaların finansal kiralama alanında faaliyet gösteren iştirakleridir.¹⁰⁹ Tipik bir finansal kiralama işleminde yatırımcı öncelikle kiralamak istediği malı, niteliklerini ve tedarikçisini seçer sonrasında buna ilişkin bir fiyat alır.¹¹⁰ Bunun üzerine finansal kiralama şirketi finansal kiralamaya konu malı satın alır.¹¹¹ Satın almanın akabinde; kiralama bedeli, kira süresi ve dönemleri, finansal kiralamanın sonunda kiralama konusu malın maliyetini amorti edecek bir biçimde öngörülür.¹¹² Bu dönem çoğunlukla malın ekonomik ömrüne, denk gelir ve bunun daha ötesine geçemez. Dolayısı ile kira süresinin sonunda finansal kiralama şirketine ait kiralamaya konu malın artık değeri çok yüksek olmayacaktır.¹¹³

Akdedilen sözleşmenin ardından önceden de belirtildiği üzere mülkiyet finansal kiralama şirketinde kalır. Ekonomik mülkiyet, dolayısıyla finansal kiralamaya konu maldan kaynaklanan faydalar, riskler ve mal ile ilgili tüm hak ve sorumluluklar

¹⁰⁷ Scott L. Hoffman, *The Law and Business of International Project Finance*, 2. Baskı. (Ardsley, NY : The Hague: Transnational Publishers ; Kluwer Law International, 2001), 117.

¹⁰⁸ “Legal Aspects of Financial Ship Leasing in Developing Countries” (Presented at the United Nations Conference on Trade and Development., Geneva: UNCTAD, 1995), 6.

¹⁰⁹ David G Mayes and Clive S Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*. (New York; Secaucus: Palgrave Macmillan Springer [distributor, 1988), 4, Son Erişim 13.1.2022, <https://public.ebookcentral.proquest.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=5660934>.

¹¹⁰ Eugene F. Brigham and Phillip R. Daves, *Intermediate Financial Management*, 13. Baskı. (Boston, MA: Cengage, 2019), 767.

¹¹¹ Finansal kiralama işlemi uygulamada *sözleşmenin devri yolu ile de* yapılabilir. Böylesi uygulamalarda yatırımcılar henüz daha kiracı olmadan malı kendileri satın almakta ancak daha sonra finansal kiralama şirketi satış sözleşmesini devralmaktadır. Finansal kiralama şirketi bu durumda malın finansal kiralama konusu olduğunu ve kiracı tarafından kullanılacağını bildirmektedir. Burada her ne kadar sözleşmeyi finansal kiralama şirketi devralmış olsa da satıcının sözleşmeden doğan yükümlülüklerini kiracıya karşı yerine getirmesi gerektiği hususuna dikkat edilmelidir. (Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 71.)

¹¹² Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767.

¹¹³ Kalgora and Christian, “The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn,” 4; James C. Van Horne and John Martin Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 13. Baskı. (Harlow, England ; New York: Financial Times/Prentice Hall, 2008), 559; Mehmet Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları” (Tez, İstanbul Üniversitesi, 1992), 11.

kiracıda geçer.¹¹⁴ Bu sebeple kira dönemi boyunca mala ilişkin bakım, onarım ve sigortaya ilişkin maliyetler kiracının üzerinde olacaktır.¹¹⁵

Finansal kiralama konusu malın ekonomik mülkiyeti, bir diğer ifadeyle mülkiyet hakkı dışındaki bütün fayda ve riskler kiracıya ait olduğu için, malın tesliminden sonra ortaya çıkacak hasarlar da kiracının sorumluluğunda olacaktır.¹¹⁶ Bu sebeple kötü ve uygun olmayan şartlarda kullanım neticesinde gündeme gelen zararlara ilişkin sorumluluk kiracıya ait olacak bu gibi mallar kira süresi sona ermeden kullanılmaz hale gelse dahi kiracıların sözleşme süresince kira yükümlülüğü devam edecektir. Ayrıca kiralama konusu malın kötü ve uygun olmayan şartlarda kullanımına bağlı oluşacak hasarlar da sözleşme sonunda mal teslim edilmeden kiracı tarafından giderilecektir.¹¹⁷

Mülkiyete ilişkin bu konuda belirtilmesi gereken son husus, gerek kiralayanın gerekse kiracının kira konusu teçhizatı değişikliği yapmadan önce diğerinin izninin alınması gerektiğidir, hatta kiralayan kiralama konusu malın bakım ve onarımı ile ilgili dahi kiracının izni olmadan hareket edemeyecektir.¹¹⁸

Finansal kiralama sözleşmesi sona erdikten sonra kiralama konusu malın mülkiyetinin ne olacağı veyahut bu malın üzerinde yapılacak tasarruflar konusunda FFK’ da çeşitli alternatifler öngörülmüştür. Bu alternatiflere göre, malın mülkiyeti kira süresinin sonunda kiracıya devredilebilecek veya kiralama konusu mal kiracıya kira süresi sonunda rayiç bedelinden daha düşük bir bedele satılabilecektir. FKK’nun 3. Maddesinin 1. Fıkrasının 4 bendinde yer alan bu tasarruflar, malın ekonomik ömrünün neredeyse sona erdiği durumlarda söz konusu olacaktır. Lakin eğer kira dönemi sonunda kiralamaya konu malın değeri hala yüksek ise sözleşmede

¹¹⁴ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 49; Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 5.

¹¹⁵ Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 49.

¹¹⁶ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 72.

¹¹⁷ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 49.

¹¹⁸ Ibid.

kararlaştırıldığı takdirde, kiralama şirketi tarafından dilenirse tekrar kiralanaabilecek veya satılabilecektir.

c. Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Feshine İlişkin

Finansal kiralamanın genel özellikleri ile ilgili bahsedilmesi gereken en önemli hususlardan bir tanesi ise finansal kiralama sözleşmesinin feshedilememesine ilişkindir. Finansal kiralama sözleşmelerine konu olan malları genel olarak yatırım malları oluşturmaktadır. Bu mallara piyasada çoğunlukla anında alıcı bulanamamaktadır.¹¹⁹

Bunun ile birlikte finansal kiralama süresince ödenen kira bedeli esasında kiralayanın finansal kiralama konusu malı satın alırken ödediği satın alım tarihindeki rayiç bedeline, yani malın amortisman bedeline ve buna ilaveten finansal kiralama şirketinin işletme gelirine karşılık gelmektedir.¹²⁰ Ayrıca finansal kiralama sözleşmesinde kiracının borcu adı kira sözleşmesinin aksine taksitli satış sözleşmesine benzer şekilde bir bütün halinde doğmaktadır. Dolayısı ile kira süresi boyunca ödenen kira ödemeleri toplam bedelin birer parçası ve önceden doğan borcun taksitleri olarak kabul edilmektedir.¹²¹

Son olarak unutulmamalıdır ki finansal kiralama sözleşmesinin tarafları, özellikle kiralayan akdettiği uzun süreli finansal kiralama sözleşmesi ile birlikte bilhassa nakit akışına ilişkin uzun süreli mali planlama yapmış ve projelerini bunu esas alarak geliştirmiştir.¹²² Tüm bu hususlar dikkatle düşünöldüğünde söz konusu sözleşmenin henüz süresi sona ermeden önce feshedilebildiği bir durumda feshetmeyen tarafın zor bir duruma düşeceği unutulmamalıdır. Dolayısı ile temelde

¹¹⁹ Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing.*, 4.

¹²⁰ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 204; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 109.

¹²¹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 204; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 109.

¹²² Clausius, “Ship Leasing,” 254; Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 48–49.

finansal kiralama sözleşmesinin süresi dolmadan önce feshedilemeyeceği genel olarak kabul edilmektedir.¹²³

Finansal kiralama sözleşmelerinin süresi sona ermeden önce feshedilememesi hususu İngilizce kaynaklarda “*come hell or high water*” olarak anılmakta olup, sözleşmeye eklenecek “*hell or high water*” klozu ile bu sözleşmelerin feshine cevaz verilmeyecek, buna rağmen bir feshin gündeme gelmesi halinde fesheden taraf aleyhine önemli cezai şartlar devreye girebilecektir.¹²⁴

d. Türkiye’de Finansal Kiralama

Ülkemizde finansal kiralama uygulamalarına tam anlamı ile başlanmamış ve henüz 1985 yılında yürürlüğe giren 3226 Sayılı Mülga Finansal Kiralama Kanunumuz (eFKK) kabul edilmemişken, 1970’li yıllarda, Türkiye ile birlikte toplamda 15 ülke biraz önce ismini zikrettiğimiz Uluslararası Finans Kurumundan, finansal kiralama ile ilgili izlenecek makro politika ve hazırlanması icap eden mevzuata ilişkin yol gösterilmesi talebinde bulunmuştur.¹²⁵

Yine bu yıllarda, 1979 yılından itibaren ülkemizde görülen ekonomik istikrarsızlık ve buna bağlı olarak yeni finansman kaynağı arama ihtiyacı, bu bağlamda faizi reddeden İslam ülkeleri ile ticari ve ekonomik ilişkilere girme isteği ve bu ülkeler ile finansal kiralama benzeri sözleşmeler akdedilmesi, son olarak 1980 yılı sonrasında izlenen dışa açık ticari ve mali politikalar, finansal kiralama uygulamalarına ülkemizde uygun bir zemin hazırlamıştır.¹²⁶

Bu noktada finansal kiralama uygulamalarının gelişimi kendi seyrine bırakılmak istenmemiş ve buna ilişkin kanuni düzenleme yapma ihtiyacı hasıl olmuştur. Bu bağlamda eFKK1985 yılında kabul edilmiş ve yine aynı yıl yürürlüğe girmiştir.

¹²³ Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 11; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767; Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 4; Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 558; Clifford Smith and Macdonald Wakeman, “Determinants of Corporate Leasing Policy,” *The Journal of Finance* XL, no. 3 (Temmuz 1985): 47–48.

¹²⁴ Fabozzi, “The Fundamentals of Equipment Leasing,” 10; Necmi Akyalçın/Damla Aydoğan, “Oxford Dictionary Of Idioms Adlı Sözlükteki Deyimler ve Deyim Olmayan Söz Öbekleriyle İlgili Bir Değerlendirme (V),” *Homeros* (30.12.2020): 133.

¹²⁵ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 33.

¹²⁶ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 38–39; Yalçın, “Finansal Kiralama/Leasing,” 25.

Gerçek anlamı ile finansal kiralama işlemleri de ilk kez 3226 sayılı eFKK'nın yürürlüğe girmesinden sonra ülkemizde uygulanmaya başlamıştır.¹²⁷ Bu kanunun 1985 yılında kabul edildiği ve aynı yıl yürürlüğe girdiği düşünülürse bu kurumun uygulanmasının ülkemizde henüz çok yeni olduğu söylenilebilecektir.

Bu kanun ile ilgili olarak dikkat edilmesi gereken bir husus, eFKK'da yalnızca finansman sağlamaya yönelik leasing işlemlerinin düzenlendiği, finansal kiralama şirketlerinin sadece finansal kiralama işlemleri yapabilmesine cevaz verildiği dolayısı ile bu şirketlerin leasingin diğer türlerinden olan faaliyet kiralaması gibi işlemleri gerçekleştiremeyeceği ve bahsi geçen işlemlerin bu kanun kapsamında değerlendirilemeyeceğidir.¹²⁸

EFKK'nın yürürlüğe girmesinin ardından Finansal kiralama uygulamaları ülkemizde ağırlıklı olarak konut ve araziler için kullanılmış olsa da bunun dışında fabrika, otel, uçak ve bilgisayarları konu alan uygulamalara yönelik olarak da gündeme gelmiştir.¹²⁹ Bu husus yıllar içinde değişkenlik göstermiş ve hala daha değişkenlik göstermekte olup, bir finansman yöntemi olarak finansal kiralama farklı dönemlerde farklı alanlarda karşımıza çıkmaktadır.¹³⁰

Finansal kiralamanın ülkemizde uygulanmaya başladığı tarihten itibaren işlem hacmi yıllar içinde önemli ölçüde artmıştır. Öyle ki Türkiye, çalışmalarının önceki kısmında belirtilen, 2018-2019 yılları arasındaki 1.362,38 milyar dolarlık küresel finansal kiralama işlem hacminin 3,21 Milyar dolarlık kısmını oluşturarak bu yıllar arasında işlem hacmi en yüksek 30. ülke olmuştur.¹³¹ Dolayısı ile finansal kiralamanın ülkemizde farklı alanlarda kullanılan yaygın bir finansman yöntemi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Ülkemizde finansal kiralamanın bu denli yaygın olarak kullanılması karşısında 1985 yılında kabul edilen eFKK yetersiz kalmıştır. Bu sebeple yeni bir kanun

¹²⁷ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 37.

¹²⁸ Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 25-26.

¹²⁹ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 33.

¹³⁰ Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 29.

¹³¹ "Global Leasing Report," 9.

hazırlanması ihtiyacı hasıl olmuş ve bugün yürürlükte olan 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, ve Finansman Şirketleri Kanunu 21.11.2012 tarihinde kabul edilip, 13.12.2012 tarihli ve 28496 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun yürürlüğe girmesi ile birlikte mevzuatımız başta ABD ve Avrupa Birliği mevzuatı ile bununla birlikte UNIDROIT(International Institute for the Unification of Private Law/Özel Hukukun Yeknesaklaştırılması için Uluslararası Enstitü, Milletlerarası özel hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması amacı ile kurulmuş olan uluslararası organizasyon.) tarafından hazırlanan “Unidroit Model Law On Leasing” yani Finansal Kiralamaya Dair Unidroit Model Kanunu ile uyumlu hale gelmiştir.¹³² Bu bağlamda eFKK’da yer alan belirli hususlar değiştirilmiştir. Bunlardan önemli görülenler devam eden kısımda açıklanmıştır.

6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu (FKK), eFKK’nın imkân tanımadığı belirli işlemlere müsaade etmektedir. EFKK uyarınca kurulan finansal kiralama şirketleri, finansal kiralamaların dışında kalan belirli işlemleri yerine getiremiyorlardı. Yeni kanunda yer alan hükümler ile bu işlemlere imkân tanınmıştır. Bu bağlamda, finansal kiralama şirketleri faaliyet kiralaması, sat ve geri kiralama ve alt kiralama gibi işlemleri yeni kanun uyarınca yapabilecek duruma gelmişlerdir.¹³³ Nitekim FKK’nın genel gerekçesinde “*operasyonel kiralama, alt kiralama, yazılımların kiralanması, sat-geri kiralama, yurtdışından ülkemize yapılacak finansal kiralama işlemleri, süre, tescil gibi konularda uygulamanın önünü açacak yeni hükümler ihdas edilmektedir*” denilmiş ve bu işlemlere cevaz verilmesi gerekliliği belirtilmiştir. Bu kiralama türlerine ilişkin ileriki sayfalarda daha teferruatlı bir anlatı yapılmıştır.

Bu değişiklikler ile işletmelerin başvurabileceği finansman yöntemleri çeşitlendirilmiş ve bunlara ulaşım kolaylaştırılmıştır. Ancak her ne kadar kanunen finansal kiralama şirketlerinin finansal kiralama işlemleri dışındaki işlemleri yapmasına cevaz verilmiş olsa da gerek eFKK’nın gerekse yeni FKK’nın esas amacı

¹³² Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 45.

¹³³ Ibid.; Saadet Öztaş ve Emel Burak, “Türkiye’de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing)” 3, no. 1 (2014): s. 62, Son Erişim 31.1.2022, <https://dergipark.org.tr/en/pub/klujeas/issue/26886/283312>.

finansal kiralamaya ilişkin hususları düzenlemektir. Dolayısı ile finansman sağlama amacı güden finansal kiralama işlemleri dışında kalan faaliyet kiralaması gibi işlemler bu kanunların kapsamında düzenlenmemiştir.¹³⁴

Sayılan bu değişiklikler ile birlikte yeni kanunumuzda, mülga kanunun 7. maddesinde yer alan “finansal kiralama sözleşmelerinin asgari 4 yıllık feshedilememesine” ilişkin süre şartı da değiştirilmiş, yeni kanunda bu süre için, sözleşmeden sözleşmeye geçebilecek bir süre öngörülmüştür.¹³⁵ Buna göre yeni kanunda “kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya toplam kira bedelinin malın rayiç bedelinin yüzde doksandan daha büyük bir değeri oluşturması” ifadesine yer verilmiştir.

Ayrıca yeni hazırlanan FKK’da yapılan değişiklikler ile birlikte yazılımların çoğaltılmış nüshalarının da kiralınması mümkün hale gelmiştir. Son olarak FKK’da sözleşmelerin noterde imzalanması zorunluluğu kaldırılmış, mali denetim ve 04.03.2021 tarihinde tekrardan düzenlenen ilgili hüküm ile ödenmiş sermaye şartına ilişkin olarak da değişiklikler yapılmıştır.

e. Artı ve Eksileri ile Finansal Kiralama

Finansal kiralama dünya genelinde kullanılan bir finansman yöntemi olarak diğer finansman yöntemlerine karşı belirli faydalara sahiptir. Tabi ki bu faydaların yanında yatırımcıların finansal kiralama sözleşmeleri akdetmeden önce düşünmesi gereken, zaman zaman sakıncalı olabilecek belirli hususlarda bulunmaktadır. Bu çerçevede aşağıdaki bölümde öncelikle finansal kiralamanın faydaları ve akabinde ise sakıncalarından bahsedilecektir. Burada bahsi geçen faydalar her ne kadar finansal kiralama işlemlerine ilişkin olarak bahsedilmiş olsalar da bunların bazılarının faaliyet kiralamaları içinde fayda veyahut sakınca olarak sayılabileceği unutulmamalıdır.

¹³⁴ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361, md:2, f.3.

¹³⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 45;73.

1. Finansal Kiralamanın Faydaları

Bir finansman yöntemi olarak finansman kiralama iktisadi fonksiyonunu yerine getirirken çeşitli sektörlerden yararlanır. Bu bağlamda gerek finansal kiralamaya konu olan malı üreten, gerek bu malı satın alan ve kiralayan, gerekse malı kullanan kiracılar finansal kiralama işleminden çeşitli faydalar sağlar. Sayılan bu faydaların ise son kerte de ülke ekonomisine olumlu katkılarının olacağı yadsınamazdır. Çalışmanın bu kısmında bahsi geçen tarafların elde edeceği faydalar ele alınacaktır.

i. Kiracı Bakımından

a) *Finansal Kiralama Yatırımcılara Finansman Kolaylığı Sağlayarak Yatırımlarının Tamamını Finanse Edebilmesine İmkân Verir*

Tahmin edilebileceği üzere finansal kiralamanın kiracılar açısından en büyük faydalarından bir tanesi, finansal kiralamanın yatırımcılara finansman kolaylığı sağlamasıdır.¹³⁶ Finansal kiralama yöntemi ile orta ve küçük ölçekli işletmeler işletmelerine daha kolay finansman sağlayabilecekler, daha büyük ölçekli işletmeler ise bu yöntemi kullanarak sermayelerini daha farklı alanlarda kullanmak üzere muhafaza edebileceklerdir.¹³⁷

Ayrıca finansal kiralama ile kiralamaya konu malın bedelinin tamamen finansal kiralama şirketince ödenebileceği, dolayısı ile söz konusu malın bedelinin yüzde yüzünün, tamamen işletme dışı fonlardan, yatırımcıların öz kaynakları ve kredi imkanları tükenmeksizin finanse edebileceği unutulmamalıdır.¹³⁸

b) *Finansal Kiralama Yöntemi Bazı Yatırımcılar İçin Tek Seçenek Olabilmektedir*

Finansal kiralama şirketleri tıpkı bankalar gibi leasing sürecine girmeden önce firmaların mali yapısını incelerler. Bununla birlikte bu şirketler ayriyeten akdedilecek finansal kiralama sözleşmesi sonrasında şirketinin ekonomik geleceği

¹³⁶ Richard A. Brealey/Stewart C. Myers/Alan J. Marcus, *Fundamentals of Corporate Finance*, 8. Baskı., The McGraw-Hill/Irwin series in finance, insurance and real estate (New York, NY: McGraw-Hill/Irwin, 2015), 715.

¹³⁷ Kocağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 35; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 48.

¹³⁸ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 34.

ve sektördeki konumunu da ayrıca göz önünde bulundururlar.¹³⁹ Finansal kiralama şirketleri bu gözlemler sonunda öngördükleri risklerin karşılığı olarak ise ilgili sözleşmelerdeki primleri öngörürler. Alınan primler kiralama şirketlerinin normal şartlar altında mali yapısı banka kredisi almaya izin vermeyen yatırımcılarla dahi finansal kiralama ilişkisi içine girebilmelerine olanak sağlar. Böylelikle bu gibi işletmeler banka kredileri gibi finansman yöntemlerini kullanamaz iken finansal kiralama sözleşmeleri akdederek aynı krediler elde edebilmektedirler.¹⁴⁰

c) Finansal Kiralama ile Ödemeler Daha İyi Planlanabilecek ve Olumsuz Gelişmelere Karşı Hazırlıklı Olunabilecektir

Kiracılar süresi ve şartları öncesinden belirlenmiş olan finansal kiralama sözleşmeleri akdettikleri takdirde, maliyetleri önceden öngörerek çoğunlukla sabit belirlenen kira ödemelerine ve nakit akışına ilişkin planlamalar yapabilecek, bütçelerini buna göre hazırlayabileceklerdir. Yine kurdaki değişimlere karşı da sözleşmede TL üzerinden sabit ödemeli bir sistem belirleyerek buna ilişkin olası riskler de bertaraf edilebilecektir. Ayriyeten finansal kiralama sözleşmesi akdeden kiracılar, sözleşmenin süresi ve şartlarının önceden kararlaştırılmış olması sebebi ile enflasyon ve diğer siyasi hususların olumsuz etkilerinden sakınabilecek, bunlara karşı önlemler alabilecektir.¹⁴¹

d) Finansal Kiralama Maliyetleri Daha Düşük ve Teminatlara İlişkin Şartları Daha Esnek Bir Finansman Yöntemidir

Finansal kiralamada malın ekonomik ve hukuki mülkiyeti birbirinden ayrılmakta ve ekonomik mülkiyet kiracıya geçerken, hukuki mülkiyet kiralayanda kalmaktadır. Mülkiyetin kiralayanda kalması sebebi ile kiralayan kira alacaklarının tahsiline ilişkin doğal bir teminat elde etmekte, bu şekilde finansal kiralama şirketlerinin tahsil kabiliyeti bir hayli artmaktadır. Bu sebeple finansal kiralama şirketleri genellikle ek teminatlara gereksinim duymamakta böylelikle kiralama maliyetleri daha düşük olmaktadır. Bu husus banka kredileri gibi daha ciddi teminatların talep

¹³⁹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 49; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 30.

¹⁴⁰ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 30; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 49; Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 51.

¹⁴¹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 50; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 36.

edildiği finansman yöntemlerine göre finansal kiralamayı yatırımcılar açısından daha cazip bir hale getirmektedir.¹⁴²

e) Teknolojik Değişmelere Karşı Yatırımcılar Nispeten Korunur

Finansal kiralamanın kiracılar açısından sağladığı önemli avantajlar arasında finansal kiralama yöntemi ile işletmelerin teknolojik gelişmelere ayak uydurmalarının nispeten daha kolay olması da gösterilebilir.¹⁴³ Yatırımcılar bir makine veya tesisatı satın alarak yapılacak olan yatırımları sabitlemekten, aynı malı çok daha düşük kira ödemeleri ile ekonomik ömrü boyunca kiralayabilecek bu sayede yatırımlarına esneklik sağlayabileceklerdir. Bu bağlamda eskiyen ve teknolojik olarak geride kalan bir makinenin yerine kira süresinin sonunda bir yenisi kiralanabilecektir.¹⁴⁴

ii. Kiralayan Bakımından

a) Kiralanan Malın Mülkiyeti Kiralayanda Kaldığı İçin Risk Oranı Düşüktür

Finansal kiralamanın kiralayan açısından sağladığı faydalara da kısaca değinmek gerekirse ilk sırada kiracı için olan avantajlar arasında da saydığımız teminata ilişkin hususu yinelemek gerekecektir.

Bilindiği üzere kredi verenlerin aldığı risklerin başında verdikleri kredinin geri ödenmemesi riski yer almaktadır. Bu riskin gerçekleşmesi halinde edilecek zararın asgari seviyeye indirilmesi için kredi verenler çeşitli teminatlar talep etmektedirler.

¹⁴² Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 36; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 53–55; Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 51.

¹⁴³ Ergun Özsunay, “Finansal Kiralama Semineri,” Sayı. 1987–22 (Finansal Kiralama Semineri, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1986), 8.

¹⁴⁴ Kocağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 37; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 56; Fabozzi, “The Fundamentals of Equipment Leasing,” 818; Thomas W Merrill, “The Economics of Leasing,” *Journal of Legal Analysis* 12 (1.11.2020): 21;23.Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 785.

Böylesi bir yarar birçok kaynakta belirtiliyor ve gerçekten kiracılara yatırımlarına ilişkin esneklik kabiliyeti kazandırıyor olsa da kiralanan makine ve teçhizatın modasının geçmesi ve kullanışsız kalmasına ilişkin riskin her halükârda kiralama konusu malı ekonomik ömrü boyunca kiralamış olan kiracının üzerinde kalacağını belirtmek büyük önem taşımaktadır. Dolayısı ile burada her ne kadar kiracı lehine bir avantajdan bahsedilebilse dahi, malın teknolojinin gerisinde kalıp kullanılamaması durumlarında esas faydayı kanımca kiracı değil bu malı ekonomik ömrünün sonuna kadar kiralayan finansal kiralama şirketleri sağlayacaktır, zira malın teknolojinin gerisinde kalsa dahi buna ilişkin kira ücretleri kiracılar tarafından kira süresinin sonuna kadar ödenmeye devam edecektir. (Richard M. Contino, *The Complete Equipment-Leasing Handbook: A Deal Maker’s Guide with Forms, Checklists, and Worksheets* (New York: American Management Association, 2002), 9.)

Bu bağlamda karşımıza aynı bir teminat olarak rehinler sıklıkla çıkmaktadır. Alacağa bağlı fer'i bir hak olan rehin hakkı mülkiyet hakkı gibi doğrudan talep hakkı vermemekte, yalnızca alacağın tehlikeye düşmesi halinde alacağın rehinli malın değeri nispetinde tahsil edilmesini sağlamaktadır. Bunun sağlanması adına alacaklının rehinin paraya çevrilmesi yolu ile icra takibi başlatması gerekmektedir. Finansal kiralamada ise bütün bunlara hiç gerek duyulmaksızın, kiracının ödeme güçlüğüne düşmesi veya iflası halinde sözleşme feshedilebilecek ve malın iadesi talep edilebilecektir zira öncesinde zikredildiği üzere kiralanan malın mülkiyeti, finansal kiralama sonrasında kiracıya geçmemekte ve kiralayanda kalmaktadır.¹⁴⁵ Bunun hukuki bir yansıması olarak ise kiralayanlar finansal kiralama konusu malın teslim edilmemesi halinde geri alım davası, cezai olarak ise eski ismi ile emniyeti suiistimal davası olarak bilinen güveni kötüye kullanma davası açabileceklerdir.

b) Kiralayan Açısından Yüksek Karlılık Oranı Sağlaması

Finansal kiralama sözleşmesi süresi sona erdikten sonra sözleşme konusu mal kiracıya devrolmak zorunda değildir. Kiracıların finansal kiralama konusu malı satın almadıkları hallerde kiralayan söz konusu malı tekrar değerlendirme imkânı elde edecektir. Bu sayede finansal kiralama sözleşmesi satış sözleşmelerine göre daha karlı bir hale gelebilecektir.¹⁴⁶

c) İcra İflas Hukukuna İlişkin Avantajları Bulunmaktadır

Finansal kiralama sözleşmesinin akdedilmesi sonrasında kiralayanın alacağı icra takiplerine ve iflasa karşı kanunen teminat altına alınmıştır. Gerek eFKK md. 19'da gerekse FKK md. 28'de yer aldığı üzere finansal kiralama konusu mallar, kiracılara karşı icra takibi başlatılması halinde haczedilemeyecek ve kiracıların iflas ettiği hallerde iflas masasına dahil edilmeyecektir. Ayrıca konkordato tasdiki hallerinde

¹⁴⁵ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 37; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 57; Türkan Kırmızıtaş, "Finansal Kiralama Sözleşmesi" (Başkent Üniversitesi, 2016), 11; Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 38; Merrill, "The Economics of Leasing," 17; Meral Tecer, "Yeni Bir Finansman Yönetimi: Finansal Kiralama," *Amme İdaresi Dergisi*, no. 4 (Aralık 1988): 112.

¹⁴⁶ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 58; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 37; Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 39. Tecer, "Yeni Bir Finansman Yönetimi: Finansal Kiralama," 111.

de finansal kiralamaya konu malların iadesinin ertelenmesinin İcra İflas Kanunumuzun 307. maddesinde sayılan şartlara bağlandığı belirtilmelidir.¹⁴⁷

**d) Finansal Kiralama ile Kiralayanların Teşviklerden Yararlanması
Mümkündür**

Finansal kiralama sözleşmesi akdeden kiralayanlar bu sözleşme sonucunda birçok teşvikten yararlanacaklardır. Bununla ilgili olarak FKK Md. 35'te yatırımların finansal kiralama yöntemi ile gerçekleştirilmesi durumunda kiralayanların sözleşmeye konu malların satın alınması hallerinde uygulanacak teşviklerden yararlanacağı belirtilmektedir. Pratikte sağlanacak vergisel avantajlar ise çalışmanın ilerleyen bölümünde gemiler özelinde daha detaylı bir şekilde ifade edilecektir.

e) Finansal Kiralama Başta Gümrük Vergisi Olmak Üzere Diğer Bir Takım Vergi, Harç ve Resimlerden Muafiyet Sağlar

Öncelikle burada FKK'nın gümrük vergisinden muafiyete ilişkin 36. maddesinin 1. Fıkrasının a bendine bakmakta fayda vardır. Buna göre, yabancı bir şirket ile kiracı arasında akdedilecek satın alma hakkı bulunmayan bir finansal kiralama sözleşmesinde veya bu hak bulunsa dahi teşvik belgesinde gümrük muafiyetinden yararlanılması öngörülmemiş malların Türkiye'ye girişinde, gümrük mevzuatının süre kısıtlaması hariç, sözleşme süresine bağlı olarak 4458 sayılı Gümrük Kanununun geçici ithalat rejimine dair hükümlerinin uygulanacağı; aynı bendin devamında ise sözleşme süresi sonunda kesin ithalatın yapılmaması ve finansal kiralama konusu malların kiralayana iade edilmek üzere yurt dışına çıkarılmak istenmesi hâlinde daha önce alınan teminatın Gümrük Kanunu hükümlerine göre çözüleceği belirtilmektedir.¹⁴⁸

Buna göre teşviklerden yararlanmayacak olan bir yatırım malının yurtdışından satın alındığı takdirde bu mala ilişkin gümrük vergisi ödenmesi gerekecek iken, aynı yatırım malının yurtdışından finansal kiralama yoluyla kiralanması halinde, kira süresi sona erip bahsi geçen yatırım malı tekrar yurtdışına çıkarılana kadar, iade

¹⁴⁷ İcra İflas Kanunu, No. 2004, 1932; Banu Bilge Sarıhan, "Konkordatonun Kira Sözleşmesine Etkisi," *Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 3, no. 1 (2020): 93.

¹⁴⁸ Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu, No. 6361,

alınmak üzere teminat verilmesi koşulu ile, gümrük vergisi ödemeksizin finansal kiralama işlemi gerçekleştirilebilecektir.¹⁴⁹

Bunun ile birlikte yine ilgili kanunun 37. maddesinde finansal kiralamanın, bunların devrine, tadiline ve son olarak bunların teminatı amacıyla düzenlenen kağıtların damga vergisinden; bu kağıtlar ile ilgili yapılacak işlemlerin ise harçtan müstesna olduğu belirtilmiştir. Son olarak aynı maddede sat ve geri kirala yöntemi ile yapılan kiralama sözleşmelerinde de taşınmazların sözleşme süresi sonunda kiracı adına tapuya tescilinin tapu harcından müstesna olduğu belirtilmiştir.¹⁵⁰

iii. Ülke Ekonomisi Bakımından

Gerek kiralayan gerekse kiracı açısından faydaları sayılan finansal kiralama sözleşmesinin bahsi geçen tüm faydalar sebebi ile ülke ekonomisine de katkıda bulunacağı aşîkardır. Bu katkıların başında finansal kiralama ile finansman maliyetlerinin düşmesi ve yatırımların artması gelmektedir. Ayriyeten özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin finansman ihtiyacı finansal kiralama ile karşılanırken, bu yolla sermaye birikimi ve ulusal üretim gücü de geliştirilmektedir.¹⁵¹ Bunun ile birlikte yatırımların çoğalması işsizliğin azalmasını sağlayabilecek dolayısı ile ülke ekonomisine katkıda bulunabilecektir.¹⁵²

Firmalar yine finansal kiralama yöntemini tercih ederek kaynaklarını daha esnek bir biçimde kullanabilecektir. Kaynakların daha esnek kullanılabilmesi ile ileri vadede sermaye birikimi, altyapı gelişimi ve güncel teknolojiyi izleme hususlarında firmalar gelişim sağlayabileceklerdir. Yine bu şekilde de ülke ekonomisine dolaylı yoldan katkı sağlanabilecektir.¹⁵³

¹⁴⁹ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 40; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 59; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 38.

¹⁵⁰ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361

¹⁵¹ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 41.

¹⁵² Ibid.

¹⁵³ Ibid., 41–42.

2. Finansal Kiralamanın Sakıncaları

a) *Ekonomik Yönden Zayıf Firmalarında Finansal Kiralamayı Tercih Edebilmesi Sebebi ile Ortaya Çıkan Sakıncalar*

Finansal kiralama uygulamalarının tercih edilmesi için her ne kadar birçok sebep sayılmış olsa da bu finansman yönteminin sakıncaları da yok değildir. Bu sakıncaların başında finansal kiralama şirketlerinin almış olduğu risk yer almaktadır.

Finansal kiralamanın faydalarının sayıldığı bölümünde de kısaca bahsedildiği üzere, finansal kiralama yöntemi ile finansman sağlamak isteyen firmaların arasında; ekonomik koşullar sebebi ile satın alımı karşılayamayan görece zayıf işletmeler, alternatif finansman kaynağı arayan orta ve küçük ölçekli işletmeler, finansman maliyeti açısından finansal kiralamayı daha makul bulan işletmeler ve son olarak kredi imkanları bulunmayan işletmeler de yer almaktadır.¹⁵⁴

Sayılan bu yatırımcıların ortak özelliği nispeten daha az güven teşkil etmeleridir. Dolayısı ile bu işletmeleri finansal kiralama yöntemi ile finansman temini seçeneğini tercih etmeye iten sebepler göz önünde bulundurulunca, finansal kiralama şirketlerinin aldıkları risk daha iyi tahayyül edilebilecektir. Her ne kadar bu riskin karşılığı olarak kiralama şirketleri kiralama maliyetlerini arttırma yoluna gitse de bahsi geçen bu risk her halükârda kiralayan şirketler için finansal kiralamanın önemli sakıncalarından biri olacaktır.¹⁵⁵

b) *Kiracıya Malı Satın Alma Hakkı Tanınmaması Durumlarındaki Olası Sakıncalar*

Bir diğer sakınca ise finansal kiralama süresinin, sözleşmeye konu malın ekonomik ömrünün tamamını kapsamadığı durumlarda ortaya çıkabilecektir. Böylesi durumlarda eğer ki finansal kiralama sözleşmesinde kiracıya malı kira süresinin sonunda satın alma hakkı tanınmamış ise kiracı sözleşme sonunda malın arta kalan değerinden yoksun kalacak, dolayısı ile kiracı için bir dezavantaj gündeme gelebilecektir.

¹⁵⁴ Merrill and Smith, *Property*, 644; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 43; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 62.

¹⁵⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 62; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 43; Kırmızıtaş, “Finansal Kiralama Sözleşmesi,” 13; Merrill, “The Economics of Leasing,” 25;39.

c) Kurdaki Değişimlerin Yaratacağı Olası Sakıncalar

Hatırlanacağı üzere finansal kiralamanın kiracı açısından sağlayacağı faydaları sayarken sabit ve bilhassa TL kuru ile ödemeli bir kira rejimi belirlenerek kurdaki değişimlerin olumsuz etkilerinin nasıl bertaraf edilebileceğinden bahsetmiştik. Bu hususa dikkat edilmeksizin yapılan finansal kiralama sözleşmelerinde özellikle kiralayanlar gerek enflasyon sebebi ile gerekse siyasi etmenlerden kaynaklanan sebepler ile değişen kurlardan olumsuz etkilenebileceklerdir. Bu risk özellikle dış finansal kiralama işlemlerinde karşımıza çıkabilecek bir husus olup, finansal kiralama yöntemi tercih edilmeden önce dikkat edilmesi gereken bir konudur.¹⁵⁶

d) Mülkiyetin Kiralayanda Kalması Sebebi ile Ortaya Çıkabilecek Sakıncalar

Finansal kiralama sözleşmesi akdeden kiracıların kiralama konusu mal üzerindeki tasarrufları, finansal kiralamanın tabiatı ile, kiralayan tarafından sözleşmeye getirilen hükümlerle veyahut mevzuat uyarınca kısıtlanabilir. Banka kredisi ile bir malın satın alınması gibi farklı finansman yöntemlerinde ise böylesi bir kısıtlayıcı durum çoğunlukla söz konusu değildir. Bahsedilen bu husus finansal kiralamanın sakıncalarından biri olarak kabul edilmektedir. Bu konu çalışmanın ilerleyen kısımlarında gemiler özelinde teferruatlı bir şekilde açıklanacaktır.

e) Rekabete İlişkin Sakıncalar

Ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde, uluslararası ticarete dışarıya daha çok düşük teknoloji tüketime malı ihraç edilirken, dışarıdan ülkemize teknolojik ürün ithal edilmektedir. Bu genel problem, birçok sorun yarattığı gibi finansal kiralama özelinde de belirli sakıncalar yaratabilmektedir. Bu sakıncaların ilki teknolojik mallara ilişkin finansal kiralama işlemlerinde, kiralama konusu malların, henüz daha kira süresi dolmamış iken, gelişen teknolojinin gerisinde kalma ihtimalidir. İkinci sakınca ise ülkemize bu yöntem ile teknolojik gelişmelerin gerisinde kalan makine ve teçhizatın giriş yapmasıdır. Hal böyle olunca ülkemizde faaliyet gösteren

¹⁵⁶ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 36.

işletmeler daha iyi teknolojik imkanlara sahip dışarıdaki işletmeler ile rekabette zor zamanlar yaşayabileceklerdir.¹⁵⁷

f. Leasingin Diğer Türlerine Örnekler

Çalışmamızın leasing ile ilgili bölümünün başında finansal kiralamanın terim itibari ile leasing ile eş anlamlı olmadığından, her ne kadar leasing ibaresinden genel itibari ile finansal kiralama anlaşılabilir da finansal kiralama teriminin, leasing anlamına gelmediğinden, yalnızca leasingin türlerinden biri olduğundan bahsetmiş ve bu terminolojiye ilişkin bir değerlendirme yapmıştık.

Aşağıda yer alan kısımda ise finansal kiralama dışındaki diğer leasing işlemlerine ilişkin genel bir anlatı yapılmıştır. Bu bağlamda başta, leasingin finansal kiralama ile birlikte esas türlerinden biri olan faaliyet kiralamasından, ardından ise sıkça kullanılan diğer bir takım kiralama yöntemlerinden bahsedilmiştir.

1. Faaliyet Kiralaması/Operasyonel Kiralama (Operating Leasing)

Leasingin türlerinden biri olan faaliyet kiralaması FKK md. 3'ün b. fıkrasında, *“6361 sayılı kanun çerçevesi içerisinde finansal kiralama dışında kalan diğer kiralama işlemleri”* olarak belirtilmiştir. Bu bölümde bahse konu açıklama ayrıntılı olarak incelenecektir.

Faaliyet kiralamasının daha iyi anlaşılması adına kiralama işlemlerine ilişkin daha eski tarihli 17 Numaralı Türk Muhasebe Standardına veya 16 Numaralı Türk Finansal Raporlama Standardına bakmak yerinde olacaktır.¹⁵⁸ Her iki standartta da finansal kiralama, kiralama konusu varlığın mülkiyetinden kaynaklanan risk ve getirilerin devredildiği kiralama işlemi olarak tanımlanırken, bu risk ve getirilerin devredilmediği kiralama işlemleri ise faaliyet kiralaması olarak belirtilmektedir. Bu

¹⁵⁷ Ibid., 44; Tecer, “Yeni Bir Finansman Yönetimi: Finansal Kiralama,” 112.

¹⁵⁸ Anders Grath, *The Handbook of International Trade and Finance: The Complete Guide for International Sales, Finance, Shipping and Administration*, 4. Baskı. (London ; Philadelphia: Kogan Page, 2016), 180.

Aynı hususları Grath'da Uluslararası Muhasebe Standartları ismi altında belirtmiştir.

bağlamda faaliyet kiralamasını finansal kiralamadan ayıran esas farkın risk ve getirilerin kiracıya devredilmemesi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.¹⁵⁹

Faaliyet kiralamasının finansal kiralamadan esas olarak ayrıldığı noktaların bir diğeriye faaliyet kiralaması sözleşmesine konu olan malın finansal kiralamanın aksine ekonomik ömründen daha kısa bir süre için kiralanmasıdır.¹⁶⁰ Öyle ki bu sözleşmeler saatlik dahi akdedilebilmektedir.¹⁶¹ Bunun ile birlikte faaliyet kiralaması sözleşmeleri, finansal kiralama sözleşmesinin aksine kira süresinin sona ermesinden önce de feshedilebilen sözleşmeler olup, iptale ilişkin olarak bu sözleşmeler daha esnek bir yapıya sahiptir.¹⁶²

Kiralama süresi genellikle malın ekonomik ömrünün tükenmesinden önce sona eren faaliyet kiralaması sözleşmelerinde, finansal kiralama sözleşmelerinin aksine çoğunlukla sözleşme sonunda kiralama konusu malın mülkiyetinin kiracıya geçmeyeceğini de bu noktada söyleyebiliriz.¹⁶³

Faaliyet kiralamasını finansal kiralamadan ayıran, faaliyet kiralamasının süresi ve feshedilebilmesine ilişkin bu hususlar kiraların kiralama konusu mala ilişkin bedeli tamamen amorti edememesi, kiracıların ise eskiyen veya teknolojik açıdan geride kalan malı kiralayana iade ederek yenisini kiralayabilmesi sonuçlarını ortaya

¹⁵⁹ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 7. *Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 (TFRS 16)*, n.d.; *Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı (TMS 17) Hakkında Tebliğ, Sıra No: 21*, n.d.; Öztaş and Burak, “Türkiye’de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing),” 55; Stopford, *Maritime Economics*, 308; Beyhan Marşap and Serap Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi” (Ekim 2018): 38, Son Erişim 3.11.2022, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/mufad/issue/39476/465900>.

¹⁶⁰ Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 766; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 66; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 46; Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 10; Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 559; Grath, *The Handbook of International Trade and Finance*, 179.

¹⁶¹ Contino, *The Complete Equipment-Leasing Handbook*, 10.

¹⁶² Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 559; Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 10; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767; Eugene F. Brigham and Michael C. Ehrhardt, *Financial Management: Theory & Practice*, 15. Baskı. (Australia; Boston, MA: Cengage Learning, 2017), 792.

¹⁶³ Tayfun Ercan, *6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu İle Neler Değişti?*, 1. Baskı. (Seçkin Yayıncılık, 2013), 64.

çıkartır.¹⁶⁴ Buna dayanarak faaliyet kiralamasının kiracıyı koruyan bir yapısının olduğu söylenebilecektir.¹⁶⁵

Faaliyet kiralaması sözleşmelerinde kiraya veren her ne kadar kiralama konusu mala ilişkin bedeli tamamen amorti edemese de söz konusu malı birden çok kere kiralayabilecek ve nihai olarak ise satabilecek son kertede fazladan gelir elde edebilecektir.¹⁶⁶

Faaliyet kiralaması sözleşmelerinin süresinin finansal kiralamadan daha kısa oluşuna ilişkin sayılan bu durumlardan dolayı faaliyet kiralaması yöntemi ile kiralamalar bilhassa bilgisayar kiralamaları gibi teknolojinin anlık olarak değiştiği sektörlerde tercih edilebilmektedir.¹⁶⁷ Bunun ile birlikte işletmelerin üstlendiği büyük çaplı işler için gerekli makine ve teçhizat temini faaliyet kiralaması ile sıkça yapılmaktadır.¹⁶⁸ Tek tek örneklemek gerekirse, bilgisayarlar, uçaklar ve diğer taşıtlar, büro malzemeleri ve fotokopi makinaları sık sık faaliyet kiralaması sözleşmelerinin konusu olabilmektedir.¹⁶⁹

Faaliyet kiralaması sözleşmelerinde kiracıların sorumluluğu çoğunlukla kira bedelinin ödenmesi ile sınırlıdır.¹⁷⁰ Dolayısı ile çoğunlukla finansal kiralamanın aksine faaliyet kiralaması sözleşmesine konu malın bakım, onarım ve sigorta masrafları, bunlar ile birlikte yıpranma veyahut teknolojik gelişmeler sebebiyle

¹⁶⁴ Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 12; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767; Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 5.

¹⁶⁵ Ercan, *6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu İle Neler Değişti?*, 63.

¹⁶⁶ Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 12; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767.

¹⁶⁷ Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 5; Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 559.

¹⁶⁸ Ercan, *6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu İle Neler Değişti?*, 64.

¹⁶⁹ Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 766.

¹⁷⁰ Kocağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 46; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 67.

gündeme gelebilecek fiyattaki azalmalara ilişkin riskler kiraya verenin üzerindedir.¹⁷¹

Faaliyet kiralaması yapan firmalar çoğunlukla kiralama konusu malın maliki olup, bu mal ve ilgili piyasa hakkında detaylı fikre sahiplerdir.¹⁷² Bu firmalar faaliyet kiralaması yaparak ayrıyeten kiraladıkları ürünleri pazarlama ve satışlarını yükseltme imkanına da kavuşabilmektedir. Finansal kiralama yapan firmalar ise özel bir alanda ihtisaslaşmış değillerdir, kiracının niteliklerini belirttiği bir malı bedelini ödemek sureti ile iktisap ederler hatta bu işlemleri bile kiracıya bırakabilirler.

Son olarak eFKK'da finansal kiralama şirketlerinin faaliyet kiralaması sözleşmeleri akdetmesine izin verilmezken, FKK'da bu şirketlerin faaliyet kiralaması yapmasına cevaz verilmektedir. Ancak her ne kadar kanunen böylesi bir imkân sağlanmış olsa da ilgili kanunun 2. Maddesinde yer aldığı ve çalışmamızın önceki bölümlerinde belirttiğimiz üzere, finansal kiralama şirketlerinin yapmış oldukları faaliyet kiralaması işlemlerine FFK'nın finansal kiralamaya ilişkin hükümleri uygulanamayacaktır.¹⁷³

Faaliyet Kiralaması ve Finansal Kiralamanın Uluslararası Standartlara Göre Raporlanmasına İlişkin Değerlendirme

Finansal kiralama ve faaliyet kiralamasının uluslararası standartlara göre raporlanmasına ilişkin kısa bir değerlendirmede bulunmak doğru olacaktır. Bilindiği üzere İngiltere merkezli International Accounting Standards Board (Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu) tarafından yayımlanan International Accounting Standards (IAS) ile International Financial Reporting Standards (IFRS) isimli standartlar, Kamu Gözetimi Kurumu tarafından Türkçeye çevrilmekte ve sırası ile Türkiye Muhasebe Standartları (TMS) ile Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS) isimleri ile önce taslak olarak sonrasında ise son hali ile Resmi Gazetede

¹⁷¹ Uzun, "Türkiye'de Leasing Uygulamaları," 12; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 766; Grath, *The Handbook of International Trade and Finance*, 179.

¹⁷² Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 5.

¹⁷³ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361, md:2 f:3.

yayımlanmaktadır. Bu bağlamda ülkemizde kiralama işlemlerinin uluslararası raporlanmalarına ilişkin öncelikle TMS (UAS) 17 uygulanmış, akabinde ise Kamu Gözetimi Kurumu tarafından hazırlanan TFRS16 Kiralamalar taslağı kamuoyuna sunulduktan sonra 31.12.2018 tarihinden sonraki hesap dönemlerine uygulanmak üzere 16.04.2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir.¹⁷⁴

Yukarıda bahsi geçen kiralama işlemlerine ilişkin Standartlarda esas olarak iki farklı kiralama işleminden bahsedilebilir. Bunlar finansal kiralama ve faaliyet kiralamasıdır. Her iki standartta da finansal kiralama ve faaliyet kiralaması arasındaki temel fark yukarıda da değindiğimiz üzere; finansal kiralama işlemlerinde kiralama konusu mala ilişkin risk ve getirilerin önemli bir kısmının kiracıya geçerken, faaliyet kiralamasında ise geçmemesi olarak belirtilmiştir.¹⁷⁵

Bahsi geçen bu Standartlarda kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesinde, kiralayan açısından önemli değişiklikler olmamıştır. Ancak TMS/UAS 17'den TFRS/IFRS 16'Ya geçerken kiracı açısından muhasebeleştirmeler konusunda önemli birtakım değişiklikler yapılmıştır.

Bahsedildiği üzere finansal kiralama işlemlerinin Uluslararası standartlara göre muhasebeleştirilmesinde TFRS/IFRS 16'dan önce TMS/UAS 17 kullanılmakta idi. Bu Standarda göre finansal kiralama işlemleri işletmelerin bilançolarında gösterilmekte, finansal kiralamaya konu olan varlık ve finansal kiralama sözleşmesinden doğan borçlar bilançoda yer almakta idi. Öte yandan faaliyet kiralamalarında ise kiralama konusu olan varlık ve faaliyet kiralaması sözleşmesine istinaden doğan borçlar giderleştirilmekte ve bilanço dışı bırakılmakta idi.¹⁷⁶

¹⁷⁴ *Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı (TMS 17) Hakkında Tebliğ; Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 (TFRS 16)*; Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 24.

¹⁷⁵ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 38; *Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı (TMS 17) Hakkında Tebliğ; Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 (TFRS 16)*; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 7; Öztaş and Burak, “Türkiye’de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing),” 55; Grath, *The Handbook of International Trade and Finance*, 180.

¹⁷⁶ Özlem Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS 17 ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi,” in 4. *Ulusal Liman Kongresi* (4. Ulusal Liman Kongresi, İzmir, Türkiye: Dokuz Eylül Üniversitesi, 2019), 85–100, Son Erişim 3.2.2022, <http://ulk2019.deu.edu.tr/06>; Clausius, “Ship

Dolayısı ile kiralama sonucunda gündeme gelen risk, sözleşmeden doğan borç ve sözleşmeye konu mal, faaliyet kiralamalarında bilanço dışında bırakılmakta bu şekilde bilanço dışı finansman sağlanmakta, bu sayede firmaların finansal kaldıraç oranı olması gerekenden daha düşük, karlılık oranı ise olması gerekenden daha yüksek gösterilebilmekteydi.¹⁷⁷ Bu sebeple yatırımcılar ve analistler açısından bu kiralamaları yapan firmaların finansal raporlarının yorumlanması zor olmakta ve bu raporların şeffaflığını ve güvenilirliği tartışılmaktaydı.¹⁷⁸

Öyle ki belirli muhasebe işlemleri ile özellikle uzun süreli finansman temini amacı güden finansal kiralama işlemleri dahi faaliyet kiralaması olarak gösterilerek bilanço dışı bırakılmakta, böylece yalnızca gelir tablosunda yer almakta, bilançoya ise leasing sözleşmesi ve gelecekteki yükümlülüklerle ilişkin enformasyon niteliği tartışılacak kısa bir not düşülmekteydi. Durum böyle olunca potansiyel yatırımcılar ve analistler bilanço dışı hareketleri de bilançoya geçirir hale gelmişlerdi.¹⁷⁹

Sayılan bu sebeplerle TMS 17’de birtakım değişiklikler yapma zarureti hasıl olmuş ve buna istinaden UFRS 16 Standardı geliştirilmiş ve yukarıda belirtilen tarihte TFRS 16 ülkemizde uygulamaya koyulmuştur.

UFRS/TFRS 16’nın uygulamaya koyulması ile birlikte finansal kiralama, faaliyet kiralaması ayrımı yapılmaksızın firmalara 12 ayın üzerindeki bütün kiralama işlemlerinin bilançoda bulundurulması zorunluluğu getirilmiş ve kiracı açısından finansal tablolarda yer alan finansal kiralama ve faaliyet kiralamalarının sınıflandırılmasına ve muhasebeseliştirmesine ilişkin ikilem ortadan kaldırılmıştır. Bu bağlamda kiracılar artık faaliyet kiralamalarını da geçmişte finansal kiralamayı tuttuğu işleme tabi tutacak, gelecekteki kira ödemelerine ait kira ödemelerinin

Leasing,” 249; Marşap and Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 23.

¹⁷⁷ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 23; Clausius, “Ship Leasing,” 249–250.

¹⁷⁸ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 23. Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS 17 ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi”

¹⁷⁹ Clausius, “Ship Leasing,” 249,250.

Clausius finansal kiralama işlemlerinin faaliyet kiralaması olarak finansal tablolarda yer almasına ilişkin örneği gemiler özelinde vermiştir.

bugünkü değerlerini kullanım hakkı olarak aktifte raporlayacak ve kiralanen varlık aktifleştirilecektir. Kiralamaya ilişkin yükümlülükler ise pasifte raporlanacak finansal borçlarda artış yaşanacaktır.¹⁸⁰

Bu şekilde firmaların faaliyet kiralamalarında kiralama konusu olan varlık ve sözleşmeden doğan borçların giderleştirilerek bilanço dışı bırakılması, bu şekilde firmanın kaldıraç oranının olması gerekenden daha düşük ve karlılık oranının olması gerekenden daha yüksek gösterilebilme ihtimalinin önüne geçilmiştir.¹⁸¹

2. Sat ve Geri Kirala (Sale and Leaseback)

Sat ve geri kirala olarak bilinen leasing yöntemi esas olarak finansal kiralamanın türlerinden biridir. Finansal kiralamanın bu türünde firmalar sahip olduğu malı finansal kiralama şirketine satar ve aynı malı, finansal kiralama şirketinden bir finansal kiralama sözleşmesi ile kiralarak kullanmaya devam eder.¹⁸² Burada malın satış bedeli genellikle piyasa değerine yakın bir değer olarak tespit edilir.¹⁸³ Tespit edilen bu değer satıcının eline nakit olarak hemen geçmektedir.¹⁸⁴ Neticesinde kiracı sattığı malı kullanmaya devam ederken aynı zamanda nakit ihtiyacını gidermektedir. Bu sayede likidite problemleri yaşayan ve nakit sıkıntısı çeken firmalar likidite gücünü arttırabilmekte ve nakit sıkıntılarına çözüm bulabilmektedir.

Bu sözleşme finansal kiralama sözleşmesi ile büyük ölçüde benzerlik gösterse de aralarında ufak farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklardan ilki, finansal kiralama sözleşmesinde finansal kiralama konusu mal genellikle yeni iken sat ve geri kirala türü sözleşmelerinin konusu malların kullanılmış olmasıdır.¹⁸⁵ Bu iki sözleşme

¹⁸⁰ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 40; Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin Vuk, Tms 17 ve Ufrs 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi”

¹⁸¹ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 40; Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS 17 ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi”

¹⁸² Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 45; Brigham and Ehrhardt, *Financial Management*, 793; Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 560.

¹⁸³ Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 560.

¹⁸⁴ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 560.

¹⁸⁵ Brigham and Ehrhardt, *Financial Management*, 793.

arasındaki bir diğ er fark ise, finansal kiralama sözleşmelerinde kira süresinin sonunda kiralama konusu malın piyasa değeri üzerinden kiracı tarafından satın alınması kiracıya tanınabilecek olan bir hak iken, sat ve geri kirala sözleşmelerinde malın itibari değeri üzerinden satıcı yani kiracı tarafından satın alınması, çoğu zaman kiracı açısından bir yükümlülüktür.¹⁸⁶

Doktrinde sat ve geri kirala türü sözleşmelerin eFKK kapsamına girip girmediği dolayısı ile bir finansal kiralama şirketinin böylesi bir sözleşme akdetmeye yetkili olması tartışmalı bir husus idi.¹⁸⁷ Ancak FKK ile bu tartışmalara artık gerek kalmamıştır. Nitekim FKK md. 18’de yer alan finansal kiralama sözleşmesi tanımında kiralayanın finansal kiralama sözleşmesine konu mal  bizzat kiracıdan da alabilmesine imkân verilmiştir.

3. Yerel-Uluslararası Finansal Kiralama

İsminden anlaşılacağı üzere yerel ve uluslararası finansal kiralama ayrımı, tarafların bulunduğu ülkeler baz alınarak yapılmakta olup, sözleşmenin taraflarının farklı ülkelerde bulunduğu durumlar uluslararası finansal kiralama olarak geçmektedir.¹⁸⁸

Bu şekilde bir ayrıma daha ziyade Amerika Birleşik Devletlerindeki uygulamada rastlanılmakta olup böyle bir sınıflandırmada ulusal (*domestic*) ve uluslararası/Sınır  tesi (*International-Cross-Border*) türleri yer almaktadır. Ulusal kiralamanın konusunu genellikle motorlu araçlar ve dayanıklı tüketim malları oluşturmaktadır.¹⁸⁹

Öte yandan bilhassa 1970’li yıllardan itibaren büyük yatırımların finansmanında sıklıkla kullanılmakta olan sınır ötesi leasing işlemlerinin konusunu ise yine finansmanında büyük yatırımlara ihtiyaç duyulan ve bazen yerli finansal kiralama şirketlerinin gücünün yetmediği, uçak, gemi, tanker ve konteyner gibi mallar oluşturmakta ve bu yolla kiracılara adete taksitli ithalat fırsatı tanınmaktadır.¹⁹⁰ Bu gibi kiralamalarda, finansal kiralama şirketleri çoğunlukla kiracılardan yurtdışındaki

¹⁸⁶ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 76.

¹⁸⁷ Ibid., 77–80; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 47–50.

¹⁸⁸ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 95.

¹⁸⁹ Özsunay, “Finansal Kiralama Semineri,” 8.

¹⁹⁰ Ibid.; Kocaağa, *Türk  zel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 57; Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 55.

muteber bir bankadan sağlanmış, yabancı para cinsinden teminat mektubu talep etmektedir.¹⁹¹

Uluslararası finansal kiralamalarda, sözleşmeye konu olacak malın üreticisi veya satıcısı kendi ülkesinde faaliyet gösteren bir finansal kiralama kuruluşuna, ürettiği veya sattığı malın finansal kiralama işlemine konu olmak suretiyle yabancı bir firmaya devredilmesini istediğini belirtir. Bunun üzerine üreticinin/satıcının ülkesinde faaliyet gösteren finansal kiralama şirketi yabancı ülkede söz konusu malı finansal kiralama işlemi ile kiralamak isteyen bir yatırımcı bulur ve başta yatırımcı akabinde ise bu yatırımcının faaliyet gösterdiği ülke ile ilgili gerek finansal gerekse siyasi bir analiz yapar. Yapılacak olan analizin sonucunun olumlu olması halinde yabancı kiracı ile finansal kiralama sözleşmesi akdedilir.¹⁹²

Burada uluslararası finansal kiralama sözleşmesi ile ithalatlı yurt içi finansal kiralama sözleşmesinin karıştırılmaması hususuna dikkat edilmesi gerekmektedir. Zira finansal kiralama sözleşmesinin uluslararası boyutunu belirleyen malın ithal edilip edilmemesi değil tarafların farklı ülkelerde bulunup bulunmadığıdır. Aynı ülkede bulunan kiralayan ve kiracının akdedeceği bir finansal kiralama sözleşmesine konu malın üreticisi ve satıcısı yurtdışında ise bu yurtiçi ithalatlı finansal kiralama sözleşmesi sayılacak olup, uluslararası finansal kiralama sözleşmesi olarak kabul edilmeyecektir.¹⁹³

Yabancılık unsuru taşıyan bu uygulamalarda olası ihtilafların çözümüne uygulanacak hukuk ve bu uyuşmazlıkları çözmeye yetkili mahkemelerin tespiti sorun teşkil edebilecektir. Bu konuya ilişkin hükümler ise Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile diğer ilgili diğer mevzuatta bulunmakta olup bu aşamada bu konu ile ilgili detaylı bir anlatım yapılmayacaktır.

¹⁹¹ Rende, “Hava Araçlarında Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi,” 28–29.

¹⁹² Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 95.

¹⁹³ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 55.

4. Alt Kiralama (Sublease)

Alt kiralama da incelenmesi gereken kiralama türlerinden bir tanesidir. Alt kiralama basit olarak kiralama konusu malın kiracı tarafından, başka birine ancak bu kez kiracının kiralayan sıfatını sahip olduğu bir sözleşme ile kiralanmasıdır.¹⁹⁴ Finansal kiralama sözleşmesine konu mallar da alt kiralama konusu olabilmektedir.¹⁹⁵

EFKK Md. 15'te finansal kiralama sözleşmesinin kiracısının, sözleşmeye konu malın zilyetliğini başkasına devredemeyeceği belirtilmekte, dolayısı ile alt kiralama işlemlerine cevaz verilmemektedir. Bu hüküm ile kiralayanların korunması amaçlanmıştır. Bu sebeple yalnızca kiralayanın icazeti halinde kiracının alt kiralama yapabileceği savunulmakta, rent a car şirketlerinin finansal kiralama ile temin ettiği araçları müşterilerine tekrar kiralamasının ise bunun mümkün olduğunun bir örneği kabul edilmekteydi.¹⁹⁶

FKK'da ise böylesi bir analizin gereği kalmamıştır, zira yeni kanun ve bu kanunun gerekçesinde yer alan genel açıklamada belirtildiği üzere, FKK'da gerek faaliyet kiralaması gerek alt kiralama gibi farklı türlü leasing işlemlerinin uygulamasının önünü açacak hükümler ihdas edilmiştir. Bu bağlamda FKK Md. 26'nın 1. Fıkrasında finansal kiralama sözleşmesine konu mala ilişkin hak ve yükümlülüklerin ve bunun ile birlikte kiracılık sıfatının devrinin; kiralayanın yazılı izninin alınması ve finansal kiralama konusu mal veya hakkın ilgili sicile tescil edilmesi veya şerh olunması koşulu ile mümkün kılınmıştır. Aynı hükmün 2. Fıkrasında ise; konut finansmanı amacı ile yapılan finansal kiralama sözleşmelerinde kiralayana bilgi verilmesi, diğer finansal kiralama işlemlerinde ise sözleşmede yer alması şartı ile finansal kiralamaya konu mal veya hakkın zilyetliğinin de devrine müsaade edilmiştir.

5. Kaldıraç Finansal Kiralama

Son olarak kaldıraç finansal kiralamadan da ayrı bir başlık altında söz etmekte fayda vardır. Bu tarz finansal kiralama işlemleri çoğunlukla finansal kiralamaya konu

¹⁹⁴ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 98.

¹⁹⁵ Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 59.

¹⁹⁶ Ibid., 60.

olacak malın temini için çok yüksek sermayenin gerektiği durumlarda karşımıza çıkmaktadır.¹⁹⁷ Bu gibi finansal kiralama işlemlerinde finansal kiralama şirketleri finansal kiralama konusu malın satın alınması için gereken meblağın bir kısmını kendi kaynaklarından öderken geri kalanını bir finans kuruluşundan temin ettiği kredi ile öder.¹⁹⁸ Böylesi bir finansal kiralama bilhassa kiralayanın nakit akışında ve finansal kiralama işleminin getiri-karlılık oranında büyük etki yaratabilecektir.¹⁹⁹ Zira finansal kiralama şirketleri kredi borçlarını kiracıdan aldığı kira ödemeleri ile ödeyebilecektir.²⁰⁰ Bunun ile birlikte yine kiralayan mümkün ise finansal kiralama konusu mala ilişkin amortisman payından kaynaklanan vergi avantajlarından da faydalanabilecektir.²⁰¹

6. Diğer Leasing Türlerine Örnekler

Leasingin türlerini genişletmek aralarındaki ayrımlara göre farklı isimlendirmelerde bulunmak mümkündür. Bu bağlamda, brüt kiralama ve net kiralama, dolaylı ve doğrudan kiralama gibi farklı leasing türleri sayılabilecektir. Ancak konuyu dağıtmamak adına bu türler tek tek incelenmeyecektir.

a. Finansal Kiralama Sözleşmesi

Çalışmamızın finansal kiralama ile ilgili olan bölümünün başında finansal kiralamanın FKK'da yer alan tanımına bakarken finansal kiralama işlemlerinin bir finansal kiralama sözleşmesine dayanarak yapılması gerektiğinden bahsetmiştik. Bu bağlamda FKK'da finansal kiralama sözleşmesinin tanımına da yer verilmiştir. Kanunun 18. Maddesinde yer alan bu tanıma göre finansal kiralama sözleşmesi *“kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira*

¹⁹⁷ Ibid., 62.

¹⁹⁸ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 21–22.

¹⁹⁹ Brigham and Ehrhardt, *Financial Management*, 806.

²⁰⁰ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 62.

²⁰¹ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 20.

*bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir".*²⁰²Bu tanıma bakarak sözleşmeye ilişkin üç farklı unsur ortaya koymak mümkündür. Bu unsurlar aşağıda sırası ile verilmiştir;

1. Bu unsurların başında sözleşmenin tarafları olarak kiracı ve kiralayanın varlığı yer almaktadır. Burada bilhassa kiralayan açısından bir değerlendirmede bulunmakta fayda vardır. Finansal kiralama kanunumuza baktığımızda finansal kiralama işlemlerinin ulusal veya yurtdışından kiralama yapmak sureti ile uluslararası şekilde yapılacağı görülmektedir. Dolayısı ile burada öncelikle kiralayanın Türkiye’de veya yurt dışında bulunan finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili bir şirket olacağı kabul edilmektedir.²⁰³

Öte yandan Türkiye’de kurulan finansal kiralama şirketleri dışında hangi kurumların bu sözleşmeyi kiralayan sıfatı ile akdedebileceği de ilgili kanunun 3. Maddesinin 1. Fıkrasında yer alan “d” bendinde belirtilmiştir. Bu hükme göre finansal kiralama sözleşmelerinde, katılım bankaları, kalkınma ve yatırım bankaları ve tabiatı ile finansal kiralama şirketleri kiralayan olarak yer alabileceklerdir.

2. Finansal kiralama sözleşmelerinin bir diğer unsuru ise kiralama konusu bir malın mevcudiyetidir. Yine bu malın niteliğine ilişkin finansal kiralama ile ilgili bölümün başlangıcında bir değerlendirme yapmıştık. Bu değerlendirmede bu malın geleneksel anlamda yatırım malı olması gerektiğinden bahsetmiş, ancak günümüzde artık tüketim mallarının da finansal kiralamaya konu olabildiğini belirtmiştik.

Finansal kiralama sözleşmesine konu malın tüketim veya yatırım malı olmasının dışında, malın taşınır veya taşınmaz oluşu gibi diğer özelliklerine ilişkin hususlar FKK Md. 19’da yer almaktadır. Bu maddeye göre finansal kiralama sözleşmelerine, taşınır ve taşınmaz mallar ve bütünleyici parça

²⁰² *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No: 6361,

²⁰³ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 230.

veya eklenti niteliklerine bakılmaksızın asli niteliğini koruyan her mal finansal kiralama sözleşmesine konu olabileceksen bilgisayar yazılımlarının çoğaltılmış nüshaları hariç olmak üzere patent gibi fikrî ve sınai haklar bu sözleşmeye konu olamayacaktır.

3. Sözleşmenin son unsuru ise tarafların iradelerinin birleşmesi ile bahsi geçen malın zilyetliğinin her türlü faydanın sağlanması adına, belirli bir bedel karşılığında kiracıya bırakılmasıdır. Yine bu unsura ilişkin olarak da çalışmanın önceki bölümlerinde belirli değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu bağlamda malın ekonomik mülkiyetinin kira ödemeleri karşılığında kiracıya geçtiğinden, dolayısı ile mala ilişkin fayda ve rizikoların da kiracıya ait olduğundan bahsetmiştik.

1. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Türk hukukunda finansal kiralama yasal bir düzenlemeye tabi bir işlem olup buna ilişkin uygulanacak hükümler bilinmektedir. Dolayısı ile bu yönü ile Türk Hukuku konuya ilişkin özel bir yasal düzenlemenin bulunmadığı Alman veya İsviçre hukukundan farklılık göstermektedir. Bu bağlamda doktrinde süregelen finansal kiralamanın hukuki niteliğine ilişkin tartışmalar Topuz ve Kocağa gibi yazarlar tarafından çok önemli görülmemiştir.²⁰⁴

Yine de Topuz sözleşmenin hukuki niteliğine ilişkin olarak, finansal kiralama sözleşmesinin eFKK'da atipik yani sui generis bir sözleşme olarak düzenlendiğini, FKK'da ise sözleşmenin tanımından, tarafların yükümlülüklerine ve sözleşmenin sona erişine ilişkin bütün unsurların tanımlanmış olması sebebi ile tipik bir sözleşme haline geldiğini belirtmiştir. Bunun ile birlikte sözleşmeyi, ivaz karşılığında kiracıya, kiralama konusu mala ilişkin kullanma ve yararlanma hakkı veren, tam iki tarafa borç yükleyen ve sürekli borç ilişkisi doğuran bir sözleşme olarak yorumlamıştır.²⁰⁵

²⁰⁴ Kocağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 106; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 161.

²⁰⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 160–161.

2. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Şekil ve Tesciline İlişkin Değerlendirme

Sözleşmenin şekli ve tesciline ilişkin olarak da FFK Md. 22'ye bakmamız gerekmektedir. Bu maddenin 1. Fıkrasında finansal kiralama sözleşmelerinin yazılı şekilde yapılacağı belirtilmiştir. Akabinde ise taşınmazları konu alan sözleşmelerin taşınmazın bulunduğu tapu kütüğünün şerhler hanesine, kendilerine mahsus özel sicili bulunan taşınır malların ise kayıtlı oldukları sicile tescil ve şerh olunacağı, bununla birlikte bu hususların kiralayan tarafından ayrıca Finansal Kurumlar Birliğine bildirileceği belirtilmiştir. 2. Fıkarda ise özel bir sicili olmayan taşınır mallara ilişkin sözleşmelerin Finansal Kurumlar Birliğince tutulacak olan özel sicile tescil edileceği belirtilmektedir. Bu maddeye göre Birliğin tuttuğu özel sicil herkese açık olup sicildeki kaydın bilinmediği ileri sürülemeyecektir.

İlgili maddenin 5. Fıkrasında ise tescil veya şerhten sonra üçüncü kişilerin sözleşmeye konu mala ilişkin aynı hak iktisaplarını kiralayana karşı ileri sürülemeyeceği belirtilmiştir.

Son olarak aynı maddenin 6. Fıkrasında konumuz ile ilgili, *13/1/2011 Tarihli ve 6102 Türk Ticaret Kanunu(TTK)'nın 940. Maddesi uygulamasında kiracı, geminin maliki gibi değerlendirilir denilmiştir.*

Bu noktada sözleşmenin şekil şartına ilişkin olarak biraz daha detaylı bir anlatıda bulunmak faydalı olacaktır. Sözleşmeye ilişkin yazılı şekil şartı kanunda öngörüldüğü için öncelikle bu şartın iradi değil kanuni bir şart olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. Ayriyeten bu yazılı şekil şartı nitelikli değil adi şekil şartıdır, metin ve imzaları unsurla şartın sağlanması için yeterlidir.²⁰⁶ Bu şarta uyulmadığı takdirde akdedilen finansal kiralama sözleşmeleri hüküm doğurmayacak ve geçersiz kabul edilecektir.²⁰⁷

²⁰⁶ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 25 Baskı. (Ankara: Yetkin Basımevi, 2020), 303–308; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 268.

²⁰⁷ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 272; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 326. Burada ayriyeten konut finansmanı amacı ile yapılan finansal kiralama sözleşmeleri ile ilgili bir husustan bahsetmekte fayda vardır. Bu sözleşmelerin geçerliliği diğer finansal kiralama sözleşmelerinden farklı olarak adi değil nitelikli yazılı şekil şartının sağlanmasına bağlıdır. Zira 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda sözleşmenin yazılı şekilde yapılmasının yanında farklı sözleşmede yer

Kanunda finansal kiralama sözleşmelerinin yalnızca yazılı şekilde yapılması gerektiği belirtilmiş daha farklı şartlar öngörülmemiştir. Bu hususu Türk Borçlar Kanunu (TBK)'nın 14. Maddesinin 2. Fıkrasında yer alan “*Kanunda aksi öngörülmedikçe, imzalı bir mektup, asılları borç altına girenlerce imzalanmış telgraf, teyit edilmiş olmaları kaydıyla faks veya buna benzer iletişim araçları ya da güvenli elektronik imza ile gönderilip saklanabilen metinler de yazılı şekil yerine geçer*” ibaresi ile birlikte yorumlarsak finansal kiralama sözleşmelerinin TBK’da sayılan *imzalı bir mektup, asılları borç altına girenlerce imzalanmış telgraf, teyit edilmiş olmaları kaydıyla faks veya buna benzer iletişim araçları ya da güvenli elektronik imza ile gönderilip saklanabilen metinler* ile de akdedileceği anlaşılabacaktır.

Bir diğer başlığa geçmeden önce yukarıda bahsettiğimiz tescilin işlevine de ayrıntıya girmeden değinmekte fayda vardır. Bu konu ile ilgili gerek doktrinde gerekse içtihatlarda tam anlamı ile bir yeknesaklık sağlanamasa da ağırlıklı görüş tescilin işlevinin kurucu değil bildirici olduğuna ilişkindir. Buradaki esas amaç aleniyeti sağlamak olup bu vesile ile kiralayan finansal kiralama konusu malın 3. Kişiler tarafından iktisabı ihtimaline karşı korunmuş olacaktır.²⁰⁸

3. Finansal Kiralama Sözleşmesine Konu Malın Mülkiyetine İlişkin Değerlendirme

Çalışmamızın şu anına kadarki bölümünden finansal kiralama sözleşmesine konu malın mülkiyetinin kiralayana ait olması gerektiği anlaşılmış olmalıdır. Bu husus FKK Md. 23’te yer alan ‘f’ fıkrasının 1. bendinde bizlere açıkça belirtilmiştir. Bu hükümde ‘*finansal kiralama konusu malın mülkiyeti kiralayana aittir*’ denilerek söz konusu husus netleştirilmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta ise, kiralayanın mülkiyet hakkını elinde bulundurduğu malı, bu malın zilyetliğinin devrine engel teşkil etmeyecek bir şekilde elde etmesi ile ilgilidir. Zira hemen yukarıda bahsedildiği üzere finansal kiralama sözleşmesi kiracısı, kiralama konusu maldan

alması gereken belirli birtakım hususlardan da bahsedilmiştir. Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 270–273.

²⁰⁸ Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 110–111; Salih Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi* (Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2016), 92–93.

her türlü faydayı elde etme hakkına sahiptir. Bu bağlamda kiralayan söz konusu malın mülkiyetini en geç zilyetliğin devri aşamasına kadar, kiracının haklarına halel getirmeyecek bir şekilde iktisap etmelidir.²⁰⁹

Bunun ile birlikte finansal kiralama sözleşmesine konu malın kiralayan tarafından devri konusundan da kısaca bahsetmekte fayda vardır. Kanun hükmünde belirtildiği üzere finansal kiralama sözleşmesinin kiralayanı aynı zamanda finansal kiralamaya konu malın maliki olmalıdır. Bunun ile birlikte FKK Md. 27’de sözleşmede aksine bir hüküm bulunmadığı müddetçe finansal kiralamaya konu malın üçüncü kişilere devrine cevaz verilmemiştir. Dolayısı ile kiralayanın finansal kiralama sözleşmesine konu malı devretmeme yükümlüğü altında bulunduğu kabul edilmektedir.²¹⁰ Bunun ile birlikte FKK’nın yine 27. Maddesinde sözleşmede finansal kiralama konusu malın devrine izin veren bir hükmün bulunması halinde devir başka bir kiralayana yapılabilecek ve devralan devirden önce akdedilmiş olan finansal kiralama sözleşmesine uymak durumunda olacaktır. Son olarak ilgili maddede bu devrin kiracıya karşı geçerli olması için kiracının devirden haberdar edilmesi gerekliliği bizlere belirtilmiştir.²¹¹

b. Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Benzeri Sözleşmeler ile Kıyaslanması

Finansal kiralamanın daha iyi anlaşılması ve bunun benzeri sözleşmelerden farkının daha iyi anlaşılması adına son olarak bu sözleşmenin diğer sözleşmelerden farkından bahsetme fayda vardır.

1. Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Kira Sözleşmesinin Karşılaştırılması

Kelime anlamı ile de kiralamayı ifade eden leasingin türlerinden biri olan finansal kiralama belki de en çok kira sözleşmesi ile benzerlik göstermektedir. Nitekim finansal kiralama sözleşmesinde, kiralama süresi sonunda sözleşmeye konu malın kiracıya geçmesi kararlaştırılmış olsa dahi, kira süresi boyunca kira sözleşmesine benzer bir şekilde sözleşme konusu malı kullanım ve bu maldan yararlanma hakkı

²⁰⁹ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 154.

²¹⁰ Ibid.; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 190–191.

²¹¹ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361, md.27.

kiracıya bırakılmakta ve kiracı kiralama süresi boyunca bir bedel ödemektedir.²¹² Ancak bu benzerliğe rağmen bu sözleşmeler arasında bir takım önemli farklılıklar da bulunmaktadır.

Finansal kiralama sözleşmesi ve kira sözleşmesi temelde yapılış amaçları ile birbirinden ayrılmaktadır. Daha önce de birkaç kez yinelendiği ve FKK'da yer alan finansal kiralama tanımında da açıkça yer aldığı üzere finansal kiralama sözleşmelerindeki temel amaç finansman sağlamaktır. Diğer taraftan kira sözleşmesinde ise finansman sağlama amacı güdülmeksizin kiralama konusu mal yararlanması adına kiracıya bırakılmaktadır.²¹³

Finansal kiralama sözleşmesinin finansman sağlama amacı gütmesi esasında tarafların borçlarına ilişkin de birtakım farklılıklar yaratmaktadır. Finansal kiralama sözleşmelerindeki kira bedeli, malın amortisman bedeline yani kiralayanın malı temin ederken ki harcamasına ve bunun ile birlikte işletmenin kazancına karşılık ödenen bir bedeldir. Bu bağlamda finansal kiralama sözleşmesinde kira bedeli taksitli satış sözleşmesine benzer bir şekilde bir bütün halinde doğmakta, buradaki taksitler veyahut kira ödemeleri ise toplam bedelin birer parçası kabul edilmektedir.²¹⁴

Kira sözleşmelerinde ise kira ödeme borcu bütün olarak değil her kira ödemesi sonrasında tekrar tekrar doğmakta ve kira süresince bu şekilde devam etmektedir. Bu ödemeler ayriyeten finansal kiralamanın aksine malın amortismanı ile ilişkili olmayıp malın kullanımının karşılığıdır. Bu sebeple malın amortismanının sağlanması ve finansal kiralama şirketi tarafından sağlanan fonun geri ödenmesi adına finansal kiralama sözleşmelerinin feshi halinde kiracılar henüz vadesi gelmeyen finansal kiralama bedellerini dahi ödemekle yükümlü kılınmışlardır. Yine finansal kiralama sözleşmelerinde bir bütün halinde doğan bu kira bedeli belirlenirken kira

²¹² Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 200.

²¹³ Ibid., 201.

²¹⁴ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 109.

sözleşmelerinden farklı olarak faiz, kar ve paranın değer kaybına ilişkin hesaplamalar da yapılmaktadır.²¹⁵

Finansal kiralama sözleşmesi ile kira sözleşmesi arasındaki farklılıkları genişletmek mümkündür, ancak çalışmamızın esas konusundan uzaklaşmamak adına bu farklılıklardan önemli görülenler aşağıda detaylandırılmaksızın kısaca belirtilmiştir. Bu farklılıklar;

- Finansal kiralama sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması zorunluluğu var iken kira sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı değildir.
- Finansal kiralama sözleşmelerinde yalnızca kanunda belirtilen katılım bankaları kalkınma ve yatırım bankaları ile finansal kiralama şirketleri kiralayan sıfatını alabilirken, kira sözleşmeleri bakımından böyle bir sınırlama söz konusu değildir.
- Finansal kiralama sözleşmesine esas olarak yatırım mallarının konu olabileceğini ancak bu hususun günümüzde esneklik gösterdiğini belirtmiştik. Ayriyeten kanunda belirtildiği üzere finansal kiralama sözleşmesine taşınır ve taşınmaz mallar ve bütünleyici parça veya eklenti niteliklerine bakılmaksızın asli niteliğini koruyan her mal finansal kiralama sözleşmesine konu olabilecekken bilgisayar yazılımlarının çoğaltılmış nüshaları hariç olmak üzere patent gibi fikrî ve sınai haklar bu sözleşmeye konu olamayacaktır.

Kira sözleşmesinde ise bu şekilde bir sınırlama bulunmamakta, dolayısı ile finansal kiralama sözleşmesinin aksine kira sözleşmesine marka ve patent gibi haklarda konu olabilmektedir.

- Son olarak iki sözleşme arasında sona erme ve bunun sonuçlarına ilişkin farklılıklar bulunmaktadır. Bu bağlamda FKK Md. 30'da sayılan kiracının iflası, ölümü gibi kendiliğinden sona erme sebepleri kira sözleşmesi

²¹⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 201–204.

açısından bir sona erme sebebi değil TBK'nın 332 ve 333. Maddeleri uyarınca sözleşmeyi fesih ile sona erdirmeye sebebiştir.

2. Finansal Kiralama Sözleşmesinin Taksitle Satış Sözleşmesi ile Karşılaştırılması

Finansal kiralama sözleşmesinin en çok karıştırıldığı sözleşmelerden bir tanesi de taksitle satış sözleşmesidir, bu sebeple bu iki sözleşme arasındaki farklılıkların belirtilmesinde de fayda vardır.

Öncelikle burada TBK'nın 253'üncü maddesinden kısaca bahsedilmelidir. Bu maddede taksitle satış sözleşmesi, satıcının, bir taşınır malı, satış bedelinin kendisine ödenmesinden önce teslim etmeyi, alıcının ise satış bedelini kısım kısım ödemeyi üstlendiği, yazılı şekle şartına tabi bir sözleşme olarak tanımlanmış, bu sözleşmeye konu malın ticari faaliyet kapsamında satıldığı hallerde ise maddenin devamında sayılan unsurların sözleşmede belirtilmesi gereğinden bahsedilmiştir. Dolayısı ile taksitle satış sözleşmesi tıpkı finansal kiralama sözleşmeleri gibi yazılı şekle tabi tutulmuşken, ticari faaliyet kapsamında akdedilen taksitle satış sözleşmeleri için ise, sözleşmede belirli unsurların belirtilmesi gerekmesi sebebi ile nitelikli yazılı şekle şartı öngörülmüştür.

TBK'da yer alan bahsi geçen madde ile FKK'da yer alan 34. Maddeyi birlikte okumakta fayda vardır. Zira FKK Md. 34'te finansal kiralama sözleşmelerine *kısmi ödemeli satışlara* ait hükümlerin uygulanamayacağı belirtilmiş, bu şekilde finansal kiralama sözleşmelerine uygulanacak hükümlerde boşluk olması halinde bu boşluğun taksitle satış sözleşmesine ait hükümler ile doldurulmasının önüne geçilmiştir.

Bu hususlar mevzuata baktığımızda gözümüze ilk çarpan hususlar olup, bu iki sözleşme arasındaki farklar arasında daha da önemlidir. Öncelikle bu iki sözleşme amaç itibari ile birbirinden ayrılmaktadır. Bahsedildiği gibi finansal kiralama sözleşmesindeki temel amaç finansman sağlamak olup, bu bağlamda kiracı sözleşmeye konu malı ekonomik ömrü boyunca kullanmak ve bu maldan

yararlanmak istemektedir. Genel olarak satış sözleşmelerindeki amaç ise sözleşmeye konu malın mülkiyetinin elde edilmesidir.

Finansal kiralama sözleşmesi ile taksitle satış sözleşmesi konu bakımından da birbirinden ayrılmaktadır. Bahsedildiği üzere taşınır ve taşınmaz mallar ve bütünleyici parça veya eklenti niteliklerine bakılmaksızın asli niteliğini koruyan her mal finansal kiralama sözleşmesine konu olabileceken bilgisayar yazılımlarının çoğaltılmış nüshaları hariç olmak üzere patent gibi fikrî ve sınai haklar bu sözleşmeye konu olamayacaktır. Taksitle satış sözleşmelerine ise yalnızca taşınır ve tapuya kayıtlı olmayan taşınmazlar konu olabilecektir. Ayriyeten bu sözleşmelere finansal kiralama sözleşmesine konu olamayan fikri ve sınai haklar da konu olabilecektir.²¹⁶

Son olarak bu sözleşmelerin hüküm ve sonuçları ve tarafların hak ve borçları bakımından da farkları bulunmakta olup çalışmamızın konusundan uzaklaşmamak adına bu hususlardan teferruatlı bahsedilmeyecektir.

²¹⁶ Ibid., 212.

III. GEMİ KİRA SÖZLEŞMELERİ VE BUNA İLİŞKİN KAVRAMLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmamızın başında gemilerin leasing yöntemi ile finansmanında yalnızca finansal kiralamanın değil leasingin türlerinden biri olan ancak FKK’da yer alan finansal kiralama tanımına tam anlamı ile uymasa da finansman sağlama amacı güden uzun süreli gemi kiralamalarının da yer aldığından bahsetmiştik. Bu bağlamda konunun daha iyi anlaşılabilmesi adına bu bölümde gemi kira sözleşmelerinden genel itibari ile bahsedilecektir.

Hatırlanacağı üzere çalışmamızın finansal kiralama ile ilgili olan bölümünün başında “to lease” kelimesinin esas olarak kiralamak anlamına geldiğini ve hukuki anlamda ilk olarak uzun süreli toprak kiralamalarını ifade etmek amacı ile kullanıldığını belirtmiştik.²¹⁷ Yine bu bağlamda İngiliz Hukukunda “lease” ve “hire” terimlerinin ve bu terimler ile birlikte gemi kiralamalarında kullanıldığı şekli ile “demise” teriminin eş anlamlı olduğuna değinmiştik.²¹⁸

Bahsi geçen bu terimlerin kiralama anlamı taşıdığı düşünülürse, eğer ki çalışmamızın konusunu “ship leasing” olarak seçersek çalışmamızın içeriğine yukarıda bahsettiğimiz finansman yöntemlerinin dışında finansman amacı gütmeyen gemi kira sözleşmelerini de eklememiz gerekecektir.²¹⁹ Ancak çalışmamızın konusu gemi kira sözleşmeleri değil, gemilerin lease yöntemi ile finansmanıdır. Dolayısı ile çalışmada anlatılması gereken başlıca hususlar bir önceki bölümde değerlendirdiğimiz finansal gemi kiralamaları ve finansman amacı güden uzun süreli gemi kiralamalarıdır.

Gemi Kira Sözleşmeleri

Gemi kira sözleşmeleri temel olarak taşıma taahhüdü içermeyen sözleşmeler olup, bu özellikleri ile navlun sözleşmelerinden ayrılmaktadırlar.²²⁰ Bu sözleşmeler

²¹⁷ Ibid., 10.

²¹⁸ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*. Cilt 1, 816.

²¹⁹ Clausius, “Ship Leasing,” 246.

²²⁰ Sözer gemi kira sözleşmeleri isminde dil hatası olduğunu belirtmiş, bu sözleşmelerin isminin gemi kiralama sözleşmeleri veya gemi kirası sözleşmeleri olması gerektiğini söylemiştir. Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku: Gemi, Donatan, Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi; 6102 sayılı*

açısından bazı yazarlar tek bazıları ise iki farklı tipik model öngörmüşlerdir. Bahsi geçen bu iki tür; *bareboat charter* ve *charter with demise* olarak adlandırılmakta olup ilerleyen kısımda bu isimlendirmeye yönelik bir değerlendirme yapılacaktır.²²¹

Bahsi geçen iki sözleşmeden başlıca olanı bareboat charter sözleşmesi, Türkçeye çıplak/boş gemi kirası olarak çevrilmiş olup şekle tabii olmayan bir sözleşmedir.²²² Buna rağmen uygulamada çoğunlukla yazılı olarak ve BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) tarafından hazırlanan, ilk kez 1974 yılında uygulanıp muhtelif tarihlerde güncellenen BARECON standart gemi kira sözleşmesi kullanılarak yapılmaktadır.²²³ Bu sözleşme ile geminin vasıtasız zilyetliği (full possession) ve buna bağlı olarak teknik ve ticari kontrolü (control) geminin maliki tarafından, bareboat charterer'a yani kiracıya bırakılır.²²⁴ Bu bağlamda geminin maliki yani kiraya veren kira ücreti karşılığında geminin kullanımını kiracıya terk etmektedir.²²⁵

Geminin kontrolü ve zilyetliğini devralan kiracı gemi işletme müteahhidi olarak donatan statüsüne sahip olur, bu husus TTK md. 1062/2'de düzenlenmiştir. Hükme göre, başkasına ait olan bir gemiyi kendi adına bizzat veya kaptan aracılığı ile menfaat sağlamak üzere kullanan kişi 3. Kişiler ile olan ilişkilerinde donatan

yeni Türk Ticaret Kanunu'nun hükümlerine göre hazırlanmış, 2. Baskı. Yayın 284 (İstanbul: Vedat, 2012), 613; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*, 1. Baskı. (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013), 331; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 1. Baskı. (İstanbul: 12 Levha Yayıncılık A.Ş., 2020), 149; Evi Plomaritou and Anthony Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 8. Baskı., Lloyd's practical shipping guides (Abingdon, Oxon ; New York, NY: Informa Law from Routledge, 2018), 387. Hacı Kara, "Bareboat Charter Contracts In Turkish Commercial Code," *Journal of Maritime Commerce*, no. 50–51 (Ocak 2016): 50, Son Erişim 30.1.2022, https://www.academia.edu/21552571/Bareboat_Charter_Contracts_in_Turkish_Commercial_Code?pop_sutd=false.

²²¹ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 613.

²²² Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 815; Rayegân Kender, Ergon Çetingil, Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye'de Denizcilik Yönetimi*, Gözden geçirilmiş ve genişletilmiş 14. Baskı Yayın 28 (İstanbul: XII Levha, 2014), 141; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 613.

²²³ Mehmet Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri. 1: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Yayın 251 (İstanbul: Der Yayınları, 2000), 33–34; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye'de Denizcilik Yönetimi*, 141–143.

²²⁴ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 814–815; Ülgener, *Çarter sözleşmeleri. 1*, 34–35; Theodora Nikaki, "Financing Newbuilding Vessels and Barecon 2001; a Fair Deal?" in *Ship Building, Sale, and Finance*, Andrew Tettenborn and Barış Soyer (Abingdon, Oxon [UK]; New York: Informa Law from Routledge, 2016), 226; Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 387.

²²⁵ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-1*, 34.

sayılacaktır. Doktrinde malik olmayan donatan gemi işletme müteahhidi olarak isimlendirilmiştir.²²⁶ Gemi işletme müteahhitleri donatan statüsünü sahip olmalarından mütevellit donatanların sorumluluğunu haizdir ve bunun ile birlikte geminin kullanılmasından doğan hak ve alacaklara da hak kazanmaktadır.²²⁷

Gemi işletme müteahhidi olarak tabir edilen kiracıdan zilyetliğini ve kontrolünü devraldığı gemiyi, makinelerini ve diğer bütün kısımlarını ticari teamüllere uygun olarak dikkatli ve özenli kullanması, iyi durumda bulundurması, gemiye ilişkin gerekli bakımlara, tamir ve benzeri masraflara katlanması ve kira süreci boyunca denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırması ve bunu kiraya verene bildirmesi beklenir.²²⁸ Belirtilen bu hususlar BARECON 2001 gibi standart gemi kirası tip sözleşmelerinde de yer almaktadır.²²⁹

Bu sözleşmelerde gemi çıplak veyahut boş teslim edilir. Gemide yakıt, su ve kumanya bulundurulmaz. Bulundurulduğu takdirde bunların bedeli gemi maliki tarafından tahsil edilir veyahut bunlar sözleşme sonunda aynen iade edilir.²³⁰ Ayriyeten her ne kadar gemi, gemi adamları olmadan kiralanacaksa da taraflar gemiyi personeli ile birlikte kiralamayı kararlaştırabileceklerdir. Bu gibi durumlarda hizmet sözleşmesi ve buna bağlı fesih yetkisi kiracının üzerine geçecek, gemi

²²⁶ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 615; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 149; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 143; Ülgener, *Çarter sözleşmeleri. 1*, 36; Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 388; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 370.

Donatan statüsü için yabancı kaynaklarda malik benzeri anlamına gelen *quasi owner* ifadesi kullanılırken, gemi işletme müteahhidi *disponent owner/owner pro tempore/owner pro hac vice* terimi ile ifade edilmiştir.

²²⁷ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 293.

²²⁸ Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de denizcilik yönetimi*, 147; Ülgener, *Çarter sözleşmeleri. 1*, 35; Nikaki, “Financing Newbuilding Vessels and Barecon 2001; a Fair Deal?,” 226; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 615; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 166; Evi Plomaritou, “A Review of Shipowner’s & Charterer’s Obligations in Various Types of Charter,” *David Publishing*, no. 4 (2014): 318, Son Erişim 30.1.2022, <http://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/550a993f0831a.pdf>; Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 388.

²²⁹ “BARECON 2001 Standard Bareboat Charter,” n.d.

²³⁰ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 614.

adamları kiracının müstahdemi olacak ve kiraya veren gemi adamlarının hizmet sözleşmelerini de kiracıya devretmekle yükümlü olacaktır.²³¹

Bu noktada bareboat charter teriminin Türkçeye çıplak gemi kirası olarak çevrilmesine yönelik doktrinde yer alan eleştirileri belirtmek gerekmektedir. Biraz önce çıplak gemi kira sözleşmelerinde gemi adamlarının yer almadığından, taraflar aralarında kararlaştırır ise gemi adamlarının hizmet sözleşmesinin kiracıya geçeceğinden söz etmiştik. Bu bağlamda “bareboat” charter terimindeki “bare” sıfatının direk çeviri ile Türkçeye çıplak olarak çevrilmesi Atamer tarafından doğru bulunmamış, “bare” sıfatının çıplak değil, adamsız anlamına geldiği, nitekim geminin çıplak kiralınmasının söz konusu olmadığı belirtilmiştir.²³² Yine Atamer İngilizcede bu sözleşmenin bareboat charter olarak kullanılırken başına bareboat teriminin eklenme sebebinin, bu sözleşmenin bir kira sözleşmesi olarak, diğer charter sözleşmeleri ile olan farkının belirtilmesi olduğunu söylemiş, Türk Borçlar ve Deniz Ticareti hukukunda ise böylesi bir nitelemeye ihtiyaç duyulmayacağını, zira bizim sistemimizde sözleşmenin zaten charter olarak anılmadığını, ayriyeten sözleşmenin İngilizcede “charterer” olarak tabir edilen tarafının da zaten charter sözleşmelerinden farklı olarak Türkçe’de taşıyan değil, kiracı olarak yer aldığını vurgulamıştır.²³³

Yine doktrinde bu konu ile alakalı olarak, İngilizcede bareboat charter olarak ifade edilen çıplak gemi kira sözleşmeleri ile zaman charteri sözleşmelerinin karıştırılmaması adına TTK’nın 1119-1130. Maddeleri ile deniz ticareti sözleşmeleri başlığı adı altında gemi kira sözleşmelerinin de düzenlendiği belirtilmiştir.²³⁴ Bu noktada TTK md. 1130 uyarınca TTK’da hüküm bulunmayan hallerde gemi kira sözleşmelerine TBK’nın adı kira sözleşmeleri hakkındaki hükümlerin uygun olduğu

²³¹ Sözer, *Gemi, Geminin Müttemim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, 614; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri. I*, 35; Nikaki, “Financing Newbuilding Vessels and Barecon 2001; a Fair Deal?,” 214; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 145.

²³² Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 815.

²³³ Ibid., 816.

²³⁴ Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 141.

nispette kullanılacağıının belirtilmesinde fayda vardır.²³⁵ Nitekim bu iki sözleşmenin de unsurları aynı olup bu unsurlar aşağıda sıralanmıştır:²³⁶

- Kullanımın geçici olarak devri
- Taraflar arasındaki anlaşma
- Kira bedelinin ödeneceğine ilişkin taahhüt

Gemi kira sözleşmeleri başlığı altında bir de doktrinde bazı kaynaklarda donatılmış gemi kira sözleşmesi olarak Türkçeye çevrilmiş yabancı kaynaklarda “demise charter” veya “charter with demise” sözleşmesi olarak anılan farklı bir sözleşme daha mevcuttur.²³⁷ Bazı yazarlarca bu sözleşmenin de esasında çıplak gemi kirası olduğu kabul edilse de aksini düşünen bir takım diğer yazarlar bu sözleşmelerin çıplak gemi kira sözleşmesine “management agreement” yani “yönetim anlaşması” klotu eklenmesi sureti ile meydana geleceğini belirtmektedir.²³⁸

Bahsedilen ikinci görüşe uygun olarak TTK’da yer alan ilgili hükümleri düzenlerken Fransız ve Hollanda mevzuatını göz önünde bulunduran Türk Ticaret Kanunu Komisyonu ve bu komisyonun bir alt komisyonu olan Deniz Ticareti Komisyonu da “bareboat charter” ve “charter with demise” sözleşmelerinin farklı nitelik taşıdığını düşünmektedir.²³⁹

Bu sözleşmede sözleşmeye eklenecek yönetim anlaşmasına ilişkin klot ile gemi malikinin, geminin mürettebatının temininden geminin bakımına kadar belirli

²³⁵ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 134; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 143; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*, 1:615; *Türk Ticaret Kanunu*, No. 6102, 2011.

Kender burada dikkat edilmesi gereken bir hususu eserinde belirtmiştir. TBK’nın 299. ve 378. maddeleri arasında genel hükümlere yer verildikten sonra 339. Maddeden itibaren konut ve çatılı işyeri kirası ve son olarak ürün kirası düzenlenmiştir. Gemi kira sözleşmelerine uygulanacak adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümler ile ifade edilmek istenen hükümler kira sözleşmesine ilişkin genel hükümlerdir. Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz ticareti hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 143.

²³⁶ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 23; Salih Önder, “TTK. Kapsamında Gemi Kira Sözleşmesinin Unsurları ve Hukuki Niteliği,” *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 20, no. 1 (2016): 166, Son Erişim 30.1.2022, <https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48095/608139>.

²³⁷ Önder, “TTK. Kapsamında Gemi Kira Sözleşmesinin Unsurları ve Hukuki Niteliği,” 88.

²³⁸ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri. I*, 35; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 142.

²³⁹ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 815.

hususların yönetimine ilişkin yükümlülüğü doğmaktadır. Malik bunun karşılığında ise bir işletme ücretine hak kazanacaktır.²⁴⁰

Doktrinde yer alan bir başka görüşe göre ise çıplak ve donatılmış gemi kira sözleşmeleri Anglo Sakson hukukundakine benzer bir şekilde eşdeğer olarak kabul edilmelidir.²⁴¹ İngiliz Hukuku açısından bağlayıcı Guiseppe Di Vittorio kararında “*demise charter* sözleşmelerinin gemi malikinin kiracıya geminin üzerindeki zilyetlik ve kontrol hakkını (eşya hukuku terimleri ile ifade edecek olursak) geminin “lease” veya “demişe” sözleşmesi ile kiralanması olarak kabul edilecek nispette devrettiği sözleşmelerdir. Bu sözleşmelerde charterer/kiracı kaptan ve diğer gemi adamlarının işvereni sıfatını kazanmaktadır. Sayılan bu iki husus “bareboat lease” ve gemi kira sözleşmelerinde birleşmiştir” ifadesi yer almaktadır.²⁴²

Evans LJ’e ait yukarıdaki açıklamada birkaç hususa dikkat edilmesi gerekmektedir. Öncelikle açıklamanın birinci kısmında tarif edilen sözleşme, Türk Hukukunda genel hükümler açısından, TBK md. 299’da yer alan kira sözleşmesinin, özel hükümler açısından ise TTK md. 1119’da yer alan deniz ticaretindeki gemi kira sözleşmesinin özdeşidir. Açıklamada yer alan geminin zilyetlik ve kontrolünü devralan ve işveren sıfatını kazanan kişi ise gemi kira sözleşmelerinde yer alan kiracıdır.²⁴³

Bunun ile birlikte Evans LJ açıklamasının başında metnin devamında yer alan açıklamanın demise charter’a ilişkin olduğu belirtilmiştir. Açıklamanın sonunda ise bu açıklamada yer alan hususların bareboat lease ve gemi kira sözleşmelerinde birleştiğini belirtmiştir. Dolayısı ile bu açıklamada “demise charter”, “bareboat charter”, “bareboat lease/hire” gibi birçok terim birbirine özdeş kullanılmıştır. Atamer’de bu terimlerin karşılığı olan çıplak gemi kirası ve donatılmış gemi kirası

²⁴⁰ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 615; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri. 1*, 35–36; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*, 142.

²⁴¹ Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Maritime and transport law library (Arbingdon, Oxon; New York, NY: Informa Law from Routledge, 2014), 227; Atamer, *Deniz ticareti hukuku. Cilt 1*, 817; Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 387.

²⁴² Berlingieri, *International Maritime Conventions*, 227; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 814–815.

²⁴³ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 814–816.

terimlerinin İngiliz Hukukundaki gibi eş anlamlı olduğunu belirtmiş, İngiliz hukukuna ilişkin kaynakları denetleyen *Komisyonun* da bu sözleşmelerin özdeş olduğunu belirttiğinin altını çizmiştir.²⁴⁴

İsimlendirmeye ilişkin bahsi geçen hususlar bir yana, bizim açımızdan öncelikle belirtilmesi gereken husus ise gemi kira sözleşmelerinin, finansman temini amacı taşıyan konusunu gemilerin oluşturduğu finansal kiralama sözleşmelerden farklı olduğudur.

Çalışmamızın öncesinde, hatırlanacağı üzere leasingin esas türlerinden biri olarak faaliyet kiralamasından da bahsetmiştik. Bu bağlamda, FKK Md. 3'te, bu kanunun uygulanmasında finansal kiralama dışında kalan bütün kiralama işlemlerinin faaliyet kiralaması olarak isimlendirildiğini belirtmiştik.

Atamer'de buna istinaden gemiler açısından faaliyet kiralamasını gemi kiralama sözleşmeleri ile bağdaştırmış, bu sözleşmeyi akdeden kiracının amacının ise geminin zilyetliğini almak sureti ile gemiyi işletmek olduğunu bunun karşılığında ise zilyetlik bedeli olarak bir ödemede bulunduğunu belirtmiştir.²⁴⁵

Her ne kadar Atamer'e bu konu da katılsak da esasında gemi kira sözleşmelerinin finansal kiralama sözleşmesi sayılmasa da gemi finansmanı amacı ile de akdedilebileceğini belirtmekte fayda vardır.²⁴⁶ Zira Clausius'un da belirttiği üzere asgari 5 yıl süren gemi kira sözleşmelerinin temelde finansman amacı güttüğü kabul edilmekte, dolayısı ile bu işlemler gemi satın alımlarına bir alternatif oluşturabilmekte ve bu sayede bir finansman yöntemi olarak kullanılabilir.²⁴⁷ Hatta Clausius bunun çerçevesini biraz daha genişletmiş ve uzun süreli zaman charteri sözleşmelerinin dahi bir noktada finansman temini amacı güdebileceğinden

²⁴⁴ Ibid., 814–815.

²⁴⁵ Ibid., 813.

²⁴⁶ Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 228; Clausius, “Ship Leasing,” 249.

²⁴⁷ Clausius, “Ship Leasing,” 246.

bahsetmiştir.²⁴⁸ Ancak bu husus çalışma konumuzun dışında kalmakta olup haklılığı tartışılmayacaktır.

Yine bir başka eserde çıplak gemi kira sözleşmelerinin olağan dışı bir charter sözleşmesi olduğundan ve sözleşmeye eklenen kira süresi sonunda satın alma opsiyonu içeren klotlar ile birlikte bir gemi finansmanı aracı haline geldiğinden, bu yol ile özellikle ikinci el gemi kiralama ve kira süresi sonundaki satın alımları ile birlikte vergisel faydalar sağlanabileceğinden bahsedilmiştir. Bunun ile birlikte aynı eserde geminin esas sahibi & gemi maliki, banka, finans kuruluşu ve kiracıyı içeren üçlü ilişkinin ve bu ilişkiye binaen kurulan gemi kira sözleşmesinin sözleşme sonunda geminin satın alınması opsiyonunu içermesi halinde finansal kiralama sözleşmesi halini alacağı söylenmektedir.²⁴⁹

Her ne kadar aynı eserde yer alan ikinci görüşe tam olarak katılmak mümkün değilse de uzun süreli gemi kira sözleşmelerinin bir finansman aracı olarak kullanılabileceği görüldüğü üzere genel olarak kabul görmektedir. İkinci görüşe katılmama sebebimiz ise daha ziyade mevzuata ilişkin sebeplerden dolayıdır. Bir gemi kira sözleşmesinin sözleşmeye eklenecek, kira süresi sonunda sözleşmeye konu geminin mülkiyetinin finansal kiralama sözleşmelerinde olduğu gibi kiracıya geçeceğine veya aynı gemiye ilişkin kiracıya rayiç bedelinden daha düşük bir bedele satın alma hakkı tanınabileceğine ilişkin hükümler, gemi kira sözleşmesinin finansal kiralama sözleşmesi olarak değerlendirilmesi için yeterli değildir. Zira daha önce belirttiğimiz üzere bir sözleşmenin finansal kiralama sözleşmesi kabul edilebilmesi için, mevzuatta yer alan taraflara, süreye ve benzeri hususlara ilişkin birtakım gereklilikleri sağlaması gerekmektedir. Dolayısı ile finansal kiralama ile aynı amaçla ve benzer mali planlamalar ile yapılsa dahi ilgili hususları sağlamayan bir gemi kira sözleşmesi, finansal kiralama sözleşmesi olarak kabul edilemeyecektir.

²⁴⁸ Ibid., 252.

²⁴⁹ Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 228.

IV. FİNANSMAN AMACI TAŞIYAN UZUN SÜRELİ GEMİ KİRA SÖZLEŞMELERİ VE GEMİLERİ KONU ALAN FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLENDİRME

Çalışmamızın esas konusu olan gemilerin lease yöntemi ile finansmanı bu kısımda incelenecektir. Bu bağlamda bu başlık altında burada incelenecek iki husus yer almaktadır. Bunlardan ilki yabancı kaynaklarda “ship leasing” olarak bahsedilen yöntemlerden biri olan, finansman amacı güden uzun süreli gemi kiralama yöntemidir. Yukarıda bahsedildiği üzere bu sözleşmeler faaliyet kiralaması olarak kabul edilmektedir. Yine bu başlık altında değerlendirilen bir diğer yöntem ise yine leasing sözleşmelerinin türlerinden biri olan ve gerek ismi itibari ile gerekse esas amacının finansman sağlamak olması itibari ile incelenmesi gereken bir yöntem olan finansal kiralama işlemleridir.

Finansal kiralama sözleşmelerinde kiracı istediği özellikleri haiz bir gemiyi finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili bir kuruma bildirir ve bu kurum yine kiracının isteği doğrultusunda bahsi geçen şartlara sahip geminin inşaatını projelendirir ve finanse eder veya bahsi geçen özelliklerdeki gemiyi satın alarak finansal kiralama yöntemi ile kiracıya kiralar. Dolayısı ile gemi yeni olabilir, ikinci el olabilir veya geminin inşaatı projelendirilebilir.

Bu sözleşmeler gemilerin ekonomik ömürlerinin büyük bir kısmını ve hatta tamamını kapsarlar. Bunun ile birlikte yukarıda da belirtildiği üzere faaliyet kiralamalarının aksine süresi sona ermeden önce feshedilemezler. Sözleşme süresinin sonunda ise kiralama konusu geminin mülkiyeti kiralayana geçebileceği gibi kiralayana söz konusu malı rayiç bedelinden daha düşük bir bedele satın alma hakkı da tanınabilecektir.²⁵⁰

Tekrar belirtmek gerekirse, leasing esas itibari ile kiralama işlemlerini ifade etmektedir. Burada bahsedilen gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmeleri ve

²⁵⁰ Ersin Fırat Akgül ve Demir Ali Akyar, “Leasing as an Alternative Ship Finance” (II. International Symposium on Economics, Finance and Econometrics, Bandırma/Balıkesir, 2018), 762–763.

finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmelerinin diğer kiralama sözleşmelerinden farkı, ortak amaçları gereği finansman amacı taşımalarıdır.

Lakin durum öyle bir noktaya gelmiştir ki gemiler açısından baktığımızda gemi kira sözleşmeleri ve finansal gemi kiralama sözleşmeleri arasındaki sınırlar keskinliğini yitirmiştir. Nitekim brokerların yaratıcılıkları ve özellikle kriz önceleri durmaksızın canlanan piyasalarda öncelikle malikin sonrasında kiracının ve dahi onun kiracısının gemileri tekrar tekrar kiralamaları ile birlikte kiracı ve kiralayan sıfatları birbirine iyice karışmış gerek finansal kiralama işlemleri gerekse uzun ve kısa süreli gemi kira işlemleri kompleks bir yapı almıştır.²⁵¹

Buna rağmen çalışmamıza konu olan iki sözleşme türü arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklara her ne kadar çalışmamızın finansal kiralama ile ilgili bölümünde faaliyet kiralaması ve finansal kiralama arasındaki farklara ilişkin kaleme aldığımız bölümde genel anlamda değinilmiş olsa da aşağıda bunlara ilişkin gemiler özelinde bir değerlendirme yapılacaktır.

a. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmeleri ile Gemi Kira Sözleşmesinin Karşılaştırılması

Çalışmamızın önceki bölümünde gemilerin lease yöntemi ile finansmanına ilişkin iki farklı seçenekten bahsetmiştik. Bu seçeneklerden ilkinin gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmeleri olduğunu, diğer seçeneğin ise uzun süreli gemi kira sözleşmeleri olduğunu belirtmiştik.

Bu hususlar ile birlikte aynı zamanda finansal kiralama sözleşmelerinin dışında kalan bütün kiralama sözleşmelerinin ilgili kısımda belirtilen mevzuat uyarınca faaliyet kiralaması olarak kabul edildiğinden ayriyeten gemi kira sözleşmelerinin de bu bağlamda çeşitli yazarlar tarafından aslında bir faaliyet kiralaması olarak kabul edildiğinden bahsetmiştik. Bunlar ile bağlantılı olarak faaliyet kiralamaları ve finansal kiralamalarının arasındaki benzerlik ve farklılıkları da çalışmamızın finansal kiralamaya ilişkin bölümünde açıklamıştık.

²⁵¹ Clausius, “Ship Leasing,” 246.

Ancak bu iki kiralama türü arasındaki benzerlik ve farklılıklara değinirken genel bir bilgilendirme yapmış fakat konuyu gemiler özelinde yorumlamamıştık. Aşağıda yer alan bölümde bahsi geçen iki sözleşmenin benzerlikleri ve farklılıklarından gemiler özelinde bahsedilecektir. Fakat bu bölümde faaliyet kiralaması ve finansal kiralama arasında yukarıda değindiğimiz temel benzerlik ve farklılıklara tekrar değinilmeyecektir.

En baştan başlamak gerekirse, finansal kiralama sözleşmelerinin konusunu yalnızca gemiler değil finansal kiralama ile ilgili bölümde de belirttiğimiz üzere birçok taşınır ve taşınmaz mal oluşturabilmektedir. Gemi kira sözleşmelerinin konusunu ise isminden de anlaşılabilceği üzere sadece gemiler oluşturmaktadır. Öte yandan çalışmamızın önceki bölümlerinde defaatle belirttiğimiz üzere gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmelerinin temel amacı gemileri finanse etmek iken, gemi kira sözleşmeleri her ne kadar finansman temini amacıyla akdedilebilse de temeldeki amacı finansman sağlanması değil geminin işletilmesi sureti ile gelir elde edilmesidir.²⁵²

Bu iki sözleşmenin arasındaki bir diğer fark ise sözleşmenin süresine ilişkindir. Gemileri konu alsın ya da almasın finansal kiralama sözleşmelerinin süresi FKK'nın 3. maddesinin f fıkrasında da belirtildiği üzere, sözleşmeye konu malın ekonomik ömrünün yüzde 80'ini veyahut kira ödemelerinin sözleşmeye konu malın rayiç bedelinin yüzde doksanına tekabül ettiği bir zaman dilimini kapsamaktadır. Öte yandan yine yukarıda faaliyet kiralaması ile ilgili bölümde belirttiğimize üzere gemi kira sözleşmelerinde öngörülen herhangi bir zaman sınırı yoktur.

Bahsedilmesi gereken önemli hususlardan bir tanesi de kiralama konusu malın kiracı tarafından bir başkasına kiralanmasına, zilyetliğin ve sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerin veyahut kiracılık sıfatının devrine ilişkindir.

FKK md. 26'da belirtildiği üzere, kiracı finansal kiralama sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülüklerini, kiralama konusu malın zilyetliğini ve kiracılık sıfatını

²⁵² Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku. Cilt 1*, 814–817; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 204; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 109.

kiralayanın yazılı muvafakati olmaksızın devredemeyecektir. Gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmelerinde de bu husus böyledir.

Gemi kira sözleşmeleriyle ilgili olarak bu konuya ilişkin TTK'da bir hüküm yer almamaktadır. Dolayısı ile burada TTK Md. 1130 vasıtası ile TBK'nın kira sözleşmesi ile ilgili hükümlerine başvurulması gerekmektedir.

Gemi kira sözleşmesine konu olan gemiye ilişkin olarak kiracılık sıfatının, zilyetliğin ve sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerin devrine ilişkin TBK'nın 322. ve 323. maddelerine bakılması gerekmektedir. Buna göre gemi tamamen veya kısmen, kiraya verene zarar verecek bir değişikliğe yol açmamak kaydı ile bir başkasına kiraya verilebilir veya kullanım hakkı devredilebilir. Kanunda bu hususta kiraya verenin muvafakati ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır. TBK md. 322'de ise konut ve çatılı işyeri kiralalarında böylesi bir işlemin gerçekleştirilebilmesi için kiraya verenin yazılı muvafakatının alınması şartı aranmıştır. Buradan hareketle gemiler açısından böylesi yazılı bir muvafakate ihtiyaç duyulmasa da sözleşmede aksi yönde bir hüküm bulunmaması ve kiraya verenin sözlü izninin alınması kaydıyla ilgili işlemin gerçekleştirilebileceği kabul edilebilir. Burada kiraya verenin söz konusu kira ilişkisi sebebi ile sahip olduğu hakları alt kiracıya karşı kullanabileceğini de belirtmekte fayda vardır.²⁵³ Öte yandan kiracılık ilişkisinin devri halinde ise TBK Md. 323 uyarınca kiraya verenin yazılı muvafakatının alınması gerekecektir.²⁵⁴

Kira süresi devam ederken sözleşmeye konu malın mülkiyetinin kiralayan veyahut kiraya veren tarafından devrine ilişkin olarak da birtakım farklılıklar mevcuttur. Finansal kiralama ile ilgili başlık altına açıkladığımız üzere FKK md. 3'te yer alan d fıkrası uyarınca finansal kiralama sözleşmesinin tarafı olabilen katılım, kalkınma ve yatırım bankaları ve finansal kiralama şirketleri yine aynı kanunun 27. Maddesinde belirtildiği üzere sözleşmeye konu gemilerin mülkiyetini sözleşmede aksi öngörülmediği takdirde 3. Kişilere devredememektedir. Sözleşmede aksi

²⁵³ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 160–161.; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 351

²⁵⁴ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 95–96.; *Türk Borçlar Kanunu*, No. 6098, 2011, Md. 322-323.

öngörülmüş olsa dahi devir ancak 3. md’de belirtilen şartları sağlayan bir başka kiralayana, kiracı haberdar edilmek kaydı ile yapılabilecektir. Bu gibi durumlarda geminin maliki finansal kiralama sözleşmesinin tarafı haline gelmeyecek yalnızca finansal kiralama sözleşmesinin hükümlerine uymakla yükümlü olacaktır.

Bunun ile birlikte gemi kira sözleşmelerinde ise sözleşmenin süresi henüz sona ermemişken sözleşmeye konu gemi bir başka kişiye devredilebilecektir. Ayriyeten gemi kira sözleşmelerinde bu devrin geçerli sayılabilmesi için devre ilişkin olarak kiracının bilgilendirilmesine gerek de yoktur.²⁵⁵

TBK Md. 310’a göre sözleşme devam ederken yapılan devir işlemlerinde kamulaştırmaya ilişkin hükümler saklı kalmak kaydıyla yeni malik kira sözleşmesinin tarafı haline gelecektir.²⁵⁶ Doktrinde gemiler açısından yeni malikin bu şekilde sözleşmenin tarafı haline gelmesinin ancak ileride bahsedilecek olan TTK md. 1121 uyarınca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhin mevcudiyeti ile mümkün olacağı, bunun dışındaki hallerde kiracının şerh olmadığı hallerde yeni malike karşı korunmasını sağlamak adına yeni malikin doğrudan sözleşmenin tarafı haline gelmeyeceği, dolayısı ile TBK hükümlerinin uygulanmayacağı kabul edilmektedir.²⁵⁷

Burada BARECON 2001’de yer alan 22. Maddeden bahsetmekte fayda vardır. Standart sözleşmenin akdedilmesi halinde gündeme gelecek bu maddede yer alan hükme göre kira sözleşmesi devam ederken kiraya verenin gemisini satması, bu satışa kiracının muvafakati ile mümkün olacak ancak kiracı makul bir gerekçe sunmaksızın muvafakat vermekten kaçınamayacaktır. Bu hükme aykırı yapılan gemi satışlarında ise kiraya verenin sorumluluğu gündeme gelecektir.²⁵⁸

Bu konu ile ilgili TTK md. 1121’de önem arz etmektedir. Bu maddeye göre sözleşmede aksi kararlaştırılmadığı müddetçe taraflar gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veyahut çalışmanın devamında daha detaylı bahsedeceğimiz

²⁵⁵ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 95–96.

²⁵⁶ *Türk Borçlar Kanunu*, No. 6098, Md.310.

²⁵⁷ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 160.; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 96.

²⁵⁸ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 156–157.

üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilecektir.²⁵⁹

Esas olarak Türk Gemi Siciline yapılan şerh ile TTK md. 977’de belirtildiği üzere, bir gemi veya gemi ipoteği üzerinde bir hakkın kurulması veya kaldırılması veya bu hakkın içeriği veya derecesinin değiştirilmesini isteyebilme hakkı teminat altına alınabilir. Bunlarla beraber gelecekte doğacak veya şarta bağlı istem hakkı da ilgili sicile yapılacak bir şerh ile teminat altına alınabilecektir. Bahsi geçen özel sicile şerh ise kiracının kira sözleşmesinden doğan şahsi hakkının güçlenmesini sağlayacaktır. Bu sayede kiracı geminin malikinin değiştiği hallerde sözleşmeden doğan haklarını kullanmaya devam edebilecektir.²⁶⁰

Bu iki sözleşme ile ilgili son olarak sigorta ilişkilerinden bahsedilecektir. Finansal kiralama sözleşmelerinde FKK Md. 24/4’te belirtildiği üzere kiralama konu malın sigorta ettirilmesi zorunlu olup malın kimin tarafından sigorta ettirileceği sözleşmede gösterilecektir. Ancak sigorta primlerini kiracı ödeyecektir.²⁶¹

Öte yandan gemi kira sözleşmelerinde, TTK Md. 1126 uyarınca geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı gemiyi kiracı sigorta ettirmek ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmek zorundadır. Bunun ile birlikte aynı maddede belirtildiği üzere” *Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olacaksa onun lehine” yaptırılması zorunludur.*”²⁶²

b. Finansman Amacı Taşıyan Kira/Lease İşlemlerine Konu Edilen Gemiler

Gemilere ilişkin finansman amacı güden lease işlemlerini biraz önce belirttiğimiz üzere finansal kiralama ve finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kiralamaları oluşturmakta olup bu işlemler gerek ülkemizde gerekse uluslararası çapta

²⁵⁹ Erim Mert Yardımcı, “Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili” (Yüksek Lisans Tezi, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, 2021), 76.

TTK md. 941/2’de belirtildiği üzere bahsi geçen özel sicile şerh için sicile kaydedilecek geminin Türk Bayrağı çekme hakkını haiz olması gerekliliğinin de altını çizmek gerekmektedir

²⁶⁰ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 156–157.

²⁶¹ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361, Md.24.

²⁶² *Türk Ticaret Kanunu*, No. 6102, Md.1126.

uygulanmakta olan işlemlerdir. Ancak genel itibari ile finansman amacı taşıyan bu işlemlerin denizcilikteki hacmi tahmin edilememektedir, nitekim yukarıda bahsedildiği üzere kavramlar arasındaki sınırlar özelliğini yitirmiş ve neyin gemi kira sözleşmesi neyin finansman amacı güden gemi kira sözleşmesi olduğu hususunda fikir birliği sağlanması zor bir hal almıştır.²⁶³

Deniz ticaretinde lease sözleşmelerine en çok konu olan gemiler arasında konteyner gemileri yer almaktadır.²⁶⁴ Öyle ki deniz yolu ile konteyner taşımacılığı yapan firmalara ait gemilere ilişkin lease işlemlerinin penetrasyon oranı %40 ile %60 arası tespit edilmiştir. Bu oran uçakları konu alan lease işlemlerinin yoğun bir şekilde gündeme geldiği ticari havacılık sektörü ile aynıdır.²⁶⁵

Öte yandan bahsi geçen oran içinde finansman temini amacı olmayan gemi kiralama işlemlerinin de bulunduğu belirtilmesinde fayda vardır. Öyle ki genel olarak küçük gemiler kısa süreli gemi kiralamalarına konu olur iken daha büyük gemiler uzun süreli finansman amacı güden kiralamalara ve finansal kiralamalara konu olmaktadır. Bunun ile birlikte gemi kiralama sözleşmelerine konu olan küçükçe gemilerin sayısı her ne kadar uzun süreli finansman temini amacı taşıyan sözleşmelere ve finansal kiralamalara konu olan büyük gemilerden fazla olsa da taşıma kapasitesi açısından bakıldığında, finansman amacı güden kiralamalara konu olan gemiler ile sağlanan kapasitenin genel olarak lease edilen gemilerin kapasitesinin %70'ini oluşturduğu aşağı yukarı tahmin edilmektedir.²⁶⁶

Stopford konuyla ilgili lease işlemlerinin faaliyet kiralaması ve finansal kiralama olmak üzere ikiye ayrıldığını söylemiştir. Akabinde ise denizcilikte finansal kiralama işlemlerine genellikle LNG tankerleri ve kruvaziyerlerin konu olduğunu belirtmiştir.²⁶⁷

²⁶³ Clausius, "Ship Leasing," 247.

²⁶⁴ Stopford, *Maritime Economics*, 308; Akgül ve Akyar, "Leasing as an Alternative Ship Finance," 762.

²⁶⁵ Clausius, "Ship Leasing," 247.

²⁶⁶ Ibid.

²⁶⁷ Stopford, *Maritime Economics*, 308.

Yukarıda bahsi geçen Clausius ile Stopford'un açıklamalarını daha dikkatli okumakta fayda vardır. Clausius'un açıklamalarında bahsetmiş olduğu konteyner gemilerinin konusunu oluşturduğu gemi kiralama işlemlerini yalnızca finansal kiralama işlemleri oluşturmamakta, esas olarak finansal kiralamaya benzeyen ancak çeşitli özellikleri ile bundan ayrılan finansman amacı güden uzun süreli gemi kira sözleşmeleri de bahsi geçen kiralama işlemleri arasında yer almaktadır. Öte yandan Stopford'un bahsetmiş olduğu LNG tankerleri ve kruvaziyerler ise finansal kiralama özelinde bahsedilmiş olan gemilerdir. Dolayısı ile burada yabancı kaynaklarda "lease finance" olarak bahsedilen işlemleri doğrudan finansal kiralama veyahut finansman temini amacı güden uzun süreli gemi kirası olarak kabul etmemek önem arz etmektedir.

Öte yandan Clausius bilhassa kuru yük gemileri ve tankerlerde lease penetrasyon oranının konteyner gemilerine oranla daha düşük olduğunu belirtmektedir. Bunun sebebi olarak ise geleneksel anlamda kuru yük ve tanker gemilerinin doğru zamanda satın alınıp yine doğru zamanda tekrar satılarak yatırım getirisi sağlanan gemiler olduğunu belirtmektedir. Konteyner gemilerinde ise gelirin havacılığa benzer bir şekilde geminin işletilmesi sureti ile sağlandığının altını çizmektedir. Bu bağlamda finansman amacı taşıyan uzun süreli kiralama işlemlerinin önemli bir dezavantajı ortaya çıkmaktadır. Zira finansal kiralamaya konu olan bahsi geçen gemiler piyasanın yüksek olduğu bir dönemde dahi satılamayacak dolayısı ile satış yolu ile elde edilecek olası kardan finansal kiralama sözleşmesinin kiracısı faydalalamayacaktır.²⁶⁸

Tüm bunlara rağmen Geçer, bilhassa 40 Milyon Doları aşan tankerler ve kuru yük gemilerinin yeni inşaatlarına ilişkin projelendirmelerde finansal kiralama yönteminin tercih edildiğini belirtmektedir.²⁶⁹

²⁶⁸ Clausius, "Ship Leasing," 247.

²⁶⁹ Geçer, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı," 117.

Misili bu konu ile ilgili olarak leasing'in ticari gemi sahipleri açısından çok yaygın bir finansman yöntemi olmadığı belirtmiş, ancak İtalya ve Malta gibi ülkelerde bilhassa yat inşaatlarında bir finansman yöntemi olarak kullanıldığından bahsetmiştir. Sinan Misili, *Gemi inşa sözleşmesinin kurulması ve tarafların borçları*, 1. Baskı. (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016), 413.

Kanaatimizceise uygulamada, tür önem arz etmeksizin gerek kuru yük gemilerinin gerekse konteyner gemilerinin veyahut tankerlerin finansal kiralama ile finansmanı yaygın olarak yapılmaktadır, özellikle konteyner taşımacılığı yapan firmaların filolarını ve konteyner sayılarını finansal kiralama yöntemi ile genişlettikleri sıklıkla görülmektedir.

c. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin ve Finansman Amacı Taşıyan Uzun Süreli Gemi Kira Sözleşmelerinin Sağladığı Faydalar

1. Kiracı Açısından

Burada bahsedilmesi gereken hususların bir kısmından esas olarak finansal kiralamaya ilişkin genel başlıkta bahsedilmiştir. Burada bu hususlardan bilhassa önem arz eden başlıklar yinelenecek ve konu gemiler özelinde yorumlanacaktır. Bunun ile birlikte bu başlık altında finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kiralamalarının sağladığı faydalara da yer verilecektir. Bu iki finansman yönteminin birlikte avantaj sağlamadığı durumlar özel olarak belirtilecektir.

Uzun Süreli Ödeme Planları ile Nakit Paranın İdaresi ve Nakit Akışına İlişkin Fayda Sağlar, Öz Sermayenin Korunmasına Katkıda Bulunur ve Yüzde Yüz Finansman Olanğı Sunar

Çalışmamızın gemi finansmanının tarihçesine ilişkin bölümünde gemiciliğin sermaye yoğun bir endüstri olduğundan bahsetmiştik.²⁷⁰ Dolayısı ile gemicilikte emeğe oranla sermayeye olan ihtiyacın daha fazla olduğunu belirtmiştik. Bu bağlamda finansman unsuru yani teknik olmayan bir ifade ile gerekli paranın bulunması hususu bu sektör için önem arz etmektedir.

Geleneksel gemi finansmanı yöntemi olarak kullanılan kredi finansmanı yöntemi ile gemiler genellikle 60% ve 80'lik bir oranda finanse edilebilmektedir.²⁷¹ Dolayısı ile kalan kısmı donatan kendisi çoğunlukla öz kaynaklarından karşılamak zorundadır. Bu oranı %80 kabul etsek dahi kalan %20'lik kısım firmalara katlanması her

²⁷⁰ Geçer, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı," 83; Clausius, "Ship Leasing," 248; Stopford, *Maritime Economics*, 310.

²⁷¹ Clausius, "Ship Leasing," 248.

Geçer bu konuda yeni inşaatı projelerinin 50% ile %75 arası bir oranda kredilendirildiğini, 2. El gemilerin %50 ile %80 arası, yeni inşaatların ise %90'a varan bir oranda finanse edilebileceğini belirtmiştir. Geçer, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı," 109;113.

zaman mümkün olmayan maddi bir külfet yükleyecektir. Zira gemilere ilişkin ödenmesi gerekli meblağlar düşünüldüğünde bu oranın dahi çok yüksek bir tutara tekabül ettiği anlaşılabilecektir. Ayriyeten bu gibi yöntemler beraberinde gemi ipoteği gibi katlanılması zor teminatlar da gerektirmektedir. Bu hususların donatanlar nezdinde yarattığı yük birden fazla geminin finanse edildiği durumlarda çok daha artmaktadır. Bunun ile birlikte sadece gemilerin değil gemilerin işletilmesine ilişkin masraflarında yüksekliği göz önüne katıldığında donatanların katlanması gereken masrafların boyutu daha iyi anlaşılabilecektir.

Gemilerin finansal kiralama ile finanse edildiği durumlarda ise işletmelerin katlanması gereken maddi zorlukların seviyesi bir nebze de olsa düşecektir. Nitekim öncelikle bu yöntem ile gemilerin %100'e yakın bir bölümünün öz kaynaklar kullanılmaksızın tamamen işletme dışı kaynaklar ile finanse edilmesi mümkün olacak ve işletmeciler bu şekilde filolarını genişletme şansı yakalayabilecektir.²⁷²

Bunun ile birlikte öz sermaye dışından sağlanan finansman sayesinde geminin işletilmesi ile ilgili masraflar, işletmecilerin diğer finansman yöntemlerine göre çok daha az eksilmiş olan öz sermayelerinden karşılanabilecek, dolayısı ile finansal kiralama ile önemli bir ödeme kabiliyeti edinilecektir. Bu bağlamda firmalar açısından sorun yaratan bütçeye ilişkin konularda gerek finansal kiralama gerekse gemi kira sözleşmeleri kullanılarak rahatlık sağlanabilecektir. Ayrıca işletmeciler bilhassa geleneksel banka finansmanı enstrümanlarını temin edemedikleri, düşük kaldıraç oranlarının söz konusu olduğu dönemlerde işletmeciler bu yöntemler ile önemli ek nakit akışı sağlayabilecek, söz konusu yöntemler sayesinde finansal açıdan daha rahat olabileceklerdir.²⁷³

Sonuç olarak uzun süreli geri ödemeler leasing konusu mal aracılığı ile sağlanan gelir akışı ile karşılanabilecek, finansal konularda daha gerçekçi uzun vadeli öngörülerde bulunulabilecek, nakit akışına ilişkin bahsi geçen faydalar

²⁷² Yalçın, “Finansal Kiralama / Leasing,” 34., Şenol Sarışen, “Türk Denizcilik Sektöründe Finansman” (Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2006)

²⁷³ Clausius, “Ship Leasing,” 248.

Kaldıraç oranı burada geminin ne oranda finanse edileceğini ifade etmektedir. Geçer, “Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı,” 113.

sağlanabilecek ve teminat gerektirmemesi sebebi ile daha düşük maliyetli bir finansman aracı temin edilecektir.²⁷⁴

Finansal Kaynak Çeşitliliği Sağlar

Özellikle finansal açıdan gelişmiş firmalar açısından finansal kaynakların çeşitlendirilmesi ve bu bağlamda bu kaynaklarda finansman sağlamaya yönelik uzun süreli kira işlemleri ve finansal kiralamaya da yer verilmesi önem arz etmektedir. Özellikle konteyner taşımacılığı yapan firmaların bu konuya dikkat ettiği gözlenmektedir. Bilhassa banka kredilerinin temin edilemediği kriz dönemlerinde firmaların leasing gibi farklı finansman yollarını temin edebilme yeteneği daha da önemli bir hale gelmektedir.²⁷⁵

Bunun ile birlikte bahsi geçen yöntemlerin finansman araçlarına eklenmesi ve finansman yöntemlerinin çeşitlendirilmesi ile birlikte firmalar öz sermayelerinden eksilmeden ve kredi imkanlarını tüketmeden faaliyetlerine devam edebilecek, kredi imkanlarını ve sermayelerini daha farklı alanlarda kullanmak üzere muhafaza edebileceklerdir.²⁷⁶

Firmaların Uluslararası Finansal Raporlamalarına İlişkin Faydaları

Burada bahsedilecek avantaj temelde finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmelerine ilişkindir ancak görüleceği üzere böylesi bir avantaj günümüzde sağlanamamaktadır, şöyle ki:

Faaliyet kiralamasına ilişkin kaleme aldığımız bölümde temelde lease işlemlerinin finansal kiralama ve faaliyet kiralaması olarak ikiye ayrıldığından ve bu iki kiralama türünün farklarından bahsetmiştik. Bahsettiğimiz farklardan bir tanesi de bu kiralama işlemlerinin raporlanmasına ilişkindi. Buna göre, TFRS/IFRS 16'dan önce TMS/UAS 17 kullanılmakta idi. Bu Standarda göre finansal kiralama işlemleri işletmelerin bilançolarında gösterilmekte, finansal kiralamaya konu olan varlık ve

²⁷⁴ Li, "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice," 44-45; Geçer, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı," 117.

²⁷⁵ Clausius, "Ship Leasing", 248.

²⁷⁶ Yalçın, "Finansal Kiralama / Leasing," 34; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 35; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 48.

finansal kiralama sözleşmesinden doğan borçlar bilançoda yer almakta idi. Öte yandan faaliyet kiralamalarında ise kiralama konusu olan varlık ve faaliyet kiralaması sözleşmesine istinaden doğan borçlar giderleştirilmekte ve bilanço dışı bırakılmakta, bu sayede bilanço dışı finansman sağlanarak firmaların finansal kaldıraç oranı olması gerekenden daha düşük karlılık oranı ise olması gerekenden daha yüksek gösterilebilmekteydi.²⁷⁷

UFRS/IFRS 16'nın uygulamaya koyulması ile birlikte finansal kiralama, faaliyet kiralaması ayrımı yapılmaksızın firmalara 12 ayın üzerindeki bütün kiralama işlemlerinin bilançoda bulundurulması zorunluluğu getirilmiş ve kiracı açısından finansal tablolarda yer alan sınıflandırmaya dolayısı ile finansal kiralama ve faaliyet kiralamalarının muhasebeseliştirilmesine ilişkin ikilem ortadan kaldırılmıştır. Bu sebeple uzun süreli finansman amacı taşıyan gemi kira sözleşmelerinde kiracılar artık faaliyet kiralamalarını geçmişte finansal kiralamayı tuttukları muhasebe işlemine tabi tutacak, gelecekteki kira ödemelerine ait kira ödemelerinin bugünkü değerlerini kullanım hakkı olarak aktifte raporlayacak ve kiralanan varlığı aktifleştirilecektir. Kiralamaya ilişkin yükümlülükler ise pasifte raporlanacak bu sebeple finansal borçlarda artış yaşanacaktır.²⁷⁸ Dolayısı ile artık faaliyet kiralaması olarak muhasebeleştirilen uzun süreli kiralama işlemleri ile bilanço dışı finansman sağlanmayacak, firmaların kaldıraç ve karlılık oranlarının olduğundan daha olumlu gösterilmesi mümkün olmayacaktır.

Atamer bahsedildiği üzere gemi kira sözleşmelerinin faaliyet kiralaması olduğunu belirlemiştir. Dolayısı ile finansman amacı taşıyan gemi uzun süreli kira sözleşmeleri de muhasebeleştirilirken faaliyet kiralaması olarak kabul edilecektir. Fakat UFRS/IFRS 16'nın uygulamaya konulması ile birlikte hemen yukarıda belirtildiği üzere faaliyet kiralaması olarak muhasebeleştirilen uzun süreli gemi kira

²⁷⁷ Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS, 17 ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi”; Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 23; Clausius, “Ship Leasing,” 249; ibid.

²⁷⁸ Marşap ve Yanık, “IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi,” 40; Doğan, “Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS, 17 ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi.”

sözleşmeleri ile bilanço dışı finansman sağlanamayacak, ne finansal kaldıraç oranı olması gerekenden daha düşük gösterilebilecek ne de karlılık oranı olması gerekenden daha yüksek gösterilebilecektir.

Sonuç olarak faaliyet kiralaması olarak muhasebeleştirilip bilanço dışı finansman sağlanan finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmeleri ile geçmişte sağlandığı gibi bir fayda sağlanamayacaktır.

Teknolojik Eskimelere İlişkin Risklerin Minimize Edilmesi

Açıkladığımız finansman yöntemlerinin avantajlarının genel olarak sayıldığı kaynaklarda, mülkiyetin devralınmadığı ancak yapılan uzun süreli kiralama neticesinde kiralama konusu malın kullanım hakkının elde edildiği hallerde kiracıların malın mülkiyetini haiz olmamaları sebebi ile teknolojik açıdan daha güncel bir malın kiralınması sureti ile bahsi geçen riski bertaraf edebileceği belirtilmektedir.²⁷⁹

Ancak gemiler açısından baktığımızda bu husus çok da büyük bir avantaj oluşturmayabilecektir. Nitekim gemilerde kullanılan teknoloji göreceli olarak daha yavaş gelişmekte olup bu sebepten dolayı gerek uzun süreli gerekse kısa süreli yapılan gemi kira sözleşmelerinde finansman sağlama amacı güdülsün veya güdülmesin böylesi bir riskten bahsedilip bahsedilemeyeceği tartışma konusudur.²⁸⁰

Riskin Taraflar Arasında Paylaştırılması ve Kaldıraçlı Finansal Kiralama Yöntemi ile Sağlanan Benzer Avantajlar

Bu husus bilhassa finansal kiralama sözleşmesinin kiracısına yönelik bir fayda sağlamaktadır. Bilindiği üzere taraflar finansal kiralama sözleşmesi akdetme kararı almadan önce, karmaşık ve teferruatlı olarak düzenlenen bir sözleşme taslağı ortaya

²⁷⁹ Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 37; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 56; Fabozzi, “The Fundamentals of Equipment Leasing,” 818; Merrill, “The Economics of Leasing,” 21;23; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 785.

Burada finansal kiralama sözleşmelerinin genel itibarı ile süresi sona ermeden önce feshedilemeyeceği, dolayısı ile kira sözleşmesinin feshi ile birlikte teknolojik açıdan daha güncel bir malın ancak faaliyet kiralaması ile kiralınabileceği unutulmamalıdır. Finansal kiralama sözleşmesi ile kiralanan bir malın mevcudiyetinde yapılması gereken kira konusu malın ikamesi olarak değil bahsi geçen mala ilaveten yeni bir kiralama işlemi gerçekleştirmektir.

²⁸⁰ Clausius, “Ship Leasing,” 251.

koyulur ve taraflar yalnızca bu taslağın üzerinde anlaşıldıkları takdirde söz konusu sözleşmeyi akdederler. Burada ortaya koyulan sözleşmenin temel amacı, basit olarak kiracının finansal kiralamaya konu mal işletmesiyle gelir sağlaması ve sağladığı bu gelir sayesinde ödediği kiralar ile kiralayanın finansal kiralama konusu mal için ödediği rayiç bedeli amorti etmesi ve buna ilave olarak kiralayanın işletme kazancını karşılamasıdır. Bu şekilde tarafların finansal kiralama sözleşmesi ile üstlendiği riskler eşit bir şekilde paylaştırılmaya dolayısı ile her iki tarafa da bir fayda sağlamaya çalışılır.²⁸¹

Ayriyeten özellikle gemi finansmanında sıklıkla kullanılan; kiracının, kiralayanın, son olarak ise kendisinden finansman temin edinilen bir finans kuruluşunun yer aldığı bir finansal kiralama yöntemi olan *kaldıraçlı finansal kiralama sözleşmelerinde* ise daha farklı bir durum söz konusudur. Burada kiralayan, finansman kuruluşuna 10%-20% nispetinde bir ön ödeme yaparak, gemi bedeline ilişkin 80%-90% nispetinde bir finansman temin etmektedir.

Bu sözleşmelerde her ne kadar gerekli finansmanın çok büyük bir bölümünü finans kuruluşu temin ediyor olsa da finansal kiralama sözleşmesine konu geminin maliki yine de finansal kiralama yapmaya yetkili kiralayan kuruluş olacaktır. Bu bağlamda bu kuruluşlar bu gibi sözleşmelerde finansal kiralamanın genel avantajlarından olan amortisman oranları nispetinde vergisel avantajlardan yararlanmaya devam edebileceklerdir. Ayrıca finansal kiralamaya ilişkin bu genel avantajdan kiracı da faydalanabilecek, nitekim kiralayan vergisel avantajını kira bedellerinde yapacağı indirim ile kiracıya da yansıtabilecektir. Dolayısı ile finansal kiralama kuruluşu hem finansal kiralamaya ilişkin bütün avantajlardan faydalanmış hem de üstlendiği maddi riski, çoğunlukla bankaların oluşturduğu finansman temin eden kuruluşlar vesilesi ile ciddi oranda azaltmış olacaktır.²⁸²

Fakat burada finansman temin eden finans kuruluşları, çoğunlukla finansal kiralama konusu gemi üzerinde bir gemi ipoteği tesis etmektedirler. Bu sebep ile finansal

²⁸¹ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 47.

²⁸² Ibid., 19–20.

kiralama şirketinin bünyesinde sakıncalı bir husus gündeme gelmektedir. Zira bu gibi sözleşmelerde eğer ki kiracı kira ödemelerini yapmaz ve hukuki ve ticari silsileler sonucunda finansal kiralama şirketine kaynak yaratan finans kuruluşu gemi ipoteginin paraya çevrilmesine ilişkin karar alır ise, geriye finansal kiralama kuruluşunun zararını tazmin edebilecek güçlü bir teminat kalmamış olacaktır.²⁸³

2. Kiralayan Açısından

Vergisel Anlamda Söz Konusu Olan Avantajlar

Gerek Türkiye de gerekse dünyada finansal kiralama işlemleri tabi oldukları vergi düzenlemeleri ile vergisel avantajlar sağlamakta, bu yol ile finansman maliyetleri düşürülmekte ve son kertede böylesi bir finansman yöntemi taraflar açısından cazip hale getirilmektedir. Örnek olarak ülkemizde yatırım teşvik belgesi kapsamında yapılan finansal kiralama işlemlerine %1 KDV oranı uygulanmaktadır.²⁸⁴ Ayriyeten kiralayanlar amortisman indirimi sayesinde maddi fayda sağlayabilmektedir.²⁸⁵ Bunlar doğrudan kiralayan lehine bir fayda sağlasa da kira ödemelerine yansıyacak indirimler sebebi ile dolaylı olarak kiracılar da fayda sağlayabilecektir.

Konunun iyi anlaşılması için bir örnek vermek gerekirse; aynı borçlanma kabiliyetine sahip bir finansal kiralama kuruluşu ve potansiyel bir kiracının mevcudiyeti durumunda, finansal kiralama kuruluşlarının, finansal kiralama sayesinde elde ettikleri vergi avantajlarını kullanamaması ve dolayısı ile de bu avantajları kira ödemelerinde indirim yapmak sureti ile kiracıya yansıtamaması halinde, kiracılar finansal kiralama ilişkisine, banka kredileri gibi bir takım diğer finansman araçlarına kıyasen daha az karlı bir pozisyonda girebilecektir. Zira aynı borçlanma kabiliyetine sahip bu bahsi geçen iki finans kuruluşundan kiralayan yani finansal kiralama şirketi, finansal kiralama sözleşmesine konu edilecek malın ilk defa iktisabı için bir finansman kaynağı bulunması veyahut bunun için bir sermaye ayrılması hususlarında; bir ticari bankadan daha büyük zorluklarla karşılaşacak, bu kurumlara göre daha yüksek bir beklenti güderecek kiralamaya konu malı finansal

²⁸³ Ibid., 47-48.

²⁸⁴ Şişman ve Şişman, "Finansal Kiralama (Leasing) Ve Ekonomi İçin Önemi," 152.

²⁸⁵ Contino, *The Complete Equipment-Leasing Handbook*, 2.

kiralama sözleşmesine konu edecek, bu ise daha yüksek belirlenmiş kira ödemelerini beraberinde getirecektir. Böylesi bir durumdaysa kiracı bu yöntemi tercih etmektense banka kredisi gibi daha farklı bir finansman yöntemine yönelebilecektir. Bahsi geçen bu avantajlar her ne kadar temelde kiralayanın lehine olsa da kiralayan kira ödemelerinde yapacağı indirimler ile bu avantajları kiracılara da yansıtabilecektir. Bu indirimler tabi ki finansal kiralama şirketinin sağladığı avantajdan daha düşük oranda olacaktır ancak yine de bu şekilde kiracıların da bir fayda sağlayacağı aşıkardır.²⁸⁶

Kiralamaya Konu Malın Kalan Değerine İlişkin Sağlanacak Avantajlar

Bu husus sözleşmeye göre değişkenlik arz edebilecek olup gerek finansal kiralama sözleşmesinde gerekse finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmelerinde karşımıza çıkabilecektir. Buna göre bahsi geçen sözleşmelerdeki hükümlere göre sözleşme süresi sonunda sözleşmeye konu malın mülkiyetinin geçtiği taraf, söz konusu malın kalan değeri sebebi ile fayda sağlayabilecektir.

Çalışmamızın önceki bölümlerinde bahsettiğimiz ve FKK Md. 18’de yer aldığı üzere finansal kiralama sözleşmelerinde “*malın mülkiyetinin kira süresini sonunda kiracıya devredilmesi, kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden daha düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması*” durumları söz konusudur, yine finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmelerine de böylesi hükümlerin eklenebileceğinden çalışmamızın önceki kısımlarında bahsedilmiştir.²⁸⁷ Aynı şekilde sözleşmede yer alan maddelerde sözleşmeye konu olan malın mülkiyetinin sözleşme sonunda kiralayana veya kiraya verene bırakılabileceği de belirtilebilir.²⁸⁸

Burada gemilerin bedelinin bir hayli yüksek olduğu unutulmamalı, dolayısı ile ekonomik ömrünü tüketmiş olan ve hatta kullanılamayan bir geminin hurda

²⁸⁶ Ibid., 1.

²⁸⁷ Plomaritou and Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 228; *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, Kanun Numarası. 6361

²⁸⁸ Clausius, “Ship Leasing,” 251.

değerinin dahi çok yüksek olabileceği ve malikine önemli bir fayda sağlayabileceği göz ardı edilmemelidir.

Dolayısı ile bu husus gerek finansal kiralama sözleşmelerinde gerekse finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kira sözleşmelerinde sözleşmenin her iki tarafına da önemli fayda sağlayabilecek bir husustur.

İcra İflas Hukukuna İlişkin Sağlanan Avantajlar

Yine bu husus da yukarıda finansal kiralananın genel olarak avantajlarının sayıldığı bölümde anılmış hususlardan bir tanesidir ancak arz ettiği önemden dolayı burada kısaca tekrarlanması faydalı olacaktır.

Yukarıda da görüleceği üzere finansal kiralamaya konu mallar kiracılara karşı başlatılan icra takiplerinde haczedilemeyecek olan mallardandır. Bunun ile birlikte yine bu malların kiracının iflas etmesi halinde iflas masasına kaydedilmeleri mümkün olmayacaktır.²⁸⁹ Dolayısı ile kiracıya karşı başlatılan icra takiplerinde finansal kiralama konusu mallar haczedilemeyecek ve kiracının olası iflası hallerinde sözleşmenin kiralayanı finansal kiralamaya konu olan malın teslimini derhal talep edebilecektir.

Bu husus kaynaklarda gemilere ilişkin finansal kiralama hallerinde gündeme gelecek iflas ve icra takibi durumlarındaki maliyetleri bilhassa kiralayanlar açısından daha düşük seviyelere indiren bir husus olarak anılmaktadır.²⁹⁰

d. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin ve Finansman Amacı Taşıyan Uzun Süreli Gemi Kira Sözleşmelerinin Dezavantajları

Bu konu madde madde sayılmaktansa bir bütün halinde ele alınacaktır. Bahsi geçen sözleşmelerin tercih edilmesi ile ilgili en büyük çekince esas olarak biraz sonra aşağıda incelenecek olan bilhassa finansal kiralama sözleşmelerinin süresi sona ermeden önce feshedilememesine ilişkin olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak bu husus

²⁸⁹ *Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu*, No. 6361, md: 28.; Clifford Smith and Macdonald Wakeman, "Determinants of Corporate Leasing Policy," *The Journal of Finance* XL, no. 3 (Haziran 1985): 899.

²⁹⁰ Li, "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice," 41.

konumuz açısından önem teşkil ettiği için aşağıda daha ayrıntılı bir şekilde kendine özgü *Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmeleri ve Finansman Sağlama Amacı Taşıyan Uzun Süreli Gemi Kira Sözleşmelerinin Feshedilememesi* başlığı altında incelenmiştir. Yine aynı başlık altında bunun ile ilgili olan birtakım dezavantajlardan da bahsedilmiştir.

Bunun dışında burada bahsedilmesi gereken en önemli dezavantajlardan bir tanesi geleneksel banka kredilerine nispeten bu sözleşmelerin başlangıç maliyetlerinin bir hayli yüksek oluşudur. Burada bahsi geçen maliyetler, esasında hem maddi hem de son derece karmaşık bir yapıya sahip olan sözleşmelerin düzenlenmesiyle ilgili olan zamana, insan kaynağına ve emeğe maliyetlerdir. Zira finansal kiralama sözleşmeleri son derece karmaşık bir yapıya sahiptir. Tarafların sözleşmeden elde edebileceği maksimum faydayı sağlaması adına gündeme gelen bu karmaşık yapı her ne kadar finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili finans kuruluşlarınca kullanılan bilgisayar programları aracılığı ile yapılıyor olsa da yine de geriye sözleşmelerin hazırlanmasına ilişkin zaman ve emek gerektiren büyük bir iş yükü kalmakta, bahsi geçen bu kompleks yapı tarafların, özellikle potansiyel kiracıların finansal kiralama sözleşmeleri akdetmekten imtina etmesine sebep olmaktadır.²⁹¹

Yine finansal kiralamanın tercih edilmeme sebeplerinden bir diğeri de finansal kiralama kuruluşlarının ülkeleri dışında kurulmuş olan firmalar ile sözleşme akdettiği durumlarda yasa gereği kiracıların vergi muafiyeti ve vergi indirimi gibi finansal kiralamanın önemli motivasyonlarından faydalanamamasından kaynaklanmaktadır. Ülkeler mevzuatları ile diğer ülkelere tabiri caizse vergi muafiyeti ve vergi indirimi ihracatını durdurmaktadır. Li'nin belirttiği üzere Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletlerindeki düzenlemeler bu şekildedir. Yine de denizcilik firmaları böylesi engelleri bu gibi ülkelere şirketleşerek aşabilmektedir. Yangming UK buna bir örnek olarak verilebilir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ise bu kısıtlama biraz daha ileri götürülmüş vergiye ilişkin teşviklerden yalnızca ABD Bayrağı çeken gemilerin faydalanacağı

²⁹¹ Ibid., 49.

öngörülmüştür.²⁹² Dolayısı ile belirli durumlarda özellikle gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmeleri, ülkelerin vergi düzenlemeleri ile cazip olmayan bir yöntem haline getirilebilmektedir.

e. Gemileri Konu Alan Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Feshedilememesi

Çalışmamızın finansal kiralama ile ilgili bölümünde bahsettiğimiz üzere finansal kiralama sözleşmeleri süresi sona ermeden önce feshedilemeyen sözleşmelerdir. Bu konudan önceki bölümlerde finansal kiralama genelinde bahsedilmiştir ancak bu husus gemiler özelinde de önem arz ettiği için burada gemiler ile ilişkilendirilerek daha teferruatlı bir şekilde açıklanacaktır.

Çalışmamızın finansal kiralama ile ilgili bölümünde yazdığımız üzere finansal kiralama sözleşmeleri yine ilgili bölümde bahsettiğimiz sebeplerden dolayı süresi sona ermeden önce feshedilemeyen sözleşmelerdendir. Buna ilişkin sebepler ilgili bölümde teferruatlı bir biçimde belirtildiği için burada tekrarlanmayacaktır. Ancak bu başlığın devamında bu hususun, çalışmamızın konusu olan finansal gemi kirası çerçevesinde değerlendirilmesi yapılacaktır.

Kısaca hatırlatmak gerekirse, sözleşme süresince ödenen kira bedellerinin sözleşmenin kiralayanının malı satın alırken ödediği malın rayiç bedeli ve işletme gelirin e eşit olması, bu malların yatırım malı olup piyasada anında alıcı bulmasının zor olması ve kira ödemelerinin taksitli satış sözleşmesindeki taksit ödemeleri ile benzerlik göstermesi, bu bağlamda bir bütün halinde doğması ve toplam bedelin bir parçası olması gibi sebeplerden dolayı finansal kiralama sözleşmelerinin süresi sona ermeden önce feshedilemeyeceği kabul edilmektedir.²⁹³

Yabancı kaynaklarda bahsi geçen husus “come hell or high water” olarak anılmakta olup sözleşmeye eklenecek “hell or high water” kaydı ile koşullar ne olursa olsun,

²⁹² Ibid., 50–51.

²⁹³ Mayes and Nicholas, *The Economic Impact of Leasing*, 4; Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 204; Kocaağa, *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 109; Uzun, “Türkiye’de Leasing Uygulamaları,” 11; Brigham and Daves, *Intermediate Financial Management*, 767; Van Horne and Wachowicz, *Fundamentals of Financial Management*, 558; Smith and Wakeman, “Determinants of Corporate Leasing Policy,” 47–48.

kiralama süresi tamamlanana kadar sözleşme feshedilemeyecektir.²⁹⁴ Bu noktada yalnızca finansal kiralama sözleşmelerinin değil, finansman amacı taşıyan uzun süreli gemi kiralama sözleşmelerinin de bazı durumlarda sözleşmeye eklenecek ilgili hükümler neticesinde feshedilemeyeceği belirtilmelidir.²⁹⁵

Konumuza dönecek olursak bu kaydın yer aldığı gemileri konu alan finansal kiralama sözleşmeleri ve gemi kira sözleşmeleri gerek kiracılara gerekse kiralayan/kiraya verenlere standart gemi kira sözleşmelerinden daha yüksek bir koruma sağlamaktadır. Nitekim sözleşmenin tarafları bu sayede nakit akışına ilişkin daha doğru öngörülerde bulunabilecek daha isabetli projelendirmeler yapabileceklerdir.²⁹⁶ Şöyle ki; bu gibi sözleşmelerde navlun piyasası ve gemi bedellerinin yükseldiği ve sözleşmenin kendileri için dezavantaj yarattığı dönemlerde kiraya veren/kiralayanlar sözleşmelere konu gemileri satarak kar elde edemeyecek, yine navlun piyasasının düştüğü ve gemi bedellerinin de bunun ile birlikte düştüğü dönemlerde kiracılar sözleşmenin feshi ile avantaj sağlayamayacaklardır.²⁹⁷

Daha önce de belirtildiği üzere kuru yük gemileri ve tankerler, navlun fiyatlarından daha fazla etkilenmeleri ve taraflarca özellikle bu gemilerin bağlantılı olduğu, son derece dalgalı olan navlun piyasasındaki hareketlere göre ani kararlar verilerek alım satım kararlarına tabi olmaları, dolayısı ile fiyat itibari ile de daha hareketli bir seyir izlemeleri sebebi ile; gerek finansal kiralama sözleşmelerine gerekse sözleşme metinlerinde feshe ilişkin esneklikleri kısıtlayan hükümler barından uzun süreli finansman amacı taşıyan gemi kira sözleşmelerine daha seyrek konu olmaktadır.²⁹⁸ Karlı oldukları dönemde gemilerini satamayıp olası kardan

²⁹⁴ Fabozzi, “The Fundamentals of Equipment Leasing,” 10; Akyalçın and Aydoğan, “Oxford Dictionary Of Idioms Adlı Sözlükteki Deyimler ve Deyim Olmayan Söz Öbekleriyle İlgili Bir Değerlendirme (V),” 133.

²⁹⁵ Clausius, “Ship Leasing,” 254.

²⁹⁶ Ibid.; Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 48–49.

²⁹⁷ Li, “The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition: Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice,” 49.

²⁹⁸ Basil Karatsaz, “Public Debt Markets for Shipping,” in *The International Handbook of Shipping Finance*, Manolis G. Kavussanos and D. Ilias Visvikis (Palgrave Macmillan, n.d.), 152.

mahrum kalan malikler ve geminin mülkiyetini elde edemediği için piyasanın yüksek olduğu dönemde sözleşmeye konu gemiyi satamayıp kazanç sağlayamayan kiracılar açısından bu husus bir sakınca teşkil etmektedir.

Esas olarak bakıldığında yukarıda bahsedilenler sözleşmenin feshini isteyen taraf için bir dezavantaj teşkil ederken karşı taraf için bir avantaj teşkil etmektedir, dolayısı ile bizim açımızdan da konuyu bir fayda veya sakınca olarak kategorize etmek doğru değildir.

f. Finansal Kiralama ve Uzun Süreli Kiralama Yöntemi ile Finanse Edilen Geminin Tescili ve Bayrağına İlişkin Değerlendirme

Finansal kiralama yöntemi ile finanse edilen gemilerin milliyetine, tesciline ve çekekleri bayrağına ilişkin olarak bazı hallerde kafa karışıklığı yaşanabilmektedir. Buna ilişkin hususlar çalışmamızın bu kısmında anlatılacaktır. Hukukumuzda gemilere ilişkin esas olarak üç farklı sicilden bahsedebiliriz. Bu siciller Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicildir. Burada öncelikle finansal kiralama ve gemi kiralama sözleşmelerine konu olan gemilerin Milli Gemi Siciline akabinde ise bu gemilerin Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilinden bunun ile birlikte bu gemilerin çekekleri bayraktan bahsedilecek, son olarak ise ismi geçen gemilerin Gemi Kira Sicili olarak anılan ve sicil niteliği tartışmalı olan Ulaştırma ve Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulan özel sicile tescili ve çekebilecekleri bayrağına değinilecektir.

1. Milli Gemi Siciline Tescil Edilen Finansal Kiralama Sözleşmelerine ve Gemi Kira Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağına İlişkin Değerlendirme

Burada öncelikle gemilerin tabiiyetine ilişkin olarak TTK Md. 940 ve Md. 941'e bakmamız gerekmektedir. TTK Md. 940'ta her Türk gemisinin Türk bayrağı çekmesi gerekliliğinden bahsedilmiştir. Dolayısı ile burada bir 'Türk gemisi' kavramı ortaya koyulmuştur. Hemen akabindeki fıkrada ise hangi gemilerin Türk gemisi kabul edileceği ile ilgili bir hüküm kaleme alınmıştır. Buna göre Türk vatandaşlarının maliki oldukları gemiler Türk gemisi olarak kabul edilecektir. Burada kafa karıştırabilecek unsur ise geminin birden fazla malike ait olduğu durumlarda

gündeme gelmektedir. Buna ilişkin olarak aynı maddenin 3. Fıkrasında yer alan hükme gidilmesi gerekmektedir. Bu hükümde *paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılacağı*; bunun ile birlikte, *Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemilerin yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması kaydıyla Türk gemisi sayılacağı*; son olarak ise *Türk ticaret şirketlerine ait olan gemilerin 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 sayılacağı* belirtilmiştir. Dolayısı ile burada sayılan gemiler Türk Bayrağı çekecek olan gemilerdir.²⁹⁹

Bizim bu noktada irdelediğimiz konu ise lease yöntemi ile finanse edilen bir geminin tabiiyeti ve çekeceği bayrağa ilişkindir. Geminin kiralayanı olan finansal kiralama şirketinin veya kiraya verenin Türk olduğu hallerde gemi Türk gemisi olup Türk Bayrağı çekebilecektir.³⁰⁰ Geminin yurtdışında yaptırılıp veya yurtdışından satın alınıp leasinge konu edildiği hallerde ise durum daha farklı olacaktır. Eğer ki kiralayanın şartları geminin Türk gemisi sayılıp Türk Bayrağı çekmesine elverişli değilse normal şartlar altında gemi Türk gemisi sayılamayacak ve Türk Bayrağı çekemeyecektir. Ancak bu geminin kiralama veya finansal kiralama sözleşmesine konu olduğu hallerde kiracılar çeşitli şekillerde Türk Bayrağı çekebilecektir. Bu yollardan aşağıda bahsedilecektir.

2. Türk Uluslararası Gemi Siciline Tescil Edilen Finansal Kiralama Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağa İlişkin Değerlendirme

Yabancı bir firma ile finansal kiralama sözleşmesi akdedilmesi ile geminin yurtdışından temin edildiği bir senaryoda geminin Türk Bayrağı çekebilmesi 4490

²⁹⁹ *Türk Ticaret Kanunu*, No. 6102

³⁰⁰ Sözer, *Gemi, Geminin Müttemim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, 111.

Sayıli ‘Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’ (TUGSK) uyarınca mümkün olabilecek, bu gemiler Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilebileceklerdir. Bahsi geçen bu hüküm kanunun 5. Maddesinin 2. fıkrasında yer almakta olup, aynı kanunun 4. Maddesinde sayılan gemilerden olduğu takdirde yurtdışından finansal kiralama yöntemi ile temin edilen bir gemi bahsi geçen sicilin özel bir sütununa kaydedilecektir. Kanunun 7. Maddesinde ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği’nin (TUGSY) 18. Maddesinde ise bu sicile tescil edilen gemilerin Türk Bayrağı çekmesine izin verildiği görölmektedir.³⁰¹ Yine TUGSY Md. 11’de bahsi geçen bu gemiler için Bayrak Şahadetnamesi tanzim edileceği belirtilmiştir.³⁰²

Burada esas olarak dikkat edilmesi gereken husus, TUGSK’nın bahsi geçen maddesinde belirtilen ve TUGS’ye tescili mümkün olan geminin; yurtdışından bir finansal kiralama sözleşmesi ile temin edilecek olan veya kiracısı tarafından yabancı kiralayanından yurtdışında teslim alınan veyahut yabancı kiralayanı tarafından kiracısına Türkiye’de teslim edilen bir gemi olduğudur. Dolayısı ile finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili yerli bir şirketin finansal kiralama sözleşmesine konu etmek üzere yurtdışından ithal ettiği bir gemi TUGS’ye kaydedilemeyecek ve bu yöntem ile Türk Bayrağı çekemeyecektir.³⁰³ Bu gibi gemilerin maliki zaten Türk olacağı için Milli Gemi Siciline tescil edilebilecek ve Türk Bayrağı çekebileceklerdir.

³⁰¹ *Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*, No. 4490, 1999; Sözer, *Gemi, Geminin Mütetmmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, 111–116; Yardımcı, “Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili,” 16; Kerim Atamer, “New Turkish Law on Ship Finance,” in *HSBA Handbook On Ship Finance*. Orestis Schines, Carsten Grau, and Max Johns (Springer, 2015), 224.

³⁰² *Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği*, n.d.; *Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*, No. 4490,

³⁰³ Sözer, *Gemi, Geminin Mütetmmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, 114.

3. Gemi Kira Siciline Tescil Edilen, Finansal Kiralama Sözleşmelerine ve Gemi Kira Sözleşmelerine Konu Gemilerin Çekeceği Bayrağa İlişkin Değerlendirme

TUGSK'nın 4. Maddesindeki şartlar sağlanmadığı takdirde veya bu başlığın sonunda anlatılacağı üzere kabotaj seferleri yapılmak istenmesi gibi sebeplerden dolayı TUGS'ye tescil tercih edilmediği takdirde yurtdışından finansal kiralama yöntemi ile temin edilen gemiler TUGS'ye kaydedilmeyecek ve bu suretle Türk Bayrağı çekemeyecek. Bu bağlamda gerek TUGS'ye tescili tercih edilmeyen gemiler gerekse kira sözleşmelerine konu Türk gemisi sayılmayan gemiler farklı bir prosedür takip edilerek Türk Bayrağı çekebilecektir.

Bunun için öncelikle TTK'nın 941. Maddesinin 2. Fıkrasına bakmamız gerekmektedir. Bu hükme göre Türk gemisi olmayan bir gemiye, bu geminin ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakıldığı hallerde, malikin rızası alınarak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının izni ile Türk Bayrağı çekilebilecektir. Hükümün devamında ise bu durumun devamı için, izin alan kişinin her iki yılda bir izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Aynı maddenin 3. Fıkrasında ise bu gemilerin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulacak özel bir sicile kaydolacağı belirtilmiştir. Bu durum yabancı kaynaklarda *flagging in* veya *bareboat in* olarak anılmakta olup ve kira sicili tutan devlet ise *flagging in state* olarak isimlendirilmektedir.³⁰⁴

Burada bahsi geçen '*sicil*' doktrinde gemi kira sicili olarak isimlendirilmekte ancak her ne kadar ismen sicil olarak anılsa da Türk Medeni Kanunu'nun 7. Maddesi bağlamında sicil olarak kabul görmemektedir. Nitekim bu sicil geçici bayrak düzeninin izlenmesini sağlanmakta ve yabancı malikin mülkiyet hakkını sınırlandırılmakta olup, haklara aleniyet sağlamak gibi bir işlevi bulunmamaktadır.

³⁰⁴ Atamer, "New Turkish Law on Ship Finance," 209; Yardımcı, "Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili," 49.

Dolayısı ile sicilden ziyade bir kütük olarak kabul edilmektedir. Bu tescil neticesinde geminin ana sicildeki kaydı ana sicilin tabi olduğu iç hukuk kurallarına göre geçici olarak silinecek veyahut askıya alınacak, gemilerin aynı anda hem ana sicil hem de kira sicili sayesinde elde ettiği bayrak çekme haklarını bir arada kullanmasının önüne geçilecek ve geminin tek bayrak altında seyrüsefer yapması sağlanacaktır.³⁰⁵

Bahsi geçen bu sicillere yapılan kayıtlar neticesinde FKK 22/1’de yer alan, finansal kiralama sözleşmelerinin taşınırın kendilerine mahsus özel sicile kaydedilmesine ilişkin şart sağlanacak, dolayısı ile bu sözleşmenin aynı maddenin 2. Fıkrasında yer alan Birlik tarafından tutulan özel sicile tescil edilmesine gerek olmayacaktır.³⁰⁶

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulan özel sicile veyahut gemi kira sicili olarak tabir ettiğimiz sicile tescil ile yurtdışından finansal kiralama sözleşmesi ile temin edilen bir geminin Türk Bayrağı çekmesine olanak tanıyan yöntem esas olarak gemi kira sözleşmelerine konu olan gemilere yönelik olarak kanunda öngörülmüştür. Dolayısı ile bu şekilde gemi kira sözleşmelerinin konusu oluşturan gemilerinde Türk Bayrağı çekebileceği belirtilmelidir. Bu bağlamda finansman temini amacı güden uzun süreli gemi kira sözleşmelerine konu gemiler de bu yöntemi kullanarak Türk Bayrağı çekebileceklerdir.

Bu başlığın altında kabotaj seferlerine ilişkin olarak da birtakım bilgilerin paylaşılması yerinde olacaktır. Bir geminin finansal kiralama yöntemi ile finanse edildiği hallerde eğer ki bu gemi finansal kiralama sözleşmelerine özgü olarak TUGSK’nın 5. Maddesinin 2. Fıkrasında belirtildiği üzere, yurtdışından, yabancı bir firma ile finansal kiralama sözleşmesi akdedilmesi sureti ile ithal edilip TUGS’ye tescil ediliyor ve bu gemi lehine TUGSY Md. 11 uyarınca bir Bayrak Şahadetnamesi tanzim ediliyor olsa dahi, bu gemi ile kabotaj seferi

³⁰⁵ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 309; Yardımcı, “Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili,” 66; Atamer, “New Turkish Law on Ship Finance,” 209;221.

³⁰⁶ Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*, 309.

yapılamayacaktır.³⁰⁷ Nitekim TUGSY Md. 19'da TUGS Kanunu'na kaydolup TTK uyarınca Türk Bayrağı çekme hakkı olmayan gemilerin 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanunu (Kabotaj Kanunu) hükümlerinden yararlanamayacağı belirtilmiştir.³⁰⁸

Öte yandan gemi kira sicili olarak isimlendirdiğimiz Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulacak özel bir sicile kaydolmak sureti ile yine aynı Bakanlığın verdiği izin ile Türk Bayrağı çekebilen gemilerin ise Kabotaj Kanunu hükümlerinden faydalanacağı kabul edilmektedir. Böylesi bir ayrımın temelinde TTK 941'de yer alan gemi kira sözleşmelerine konu olan gemilerin Türk Bayrağı çekmesini mümkün kılan hükmün esasen TTK 940. Maddeye atıf yapması, bu şekilde bu gemilerin Kabotaj Kanununun 1. Maddesinde yer alan hükümde belirtilen; Kanunda bulunan hükümlerden yalnızca Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilerin faydalanacağına ilişkin şartı sağladığı düşüncesi yer almaktadır.³⁰⁹

Son olarak finansal kiralama ve gemi kira sözleşmelerinin sona ermesi halinde gündeme gelecek ihtimallerden kısaca bahsetmek faydalı olacaktır. Burada temelde iki seçenek gündeme gelmektedir. Bu seçeneklerden birinde bahsi geçen sözleşmelere konu gemi kiracısı tarafından sözleşme süresi sonunda devralınacaktır. Eğer bu seçenekte bahsi geçen gemi TUGS'ye kayıtlı ise bu geminin gemi kira sözleşmesine değil bir finansal kiralama sözleşmesine konu edildiği anlaşılabacaktır. Nitekim gemi kira sözleşmelerine konu gemiler TUGS Kanunu md. 12'de belirtildiği üzere TUGS'ye tescil edilememektedir. Bir finansal kiralama sözleşmesine konu olan ve TUGS'ye tescil edilmiş gemi kira süresi sonunda kiracısı

³⁰⁷ Sözer, *Gemi, Geminin Müttemim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, 116.

³⁰⁸ *Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği*.

³⁰⁹ Yardımcı, "Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili," 64; *Türk Ticaret Kanunu*, No. 6102; *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun*, No. 815, 1926.

tarafından devralınacak ise geminin TUGS’de yer alan kaydı muhafaza edilebilecek veyahut şartlar sağlanıyor ise Milli Gemi Siciline tescili de sağlanabilecektir.

Öte yandan gemi kira siciline tescil edilmiş bir gemi söz konusu ise buradaki kira sözleşmesi, finansal kira sözleşmesi de gemi kira sözleşmesi de olabilecektir. Bu sözleşmelere konu bir geminin kiracısı tarafından devralındığı hallerde geminin artık herhangi bir kira sözleşmesine konu olmayacağı, dolayısı ile geminin kaydının kira sicilinden terkin edileceği aşıkardır.

Eğer ki bahsi geçen sözleşmelere konu gemiler kira sürelerinin sonunda kiracıları tarafından devralınmayacak ise, sözleşme türü önem arz etmeksizin geminin kaydının hem TUGS hem de gemi kira sicilinden terkin edilmesi gerekmektedir.

V. SONUÇ

Çalışmanın başında bahsedildiği üzere kredi finansmanı gemi finansmanı yöntemleri arasında hala en çok tercih edilen yöntemdir bununla birlikte gemilerin öz kaynakların kullanılması sureti ile finanse edilmesi de geleneksel bir yöntem olarak ilgili sektörde ağırlıklı olarak tercih edilmektedir. Çalışmamızın konusunu oluşturan finansal kiralama ve uzun süreli gemi kira sözleşmeleri ile gemilere yönelik alternatif finansman temini yöntemleri ise daha az tercih edilen yöntemler olsalar da zaman içerisinde sektörde kendilerine yer edinmişlerdir.

Çalışmamızda ele aldığımız yöntemlerden bir tanesi olan finansal kiralama sözleşmesi akdedilmesiyle, geminin zilyetliğinin kiralayan tarafından bütün risk ve getirileri kiracıya ait olmak üzere kiracıya bırakıldığından, buna ilişkin kira süresinin geminin ekonomik ömrünün %80'inden daha uzun bir süreye veya kira ödemelerinin toplamının malın rayiç bedelinin %90'ından daha yüksek bir meblağa tekabül etmesi gerekliliğinden, sözleşmenin sonunda ise geminin mülkiyetinin kiracıya devri veyahut geminin rayiç bedelinden daha düşük bir meblağa kiracıya satılması ihtimallerinin söz konusu olabileceğinden bahsedilmiştir. Bununla birlikte asgari 5 yıl süren gemi kira sözleşmelerinin de yine finansal kiralama gibi literatürde bir finansman yöntemi olarak kabul edildiği belirtilmiş, her iki yönetime yönelik olarak çeşitli incelemeler ve değerlendirmelerde bulunulmuş, karşılaştırmalar yapılmıştır.

Çalışmamızın sonucunda kesin olarak belirtilmesi gereken husus; bahsi geçen sözleşmelerin akdedilmesi ile birlikte esasen bir finansman yönteminin tercih edileceği, bu tercihin ise çalışmada bahsedilen hususların dikkate alınarak yapılmasının gerekeceğidir.

Bu konuya ilişkin bir örnek olarak çalışmamızın önceki bölümlerinde de bahsettiğimiz, kuru yük gemilerine ilişkin finansman yöntemi tercihinde dikkate alınması gereken noktalar verilebilir. Belirttiğimiz üzere kuru yük gemileri ve

tankerlerdeki lease penetrasyon oranları diğer gemilere oranla daha düşüktür. Bunun temelinde bu gemilerin navlun piyasası ve petrol fiyatları gibi değişkenlerden doğrudan etkilenmesi yer almaktadır. Dolayısı ile bu gibi gemilerin uzun vadeli işletilmek amacı ile iktisap edilmesinden ziyade daha ani kararlar ile alım satıma tabi tutuldukları, nispeten daha kısa süreli yatırım araçları olarak kabul edildikleri, dolayısı ile alım satıma ilişkin kısıtlamalardan etkilenilmemesi adına kredi finansmanı veya öz kaynakların kullanılması sureti ile finanse edildikleri görülmektedir.³¹⁰

Böylesi bir durumu göz önünde bulunduran potansiyel alıcılar, uzun vadeli gemi kira sözleşmeleri ile gemiye finansman alternatifi oluşturma fikrini baştan zaten eleyecektir. Nitekim gemi kira sözleşmeleri finansman sağlama amacı güderek uzun vadeli yapılsa dahi esasında bir kiralama işlemidir.

Öte yandan kuru yük gemilerinin finansmanı konusunda finansal kiralama da yine yukarıdaki düşünceleri haiz bir yatırımcı tarafından tercih edilmeyecektir. Nitekim finansal kiralama sözleşmesi akdedilmesi sureti ile finanse edilen geminin mülkiyeti kira süresi boyunca tıpkı kira sözleşmesinde olduğu gibi kiralayanda kalacak, taraflar kira süresi sonunda sözleşmeye konu geminin mülkiyetinin kiracıya geçeceğini veyahut kiracıya rayiç bedelinden daha düşük bir bedele satılacağını kararlaştırırsa dahi, finansal kiralama sözleşmesine konu edilen bir geminin kiracısı tarafından kira süresi boyunca herhangi bir şekilde satılamayacak olması sebebi ile ve hatta sözleşmenin kiracısının çalışmada izah edilen sebeplerden dolayı sözleşmeyi feshederek geri kalan kira bedellerine ayırdığı finansal olanaklarını bir başka kuru yük gemisinin finansmanı için kullanamayacak olması sebebi ile tercih edilmeyecektir.

Yine finansal kiralama sözleşmesi akdetmeye yetkili kiralayan firmalar da piyasa değeri anlık olarak yükselen bir gemiyi sözleşmede aksi öngörülmediği takdirde satamayacak ve potansiyel kardan mahrum kalacaklardır.

³¹⁰ Clausius, “Ship Leasing,” 247; Karatsaz, “Public Debt Markets for Shipping,” 152.

Bu gibi örnekler arttırılabilir ancak yinelemek gerekirse esas bahsedilmek istenen husus gemi finansmanı yöntemlerinin birinin birinden kati surette daha iyi olmadığı, burada verilecek kararın finansal bir karar olduğu, bu sebeplerden dolayı değişkenlik gösteren unsurlara göre hareket edilmesi gerekliliğidir.

Bu bağlamda verilecek olan kararda dikkate alınmak üzere, çalışmamızda sırası ile gemi finansmanının tarihçesinden, kısaca diğer gemi finansmanı yöntemlerinden, genel anlamda finansal kiralamadan, akabinde ise çalışmamızın esasını oluşturan gemi finansmanı yöntemlerinden ağırlıklı olarak finansal kiralama yönteminden ve bununla birlikte uzun süreli gemi kira sözleşmelerinden bahsedilmiştir. Karar vericilerin bu yöntemleri tercih etme motivasyonlarına ve bu yöntemler tercih edildiği takdirde karşılaşılabilecek çeşitli durumlara değinilmiş, yine bu yöntemlerden herhangi birinin tercih edilmesi ile birlikte gündeme gelecek çeşitli hukuki konular ile ilgili incelemeler yapılmıştır.

Akademik okumalar ve sahada geçirilen süre sonunda gerek finansal kiralamanın gerekse uzun süreli gemi kiralamalarının finansman temini amacı ile sıklıkla kullanıldığı görülmüştür. Bilhassa finansal kiralama yöntemi ile gemilerin finansmanının, sektörde gemi alım satımından ziyade uzun süreli faaliyet neticesinde işletme geliri elde etmek istenilmesi yönündeki eğilimin artmasından da etkilenilerek son yıllarda ağırlık kazandığı anlaşılmıştır.

Gerek finansal kiralama sözleşmeleri gerekse uzun süreli gemi kira sözleşmeleri aracılığı ile gemilere yönelik finansman temini uygun koşullarda tercih edildiğinde, işletmecilere çalışmamızda bahsettiğimiz faydaları sağlayacaktır. Ancak gemiler açısından çoğunlukla tercih edilen kredi finansmanı ve öz kaynakların kullanılması sureti ile finansman sağlanması gibi yöntemlerin yanında bu yöntemler, özellikle finansal kiralama gerek ülkemizde gerekse uluslararası anlamda henüz daha yeni yeni kullanım alanı bulan bir yöntem olup, buna ilişkin akademik çalışmalar da henüz daha diğer yöntemler kadar derinleşmemiştir. Bu bağlamda bu çalışmanın ilerleyen dönemlerde daha da geliştirilmesi ve derinleştirilmesi, bilhassa Doğu Asya'daki artan lease yöntemi ile gemi finansmanına ilişkin uygulamaların

incelenmesi planlanmakta, bu yolla ÷lkemizdeki konuya ilişkin bilgi eksikliğinin giderilmesi ve çalışmamıza konu yöntemlerin uygulanabilirliğinin arttırılması istenmektedir.

Çalışmayı noktalamadan önce çalışmanın genelinde kullanılan lease kelimesinden ve Türkçe olmamasına rağmen bu kelimenin neden bu denli fazla kullanıldığından kısaca bahsetmek gerekmektedir. Belirtildiği üzere *To lease* Türkçe de kiralamak anlamına gelmektedir. Bu kelime yabancı kaynaklarda finansal kiralama dahil her türlü kiralama işlemini ifade edecek şekilde kullanılmaktadır. Bu sebeple lease yöntemi ile finansman denildiği takdirde çalışmamızda bahsetmek istediğimiz konu tam olarak ifade edilmiş olmaktadır. Dolayısı ile gerek doğru bir kullanım olması gerekse meramımızı tam olarak anlatması sebebi ile Türkçe olmasa da pratikte sıklıkla karşımıza çıkan lease kelimesi çalışmada birçok kez kullanılmış hatta başlıkta da yer almıştır.

VI. KAYNAKÇA

- Akça, Emin Cihan. “Temel Denizcilik Finansmanı.” Tez, İstanbul Üniversitesi / Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü / Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, 2006.
- Akgül, Ersin Fırat, ve Demir Ali Akyar. “Leasing as an Alternative Ship Finance.” Bandırma/Balıkesir, 2018.
- Akyalçın, Necmi, ve Damla Aydoğan. “Oxford Dictionary Of Idioms Adlı Sözlükteki Deyimler ve Deyim Olmayan Söz Öbekleriyle İlgili Bir Değerlendirme (V).” *Homeros* (30.12.2020): 129–138.
- Alex, Orfanidis. “Shipping Finance.” Tez, Glasgow, 2004.
- Atamer, Kerim. *Deniz ticareti hukuku. Cilt 1. 1. Baskı.* Yayın no: 749. İstanbul: On İki Levha, 2017.
- . “New Turkish Law on Ship Finance.” In *HSBA Handbook On Ship Finance*, edited by Orestis Schines, Carsten Grau, and Max Johns. Springer, 2015.
- Aybay, Gündüz. *Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları.* 13. İstanbul: Aybay Yayıncılık ve Kültür Hizmetleri, 2000.
- Berlingieri, Francesco. *International Maritime Conventions.* Maritime and transport law library. Arbingdon, Oxon; New York, NY: Informa Law from Routledge, 2014.
- Brealey, Richard A., Stewart C. Myers, and Alan J. Marcus. *Fundamentals of Corporate Finance.* 8. Baskı. The McGraw-Hill/Irwin series in finance, insurance and real estate. New York, NY: McGraw-Hill/Irwin, 2015.
- Brigham, Eugene F., and Phillip R. Daves. *Intermediate Financial Management.* 13. Baskı. Boston, MA: Cengage, 2019.
- Brigham, Eugene F., and Michael C. Ehrhardt. *Financial Management: Theory & Practice.* 15. Baskı. Australia; Boston, MA: Cengage Learning, 2017.
- Çağa, Tahir. *Deniz Ticareti Hukuku I.* 10. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.
- Chahal, Amo. “Shipping Finance and the COVID-19 Pandemic,” 1.7.2020. Son Erişim1.112021.<https://ukfinancialservicesinsights.deloitte.com/post/102ghp4/shipping-finance-and-the-covid-19-pandemic>.
- Clausius, Philip. “Ship Leasing.” In *HSBA Handbook on Ship Finance*, edited by Orestis Schines, Carsten Grau, and Max Johns. Berlin: Springer, 2015.

- Contino, Richard M. *The Complete Equipment-Leasing Handbook: A Deal Maker's Guide with Forms, Checklists, and Worksheets*. New York: American Management Association, 2002.
- Doğan, Özlem. "Gemi Kiralama İşlemlerinin VUK, TMS 17 Ve UFRS 16 Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi." In *4. Ulusal Liman Kongresi*, 85–100. İzmir, Turkey: Dokuz Eylül Üniversitesi, 2019. Son Erişim 3.2.2022. <http://ulk2019.deu.edu.tr/06>.
- Eldred, Grant. "Covid-19 And Ship & Yacht Finance: Sale & Purchase And New Buildings," 19.3.2020. Son Erişim 1.11.2021. <https://www.penningtonslaw.com/news-publications/latest-news/2020/covid-19-and-ship-yacht-finance-sale-purchase-and-new-buildings>.
- Ercan, Tayfun. *6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu İle Neler Değişti?* 1. Baskı. Seçkin Yayıncılık, 2013.
- Erdoğan, Oral. "Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği." *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 - Bildiri Kitabı* (1999).
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. 25. Baskı. Ankara: Yetkin Basımevi, 2020.
- Fabozzi, Frank J. "The Fundamentals of Equipment Leasing." In *Handbook of Finance*, edited by Frank J. Fabozzi, hof002079. Hoboken, NJ, USA: John Wiley & Sons, Inc., 2008. Son Erişim 12.1.2022. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9780470404324.hof002079>.
- Geçer, Turgay. "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı." Tez, İstanbul Üniversitesi, 2001.
- Gong, Stephen, and Kevin Cullinane, eds. *Finance and Risk Management for International Logistics and the Supply Chain*. Amsterdam Oxford Cambridge, MA: Elsevier, 2018.
- Grammenos, Costas Th, *The Handbook of Maritime Economics and Business*. London ; Hong Kong: LLP, 2002.
- Grath, Anders. *The Handbook of International Trade and Finance: The Complete Guide for International Sales, Finance, Shipping and Administration*. 4. Baskı. London ; Philadelphia: Kogan Page, 2016.
- Hoffman, Scott L. *The Law and Business of International Project Finance*. 2. Baskı. Ardsley, NY: The Hague: Transnational Publishers ; Kluwer Law International, 2001.

- Kalgora, Bomboma, and Tshibuyi Mutinga Christian. "The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis." *Open Journal of Social Sciences* 04, no. 01 (2016): 38–44.
- Kara, Hacı. "Bareboat Charter Contracts In Turkish Commercial Code." *Journal of Maritime Commerce*, no. 50–51 (Ocak 2016). Son Erişim 30.1.2022. https://www.academia.edu/21552571/Bareboat_Charter_Contracts_in_Turkish_Commercial_Code?pop_sutd=false.
- . *Deniz Ticareti Hukuku*. 1. Baskı. İstanbul: 12 Levha Yayıncılık A.Ş., 2020.
- . "Küresel Finans Krizinin Etkilediği Gemi Finansmanına Dair Hukuki Sorunlar." *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 17, no. 2 (1.1.2013): 707–722.
- Karatsaz, Basil. "Public Debt Markets for Shipping." In *The International Handbook of Shipping Finance*, edited by Manolis G. Kavussanos and D. Ilias Visvikis. Palgrave Macmillan, n.d.
- Keeble, Lindsey, and David Osborne. "Marine Money Magazine Q2 Edition." *Marine Money* (1.6.2020). Son Erişim 1.11.2021. https://www.wfw.com/wp-content/uploads/2020/07/Pages-from-MM_Mag_2020_WFW.pdf.
- Kender, Rayegân, Ergon Çetingil, Emine Yazıcıoğlu. *Deniz Ticareti Hukuku. Giriş Türkiye’de Denizcilik Yönetimi*. Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı. Yayın 28. İstanbul: XII Levha, 2014.
- Kırmızıtaş, Türkan. "Finansal Kiralama Sözleşmesi." Başkent Üniversitesi, 2016.
- Kocaağa, Köksal. *Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*. Ankara: Yetkin, 1999.
- Kuyucu, Aslıhan Sevinç. *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*. 1. Baskı. Şişli, İstanbul: On İki Levha, 2016.
- Kuyucu, Gülfer. "Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması." Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014.
- Li, Ying. "The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition : Legal Implications and Empirical Evaluation of Theory and Practice." World Maritime University, 2004. Son Erişim 10.11.2021. http://commons.wmu.se/all_dissertations/391.
- Marşap, Beyhan, ve Serap Yanık. "IFRS 16 Kapsamında Kiralama İşlemlerinin Finansal Raporlamaya Etkisinin İncelenmesi" (Ekim 2018). Son Erişim 3.2.2022. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/mufad/issue/39476/465900>.

- Mayes, David G, and Clive S Nicholas. *The Economic Impact of Leasing*. New York; Secaucus: Palgrave Macmillan Springer, 1988. Son Erişim 13.1.2022. <https://public.ebookcentral.proquest.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=5660934>.
- Merrill, Thomas W. “The Economics of Leasing.” *Journal of Legal Analysis* 12 (1.1.12020): 221–272.
- Merrill, Thomas W., and Henry E. Smith. *Property: Principles and Policies*. 13. Baskı. University casebook series. St. Paul, MN: Foundation Press, 2017.
- . *The Oxford Introductions to U.S. Law. Property*. Oxford introductions to U.S. law. New York: Oxford University Press, 2010.
- Misili, Sinan. *Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları*. 1. Baskı. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
- Nikaki, Thedora. “Financing Newbuilding Vessels and Barecon 2001; a Fair Deal?” In *Ship Building, Sale, and Finance*, edited by Andrew Tettenborn and Barış Soyer, 488. Abingdon, Oxon [UK]; New York: Informa Law from Routledge, 2016.
- Önder, Salih. *Gemi Kira Sözleşmesi*. Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2016.
- . “TTK. Kapsamında Gemi Kira Sözleşmesinin Unsurları ve Hukuki Niteliği.” *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 20, no. 1 (2016). Son Erişim 30.1.2022. <https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48095/608139>.
- Özsunay, Ergun. “FİNANSAL Kiralama Semineri.” 1987–22:7–19. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1986.
- Öztaş, Saadet, ve Emel Burak. “Türkiye’de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing)” 3, no. 1 (2014). Son Erişim 31.1.2022. <https://dergipark.org.tr/en/pub/klujfeas/issue/26886/283312>.
- Plomaritou, Evi. “A Review of Shipowner’s & Charterer’s Obligations in Various Types of Charter.” *David Publishing*, no. 4 (2014). Son Erişim 30.1.2022. <http://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/550a993f0831a.pdf>.
- Plomaritou, Evi, and Anthony Papadopoulos. *Shipbroking and Chartering Practice*. 8. Baskı. Lloyd’s practical shipping guides. Abingdon, Oxon; New York, NY: Informa Law from Routledge, 2018.
- Reisoğlu, Seza. “Finansal Kiralama Sözleşmeleri ve Uygulama Sorunları.” *Bankacılar Dergisi*, no. 48 (2004).

- Rende, Hande Seren. “Hava Araçlarında Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi.” Tez, Ankara Üniversitesi, 2019.
- Sarıhan, Banu Bilge. “Konkordatonun Kira Sözleşmesine Etkisi.” *Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 3, no. 1 (2020).
- Sarışen, Şenol. “Türk Denizcilik Sektöründe Finansman.” Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2006.
- Şişman, Deniz, and Mehmet Şişman. “Finansal Kiralama (Leasing) Ve Ekonomi İçin Önemi: Riskler, Avantajlar.” *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* (31.12.2017): 144–154.
- Smith, Clifford, and Macdonald Wakeman. “Determinants of Corporate Leasing Policy.” *The Journal of Finance* XL, no. 3 (Temmuz 1985).
- Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı)*. 1. Baskı. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013.
- . *Deniz Ticareti Hukuku: Gemi, Donatan, Taşıyan Ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi; 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış*. 2. Baskı. Yayın 284. İstanbul: Vedat, 2012.
- . *Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.
- Stopford, Martin. *Maritime Economics*. 3. Baskı. London ; New York: Routledge, 2009.
- . *Maritime Economics: 2. Baskı*. New York; Florence: Routledge Taylor & Francis Group, 1997.
- Talley, Wayne Kenneth. *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Blackwell Companions to Contemporary Economics. Chichester, West Sussex ; Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2012.
- Tecer, Meral. “Yeni Bir Finansman Yönetimi:Finansal Kiralama.” *Amme İdaresi Dergisi*, no. 4 (Aralık 1988).
- Topuz, Murat. *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*. Yargıtay kararları ile birlikte, Genişletilmiş ve güncellenmiş 2. Baskı. Hukuk yayınları dizisi 1288. Ankara: Adalet yayınevi, 2017.
- Ülgener, Mehmet Fehmi. *Çarter sözleşmeleri. 1: Genel hükümler, sefer charteri sözleşmesi*. Yayın 251. İstanbul: Der Yayınları, 2000.

United Nations Conference On Trade And Development. *Review Of Maritime Transport 2018*. İsviçre: United Nations, 2019.

Uzun, Mehmet. “Türkiye’de Leasing Uygulamaları.” Tez, İstanbul Üniversitesi, 1992.

Van Horne, James C., and John Martin Wachowicz. *Fundamentals of Financial Management*. 13. Baskı Harlow, England ; New York: Financial Times/Prentice Hall, 2008.

Yalçın, Fırat. “Finansal Kiralama / Leasing.” Tez, Marmara Üniversitesi, 2006.

Yardımcı, Erim Mert. “Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili.” Yüksek Lisans Tezi, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, 2021.

“BARECON 2001 Standard Bareboat Charter,” n.d.

Finansal Kiralama, Faktoring ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu. No. 6361, 2012.

“Global Leasing Report.” White Clarke Group, 2021.
<https://www.whiteclarkegroup.com/reports/global-leasing-report-2021>.

İcra İflas Kanunu. No. 2004, 1932.

Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı (TMS 17) Hakkında Tebliğ. Sıra No: 21, N.D.

“Legal Aspects of Financial Ship Leasing in Developing Countries.” Geneva: UNCTAD, 1995.

Türk Borçlar Kanunu. No. 6098, 2011.

Türk Ticaret Kanunu. No. 6102, 2011.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. No. 4490, 1999.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, n.d.

Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 (TFRS 16), n.d.

Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun. No. 815, 1926.

