

CMI TARAFINDAN GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNİN (BAREBOAT CHARTERER) TESCİLİNE İLİŞKİN YAPILAN ÇALIŞMALAR VE DEĞERLENDİRME

“Regarding The CMI Research On Bareboat Charterer Registration”

Didem Algantürk LIGHT*

ÖZET

Gemi işletme müteahhidinin (bareboat charterer) tesciline ilişkin Comite Maritime International (CMI) tarafından yapılan çalışma, 2004 Haziran ayında Vancouver’da toplanan 38. Konferansa katılan delegelerin görüşlerine sunulmuştur. Yapılan bu çalışmanın uluslararası alanda ülke uygulamaları ile Türk Deniz Hukuku açısından değerlendirilmesi incelememizin konusunu oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Gemi İşletme Müteahhidi (Bareboat Charterer) Tescil ve Türk Deniz Hukuku ve Uygulaması

BAREBOAT CHARTERER REGISTRATION, TURKISH MARITIME LAW AND APPLICATION

SUMMARY

The CMI research on bareboat charterer registration report was submitted to the delegates at the 38 th Conference of the CMI which was held in Vancouver, during June 2004 . The subject of our research is the evaluation of different countries’ approaches as well as Turkish Maritime Law and application by consideration of the CMI Report.

Keywords: Bareboat Charterer

*Yrd.Doç.Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Eminönü- İstanbul

§ 1. GİRİŞ

Gemi işletme müteahhidinin (bareboat charterer) tesciline ilişkin CMI (Uluslararası Denizcilik Komitesi)¹ tarafından yapılan çalışma, 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanan 38. Konferansa katılan delegelerin görüşlerine sunulmuştur.

Çalışmamızda, öncelikle CMI tarafından hazırlanan anket kapsamı sınırları içerisinde kalmak şartı ile, çıplak gemi kirası sözleşmesinin (bareboat charter) hukuki mahiyeti mukayeseli hukuk, Türk Hukuk ve uygulaması bakımından incelenecek, daha sonra ilgili anket ve bu anketin sonuç ve değerlendirilmesi, son bölümde ise anketin Türk Hukuku bakımından değerlendirilmesi ele alınacaktır.

§ 2. ÇIPLAK GEMİ KİRASI (BAREBOAT CHARTER) TANIM VE HUKUKİ MAHİYETİ

2.1 Mukayeseli Hukukta

2.1.1. Anglo -Amerikan Hukukunda

İngiliz hukukunda, charter sözleşmeleri, malikin gemi üzerindeki yetkilerinin *charterer'e* devir ve intikalinin söz konusu olup olmadığına göre sınıflandırılmaktadır *Malikin* gemi üzerindeki yetkilerini *charterer'e* devir ve temlik eden charter sözleşmeleri "*charter by demise*" şeklinde tanımlanır ve "*bareboat charter*" bu bölüm içerisinde değerlendirilir. Bir "*charter by demise*" sözleşmesi gereğince, charterer gemiyi personelin hizmet sözleşmelerini devir almak suretiyle ve personeli sonradan kendisi tayin edebilir. Bir "*charter by demise*" sözleşmesi gereğince, sözleşme süresi içinde geminin tüm kontrolü charterere geçer ve dış ilişki de gemi işletme müteahhidi olarak malik sıfatına sahip olur ve gemi kaptanı ve gemi adamları aracılığıyla gemiyi zilyetliğinde bulundurur. (Scrutton, 1984: 47-48 ; Carver, 1971: 272-277)

Malikin gemi üzerindeki yetkilerinin devir ve temlikinin olmadığı charter sözleşmeleri ise, "*charter not by demise*" şeklinde tanımlanmaktadır ve "*zaman*

¹ Comite Maritime International, 1897 yılında Belçika'da kurulmuştur. Amacı, uluslararası konvasyonların hazırlanarak, ulusal hukuklar tarafından benimsenmesini sağlamaktır.

çarteri” (*time charter*) ve “*sefer çarteri*” (*voyage charter*) bu bölüm içerisinde değerlendirilir. (Scrutton, 1984:51; Carver, 1971: 319) Bir “*charter not by demise*” sözleşmesi gereğince, gemi maliki gemi kaptanı ve gemi adamları aracılığıyla gemisine konan yükün taşınması hizmetini, charterer için veya charterer adına kabul eder. (Scrutton, 1984: 47)

Uygulamada, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi, “*charter by demise*” sözleşmesi hükümlerini içermekle birlikte, bareboat charter formlarına eklenen “*yönetim klozu*” (management agreement) ile “*charter by demise*” sözleşmeleri, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmelerinden ayrılmaktadır. (Ülgener, 2000: 36; Şeker, 2003: 10) Bareboat charter formlarına eklenen bu kloz gereğince, gemi maliki, bareboat chartereri (gemi işletme müteahhidi) temsilen gemiyi donatma, bakımını yaptırma ve mürettebatını temin etme yükümlülüğü altına girmekte ve bunun karşılığında işletme ücretine (management fee) hak kazanmaktadır. (Çağa ve Kender, 2005: 13, dñn.5; Ülgener, 2000: 36; Şeker, 2003: 10)

“*Charter by demise*” şeklindeki sözleşmeler, Anglo-Amerikan kira sözleşmelerine ilişkin hükümlerine tabi olup geminin uğradığı hasar nedeniyle *charterer*’in sorumluluğu, Common Law’ın genel hükümlerine tabidir. (Scrutton, 1984: 50)

İngiliz hukukunun etkisinde kalan uluslararası uygulamada çarter sözleşmelerinin, beş grupta sınıflandırıldığı ancak ana ayırım zaman ve sefer çarteri şeklinde olduğu görülmektedir ; (Carver, 1971: 277; Ülgener, 2000: 31; Iğın, 198 : 33)

- Zaman çarteri sözleşmesi (*time charter*)
- Sefer çarteri sözleşmesi (*voyage charter*)
- Miktar sözleşmesi (sefer çarteri alt sözleşmesi) (*contract of affreightment (COA)*)
- Mürekkep yolculuklara dair sözleşme (sefer çarteri alt türü)
- Süreye tabi yolculuk sözleşmesi (zaman çarteri alt türü) (*trip charter*)

2.1.2. Fransız Hukuku

Fransız Hukukunda “Navlun Sözleşmeleri ve Deniz Yoluyla Taşıma Hakkında 18 Haziran 1966 tarihli Kanun” ile düzenlenen navlun sözleşmesi, gemiyi konu olarak taşıma sözleşmesinden açık bir şekilde ayrılmıştır ve taşıma sözleşmesinin konusu yük olarak belirlenmiştir. (Çakalır, 1985: 89)

Fransız Hukukunda navlun sözleşmeleri, geminin yönetim durumuna bakılarak sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma gereğince (Çakalır, 1985: 90) ;

- Sefer çarteri sözleşmesi (voyage charter) : Geminin hem teknik hem de ticari yönetimi donatandır
- Zaman çarteri sözleşmesi (time charter); Geminin teknik yönetimini donatan, ticari yönetimi ise charterer üstlenmektedir.
- Çıplak gemi kirası ; (bareboat charter) geminin yönetimi tamamen charterer üzerindedir.

Fransız Hukukunda, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde, *bareboat charterer* malik olmayan donatan sıfatını bir başka ifadeyle, gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanır ve *bareboat charter sözleşmesinin* kira sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilir.(Çakalır, 1985: 90) Fransız Navlun ve Denizde Taşıma Kanununun 7. ve 10. maddeleri gereğince, *bareboat charter* navlun sözleşmelerindedir. Donatan gemisini başlangıçta denize elverişli durumda teslim etme asli borcunu üstlenmektedir. (Çakalır, 1985: 90)

2.1.3. Alman Hukuku

Alman Ticaret Kanununun (HGB) 556. maddesinde taşıma sözleşmesi bir yandan sözleşmenin geminin tamamına veya belli kısmına veya belli bir yerine, diğer yandan belli malların gönderilmesine ilişkin olmasına göre ikiye ayrılır. (Ülgener, 2000; 41) Alman Ticaret Kanunu'nun (HGB), taşıma sözleşmesinden çok çarter sözleşmeleri, tam çarter ve özellikle *sefer çarteri (voyage charter)* temel alır. Alman Ticaret Kanunu (HGB), *zaman çarteri (time charter)* ile gemi kiralama sözleşmelerini düzenlememektedir. (Çağa ve Kender, 2004: 8; Çakalır, 1985: 87; Ülgener, 2000; 41)

Alman Hukuku doktrininde, Alman Ticaret Kanununda (HGB) “*zaman çarteri benzeri*” olarak adlandırılan ve navlunun zaman çarteri ile aynı esasa göre hesaplanan bir sözleşme şekli bulunmakta olduğunu kabul eden görüş bulunmaktadır.(Çakalır, 1989: 33; Ülgener, 2000; 40) Bu görüşe göre, bu tip sözleşme türünde gemi bir veya bir kaç belirli bir sefer için taşıtana tahsis edilmekte, ancak navlun sefer ya da taşınan yük miktarına göre değil, zaman esası üzerinde belirlenmektedir. (Ülgener, 2000; 40)

Alman Hukukuna göre, gemi kirası sözleşmesi, gemi adamları üzerindeki hakimiyeti el değiştirecek şekilde, bir başka ifade ile gemi üzerindeki zilyetliğin (locatio navis) devredilmesi halinde söz konusu olduğu kabul edilir (Çakalır, 1985:87; Ilgın, 1988 :15) ve gemiyi kullanan kimse, İngiliz Hukukunda olduğu gibi gemi işletme müteahhidi durumundadır. (Çağa ve Kender, 2005; 133; Çakalır, 1989: 33). Gemi işletme müteahhidinin gemiyi bizzat veya kaptan marifetiyle idare etmesi ve geminin kendi emir ve idaresi altında bulunması gereklidir. Kaptan, yalnız onun emir ve talimatlarına bağlıdır.(Çağa ve Kender, 2005; 133)

2.2. Türk Hukuku

2.2.1 Genel Olarak

Türkçe’de geminin çıplak olarak kiralanması anlamında olan “bareboat charter”, gemi malikinin yaptığı kira sözleşmesi uyarınca gemisini münhasıran personelsiz olarak kiralamasıdır. (Çağa ve Kender, 2005: 13); Bu ilişkide, başkasına ait olan gemiyi kendi adına çalıştıran şahsa, “*gemi işletme müteahhidi*” (bareboat charterer) adı verilmektedir.

Çıplak gemi kirası (*bareboat charter*) sözleşmesinde, geminin asli zilyedliği ve geminin tüm kontrolü belirli bir süre için gemi işletme müteahhidine geminin teçhizatı ile birlikte devredilmektedir. Bu durumda, geminin teknik ve gerekse ticari yönetimi konusunda donatanın bir yetkisi bulunmamaktadır ve bu yetkiler gemi işletme müteahhidine (*bareboat charterer*) bırakılmaktadır.

Türk Ticaret Kanunun’da gemilerin kiralanmasına ilişkin düzenlemeye, iki madde de yer verilmektedir. Bunlardan ilki, 890. maddedir. Bu madde gereğince, “*sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralalarına müteallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur*”². İkinci ise, 946. maddenin ikinci fıkrasında

² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Beşinci Kitap, Dördüncü Kısım başlığı “Deniz Ticaret Sözleşmeleri” ve Birinci Bölüm başlığı “Gemi Kira Sözleşmeleri” olarak yeni bir düzenleme getirmektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısının gemi kira sözleşmeleri ile ilgili 1119. maddesinin birinci fıkrasında çıplak gemi kirası (bareboat charter), ikinci fıkrasında ise, geminin gemi adamları ile birlikte (charter by demise) kiralanması tarif edilmiştir. 1119. maddenin gerekçesinde, bu maddenin 1966 tarihli Fransız Kanunu’nun 10. maddesinden, 1991 tarihli Hollanda Deniz Ticareti Kanunu’nun 510. maddesinin 1. fıkrasının göz önünde bulundurulduğu ve anlatım tarzının Borçlar Kanununun 248. maddesiyle ahenk haline getirildiği belirtilmektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 1120. maddesinde gemi kirası sözleşme taraflarına birbirlerinden sözleşmenin şartlarını içeren bir belge isteme yetkisi verilmektedir. Böyle bir belgenin düzenlenmesi geçerlilik değil, ispat şartı olarak öngörülmüştür. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı madde 1121 gereğince, Borçlar Kanununun 255. maddesinde yer alan sözleşmenin sicile şerhine cevaz verilmek suretiyle, gemi kira sözleşmesinden doğan kiracılık hakkının kuvvetlendirilmesi imkânı sağlanmıştır. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1122. maddesinde, geminin

yer alan , “kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır.” şeklindeki düzenlemedir. Bu madde, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi açısından değerlendirildiğinde, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde donatan olarak kabul edilir. Bir başka ifade ile, üçüncü şahıslara karşı donatanın hak ve borçlarına haizdir. (Çağa ve Kender, 2005; 134-135) Örneğin geminin kullanılmasından doğan hak ve borçlar, kurtarma ve yardım ücreti, müşterek avaryada gemiye düşen pay ve çatmadan doğan tazminat alacaklısı veya borçlusunu gemi işletme müteahhidir. Gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer), gemiyi kullanmaktan doğan bu borçların aynı zamanda sorumludur.(Çağa ve Kender, 2005; 135) Sınırlı aynı sorumluluğa tabi borçlarından örneğin müşterek avarya garame payı, kurtarma yardım ücretinden gemi ve deniz servetine giren navlun ile sorumludur. Nitekim Türk Ticaret Kanununun 946. maddesininin 2. fıkrasında yer alan “malik geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir talepte bulunan kimseyi, bu işletme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten men edemez.” şeklindeki düzenleme gemi malikinin “işletmenin kendisine karşı haksız olduğunu” ve “alacaklının kötü niyet sahibi bulunduğunu” isbat etmedikçe gemi alacaklısı hakkı sahiplerine alacaklarını gemiden almalarına engel olamayacağını açıkça belirtmektedir³.

1974 yılında ilk defa BIMCO⁴ (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi) tarafından hazırlanan standart çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmeleri BARECON

kullanılmasından doğan bütün borçların kiracıya ait olduğu, dolayısıyla gemi sahibinin bu sıfatla kiracının borçlarını ifa etmek zorunda kalması halinde kiracıya rücu edebileceği açıklığa kavuşturulmuştur. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1123. maddesinde, kiralayanın gemiyi teslim borcunun ifası suretini düzenlemektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1124. maddesinde, uygulamada “off hire klozu” olarak sözleşmelere uygulanan bir kaydın tasarıda düzenlendiği belirtilmektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1125. maddesinde, kiracının gemiyi kullanma hakkının kapsamını düzenlemektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1126. maddesinde, kiralanan geminin kiracı tarafından denizcilik ve malî mesuliyet rizikolarına karşı, kiralayan veya kimin olacağı onun hesabına sigorta ettirilmesi gereği hükme bağlanmaktadır. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1127 maddesinde, gemi adamlarının istihdamından doğan bütün borç ve yükümlülüklerin kiracıya ait olduğu ve geminin gemi adamları ile birlikte kiracının emrine verilmiş olması hâlinde kiralayanın da kiracı ile birlikte ve müteselsilen sorumluluk altına gireceği düzenlenmektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1128 maddesinde , geminin iadesi ile ilgili düzenleme ve 1129. maddesinde ise geminin iadesinde geciken kiracının kiralayana ödemek zorunda kalacağı asgari tazminat miktarı belirlenmektedir. Türk Ticaret Kanununun 890. madde hükmünden farklı olarak sicile kayıtlı olan ve olmayan gemiler arasında herhangi bir ayırım yapılmaksızın her iki nevi gemilere de Borçlar Kanununun adı kira sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin nitelikleri elverdiği ölçüde uygulanacağı belirtilmektedir.

³ Bu iki durumun isbat edilmesi halinde dahi gemi alacaklısı hakkı doğar ancak gemi alacaklısı, bu hakkını malike karşı ileri süremez. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa ve Keder, 2005; 136

⁴ Baltic and International Maritime Council

adı altında Barecon A ve Barecon B olmak üzere iki tip standart form şeklinde denizcilik uygulamasına girmiştir⁵. Böylelikle, doktrinde uzun yıllardır devam eden gemi kirası sözleşmesinin mahiyeti ve zaman çarter sözleşmesi arasındaki farklar konusunda yapılan tartışmalarda açıklığa kavuşturulmuştur. (Ülgener, 2003; 33)

Türk Hukuk doktrininde uzun yıllar, deniz hukukuna özgü bu sözleşmelerin hukuki mahiyetinin Borçlar Kanununun kira sözleşmeleri veya istisna sözleşmeleri ile ve Türk Ticaret Kanununun esasları doğrultusunda Borçlar Kanunun'dan yararlanmak suretiyle açıklamaya çalışılmıştır.(Akıncı, 1968: 19-25; Ilgın, 1988: 22-25; Tekil, : 208). Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi, kanunun adi kira sözleşmesi ile ilgili olan 248-269 maddelerine uygulanabildiği ölçüde ve Türk Ticaret Kanunu esaslarına tabi olmalıdır. (Çağa ve Kender, 2005: 13; Ülgener, 2000: 33; Ilgın, 1996: 21) Örneğin, bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde, donatanın gemiyi bütün akit süresinde kullanmaya elverişli bulundurma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bu özelliği itibariyle çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi, Türk Borçlar Kanununun 249. maddesinde düzenlenen kira sözleşmesi kavramından farklıdır⁶. Zira, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde, kararlaştırılan sefere elverişli bir geminin teslimi ile gemi kira süresince *gemi işletme müteahhidinin* vasıtasız zilyetliğinde bulunur ve her türlü bakım ve tamir mükellefiyetleri gemi işletme müteahhidine (*bareboat charterer*) geçer⁷.

Borçlar Kanununun genel hükümlerdeki emredici kuralları istisna olmak üzere, kira sözleşmesi ile ilgili hükümlerinin emredici olmamaları nedeniyle çıplak gemi kirası

⁵ 1974 yılında BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi) düzenlemiş olduğu bu formlar, uygulamada kullanılarak gemi kirası tip sözleşmeleri halini almıştır. Barecon A; geminin ipotekli veya ipoteksiz olarak kiralanması mahiyetindedir. Barecon B; gemilerin finansal kiralama sözleşmesi formu olup, genellikle gemi inşası hakkında kullanılmaktadır. Barecon 89; Barecon A ve B'nin tek bir form altında toplanmış şekli olup, gemi inşasına ilişkin uygulanabilecek ayrı maddeleri içeren bir formdur. Barecon 89 formunda yapılan bazı değişiklikler ile Barecon 2001, 2001 yılında uygulamaya girmiştir. www.bimco.dk/, 25.1.2005

⁴Örneğin; Barecon 89, Part II, Klok :1 gereğince, charterer'in, bareboat charterer olduğunu, sefer veya zaman çarteri sözleşmesindeki "charterer" olmadığını açıkça belirtmektedir. *Barecon 89 Part II / 1. "The Charterers shall mean the Bareboat Charterers and shall not be construed to mean a time charterer or a voyage charterer."* Örneğin; Barecon 2001 Part II, Klok 2 gereğince, uygulamada artık Barecon 89'daki gibi bir açıklamaya ihtiyaç duyulmaması nedeniyle bu ayırım kaldırılmıştır ve "charterer" in kutu 4 te belirtilen bareboat charterer olduğu belirtilmektedir. *Barecon, 2001 Part II/ 2. "The Charterers shall mean the party indentified in Box 4"*

⁶ Borçlar Kanununun 249/1. maddesi gereğince adi kira sözleşmesinde, "kiralayan kiralananı akde göre kullanmaya elverişli bir surette kiracıya teslim etmek ve ilaveten kira müddeti zarfında bu halde bulundurmamak yükümlülüğü altındadır."

⁷ Barecon 89 Klok 9 (a), Barecon 2001 Klok 10 (a)

(bareboat charter) sözleşmelerinde taraflar arasındaki ilişkiye öncelikle “bareboat charter formlarında düzenlenen hükümlerin” uygulanması gereklidir.

2.2.2 Türk Ticaret Kanununun 1016. Maddesi Açısından Değerlendirilmesi

Türk Ticaret Kanununun 1016. maddesinde çarter sözleşmeleri,

“Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında;

- 1. Geminin tamamını veya bir cüz'ünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımaya taahhüt eder ki, buna “çarter mukavelesi”;*
- 2. Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımaya taahhüt eder ki, buna da “kırkambar mukavelesi” denir.*

şeklindeki düzenlemesi ile “denizde eşya taşıma taahhüdü” çarter sözleşmenin bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Taşıma taahhüdü olmaksızın, malikin gemi üzerindeki yetkilerini geminin personeli veya personel olmaksızın bir çarterere bağlanması, bir başka ifade ile *bareboat charter* veya *demise charter* söz konusu olması halinde, bu sözleşmelerin Türk Ticaret Kanununun 1016. maddesinde “çarter” ile ilgili olarak verilen tanıma uymadığı görülmektedir. (Kender ve Çetingil, 2003: 98)

2.2.3. Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesi Açısından Değerlendirilmesi

2.2.3.1 Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesi'nin, Çıplak Gemi Kirası (bareboat charter) Gemilerine Uygulanması⁸

Yabancı bir geminin, Türk gemisine sahip olma hakkı bulunan bir gerçek veya tüzel kişiye kendi namına işletilmek üzere bırakılması örneğin bu “*bırakmanın*” taraflar arasındaki bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesine tabi olması halinde, bu gemilerin Türk Ticaret Kanununun 824. maddesinde belirtilen bayrak çekme hakkından yararlanabilmesi için öncelikle Türk Bayrağı çekme izninin alınması ve daha sonra maddenin üçüncü fıkrası gereğince, Denizcilik Müsteşarlığınca tutulan özel bir sicile kaydolması gereklidir⁹. Türk Ticaret Kanununun

⁸ Türk Ticaret Kanununun da Türk Bayrağını çekme hakkı ile Bayrak Çekme Hakkının kullanılması birbirinden ayrı olarak düzenlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa ve Kender, 2005: 63-72

⁹ Türk Ticaret Kanunu mad. 822/ II (3) “Bayrak, gemi sicili ve inşa halinde gemiler üzerindeki haklara müteallik hükümler, yabancı bir devlet veya onun tebaası hesabına Türkiye’de inşa olunan gemilere dahi

824. maddesinin II. fıkrası gereğince, çıplak gemi kirası (bareboat charter) gemilere Türk Bayrağı çekme izninin verilme şartları şunlardır¹⁰:

- Yabancı geminin, Türk Ticaret Kanunu'nun 823. maddede¹¹ yazılı niteliklere sahip olan kişilere kendi namına işletilmek üzere en az bir yıl süreyle bırakılması
- Gemi malikin muvafakatının alınmış olması
- Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine riayet olunmak,
- Yabancı kanunlarda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla
- Denizcilik Müsteşarlığı, geminin bırakma süresince Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. İzin alan kişi her iki yılda bir izin için gerekli şartların mevcudiyetini sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür.

Bir Türk gemisinin, Türk Ticaret Kanununun 823. maddesinde yazılı niteliklere sahip olmayan, yabancı gerçek veya tüzel kişiye kendi namına işletilmek üzere bırakılması örneğin bu “bırakmanın” taraflar arasındaki bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesine tabi olması ve bu gemiye yabancı bir bayrak çekilebilmesi için Türk Ticaret Kanununun 824. maddesinin birinci fıkrasında belirtilen şartların gerçekleşmiş olması gerekir;

- Bir Türk gemisinin, Türk Ticaret Kanunu'nun 823. maddede yazılı niteliklere sahip olmayan kişilere en az bir yıl süreyle kendi namına işletilmek üzere bırakılması

tatbik olunur. Türk Ticaret Kanunu mad. 840 “ Gemi siciline, 823. madde gereğince Türk Bayrağını çekme hakkını haiz ticaret gemileri ile 822. maddenin 2. fıkrasının 1 ve 3 numaralı bentlerinde yazılı gemiler kaydolunur”

¹⁰ Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun, Kanun No:5136, Kabul Tarihi, 20.4.2004.

¹¹ TTK. mad. 823 gereğince, “Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir. Birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kişilere ait olan gemiler, pay çokluğunun Türk vatandaşlarına ait olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar. Türk Kanunları uyarınca kurulup da; 1. Tüzel kişiliği haiz olan teşekkül, müessesese, dernek ve vakıfların malı olan gemiler idare organını teşkil eden kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olmak, 2. Türk Ticaret şirketlerinin malı olan gemiler, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili ortakların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğu Türk ortaklarda bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çokluğunun nama yazılı ve bir başkasına devri şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunmak şartıyla Türk gemisi sayılırlar. Türk Ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler, paylarının yarısından fazlası Türklere ait ve iştiraki idare ve temsil etmeye müşterek donatanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak kaydıyla Türk gemisi sayılırlar”.

- Gemi malikinin talebi
- Yabancı bayrak çekmesine o memleket kanunlarının müsait olması halinde ,
- Denizcilik Müsteşarlığı en çok iki yıl süreyle geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir.

2.2.3.2 “6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağı’ndan Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı”

2.2.3.2.1 Geçici Olarak Türk Bayrağı Çekecek Gemiler

Yabancı bir gerçek veya tüzel kişiye ait bir geminin, Türk Ticaret Kanununun 823. maddesinde yer alan şartlara uygun bir Türk gerçek veya tüzel kişiye çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi gereğince bırakılması halinde, bu gemiye geçici olarak Türk Bayrağı çekilebilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından talep edilen belgeler “6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 824. maddesine göre Türk Bayrağı çeken ve Türk Bayrağı’ndan Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı” ile düzenlenmektedir. “Uygulama Talimatı” gereğince, geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemilerden talep edilen belgeler şunlardır: (www.denizcilik.gov.tr/, 28/02/2005)

- En az 1 yıl olmak üzere kiralamanın yapılacağı süreyi belirten dilekçe.
- Yurtdışından kiralanacak geminin bayrak ülkesi mevzuatının uygun olduğuna dair o ülke yetkili makamlarından alınan apostilli veya ilgili ülkedeki Türk Konsolosluklarından onaylı izin belgesi aslı. (bu belgenin İngilizce dışında bir yabancı dilde hazırlanmış olması halinde Türk Konsolosluklarından veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı).
- İki şirket arasında yapılan gemi kira sözleşmesinin aslı. (bu belge İngilizce dışında bir yabancı dille hazırlanmış ise, yeminli tercüme bürosundan veya Türk Konsolosluklarından onaylı tercümesinin aslı.)
- Deniz Müsteşarlığı tarafından tanınan klas kuruluşları tarafından verilmiş ve geçerli olan klas sertifikası.
- Türk Ticaret Kanununun 824. maddesine göre, gemi kiralama

talebinde bulunan gerçek kişi veya tüzel kişilerin durumunun Türk Ticaret Kanunu'nun 823. maddesinde belirtilen hükümlere uygunluğunu gösteren Ticaret Sicil Gazetesi.

- Şirketi temsil ve ilzama yetkili (birinci derecede) kişilerin noter tasdikli imza sirkülerinin aslı.
- Adi ortaklıklarda; ortaklık sözleşmesi, her bir ortağın ticaret sicil kaydı, sözleşmede şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise bunların belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri ve oybirliğiyle verilmiş ortaklar kararı.
- Geminin mali mesuliyet (P&I) sigorta poliçesi.
- Geminin hususi sicile tescili için kiralandığı ülkenin bayrağından geçici olarak kaydının silindiğine dair belge. Bu belge tescil esasında sicil memurluğuna ibraz edilecektir) Bu belge ibraz edilemiyor ise, 2 ay içerisinde ibraz edileceğine dair taahhütname verilmesi gereklidir. Bu sürede terkin belgesinin getirilmemesi halinde izin iptal edilecektir.

“6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağından Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı” gereğince yapılacak değerlendirmede öncelikle geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemilerin, yabancı bayraklı gemiyi kiralama talebinde bulunan gerçek veya tüzel kişilerin durumları Türk Ticaret Kanununun 823.maddesine uygun olmalıdır. *“Uygulama Talimatı”* gereğince kiralama talebi¹², Denizcilik Müsteşarlığı tarafından değerlendirilerek, kiralanacak geminin ülkemiz filosunda ihtiyaç duyulan tipte ve tonajda olup olmadığı dikkate alınır. Yine *“Uygulama Talimatı”* gereğince, kiralama talebinin Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılacağı belirtilmiştir¹³. Denizcilik

¹² Uygulama Talimatı'nda Türk Bayrağı çekme hakkı ile geminin kiralanması hususları birbirine karıştırılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kiralama talebinin değil, yurtdışından kiralanacak geminin Türk Bayrağı çekme hakkının bulunup bulunmadığının incelenmesi gereklidir. Nitekim, yurtdışından kiralanacak geminin bayrak ülkesi mevzuatının uygun olması halinde, başka bir ülkenin bayrağını çekmesi de mümkündür.

¹³ Yurtdışından kiralanacak gemiyi Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılma talebinin Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılması gereklidir. Kiralama talebinin Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılması ifadesi hukuken yanlış bir ifade tarzıdır. Çıplak gemi kira sözleşmesi, gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) arasında yapılan bir sözleşme olup, bu ilişkiye Denizcilik Müsteşarlığı müdahale edemez. Çıplak gemi kira sözleşmelerinin, Denizcilik Müsteşarlığı'nın iznine tabi olması düşünülüyorsa, bu hususun ancak bir kanun maddesi ile düzenlenmesi gereklidir. Ayrıca, Uygulama Talimatı'nın adından da, "kiralama talebi" ifadesinin yanlış olduğu açıkça ortadadır.

Müsteşarlığı'na talebin uygun bulunması halinde ilgili sicil memurluğuna ve talep sahibine durumu bildirerek, bayrak çekme işlemlerinin tamamlanması için yazının çıkış tarihinden itibaren 2 aylık bir süre verir. Bayrak çekme işlemlerinin verilen bu 2 aylık süre içinde tamamlanamaması halinde bir defaya mahsus olmak üzere 2 aylık ek bir süre daha verilir. Bu ek süre sonunda da işlemin tamamlanamaması halinde verilen izin otomatikman iptal edilir. Bayrak çekme müsaade süresi, ilgili sicil dairesinin tescil tarihi ile başlar. Kira süresi olarak, kiralayana talebi de göz önüne alınarak 1 yıldan az olmamak üzere kira sözleşmesinin bitiş tarihi esas alınmakta olup, izin alan gerçek veya tüzel kişiler her iki yılda bir izin için gerekli şartların mevcudiyetini sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür. Tescil işleminden sonra bayrak şahadetnamesinin bir örneği sicil memurluğuna Müsteşarlığa gönderilir. Sözleşme tarihi biten gemilerin sicilden kaydı silinir. İki şirket arasında yapılan anlaşmanın normal süresinden daha önce sona erdirilmesi halinde ise, doğrudan sicil memurluğuna müracaat edilerek gemi Türk sicilinden terkin edilmeesi gereklidir. Kira sözleşmesinin devamına karar verildiği takdirde, gereksiz terkin ve tescil işlemlerine sebebiyet verilmemesi için taraflar arasında yeni bir sözleşme yapılarak, diğer belgeler ile birlikte önceki izin süresinin bitmesinden en az 10 gün önceden müracaat etmesi gereklidir. Aksi takdirde, sözleşme tarihi sonunda geminin sicil kaydı terkin edilir ve terkin tarihinden itibaren yeni izin verilene kadar Türk bayrağı çekmeye devam edildiği hallerde Türk Ticaret Kanununun 832. maddesine göre işlem yapılmak üzere yetkili Cumhuriyet Başsavcılıklarına başvuruda bulunur. (www.denizcilik.gov.tr/, 28/02/2005)

2.2.3.2.2 Geçici Olarak Türk Bayrağı'ndan Çıkacak Gemiler

Bir Türk gemisinin, yabancı bir gerçek veya tüzel kişiye bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi gereğince bırakılması ve bu geminin geçici olarak Türk Bayrağı'ndan çıkma talebinde bulunulması için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından talep edilen belgeler "6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağı'ndan Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı" gereğince düzenlenmektedir. Bu düzenleme gereğince : (www.denizcilik.gov.tr/, 28/02/2005)

- En az 1, en çok 2 yıl olmak üzere kira sözleşmesinin yapılacağı süreyi belirten dilekçe.
- Yurtdışına kiralanacak geminin kiralanacağı ülkenin mevzuatının uygun olduğuna dair, o ülkenin yetkili makamlarından alınan belgenin aslı (bu belge İngilizce dışında bir yabancı dilde hazırlanmış ise Türk konsolosluklarından veya yeminli tercüme

- bürolarından onaylı tercümesinin aslı).
- İki şirket arasında yapılan kira sözleşmesinin aslı. (belge İngilizce dışında bir yabancı dille hazırlanmış ise, yeminli tercüme bürosundan veya konsolosluktan onaylı tercümesinin aslı.
 - Gemiye kiraya veren şirketi temsil ve ilzama yetkili (birinci derecede) kişilerin noter tasdikli imza sirkülerinin aslı.
 - Şirketin tescil edildiğine dair Ticaret Sicil Gazetesi
 - Adi ortaklıklarda, ortaklık sözleşmesi, her bir ortağın ticaret sicil kaydı, sözleşmede şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise bunların belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri ve oybirliğiyle verilmiş ortaklar kararı.

“Uygulama Talimatı” gereğince, geçici olarak Türk Bayrağı’ndan çıkacak gemilere ilişkin kiralama talebi¹⁴, Denizcilik Müsteşarlığı’na yapılır ve Müsteşarlık gerek duyması halinde ilgili kurum ve kuruluşların da görüşünü alarak değerlendirme yapar. Denizcilik Müsteşarlığı’nca talebin uygun bulunması halinde ilgili sicil memurluğuna ve talep sahibine durumu bildirir ve işlemlerin tamamlanması için 2 aylık bir süre verir. Eğer bu işlemlerin 2 aylık süre zarfında tamamlanamaması halinde, Müsteşarlık bir defaya mahsus olmak üzere 2 aylık ek bir süre daha verebilir. Ek süre sonunda da işlemin tamamlanamaması halinde verilen izin kendiliğinden iptal edilir. Kira süresi olarak, kiraya verenin talebi de göz önüne alınarak 1 yıldan az 2 yıldan çok olmamak üzere kira sözleşmesinin bitiş tarihi esas alınır. İki şirket arasında yapılan sözleşmenin normal süresinde veya daha önce sona erdirilmesi halinde geminin kiraya verildiği ülke makamlarından geminin kaydının silindiğine dair apostilli veya konsolosluktan onaylı belge ile doğrudan sicil memurluğuna müracaat edilmesi halinde gemi Türk siciline kayıt edilmektedir. Kira süresi biten geminin şahıs veya şirket tarafından yeniden kiralanmak istenmesi durumunda, bu talep, ilk müracaat olarak değerlendirilir. Talep edenin, kira süresinin bitmesinden en az 10 gün önce başvurusunu yapması gerekir. (www.denizcilik.gov.tr/, 28 02/2005)

¹⁴ Uygulama Talimatı’nda Türk Bayrağı çekme hakkı ile geminin kiralanması hususlarının birbirine karıştırıldığını gösteren bir başka düzenlemedir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kiralama talebinin değil, bir Türk gemisinin yabancı bayrak çekme şartlarının mevcut olup olmadığının değerlendirilmesi gereklidir.

2.2.4 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği Açısından Değerlendirilmesi

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (R.G. 21.12.1999, S.23913) ve bu kanunun uygulaması kapsamına giren gemi yat ve özel maksatlı, özel yapılı gemilerin sicil işlemlerine ilişkin esasları belirlemek ve uygulanması amacıyla çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği (R.G. 23.06.2000, S.24088) ile çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinin tanımı verilmiştir. (Çağa ve Kender, 2005: 86-89); (Çetingil ve Kender, 1993: 34) (Ülgener, 1999: 15); (Aybay, 1999:81); (Algantürk Light, 2000: 797); (Demirkıran, 2002: 145) Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği'- nin 4. maddesinin (j) bendinde “çıplak gemi kiralama (bareboat charter) sözleşmesinin tanımı yapılmaktadır. Bu tanım gereğince, “bareboat (çıplak gemi kiralama) “bir ülke bayrağındaki geminin, bir donatan/işletici sorumluluğunda başka bir ülke bayrağına geçici bir süreyle geçmesini sağlayan, geminin giderlerinin kimin tarafından hangi ölçüde karşılanacağı özel anlaşmalara tabi olan kiralamayı ifade eder.”

Yönetmeliğin 12. maddesi gereğince, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi kapsamındaki gemilerin ve yatların Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilemeyeceği belirtilmektedir. Öncelikle belirtmek isteriz ki, *Kender ve Çetingil'in belirttiği gibi*, yönetmelik bir kanun hükmünün uygulanması için usulü kuralları tesbit edebilir, bu nedenle söz konusu Yönetmelik ile getirilen bu sınırlama kanun yapma tekniğine aykırıdır. (Kender ve Çetingil, 2003: 47)

Yönetmeliğin, 12. maddesinin, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 5. maddesi ile uyum içerisinde olmadığını ve yönetmelik ile kanunun getirmiş olduğu hakların yabancı uyruklu gerçek kişiler açısından sınırlandırıldığı görülmektedir. Şöyle ki, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 5. maddesinin birinci fıkrası gereğince, Türkiye’de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirebilirler. 5. maddenin üçüncü fıkrasında, Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun gemi siciline ilişkin hakları saklıdır. (TTK.mad. 840).

Bu durumda, geriye bir tek Türkiye’de mukim yabancı uyruklu gerçek kişiler kalmaktadır ki, Türkiye’de mukim yabancı uyruklu kişiler, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi tahtında kiraladıkları gemilerini Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettiremeyeceklerdir. Türkiye’de mukim yabancı uyruklu gerçek kişilere, bu imkanın verilmemesinin kanunun amacına uygun bulmamaktayız.

Ayrıca, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 5. maddesinin ikinci fıkrası gereğince, yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemilerin ve yatların Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kayıt edilme imkanı verilmişken, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi tahtında kiralanan gemilerin Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanununun 5. maddesinde ki şartlar mevcut olmasına rağmen, bu imkanın verilmemesi de kanunun amacına uygun değildir.

§ 3. CMI TARAFINDAN “ÇIPLAK GEMİ KİRASININ” TESCİLİ (BAREBOAT CHARTER) HAKKINDA HAZIRLANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1 Amacı

CMI (Uluslararası Denizcilik Komitesi) tarafından yapılan anketin amacı, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinin ve gemi işletme müteahhidinin (bareboat charterer) tesciline ilişkin uluslararası uygulamada ortaya çıkan sorunları tespit ederek, IMO'nun (Uluslararası Denizcilik Teşkilatı)¹⁵ bu alanda yaptığı çalışmalara yardımcı olmaktır.

Özellikle, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin 2002 Protokolü¹⁶ (Algantürk Light, 2003: 581- 588) ile alınan kararlar gereğince¹⁷, sigorta ve finansal teminatlara ilişkin sertifikaların düzenlenmesinin gemi işletme müteahhidini (bareboat charterer) de etkileyeceğini belirten IMO (Uluslararası Denizcilik Teşkilatı) Sekreteryası konu üzerinde çalışmalarına başlamıştır. Taraf Devlet gemilerinin, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi tahtında kiralınması halinde 2002 Protokolü ile getirilen bu düzenleme karşısında gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) sigorta sertifikaları veya finansal bir teminat düzenlemek zorundadır.

¹⁵ International Maritime Organization, 1948 yılında Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi tarafından düzenlenen bir konferansın sonunda imzalanarak meydana getirilmiş olup, amacı uluslararası deniz seyrüseferinin güvenliği yönünden gerekli teknik önlemlerin alınması ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini sağlamaktır.

¹⁶ 28 Ekim- 1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da IMO merkezinde diplomatik bir konferans düzenlenerek bu konferans sonunda Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin 2002 Protokolü imzalandı.

¹⁷ 2002 Protokolü'nün 5. maddesi gereğince, Konvansiyonun 4. maddesine yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sınırlı sorumluluğunu teminat altına alan sorumluluk sigortasının veya banka teminat mektubunun veya benzer finansal kuruluşlarından temin edilen bir mali teminatının mevcut olması şartı aranmaktadır.

IMO (Uluslararası Denizcilik Teşkilatı) Hukuk Komitesi'nin Nisan 2003 tarihinde gerçekleşen 86. toplantısında, CMI (Uluslararası Denizcilik Komitesi) ile konu üzerinde birlikte çalışılmasına karar verilmiştir. (Alcantra, 2004:1) Yapılan bu çalışmalar doğrultusunda aşağıdaki hususlar tespit edilmiştir: (Alcantra, 2004: 2)

➤ mevcut çalışmalar, uygulamada bir çok devletin sadece gemi sahibinin gemi siciline kayıt ve tescil edildiğini göstermektedir. Hernekadar geçici olarak, geminin ve gemi sahibinin tescil edildiği sicilden (ana sicilden) farklı olarak “çifte tescil”, gemi işletme müteahhidine (bareboat charterere) tescil edilme imkanı vermekte ise de, uygulamada bu halde aynı gemi için gemi sahibinin ve geminin zilyedi durumunda olan gemi işletme müteahhidinin ayrı ülkelerde tescil edildiği sonucu doğmaktadır. Bu durumda, Konvansiyonlar tarafından talep edilen sigorta veya finansal teminat belgelerinin gemi sahibi tarafından mı yoksa, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) tarafından mı sağlanacağını belirlenmesi gereklidir.

➤ gemisini tescil eden bir gemi sahibinin, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi ile geminin zilyedliğini gemi işletme müteahhidine (bareboat charterere) devrettiğinde, geminin asli zilyedliği ve geminin ticari ve teknik yönetimi gemi işletme müteahhidine geçtiğinden, söz konusu belgeleri gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) düzenlemelidir. Sorumluluk Konvansiyonları'nda bu durum nasıl çözümlenmelidir ?

3.2 Anketin Kapsamı

CMI (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından hazırlanan anket, Arjantin, Antigua& Barbuda, Avustralya, Bangladeş, Barbados, Belçika, Hırvatistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Hong-Kong, Hindistan, İrlanda, İtalya, Japonya, Kore, Litvanya, Liberya, Litvanya, Malta, Marshall Adaları, Mauritius, Meksika, Norveç, Polonya, İspanya, Tayland ve İngiltere olmak üzere toplam 32 ülke tarafından cevaplandırılmıştır.

Anket gereğince, sorulan sorular ve ülkelere gelen cevaplar şu şekildedir: (Alcantra, 2004:2- 6)

1) Milli Kanunlarınız, geçici olarak çıplak gemi kirası (bareboat charter) konusu gemilerin tescil edilmelerine imkan veriyor mu ? Eğer, sorunun cevabı evet ise, aşağıdaki soruları ilave olarak cevaplandırınız.

-*Olumlu cevap veren ülkeler;* Atigua, Barbuda, Australia, Barbados, Belçika, İngiltere, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Hong-Kong (Çin), Danimarka, Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Almanya, İtalya, Litvanya, Liberya, Lithuna, Meksika, Kore, Malta, Marshall Adaları, Mauritius, Polanya ve İspanya .

-*Olumsuz cevap veren ülkeler;* Arjantin, Bangadeleş, *Hırvatistan,* Yunanistan, Hindistan, İrlanda, Japonya, Norveç, Slovakya ve Tayland

2) *Bu şekilde yapılan bir tescil için kanunlarınızda “bareboat charter” kavramı ne şekilde tanımlanmaktadır ?*

23 ülkeden gelen olumlu cevaplar gereğince, bareboat charter milli kanunlar gereğince şu şekilde tanımlanmaktadır:

a) Tüm kontrol ve zilyetliği ile kiralanan bir gemi; geminin yönetim ve işletimini kiracının elindedir; kiracı üçüncü şahıslara karşı sorumludur; personeli olmaksızın geminin kiralmasıdır.

Bu tanım, Antigua & Barbua, Avustralya, İngiltere, Hong- Kong (China), Malta, Mauritius ve Litvanya tarafından gelen cevaplar doğrultusunda en geniş şekliyle yapılan tanımlamadır.

b) Geminin bayrak değişiminin dahil olduğu, satın alma tercihinin bulunduğu istihdam ilişkisi şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanım, Kore ve Gürcistan’da kullanılmaktadır.

c) Bayrağın geçici olarak kullanılması amacıyla bir idari yetki altında uzun dönem istihdam ilişkisi sağlar. Farklılıklar olmakla birlikte Almanya’da ve İspanya’da aynı şekildedir. Almanya’da geminin, en az bir yıl süre ile kiralması gereklidir.

d) Finlandiya’da, çıplak gemi kirasının (bareboat charter) tescili için geminin işletme merkezinin Finlandiya’da bulunması Finlandiya Kanunları’na tabi olması gerekmektedir.

e) Meksika’da çıplak gemi kirası (bareboat charter) tanımı, zaman çarteri (time charter) altında değerlendirilmekte ve belirli bir tanımı bulunmamaktadır. Bunun dışındaki ülke kanunlarında, çıplak gemi kirasının (bareboat charter) kanuni bir tanımı bulunmamaktadır.

Didem Algantiürk Light

3) Ülkenizdeki yasal düzenleme gereğince, ülkenizin taraf olduğu sorumluluk konvansiyonlarınca tescil edilmiş gemi sahibi (donatanın) sorumluk altında mıdır? Başka bir ülkede geminin geçici olarak tescil edildiği hallerde, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) sorumluluk altında mıdır? Eğer sorumluluk altındalarsa, tescil edilmiş gemi sahibi ile tescil edilmiş gemi işletme müteahhidinin (bareboat charterer) bu sorumlulukları aynı mıdır?

-Olumlu cevap veren ülkeler ; Antigua & Barbuda, İngiltere, Kıbrıs, Hong Kong, Danimarka, Estonya, Gürcistan, Almanya, Kore, Letonya, Liberya, Litvanya, Meksika, Malta, Marshal Adaları, Mauritius ve İspanya

-Olumsuz cevap veren ülkeler; Avustralya, Belçika, Polonya

-Belirli bir cevap vermeyen ülkeler; Finlandiya ve İtalya

-Sınırlı bir çoğunluk, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer), tescil edilmiş gemi sahibine eşit olduğunu belirtmektedir.

4) Bir geminin sürekli olarak bir başka ülkede tescil edilmiş olması halinde, gemi işletme müteahhidi (bareboat charter) nedeniyle geçici olarak sizin ülkenizde tescil edilmesi durumunda Bayrak Devleti Hükümeti tarafından verilmesi gereken finansal teminat belgelerinin sağlanması için hukuki-idari düzenlemeler nelerdir? Bu tip belgeler gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) adına mı düzenlenmektedir ?

Finansal teminat sağlayan belgelerin gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) adına düzenlendiğini belirten ülkeler : Antigua & Barbuda, İngiltere, Kıbrıs, Hong Kong, Danimarka, (CLC sadece), Finlandiya, Gürcistan, Almanya, İtalya, Kore, Liberya, Malta ve İspanya

Büyük bir çoğunluk, sertifikaların çoğu kez gemi üzerine düzenlendiğini belirtmektedir.

Belçika ve Estonya'da bir düzenleme bulunmamaktadır.

5) Bir gemi sürekli olarak, sigorta veya finansal teminat talep eden bir konvansiyona taraf olmayan bir ülkede tescil edilmiş olupta, bu geminin sizin ülkenizde çıplak gemi kirası (bareboat charter) gemisi olarak geçici olarak tescil edilmesi halinde ülkeniz ile hukuki/idari düzenlemeler arasında fark var mıdır, varsa nelerdir?

- Genel olarak fark yoktur.

- Ana sicil, tescil edilmiş gemi üzerinde tasarruf ve ipotek açısından uygun olmalıdır. Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu'na taraf ülkeleri, Konvansiyon madde VII paragraf 2 gereğince sözleşen devletlerde tescil edilmemiş gemilerde, bu sertifikaları yerine getireceklerdir.

6) *Ülkenizde geminin çıplak kiralanması (bare boat charter) halinde geçici tescil için önceki bayrak devletinin muvafakati gerekli midir?*

-Olumlu cevap veren ülkeler : Antigua & Barbuda, Kıbrıs İspanya, Hong Kong, Danimarka, Estonya, Gürcistan, İtalya, Letonya, Malta, Belçika, Mauritius, Polonya,

-Olumsuz cevap veren ülkeler :Avustralya, Almanya, Kore, İngiltere

-Litvanya, Gürcistan ve Mauritius, sadece tescilin durdurulmasını aramaktadır. Meksika, önceki bayrak devletinden geminin terkin edildiğine ve bayrak çekmediğine dair bir serfika aramaktadır. Avustralya, sicilden terkin edilmesi şartını (deregistration) aramaktadır. Liberya, yabancı Devlet sicilinin, Liberya bayrak hükümetinin geminin bareboat charter sicile kaydına ilişkin muvafakat mektubunu şart koşmaktadır ve ayrıca tescil edilmiş olan gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer), önceki Devlet sicilinden geminin sıra ile sahiplerini ve kayıtlı alacaklıları gösteren resmi bir belge talep edebilmektedir.

7) *Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde geminin geçici tescili ne zaman son bulur?*

Bu konuda genel bir düzenleme olmadığı görülmektedir. Teorik olarak, çıplak gemi kirası (barecharter) sözleşmesinin sona ermesi ile geçici tescilin sona erdiği görülmektedir. İngiltere'de tescilden itibaren 5 yıl ve İtalya'da 2 yıl sonunda tescil uzaltılabilir veya yenilenebilir.

3.3. CMI Tarafından Anketin Değerlendirilmesi ve Önerileri

Ankete ülkelerin vermiş olduğu cevaplar doğrultusunda CMI tarafından çıkarılan sonuçlar şunlardır. : (Alcantra, 2004, 6).

1) Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmelerinin tescilinin denizcilik uygulamasında büyük bir çoğunluk ve yaygınlıkla tanınmakta olduğu belirlenmiştir.

2) Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi hakkında, genel bir tanım bulunmamakla birlikte, geminin tam zilyetliğinin ve kontrolünün gemi sahibinden başka bir kimsede bulunması hali olarak ifade edildiği görülmektedir. Bu kimse, kaptan ve gemi adamlarını istihdam eder ve haksız fiilden sorumludur. Geminin işletilmesinden, şahsi veya vekaleten doğan üçüncü şahıslara karşı sorumluluk gemi işletme müteahhidine (bareboat charterer) aittir.

3) Milli kanunlarda, geminin sertifikalarında geminin çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi altında olduğu durumu açıkça ifade edilmemektedir. Bu husus özellikle milli kanunların gemi işletme müteahhidi ile gemi sahibini eşit olarak görmekte olduğundan veya bu sertifikaların gemi işletme müteahhidi veya gemi sahibinden daha çok gemi adına düzenlenmesinde kaynaklanmakta olduğu belirlenmiştir.

4) Bir çok milli devletlerin sistemlerinde geminin ana sicilden terkin edilmesinin/geçici olarak durdurulmasının talep edildiği veya tescile temel teşkil eden rızaya bağlı olarak çıplak gemi kirası (bareboat charter) tescili yapılmadığı görülmüştür.

5) 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu (CLC) (Ünan, 1988:142 vd)¹⁸, açıkça donatanın sorumluluğunu teminat altına aldığından, belirli ülkelerde Konvansiyon gereğince hazırlanan sertifikalar gemi sahibi veya gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) yerine gemi adına düzenlenmekte olduğu belirlenmiştir.

6)1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Konvansiyonun (HNS), 12(2) maddesi gereğince¹⁹, “*Taraf Devletlerden birine tescil edilmemiş olan bir*

¹⁸ CLC (Civil Liability Convention), 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonun 7/1. maddesi gereğince, sözleşen bir devlette tescil edilen ve 2000 tondan fazla akaryakıt yükü taşıyan geminin maliki Konvansiyon gereğince kirlenmeden doğan sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya banka garantisi ya da uluslararası tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermekle yükümlüdür. 1971 Fon Konvansiyonu ile ilave iştirak payı getirmiştir. Her iki konvansiyonu tadil etmek ve katılım paylarını günün koşullarına uygun hale getirmek üzere 1984, 1992, 2003 yılında protokoller imzalanmıştır. 1975 yılında yürürlüğe giren, Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu, yüze yakın ülkenin katılımı ile çok geniş ölçüde kabul gren uluslararası bir sistem getirmektedir. Türkiye, 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu'nun 1992 daki değişik metnine 27.1.2000'de 4507 sayılı Kanun ile ve bir çekince ile katılmıştır. (R.G 29.1.2000 S. 23948)

¹⁹ Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Anlaşma, 1996 yılında Londra'da imzalanmış olup, Angola, Moroko, Rusya Federasyonu ve Tonga tarafından kabul edilmiştir. Avrupa Birliği Üyeleri HNS Konvansiyonu'nu Haziran 2006 itibariyle katılmaya karar vermişlerdir. HNS Konvansiyonu'nun 2008 yılı itibariyle

geminin, zorunlu sigorta sertifikası bir taraf Devletin uygun mercii tarafından hazırlanabilir veya belgelenebilir” şeklindeki düzenlemenin yeterli olduğunu belirlemiştir.

CMI (Uluslararası Denizcilik Komitesi), sigorta ve finansal teminatlara ilişkin belgelerde, “tescil edilmiş gemi sahibi” tanımının, tescil edilmiş bir gemi işletme müteahhidini (bareboat chartereri) de kapsayacak şekilde ve

- HNS Konvansiyonun 1(3) maddesinde yer alan “*gemi sahibinin*”; bir taraf Devlette geminin sahibi olarak veya gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) olarak tescil edilen kişi veya kişiler veya tescilin bulunmaması halinde, gemiyi asli zilyedliğinde bulunduran kişi veya kişiler olarak tanımlanabileceğini
- Bir Devlet tarafından sahip olunan veya bir şirket tarafından işletilen bir geminin bulunması halinde ve bu Devletin geminin işleticisi veya bareboat chartereri şeklinde tescil edilmiş bulunması halinde “gemi sahibi” devlet ve şirket olarak kabul edilebileceğini önermektedir.

§ 4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu (CLC), 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Konvansiyon (HNS) ve Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu 2002 gereğince, sigorta ve finansal teminatlara ilişkin sertifikaların düzenlenmesi zorunluluğunun bir geminin çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi ile kiralanması durumunda bu zorunluluğu gemi işletme müteahhidinin mi (bareboat charterer) yoksa geminin donatanın mı yerine getirmesi gerekliliğinin tespiti son derece önemlidir. CMI tarafından yapılan anket sonucunda ankete cevap veren ülkeler arasında uygulama açısından farklılıklar mevcut olup, hatta bazı ülkelerde bu konuda bir düzenlemenin dahi bulunmadığı görülmektedir.

Türkiye açısından CMI tarafından yapılan bu anket ve özellikle anket sonucunda sunulan önerilerin uygulama açısından değerlendirilmesi gereklidir. Zira, Türkiye,

yürürlüğe gireceği tahmin edilmektedir. HNS Konvansiyonu model olarak Hukuki Soumluluk Konvansiyonu ve 1971 Fon Konvansiyonuna yakın bir modeldir, ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org,

Didem Algantürk Light

1969 Hukukuki Sorumluluk Konvansiyonu'na taraftır. Türk Ticaret Kanunu Tasarısında deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler açısından milletlerarası kuralların iç hukuka işlenmesi yolunun benimsendiği ve bu amaçla, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu 2002' nin esas alındığı görülmektedir. 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Konvansiyonu (HNS), gereğince, taraf Devletlerden birine tescil edilmemiş olan bir geminin dahi, zorunlu sigorta sertifikasının bir taraf Devletinin uygun mercii tarafından yapılma zorunluluğu mevcuttur.

Konvansiyonlar tarafından talep edilen sigorta ve finansal teminatlara ilişkin sertifikaların düzenlenmesi sırasında, sigorta ve finansal teminatlara ilişkin belgelerde, "tescil edilmiş gemi sahibi" tanımının, tescil edilmiş bir gemi işletme müteahhidini (bareboat chartereri) de kapsayacak şekilde yorumlayan CMI'nın önerisi, Türk Ticaret Kanununun 946. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan "kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır" şeklindeki düzenlemesi ile uyum içerisindedir. Bu nedenle, Konvansiyonlar tarafından talep edilen sigorta ve finansal teminatlara ilişkin sertifikaların düzenleme zorunluluğunu, Türk Hukuku açısından gemi işletme müteahhidi yerine getirecektir.

KAYNAKÇA :

Alcantra, J.M.; "The CMI Research On Bareboat Charterer Registration Report To The 38 th Conference of The CMI, Vancouver, 2004", www.comitimemaritime.org/year/2003_vancouver.htm, [17 Kasım, 2003].

Akıncı, S.; **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul 1968

Aybay, G.; Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y.4, S.3-4, 1999, sh.61-76

Algantürk Light, D.; "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle Getirilen Düzenlemeler", *İstanbul Barosu Dergisi*, S. 3 , Y. 2000, sh.797- 804

Algantürk Light, D.; "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel

Değişiklikler”, Atatürk Üniversitesi, *Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.VII, S.1-2, sh.581-588

Carver, T.G.; Carriage by Sea, British Shipping Laws Vol.2, (by R.Colinvaux) , C.1-2, 12. B., Londra 1971

Çakalır, Y.; Römorkoj Sözleşmesi, Ankara 1985

Çakalır, Y.; Zaman Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 1989

Çağa, T./ Kender, R.; Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 14. B., İstanbul 2005

Çağa, T./ Kender, R.; Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 7. B., İstanbul 2004

Çetingil, E./ Kender, R.; “İkinci Sicil Yasa Tasarısı Üzerine Düşüncüler”, *Denizati* Y.7, S.3-4 (Nisan –Mayıs 1993), sh. 34-40

Demirkıran, M. H.; “AT Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Gündüz Aybay Anısına Armağan, Y.5, S.1-4; sh.129-174 . ;

İlgin, S.; Deniz Ticaretinde Chartering ve Hukuku, İstanbul 1988

İlgin, S.; Alt Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 1996

Jacobsson, M. ; “The HNS Convention : the HNS Regime In Sight”, Barcelona 19 Mayıs 2004, www.ocimf.com/downloaddocument.-cfm?documented=1047,7.03.2005

Scrutton, T.E; Charterparties and Bills of Lading, 19. bası, (A.A.Mocatta-M.J.Mustill – Boyds, S.C), Londra, 1984, sh. 47;

Şeker, Z.; Gemi Yönetim Sözleşmesi, İstanbul, 2003

Tekil, F.; Deniz Hukuku, İstanbul 2001

Ülgener, F.; “Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y.4, S.3-4, 1999, sh.15-38

Ülgener, F.; Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000

Didem Algantürk Light

Ünan, S.; Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk (yayınlanmamış doktora tezi) İstanbul, 1988

<http://www.bimco.dk>, 25.1.2005

<http://www.denizcilik.gov.tr>, 28.2.2005

<http://www.imo.org>, 28.2.2005