

İ.Ü.SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

“ELVERİŞLİ BAYRAK ve İKİNCİ SİCİL”



DANIŞMAN:Prof.Dr.Rayegan KENDER

HAZIRLAYAN:Zehra ŞEKER 92/9759

KISALTMALAR

age: Adı geçen eser

agm: Adı geçen makale

AJIL: American journal of International Law

Bkz.: Bakınız

c.:Cilt

Cross-trade: Üçüncü ülkeler arası taşımacılık

f.:Fıkra

FOC: Flag of Convenience (Elverişli bayrak)

G.S.N :Gemi Sicili Nizamnamesi

ITF:International Transportworker's Federation

İHFM: İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası

İİK: İcra ve İflas Kanunu

m.: Madde

MK.:Medeni Kanun

ODILJ: Ocean Development and International Law

RG.:Resmi Gazete

s.:Sayfa

TK.: Ticaret Kanunu

UNCTAD: Birleşmiş Milletler Teşkilatı Ticaret ve Kalkınma Konferansı

İÇİNDEKİLER

Kısaltmalar,.....	i
İçindekiler,.....	ii
Giriş,.....	1
Birinci Bölüm Gemi Sicili kavramı	
I-Genel Olarak.....	2
A-Gemi Sicilinin Tanımı , Niteliği ve Tarihi Gelişimi.....	2
1-Gemi Sicilinin Niteliği.....	2
2-Tarihi Gelişim,.....	4
3-Gemi Sicilinin Tanımı,.....	6
B-Gemi Sicilinin Önemi,.....	7
II- Türk Hukukunda Gemi sicili,.....	8
A-Türk Deniz Hukukunda Gemi Sicili Uygulamaları.....	8
1-Yapı Halindeki Gemilere Mahsus Sicil.....	9
a-Kuruluş Sebebi ve Görevi.....	9
aa-Kuruluş Sebebi,.....	9
bb-Kuruluş Görevi.....	9
b-Yapı Halindeki Gemilerin Sicile Tescili.....	9
aa-Tescil Yeri,.....	9
bb-Tescil Talebi,.....	9
cc-Terkin,.....	10
B-Sicil Teşkilatı,.....	10
1-Sicil Daireleri,.....	10
2-Sicil Memurları,.....	11
3-Sicilin Tutulması,.....	12
C-Türk Gemi Siciline Kaydı Caiz Olan ve Olmayan Gemiler,.....	13
1-Tescilli Caiz Olan Gemiler,.....	13
a-Tescilli Zorunlu Olan Gemiler,.....	15
b-Tescilli İsteğe Bağlı Gemiler,.....	15
2-Tescilli Caiz Olmayan Gemiler,.....	15
D-Sicil İşlemleri,.....	16
1-Tescil,.....	16
a-Maddi Vakıaların Tescili,.....	16
b-Tescil Usulü,.....	16
2-Hukuki İşlemlerin tescili,.....	17
a-Sicile kaydedilecek Hususlar,.....	17
b-Tescil Usulü,.....	19
3-Tadil,.....	20
4-Terkin,.....	21
a-Geminin Terkini,.....	22
1-Geminin Talep Üzerine Terkini,.....	22
2-Resen Terkin,.....	23

b-Münferit Kayıtların Terkini,.....	24
E-Gemi Sicilinin Hukuki Fonksiyonları,.....	24
1-Tescilin Açıklayıcı ve kurucu Etkisi,.....	24
2-Gemi sicilinin Aleniyeti,.....	25
3-Sicil karineleri,.....	26
4-Amme İtimadı Prensibi,.....	27
a-Prensibin Uygulanma Şartları,.....	27
b-İktisapederin İyiniyeti,.....	28
c-Prensibin Hükümleri,.....	29
1-Prensibin müspet ve menfi etkisi,.....	29
2-İtiraz ve Şerhlerin etkisi,.....	29
İkinci Bölüm	
Gemi Uyrakluğu Kavramı ve Elverişli Bayrak	
I-Geminin Uyrakluğu ve Önemi,.....	30
A-Devletin yetkisini kullanması bakımından uyrakluk kavramı ,....	30
1-Uyrakluk kavramı,.....	30
a-Gemilerin devletlerin uyrakluğundan faydalanabilmesi,....	30
b-Gemilerin uyrakluğunun saptanmasında kullanılan yöntemler,.....	38
aa-Sicil,.....	39
bb-Bayrak,.....	39
cc-Belgelendirme,.....	39
B-Gemi Uyrakluğunun Lüzumu ve Önemi,.....	41
1-Gemi Uyrakluğunun Lüzumu,.....	41
2-Gemi Uyrakluğunun Önemi,.....	43
3-Karşılaştırmalı Hukukta Gemi Uyrakluğu,.....	45
C-Türk Hukukunda Gemi Uyrakluğu ve Buna Bağlanan Sonuçlar,.....	47
1-Gemilerin Türk bayrağı Çekme Hakkı,.....	47
a-Gemi, "Gerçek Kişinin" mülkiyetinde ise,.....	47
b-Gemi Donatma İştirakinin mülkiyetinde ise,.....	48
c-Gemi tüzel kişinin mülkiyetinde ise,.....	48
aa-Gemi, bir şirketin mülkiyetinde ise,.....	48
bb-Gemi, şirket dışında bir tüzel kişinin mülkiyetinde ise,.....	50
2-Yabancı gemilere Türk Bayrağı Çekme İzni Verilmesi,.....	50
3-Türk bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması,.....	50
4-Türk Bayrağı Çekme Hakkına Bağlanan Sonuçlar,.....	52
1-Kabotaj Tekeli,.....	52
a-Genel Olarak,.....	52
b-Türk Hukukunda Kabotaj,.....	55
aa-Kabotaj Tekelinden Faydalanma şartları.....	56
1-Gemiler,.....	56
a-Türk Gemileri,.....	56
b-Yabancı Gemiler,.....	57
2-Kişiler,.....	57
3-Turizmi Teşvik Kanunu,.....	60
a-Yat Limanı İşletmeciliği,.....	60

b-Yatışletmeciliği,.....	60
II-Elverişli Bayrak,.....	61
A-Tanımı ve Tarihi Gelişimi,.....	61
1-Tanımı,.....	61
2-Tarihi Gelişim,.....	65
a-1947 öncesi,.....	65
b-1947 sonrası,.....	66
B-Elverişli Bayrak Uygulamasının Sonuçları,.....	69
1-Hizmet (iş) Problemleri,.....	69
2-Güvenlik Problemleri,.....	75
3-Sicil seçiminde Etkili Olan Faktörler ve Uygulamaları,.....	81
Liberya,.....	82
1-Kayıt koşulları,.....	82
2-Uluslararası Konvansiyonlar,.....	83
3-Mürettebat Çalıştırılmasına Getirilen Sınırlandırmalar,.....	84
4-Tescil Koşulları,.....	85
5-Ücretler,.....	85
Panama,.....	85
1-Gemilerde Aranılan Özellikler,.....	86
2-Uluslararası Konvansiyonlar,.....	86
3-Mürettebat Çalıştırma Koşulları,.....	86
4-Tescil Usulü,.....	88
5-Ücretler,.....	88
Üçüncü Bölüm, Uluslararası Gemi Sicili (İkinci Sicil)	
Kavramı	
I-Genel Olarak,.....	90
A-Uluslararası Gemi sicili kavramının Ortaya çıkmasına yol Açan Sebepler,.....	90
B-İkinci Sicil Uygulamaları,.....	95
1-Norveç Uluslararası Gemi Sicili,.....	95
a-Genel Olarak,.....	95
b-Uluslararası Konvansiyonlar,.....	96
c-Kayıt Şartları,.....	96
1-Yaş,.....	96
2-Muayeneler,.....	97
3-Mülkiyet Kısıtlamaları,.....	97
4-Kayıt Prosedürü,.....	98
5-Mürettebat ve Belgelendirmeye İlişkin Şartlar,.....	98
6-Vergilendirme,.....	100
2-Danimarka Uluslararası Gemi Sicili	
a-Genel Olarak,.....	100
b-Uluslararası Konvansiyonlar,.....	101
c-Kayıt Sınırlamaları,.....	101
d-Tescil Prosedürü,.....	102
e-Mürettebat ve Belgelendirme,.....	103
f-Vergilendirme,.....	104
3-Isle of Man	

a-Genel Olarak,.....	104
b-Manx Sicili,.....	105
c-Uluslararası Konvansiyonlar,.....	105
d-Tescil Şartları,.....	106
e-Kayıt Prosedürü,.....	106
f-Mürettebat ve Belgelendirmeye İlişkin Koşullar,.....	107
4-Almanya,.....	107
5-Fransa,.....	109
6-Portekiz,.....	110
7-Lüksemburg,.....	110
II-Türk Hukukunda II.Sicil Konusandaki Gelişmeler	
A-Genel Olarak,.....	112
B-Türk Uluslararası Gemi Sicili Kurulmasına İlişkin Kanun Tasarısının Esasları ve Eleştirisi,.....	115
Sonuç ve Değerlendirme,.....	122
E K	
Bibliyografya	



GİRİŞ

Deniz hukuku, taşıdığı enternasyonal nitelik sebebi ile dünyada meydana gelen gelişmelerin iç hukuka yansıtılmasını gerekli kılan bir daldır.

Gelişmeler teknik yönde olduğu zaman ortaya çıkan yeni taşıma biçimleri ve bunlardan doğan hukuki problemler hukukçular için çözümlenmesi gereken sorunları oluşturmaktadır.

Kimi zaman ekonomik gerekler yüzünden ortaya çıkan oluşumlar bu hukuk dalının klasik alanının dışında kalan problemleri beraberinde getirmektedir. Gerçekten, deniz hukuku özel hukukun bir dalı ve ticaret hukukunun ana kısımlarından birini oluşturması sebebiyle hukuk ile ekonomik gerçeklerin kesiştiği bir alanda bulunmaktadır. Bu yüzden, ekonomik gelişmelere paralel olarak bünyesinde bir takım değişiklikler olmakta ve hayatın gerçeklerinin gerisinde kalmamak yolunda adımlar atmak zorunluluğunu taşımaktadır.

Çalışmamızın konusunu oluşturan Gemi Uyrakluğu Kavramı içinde Elverişli bayrak ve II.Sicil konusu hukukun ekonomik hayatla kurduğu paralelliği gözler önüne sermesi bakımından ilginçtir.

Tezin konusunu Deniz hukukunun kamu hukuku boyutunu oluşturan gemi sicili ve gemi uyrakluğu konularını bir arada incelenmesi oluşturmaktadır. Uluslararası düzende bu konularda meydana gelen değişiklikler, kabul edilen esaslar, yeni oluşumlar karşılaştırmalı biçimde incelenmeye çalışılmıştır.

Tezin birinci bölümü "Gemi Sicili Kavramı ve Türk Gemi Siciline" ayrılmış ve bu konular tarihi gelişim çerçevesinde incelenmiştir.

İkinci bölüm "Gemi Uyrakluğu Kavramı ve Elverişli Bayrak" konusuna ayrılmıştır. Gemi uyrakluğu kavramının tanımı ve önemi ile elverişli bayrak olgusunun ortaya çıkışından günümüze geçirdiği süreç ve uygulamalarından örnekler verilmiştir.

Üçüncü ve son bölümde "Elverişli Bayrak olgusuna tepki olarak oluşturulan Uluslararası Gemi Sicili (II.sicil)" tarihi gelişim ve ülke uygulamalarından örnekler verilerek açıklanmaya çalışılmış ve Türkiye'nin durumu incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ SİCİLİ KAVRAMI

I-GENEL OLARAK

A-GEMİ SİCİLİNİN TANIMI, NİTELİĞİ VE TARİHİ GELİŞİMİ

1-Gemi Sicilinin Niteliği;

Ekonomik değeri yüksek olan gayrimenkullerin “ tapu sicili” adı verilen sicile kaydedilmeleri gibi, gemiler de “ gemi sicili” olarak isimlendirilen sicile kaydedilmektedir.Bunun sebebi, gemilerin de gayrimenkuller gibi yüksek ekonomik değere sahip olmaları ve ayrıca hareket etme özellikleri sebebiyle üzerlerinde etkin kontrolün sağlanabilmesidir.Hukuk düzeni, ticari hayat ve ekonomik yönden yüksek değerde olan nesnelerle ilgili hukuki ilişkiler bakımından güvenli bir ortam ve aleniyeti sağlamak zorunluluğu ile karşı karşıyadır.¹Devlet bu görevini, kamuya açık siciller ihdas ederek ve bu sicillerin düzenli bir biçimde tutulmasını sağlayarak yerine getirmektedir.

Türk hukukunda “Gemi sicili” Ticaret kanununun,deniz ticaretine ayrılan dördüncü kitabının,birinci faslının üçüncü kısmında(TK.m.839-865) ve Gemi Sicili Nizamnamesinde düzenlenmiştir.²

Gemilerin gayrimenkuller gibi sicil kaydına tabi tutulmalarının ilk ve en önemli sebebi idari düşüncelerdir.Devletler başlangıçta, gemilerin kendi bayraklarını çekme hakkına sahip olup olmadıklarını denetlemek için sicil kurma yoluna gitmişlerdir.Bu yolla, gemiler üzerinde

¹ YAZICIOĞLU Emine, “Türk Gemi Sicili”, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.İstanbul 1990.s.1

² R.G.4.2.1957/9526

kontrollerini kolaylaştırmak amacını gütmüşlerdir.³ Bu devletlere örnek olarak özellikle Fransa⁴, İngiltere ve Almanya'yı gösterebiliriz.⁵

Fakat zamanla doktrin ve mahkeme içtihatları sayesinde veya Almanya'da olduğu gibi özel kanunlarla, sicillere özel hukuk bakımından (bilhassa ipoteğin tesis ve devrinde, gemi mülkiyetinin iyiniyetle iktisabında) önemli bazı roller tanınmak lüzumu hissedilmiştir.⁶

Buna göre, bugün gemi sicilinin biri kamu hukuku diğeri özel hukuk bakımından olmak üzere iki önemli işlevi vardır.

Gemi sicilinin sahip olduğu kamu hukuku fonksiyonunu şu şekilde sıralayabiliriz:⁷

-Gemi, bir gemi siciline kaydolduğu zaman, sicil devletinin düzenlemelerine ve yargı yetkisine tabi olur.

-Sicile tescil, sicil devletinin bayrağını çekme hakkını sağlar.

-Gemi bayrağını çektiği devletin sağladığı diplomatik koruma ve konsolosluk hizmetlerinden faydalanma imkanına kavuşur.

-Bayrak devletinin deniz kuvvetlerinin korumasından faydalanabilir.

-Karasuları içinde yapılan faaliyetler açısından münhasır yetkilere sahip olabilir.(Kabotaj tekeli)

-Savaş sırasında, tarafsızlığın tespiti mümkün olur.

Gemi sicilinin özel hukuk fonksiyonları ise şu şekildedir ⁸:

-Sicilde malik olarak görünen kişinin hakkının korunması,

-Gemi üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin (özellikle ipotekli alacaklının) haklarının korunması

Sicilin çifte fonksiyonunun etkisi, Türk hukuku bakımından tescil usulünde de görülür.Şöyle ki, gemi siciline bazı hususların

³ OKAY Sami,Deniz Ticareti Hukuku.c.1,3.Bası.İstanbul 1970.s.132

⁴ Fransa'da gemilerin tescilini düzenleyen(27 vendemiare yıl 2) tarihini taşıyan kanunun gayesi, geminin milliyetini kontrolden ibaretti.RIPERT Ino 417.OKAY, age.,s.132 not 135.

⁵ Almanya'da 8.2.1951 tarihli kanunla değiştirilen 1899 tarihli sicil ve bayrak kanununun amacı, özel hukuk kapsamındaki ilişkilerin düzenlenmesi değil, idari düşünceler ile gemileri kontrol etmektir.OKAY.,age.132,not 137

⁶ OKAY,age.,s.132

⁷ READY Nigel,Ship Registration,London.1991.s.8

⁸ READY,age.,s.9

bildirilmesi mecburiyeti, sicil memurlarının inceleme ve kontrol yükümlülükleri ve re'sen tescil sicilin sahip olduğu kamu hukuku fonksiyonuna , tarafların tescili talepteki serbestisi, ilgilinin talep ve rızası üzerine tescil gibi müesseselere yer verilmesi ise özel hukuk fonksiyonuna örnek olarak gösterilebilir ⁹

Ancak belirtmek gerekir ki; Belçika, İtalya gibi sadece özel hukuk ilişkilerinde yararlanmak üzere gemi sicili ihdas eden ülkeler de vardır.¹⁰

Sonuç olarak, günümüzde gemi sicilinin fonksiyonlarının ülkeden ülkeye değiştiğini söyleyebiliriz. Bazı ülkelerde gemi sicilinin çifte fonksiyonu devam ederken, kimi ülkelerde ise, sicil yalnızca özel hukuk ilişkilerini düzenlemektedir.

2-Tarihi Gelişim;

Yukarıda da belirtildiği gibi, gemi sicilleri öncelikle geminin uyruklüğünün (tabiyetinin) ve hüviyetinin belirlenmesi ihtiyacı üzerine ortaya çıkmıştır.

Gemilerin sicile tescil edilmelerinin ortaya çıkışı, Roma hukukuna dayanır.¹¹Ortaçağ İtalya'sındaki şehir devletlerinde gemilerin sicile tescil edilmesi oldukça yaygın bir uygulama olarak görülmektedir.¹² Williams'a göre,Roma hukukunda gemi siciline; geminin adı tescil edildiği gibi gemi malikinin kimliği ve tonajı da tescil edilirdi.Sicile kaydedilen bilgiler ile gerçek durum arasında farklılık ortaya çıktığında ise geminin müsadere edilmesine imkan tanıyan bir düzenleme mevcuttu.¹³Gemilerin sicile kaydedilmesi olgusuna İtalya ticaret hukukunun gelişme yıllarında rastlanmaktadır.Holdswort bu olguyu şu şekilde açıklamaktadır: Gemilerde bulundurma zorunluluğu İtalya şehir

⁹ KALPSİZ Turgut, Deniz Ticareti Hukuku .c.1, 1971.Ankara.s.199

¹⁰ YAZICIOĞLU,age.,s.6

¹¹ READY,age.,s.3;McDOUGAL/BURKE,The Public of the Oceans,Yale University Press,1962,s.1114

¹² READY,age.,s.3

¹³ Belirten READY,age.,s.3

devletlerinin hukuk sistemleri içinde oldukça geniş bir yer tutmakta idi.¹⁴

Modern anlamda gemi sicili uygulamasına ilk olarak İngiltere’de rastlanmaktadır.¹⁵ İngiliz hukukunda, gemilerin tescil zorunluluğu ilk kez 1660 tarihli “Navigation Act” ile, deniz yolu ile ticareti İngiliz gemilerine münhasır kılmak amacı ile düzenlenmiştir.¹⁷yüzyılın ortalarından itibaren tescil zorunluluğunun benimsendiği İngiltere’de bugün gemi siciline ilişkin yürürlükteki düzenleme 1894 tarihli “Merchant Shipping Act” ın birinci bölümüdür.Aynı şekilde, Hollanda ve Fransa’da gemi uyrukluğunun tespiti ve kontrolü ile deniz ticaretini bu ülkelerin bayrağını taşıyan gemilere münhasır kılmak için gemi sicilleri ihdas edilmiştir.¹⁶Amerika Birleşik Devletlerinde ise, 1792 tarihli “Registry Act” ile gemi sicili, sicile yapılacak kayıtlar,gemilere verilecek lisans ve belgeler düzenlemeye tabi tutulmuştur.¹⁷

Türkiye’de gemi sicilinin ne zaman ve ne amaçla ihdas edildiği bilinmemekle beraber,¹⁹ şevval 1239 tarihli bir belgeden ilk ticaret kanunumuzun kabulünden önce de sicilin mevcut olduğu saptanmıştır.¹⁸

Yeni ticaret kanunu tasarısı hazırlanırken gemi siciline ilişkin hükümler 19.12.1940 tarihli Alman Gemi Sicili Nizamnamesi (Schiffsregisterordnung vom 19.12.1940)’ne göre tamamlanmış ve düzenlenmiştir.¹⁹

Cumhuriyet devrinin gemi sicili ile ilgili ilk nizamnamesi 18.5.1931 tarih ve 11045 sayılı kararname ile yürürlüğe koyulan “Türk Gemilerinin Tescili Hakkındaki Nizamnamedir”.Bu nizamname, yeni ticaret kanunun yürürlüğe girmesi ile ona uygun olarak hazırlanan 5.2.1957. tarih ve 4/8520 sayılı Gemi Sicili Nizamnamesi ile kaldırılmıştır.

¹⁴ Belirten READY,age.,s.3

¹⁵ McDOUGAL/BURKE,age.,s.1114

¹⁶ YAZICIOĞLU,age.,s.6

¹⁷ McDOUGAL/BURKE,age.,s.1114

¹⁸ OKAY,age.,s.133

¹⁹ 1940 tarihli Alman gemi sicili nizamnamesinin metni için Bkz.BELBEZ Hikmet,1940 tarihli Alman Gemi Sicili Nizamnamesi, Adliye Ceridesi,1941.sayı 36.s.764

3- Gemi Sicili Tanımı;

Sicilin niteliği ve tarihi gelişimi çerçevesindeki bilgilerin ışığı altında doktrinde çeşitli gemi sicili tanımları verilmiştir.

ÇAĞA: "Gemi sicili, gemilerin kaydına mahsus bir kütüktür.Kanun iktisadi bakımdan önemi haiz ve üçüncü şahısları ilgilendiren bazı hukuki münasebetlerin aleni hale getirilmesini arzu etmiştir.Gayrimenkullerde bu aleniyeti tapu sicili, tacirlerde ticaret sicili, gemilerde ise gemi sicili sağlar.²⁰

KENDER/ ÇETİNGİL: "Gemilerin kaydedildikleri sicile gemi sicili adı verilir.Gemi sicili başlangıçta, sadece gemilerin milliyetini tespit için tesis edilmiştir.Sonradan gemiye ait hakların (mülkiyet, ipotek,intifa) gibi tesisini ve aleni hale getirilmesini sağlamıştır".²¹

KALPSÜZ: "Gemi sicili, belli bazı vasıfları haiz gemilerin hüviyetinin tayinine imkan veren unsurlarla, onlar üzerindeki aynı haklara ilişkin kayıtların, şerhlerin, itiraz ve takyitlerin tesciline mahsus resmi bir sicildir.²²

Görüldüğü gibi, tanımların hemen tamamı sicilin fonksiyonlarını açıklamaktadır.Buna göre gemi sicili ; Haiz olduğu büyük ekonomik değer nedeni ile bazı vasıflara sahip olan gemilerle ilgili maddi ve hukuki durumu belirten, alenileştirmeyi sağlayan M.K. anlamında resmi bir sicildir.Gerçekten,gemi sicili M.K.m.7 anlamında resmi bir sicil olduğundan²³ olduğundan "...aksi ispat oluncuya kadar..." içerdiği kayıtlar doğru sayılır.

Ancak gemi sicili de, diğer resmi siciller gibi yalnızca fonksiyonları ve kanunen içermeleri gereken hususlar çerçevesinde delil ve karine teşkil eder.²⁴ Bunun dışında, içerdikleri hususlar delil niteliği taşımazlar.

²⁰ ÇAĞA Tahir,Deniz Ticaret Hukuku c.1.Giriş,Gemi, Donatan ve Kaptan.9.Baskı.İstanbul 1990.s.63

²¹ KENDER Rayegan/ÇETİNGİL Ergon,Deniz Ticareti Hukuku,Genişletilmiş 5.Baskı.İstanbul 1992.s.42

²² KALPSÜZ,age.,s.198

²³ÇAĞA,age.,s.63;KENDER/ÇETİNGİL,age.,s.42;OKAY,age.,s.136;KALPSÜZ,age.,s.199

²⁴ YAZICIOĞLU,age.,s.2

B-GEMİ SİCİLİNİN ÖNEMİ

Gemilerin sahip oldukları değer sebebi ile gerek devletin gerekse kişilerin gemiler hakkında bilgi sahibi olması, devletin bundan fazla olarak kontrol yetkisini kullanabilmesi için, gemi sicilinin varlığı adeta zorunluluk teşkil etmektedir. Gemi sicili, her şeyden evvel gemilerin uyrukluğunun saptanması açısından önemlidir. Gemi sicili sayesinde, devletler kendi bayraklarını çekme hakkına sahip gemileri tespit ve kontrol etmektedirler. Devletler kendi bayraklarını taşıyan gemilere, yabancı bayrak taşıyan gemilere nazaran bir takım ayrıcalıklar ve kolaylıklar sağlamaktadırlar. Gemi sicilinin kamu hukuku fonksiyonunu en fazla gösterdiği alan bayrak çekme hakkının varlığı ve kullanılmasıdır. Gemi sicili, gemi uyrukluğunun tespitinin yanı sıra, gemilerin kimliğini de tespit eder. Geminin adı, tanınma işareti, bağlama limanı, tonajı gibi hususların bilinmesini sağlayarak, geminin diğerlerinden farklı kılınmasına yardımcı olur.

Bundan başka, sicil gemi ile ilgili hukuki münasebetler hakkında bilgi verir ve bu hususları aleni hale getirir. Gemi yapı itibarı ile menkul bir maldır. Ancak bir takım düşüncelerle, geminin menkul mal olarak nitelendirilerek, zilyetliğe bağlanan hükümlere tabi tutulması uygun görülmemiştir. Gemi üzerindeki hakların, zilyetliğe bağlı hak karineleriyle tespiti ihtiyaçlara yeteri kadar cevap vermeyeceğinden, sicile kayıtlı gemilerde sicil kayıtlarının karine teşkil edeceği kabul edilmiştir.²⁵ Gemi sicilleri; gemi ile ilgili hukuki münasebetler hakkında bilgi vererek ve bunları aleni hale getirmek sureti ile gerek hak sahipleri, gerek gemi üzerinde hak iktisap edecek üçüncü kişiler için güvenli bir ortam sağlamaktadır.

Diğer yandan sicil, Türk hukukunda özellikle TTK'nun Deniz Ticareti Kitabının uygulanması bakımından önemlidir. Şöyle ki, Türk gemi siciline kayıtlı gemiler üzerindeki mülkiyetin iktisabı ve ziyayı Türk kanunlarına tabidir (TK.m.86/2). Bundan başka, gemi mülkiyeti, kazandırıcı zamanaşımı, gemi ipoteği, gemi üzerinde intifa hakkı gibi konularda geminin sicile kayıtlı olup olmaması büyük rol oynamaktadır (TK.m.867,872-873,876,878/2).

Cebri icrada ilamlı takipte, mahcuzun paraya çevrilmesinde,

²⁵ YAZICIOĞLU, age., s.4

rehnin paraya erilmesi yolu ile takipte, gemi siciline kayıtlı gemiler gayrimenkul hükümlerine tabi tutulmuştur (İ.İ.K.m.23/IV,27/2,28,29,31,136).

Bundan başka,T.K'nın 891.maddesi hangi hallerde sicile kayıtlı gemilerin M.K uyarınca gayrimenkul sayılacağını tespit etmiştir.Gemi sicili,bazı hallerde bağlama limanının belirlenmesi açısından da önemlidir.Geminin seferlerinin idare olunduğı yer,yabancı bir liman veya bir liman değil de, memleket içinde bir mahalse veya geminin seferleri geminin içinden idare ediliyorsa , donatan gemisini dilediğı sicil dairesine tescil ettirebilir (T.K.m.841/2).İlk iki halde tescil limanı bağlama limanı olarak kabul edilmektedir.Üçüncü ihtimalde gemi seferlerinin idare edildiğı yabancı liman bağlama limanı kabul görecektir.²⁶

II- TÜRK HUKUKUNDA GEMİ SİCİLİ

Konumuz olan “Elverişli Bayrak” ve bu olguya tepki olarak oluşturulmuş “Uluslararası Gemi Sicili” (ikinci sicil) kavramını açıklamadan önce özellikle Türk hukuku açısından sağıklı bir değerlendirme yapılabilmesi için hukukumuzdaki mevcut düzenlemenin incelenmesi gerekmektedir.

A- TÜRK DENİZ HUKUKUNDA GEMİ SİCİLİ UYGULAMALARI

Türk hukukunda sicille ilgili hükümlerin iktibas olunduğı Alman hukukundan farklı olarak²⁷ sadece iki değişik alanda işlev gören sicil mevcuttur: 1-Gemi sicili, 2-Yapı halinde bulunan gemilere mahsus sicil bu sicillere ek olarak TK.m.824/2 uyarınca Türk gemisi olmadıkları halde Ulaştırma Bakanlığınca kendilerine Türk bayrağı çekme izni verilmiş olan gemilerin kaydının tutulduğu özel bir sicil mevcuttur.Türk gemi sicili olarak isimlendirilen bu bölümde gemi sicili hakkında ayrıntılı bilgi verilecek, yapı halindeki gemilere mahsus sicilden kısaca bahsedilecektir.

²⁶ ÇAĞA,age.,s.4;KENDER/ÇETİNGİL,age.,s.37;OKAY,age.,s.111

²⁷ KALPSÜZ,age.,s.201Alman hukukunda bu iki sicile ek olarak “İç su gemilerine mahsus sicil” de vardır.(Binnenschiffregisterordnung)

1-YAPI HALİNDEKİ GEMİLERE MAHSUS SİCİL

a-Kuruluş sebebi ve görevi

aa-Kuruluş sebebi;Yapı halindeki gemilere mahsus sicil hukukumuz 1957 tarihli yeni ticaret kanunumuz ile girmiştir.²⁸ Böyle bir sicilin kurulmasındaki amaç henüz tamamlanmadığı için gemi siciline kaydolunamayan ve bu sebeplede üzerinde ipotek tesis olunamayan ve yapımına engel olmayacak biçimde haczedilmesi mümkün olduğu halde haczedilemeyen yapılar üzerinde ipotek tesisini ve ihtiyaten veya icraen haczini mümkün hale getirmektir.²⁹

bb-Kuruluş görevi;

Yapı halindeki sicillerin ilk görevi,gemi üzerindeki ipotek ve hacizlerin aleniyetini sağlamaktır.Fakat bu aleniyet gemi sicilindeki kadar geniş değildir.Şöyle ki, bu sicili inceleyebilmek ve örnek alabilmek için talepte bulunanın ilgisini kanıtlaması gereklidir.(TK.m.853/3)Bu sicil uygulamasında “amme itimadı prensibinin” sınırlı bir etkisi vardır .Amme itimadı prensibi bu sicilde yalnızca ipotek hakkı bakımından caridir.Yapı üzerindeki mülkiyetin iyiniyetle kazanılmasında sicilin herhangi bir rolü yoktur.³⁰

Bundan başka bu sicilin, yapı halindeki gemilerin kazandırıcı zamanaşımı ile mülkiyetinin elde edilmesinde ve feragat sebebi ile terkinde de önemli bir rolü vardır.(TK.m.942,872-874)

b-Yapı halindeki gemilerin sicile tescili

aa- Tescil yeri; Yapı, inşaat yerinin tabi bulunduğu sicil memurluğunca tescil edilir.Yapı başka bir bölgeye götürülse dahi aynı sicil memurluğu yetkilidir.Fakat bu memurluk, yeni inşaat yeri yapı siciline yapının kendi sicil memurluğunda kayıtlı olduğunu bildirmesi zorunluluğu vardır.³¹

bb-Tescil talebi; Yapının sicile tescilini, tersane sahibi dilekçe ile talep eder.Tersane sahibi malik değilse , tescili talep hakkı malike aittir.Kanun ayrıca, ihtiyati veya icrai haciz kararı almış bulunan

²⁸ OKAY,age.,s.152

²⁹ OKAY,age.,s.151;KALPSÜZ,age.,251;TEKİL Fahiman,Deniz Ticareti Hukuku ,İstanbul1970.s.65

³⁰ OKAY,age.,s.152

³¹ OKAY,age.,s.153

alacaklıya da tescil talebinde bulunma imkanını sağlamıştır.(TK.m.859)

Tescil talebi ile birlikte bildirilecek hususları TK.m.860 belirlemiştir.Bu hükme göre;

a-Yapı halinde bulunan geminin nev'i, adı veya numarası veya ayırd edilmesine yarayan herhangi bir işaret.

b-İnşaat yeri veya inşa edildiği tersane

c-Maliki

Tersane sahibi ve yapının maliki, tescil olunan hususlarda meydana gelen değişiklikleri ve geminin inşasının tamamlandığını, sicil memurluğuna gecikmeksizin bildirmek ve tevsik etmekle mükelleftirler(TK.m.862)Belirtilmezse TKm.850 delaletiyle TK.m.35 uygulanır.Bu durumda sicil memuru ilgilileri, tayin edeceği münasip süre içersinde kanuni yükümlülüklerini yerine getirmeye yahut tescili gerektiren bir durumun söz konusu olmadığına ilişkin durumun ispatı için davette bulunur (TK.m.35/1).İlgililer memurun tayin ettiği süre zarfında tescil talebinde bulunmaz veya tescilden kaçınma sebeplerini bildirmezlerse, sicil memurunun teklifi ile sicilin bağlı bulunduğu mahkeme tarafından para cezasına çarptırılırlar (TK.m.35/2).

cc-Terkin; Yapı halindeki gemilere mahsus sicildeki kayıtlar, gemi sicilindeki kayıtlara nazaran geçici bir nitelik taşırlar.Şöyle ki, bu sicildeki kayıtlar yapı tamamlanıp, gemi siciline tescil olunmasına kadar geçen zaman diliminde hüküm ifade ederler.Bundan başka;

a-Geminin, tersane sahibi tarafından yabancı memlekete teslim edildiğinin bildirilmesi ,

b-Malik veya tersane sahibinin terkin talebinde bulunması,

c-Yapının harap olması halinde sicilden terkin edilir (TK.m.863/1).İlk iki halde varsa ipotekli alacaklının ve sicile kayıtlı diğer hak sahiplerinin rızalarının alınmaları şarttır (TK.m.863/2).

B-SİCİL TEŞKİLATI

1-SİCİL DAİRELERİ;

Gemi sicilinin tutulması bakımından Türkiye "sicil dairelerine" ayrılmıştır (TK.m.839/1). Gemi sicilinin tutulacağı yerleri tespit yetkisini Hükumete vermiştir.Bu yetkiye dayanılarak Karadeniz bölgesinde;Trabzon,Samsun,Zonguldak, Marmara havzasında;

İstanbul, Bandırma, Çanakkale, Ege bölgesinde; İzmir ve Akdeniz bölgesinde; Antalya, Mersin ve İskenderun limanlarında gemi sicil daireleri kurulmuştur. (GSN.m.1)

Sicil dairesinin amiri; Gemi sicili dairesinin kurulu bulunduğu limanın başkanıdır. Bu sıfatla liman başkanı, sicil dairesinde sicil işlerinin mevzuat hükümlerine uygun biçimde yürütülmesini sağlamakla mükelleftir. (GSN.m.9)

TK.m.841/1 gereğince " yetkili sicil dairesi" geminin bağlama limanının tabi bulunduğu sicil dairesidir. Gemi malikinin Türkiye'de ikametgahı veya ticari işletmesi yoksa, ticaret kanunda yazılı hakları kullanmak ve görevleri yerine getirmek üzere sicil memurluğuna, sicil dairesinin bulunduğu bölgede oturan bir temsilci gösterme mecburiyeti vardır. (TK.m.841/3)

TK.m.841/2 gereğince geminin seferleri yabancı bir ülkeden veya geminin içinden yahut bir kara şehriden idare ediliyorsa malik gemisini dilediği sicil dairesine tescil ettirebilir.

2-SİCİL MEMURLARI;

Gemi sicili, her sicil dairesinde Ulaştırma Bakanlığınca tayin olunacak, "Gemi sicil memur ve muavinleri" tarafından tutulur (TK.m.839/2, GSN.m.3/1). Sicil memurları ve muavinlerinin yüksek tahsilli olmaları asıdır (GSN.m.4). Sicil memurları, Liman başkanlarının gözetiminde ve ticaret sicili memurları gibi sicil memurluğunun bulunduğu yerde ticaret davalarına bakan Asliye hukuk mahkemelerinin denetiminde çalışırlar. (TK.m.839/2, GSN.m.8) Sicil memurluğunun bulunduğu yerde Ticaret davalarına bakan birden çok Asliye hukuk mahkemesi varsa, Adalet Bakanlığı gemi sicilini bunlardan birine bağlar (TK.m.839/2, 26/2; GSN.m.8/1).

Gemi sicil memurlarının görev ve sorumlulukları, tapu sicili işlemlerini yapan memurların, sicil işlemlerini yapmalarından doğan sorumluluklarını düzenleyen hükümlere tabidir. Şöyle ki, Hazinesinin tapu sicilinin tutulmasından doğan sorumluluğunu düzenleyen MK.m.917 hükmü, gemi sicillerinin tutulmasından doğan sorumluluk hakkında da caridir. (TK.839/3) Buna göre, gemi sicilinin tutulmasından doğan zararlardan Hazine sorumludur. Bununla beraber, kişisel kusurları

oranında zararın doğmasına sebep olan memura rücu etme hakkı saklıdır.Burada bir “sebep sorumluluğu” söz konusudur.³² Sicilin tutulmasından doğan bir “zarar” bulunması, “illiyet bağı” ve “hukuka aykırılık” şartlarının gerçekleşmesi sorumluluk için yeterlidir.Devlet daha sonra, kusurlu olan memura “rücu” edecektir.³³

Bu konuda son olarak belirtilmesi gereken nokta, MK.m.917 kapsamına giren davaların hangi mahkemenin görev alanına girdiği hususudur.Bir ara Uyuşmazlık mahkemesinin içtihadları farklılık gösterse de söz konusu davalarda İdari yargının değil, Adli yargının görevli olduğu görüşü yerleşmiştir.³⁴

3-SİCİLİN TUTULMASI

TK.m.839/2 uyarınca gemi sicili,sicil memurları tarafından tutulur.Bu anlamdaGSN.m.9'da “sicil işlerine ait her türlü karar memur tarafından verileceği gibi, her nev'i muamelelerde memur tarafından yapılır” hükmü yer almaktadır.Sicil memur ve muavinleri,gemi sicilinin kanun ve nizamnamelere uygun biçimde tutulması ile mükelleftirler.(GSN.m.9)

Bununla birlikte sicil dairesinin amiri sıfatı ile, liman başkanı işlerin kanun ve nizamnamelere yani hukuka uygun biçimde yürümesini sağlamak için sicil memuruna talimat verebilir,buna paralel olarak memur tereddüt ettiği noktalarda liman başkanına başvurabilir.(GSN.m.9)Nizamnamede liman başkanına verilen bu yetki sicil işlerinin düzenli biçimde yürütülmesi içindir.³⁵ Bu sebeple, liman başkanı, sicil memuruna somut olayda belirli biçimde hareket etmesi yönünde emir veremez.Zira GSN.m.9 sicil tutulması hususunda memurun yetkisini ve bu yetkinin kapsamını açık biçimde ifade etmiştir.

Sicil kayıtlarının sağlıklı biçimde tutulması açısından, sicil memurlarının ilgilileri, tescili zorunlu olup da kanuni şekilde ve süresi içinde sicile kaydı talep edilmemiş bulunan hususları tescil ettirmeye davet etme yetkisi vardır.(TK.m.850)

Sicilin tutulması konusunda değinilmesi gereken diğer bir

³² HATEMİ/SEROZAN/ARPACI,Eşya Hukuku,İstanbul 1991.s.472

³³ HATEMİ/SEROZAN/ARPACI,age.,s.472

³⁴ Bu yöndeki karar için Bkz.R.G.18.12.1977/16143

³⁵ ÇAĞA,age.,s.63

husus da gemi sicilinin tutulmasında, ticaret sicilinden farklı olarak, sicil memurunun inceleme ve araştırma görevine, yalnızca bir kimsenin malik olarak tescil edilmesinin doğruluğu hakkında şüphe uyanması hali için temas edilmiş olunmasıdır. Böyle bir durumda sicil memuru, re'sen gerekli araştırmaları yapmakla görevli olup, bu araştırmalar neticesinde sicildeki kayıtların doğru olmadığını anlarsa, ilgilileri sicilin düzeltilmesini talep ve düzeltme için gerekli belgelerin sağlanması için davet eder. (GSN.m.24) Ancak tek bir hal için sicil memuruna yüklenen bu mükellefiyetin, tescil için talep olunan bütün hususlar için geçerli olması gerekmektedir.³⁶

Sicil memurunun bütün karar ve işlemlerine karşı itiraz mercii sicil dairesinin bağlı bulunduğu Asliye hukuk mahkemesidir.³⁷ Bu mahkeme, sicilin tutulmasına "nezaret görevini" sicil memurunun karar ve işlemlerine karşı yapılan şikayet ve itirazları inceleyerek karara bağlamak sureti ile yerine getirir. (GSN.m.8/2)

Memurların kararlarına karşı tebliğden itibaren sekiz gün içerisinde mahkemeye başvurularak itiraz edilebilir.³⁸

Sicil memurlarının sicili tutarken uyacağı kurallar GSN.m50-59 arasında gösterilmiştir.

C-TÜRK GEMİ SİCİLİNE KAYDI CAİZ OLAN ve OLMAYAN GEMİLER

Türk ticaret kanunu anlamında gemi sayılan³⁹ her deniz aracının Türk gemi siciline kaydı mümkün değildir. Kanun, gemileri sicile kayıt olmaları bakımından çeşitli kategorilere ayırmıştır. Bazı gemilerin sicile kaydı zorunlu iken, bazılarının kaydı malikinin iradesine bırakılmıştır. Diğer bir grup geminin sicile kaydı ise yasaklanmıştır.

1-TESCİLİ CAİZ GEMİLER

TK.839/1 hükmüne göre gemi sicili "Türk gemileri" için tutulur. Bunun sonucu olarak bir geminin Türk gemi siciline

³⁶ KALPSÜZ, age., s.204. Yazar gerekçe olarak TK.m.850.hükmünün TK.m.35'e ve bu maddenin de madde 34/3'e yaptığı atfı göstermektedir.

³⁷ Sicilin bağlı bulunduğu yerde Ticaret mahkemesi varsa itiraz mercii ticaret mahkemesidir.

³⁸ ÇAĞA, age., s.64; OKAY, age., s.142; KALPSÜZ ise bu konuda gemi sicilinde sicil memurunun karar ve işlemlerine karşı, sicilin bağlı bulunduğu mahkemeye yapılacak itirazın süresinin belirtilmediği görüşündedir. (age, s.204 not 208).

³⁹ Gemi kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA, age., s.39

kaydedilebilmesi için ilk şart “Türk gemisi” vasfını taşımasıdır. Hangi gemilerin Türk gemisi sayılacağı TK.m.823’de belirtilmiştir.⁴⁰

Yabancı gemilerin Türk gemi siciline kaydedilmeleri mümkün değildir. Türk gemisi olmayan bir gemi, istisnaen Türk bayrağı çekme hakkını kazansa dahi (TK.m.824/2), Türk gemi siciline kaydolma hakkını elde edemez. Bu gemiler, Ulaştırma Bakanlığınca tutulan özel bir sicile kaydedilmektedirler.

Bir gemi Türk gemisi sayılsa dahi, yabancı bir ülkenin gemi siciline kayıtlı ise, bu halde de Türk gemi siciline kayıt imkanına sahip olamayacaktır. Bu halde, gemi malikinin yabancı ülkedeki sicilden gemisinin kaydını terkin ettirmek zorunluluğu vardır. Gerektiğinde, geminin yabancı ülke gemi siciline kayıtlı olmadığını kuvvetle muhtemel gösteren belgelerin ibraz edilmesi lazımdır (TK.m.847/1). Ancak yabancı ülkede gemi siciline kayıtlı olan geminin, kaydının terkinini imkansız ise bu şarttan vazgeçilebilir. (TK.m.847/2)

Ticaret Kanunumuzun 822/2 bent 3’deki durum yani, “yabancı bir devlet veya onun tebası hesabına Türkiye’de inşa olunan gemilerin” sicile kaydedilmesi maddesini düzenleyen hükmü doktrinde eleştirilmiş ve sicile kayıt açısından Türk gemisi olma şartına istisna teşkil etmediği belirtilmiştir.⁴¹ Bunun sonucu olarak, yabancı bir devlet veya onun tebası hesabına inşa olunan gemiler, ancak mülkiyeti yabancıya geçmediği sürece veya Yapı henüz tamamlanmamışsa yapı halindeki gemilere mahsus sicile kaydedilebilecektir. Mülkiyetin yabancıya geçmesinden sonra, söz konusu gemilerin Türk gemi siciline kaydedilmelerine imkan yoktur. Gerçekten TK.m.822/2 bent 3 hükmünün gemi siciline kaydedilecek gemilerin Türk gemisi olması gerekliliğine istisna teşkil ettiğini kabul etmek hatalı bir sonuç olacaktır.⁴²

Ticaret kanunumuzun 840. maddesi ile, GSN.m.10 hükmüne göre gemi siciline kaydı zorunlu ve gemi siciline kaydı malikinin isteğine bırakılmış olan kaydı caiz gemileri şu şekilde gruplandırabiliriz.

⁴⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi “Gemi uyrukluğu” kavramı incelenirken verilecektir.

⁴¹ ÇAĞA, age., s.64,65; OKAY, age., s.99

⁴² Bu hükmün istisna olduğu yönünde bkz. KALPSÜZ, age., s.208. Yazar, bu hükmün sonucu olarak 18 gros tonilatodan büyük gemilerin Türk gemi siciline kaydının zorunlu olduğunu ancak bu hükmün gemi sicilinin Türk gemileri için tutulacağı prensibine aykırılık teşkil ettiğini belirtmektedir.

a-TK.m.823 gereğince Türk bayrağını çekme hakkına sahip ticaret gemileri, diğer bir ifade ile "Türk ticaret gemileri".

b-TK.m.822/2 bent 1'de yazılı olan yatlar,denizci yetiştirme gemileri ve bunun gibi münhasıran gezinti, spor, eğitim, öğretim ve ilim gayelerine tahsis olunmuş gemiler,yani "münhasıran denizde kazanç elde etmekten başka gayeye tahsis olan veya fiilen bu şekilde kullanılan resmi veya özel gemiler".

a-Tescilli Zorunlu olan Gemiler;

Gemi siciline tescilli caiz olan gemilerden, TK.m.844/1 hükmünde belirtilenlerin malikleri,gemilerini sicile kaydettirmek zorundadırlar.Buna göre,18 grostonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin Türk gemi siciline kaydı zorunludur.

Sonuç olarak Türk hukukunda bir geminin sicile kaydının zorunluluk teşkil etmesi başlıca üç unsura göre tayin edilmektedir;

- Geminin uyrukluğu,
- Geminin tahsis edildiği gaye,
- Geminin büyüklüğü,

Kanunun aradığı bu özelliklere sahip gemilerin malikleri, gemilerini sicile tescil ettirmek zorundadırlar.(TK.m.844/1)

b-Tescilli İsteğe Bağlı Gemiler;

Türk gemi siciline kaydı caiz ve zorunlu olan gemilerin dışında kalanlar,ancak maliklerinin talebi üzerine tescil edilebilirler.Buna göre, tescilli malikin iradesine bırakılmış gemiler şu şekilde gruplandırılabilir;

a-18 grostonilatodan küçük ticaret gemileri(TK.m.844/2,GSN.m.10)

b-TK.m.822/2 bent 1 hükmünde yazılı olan yatlar,denizci yetiştirme gemileri gibi münhasıran gezinti, spor, eğitim,öğretim ve ilim gayelerine tahsis edilmiş gemiler.

2-Tescilli Caiz Olmayan Gemiler

Sicile kaydı caiz olmayan gemiler TK.m.840-847/1 ve GSN.m.10/2 gereğince;

- Türk gemisi olmayan (yabancı)gemiler,
- Donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler,
- Devlet, belediye ve diğer kamu tüzel kişiliklerine ait münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş olan gemiler,

-Yabancı ülke gemi sicilinde kayıtlı olan gemilerdir.

D- SİCİL İŞLEMLERİ

1- TESCİL

Gemi sicili konusunda tescil, gemi üzerindeki hukuki ilişkileri ve diğer gemilerden ayırt edilmesi ile ilgili maddi vakıaları göstererek ve bunları aleni hale getirmek için, sicilde her bir gemiye bağımsız bir sicil defteri açılarak kaydedilmesidir.

2- Maddi vakıaların tescili

1- Maddi vakıaların hangilerinin tescil edileceği TK.m. 845'de gösterilmiştir

aa- Geminin adı, nevi, yapımında kullanılan malzeme, bağlama limanı, inşa olunduğu yer, resmi ölçme neticeleri, Türk bayrağını çekme hakkının dayandığı vakıalar gibi "geminin hüviyyetini belirleyen unsurlar"

bb- Geminin ait olduğu;

- Gerçek kişinin adı, soyadı, ticaret ünvanı, bağlı bulunduğu ticaret sicil memurluğu, sicil numarası,

- Donatma iştirakinde müşterek donatanların ad ve soyadları ve gemi paylarının miktarları ve varsa gemi müdürü,

- Ticaret şirketinin çeşidi, ticaret ünvanı, tescil olduğu ticaret sicil memurluğu ve sicil numarası,

- Malikin Türkiye dahilindeki ikametgahı veya ticari işletmesi yoksa, kanunda yazılı hakları kullanmak ve vazifelerini yerine getirmek üzere göstereceği temsilcinin (TK.m.841/3) adı, soyadı ve adresi,

- Maddi bir vakıa olarak bunların gemiyi iktisap sebebi, gibi "geminin malik veya malikleri ile" ilgili kayıtlardır.

b- Maddi vakıaların tescilli usulü

aa- Tescil talebi; Gemi ile ilgili maddi vakıaların tescili, gemi malik veya maliklerinden birinin "talebi üzerine" olur. Fakat bu, ilgililerin tescil talebinde bulunup bulunmamakta serbest oldukları anlamına gelmez. Tescili zorunlu bir gemi söz konusu ise, ilgililer tescil talebinde bulunmak zorundadırlar.⁴³

Tescili talep süresi, ilgililerin kayıt işlemlerini gerektiren hususları, öğrendiği tarihten itibaren 15 gündür. Bu süre içinde tescil

⁴³ Kalpsüz, age, s.212

yükümünü yerine getirmeyenler hakkında TK.m.35 uygulanır. Türkiye dışındayken Türk bayrağı çekme hakkını elde ederek TK.m.828/1 uyarınca bayrak şehadetnamesi almış olan gemi malik veya malikleri bayrak şehadetnamesinin geçerli olduğu bir yıllık sürenin dolmasına kadar tescil talebinde bulunmakla mükelleftirler. Gemi, söz konusu bu süre içinde Türkiye'ye gelirse, sürenin bitmesi beklenmeden "derhal" gemi siciline tescil ettirilmelidir. (GSN m.11)

Tescili kanunen zorunlu olmayan gemilerin sicile tescili malik veya maliklerinin isteğine bırakılmıştır, ancak bu kategoriye giren gemiler sicile bir kez kaydettirildikten sonra, tescil edilmiş hususlarda meydana gelen değişikliklerin geminin kayıtlı bulunduğu sicil memurluğuna derhal bildirilmesi zorunluluk teşkil etmektedir. (TK.m.849/ 1)

Tescil talebi dilekçeyle yapılır (TK.m.843/2). Dilekçeye TK.m.845'de yazılı hususları bildiren bir beyanname (TK.m.845 ve GSN m.85/1) eklenir.⁴⁴

Kanuda ve nizamnamede belirlenen şartlara uygun olarak yapılan tescil talebi, sicil memuru tarafından incelenir. Sicil memuru talebi inceledikten sonra çeşitli şekillerde hareket edebilir. Şöyle ki;

- Sicil memuru tescil talebini, mevzuata uygun görerek kabul edebilir. Bunun üzerine gemi sicile kaydolunur. (TK.m.848/2)

- İkinci bir ihtimal olarak tescil talebi sicil memuru tarafından reddedilebilir. Sicil memurunun red kararının gerekçeli olması şarttır. (GSN m.91) Sicil memurunun bu kararına karşı sicil kaydının gerçekleştirilebilmesi için itiraz prosedürünün harekete geçirilmeli gerekli yani sicil memurunun bağlı bulunduğu mahkemeye süresi içinde başvurulmalıdır. (GSN.m.8-9)

2-Hukuki İlişkilerin Tescili

2.1-Sicile kaydedilecek hususlar;

Ticaret kanunu ve Gemi Sicili Nizamnamesinin ilgili maddeleri hangi hukuki ilişkilerin sicile kaydedileceğini açıkça belirtmiştir (TK.m.876,878,965;GSN.m.25,27,47,63vd.).

aa-Gemi mülkiyetinde veraset, terk, satış, cebri icra yoluyla

⁴⁴ Gemi sicilinde gerekli noktalar hakkında belgeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. KALPSÜZ, age., s. 213 vd; YAZICIOĞLU, age., s. 38 vd.

satış vb.gibi sebeple meydana gelen değişiklikler,

bb-Gemi ipoteği tesisi;

TK.m.876/1 uyarınca bir gemi veya gemi payı üzerinde ipotek hakkı tesisi ancak sicile kayıtlı mümkün olmaktadır.Tescil, akdi ipotek hakkının doğumu bakımından kurucu nitelik taşımaktadır.Buna karşılık, kanuni ipotek hakkı sicil dışında doğmaktadır.

cc-Gemi ipoteği üzerinde bir hak tesisi(TK.m.879 veGSN.m.25)

dd-Gemi üzerinde intifa hakkı tesisi;

TK.m.878 uyarınca, gemi üzerinde intifa hakkı tesisi, ancak bu geminin de dahil bulunduğu mamelek veya terekenin tamamı veya şayi bir cüzü üzerinde intifa hakkının kurulması hususunda bir mükellefiyetin bulunması halinde mümkündür.Belirtilen bu haller dışında sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulamaz.

Gemi üzerinde kurulacak akdi intifa açısından gemi ipoteği hakkındaki hükümler caridir.Bunun sonucu olarak akdi intifa hakkında gemi siciline tescilin rolü kurucu nitelik taşımaktadır.(TK.m.878/2) Buna karşılık kanuni intifa hakkında, intifa hakkı sicil dışında doğmaktadır,yani doğumu için sicile kayıt zorunluluk teşkil etmemektedir.

ee-Tasarruf takyitleri;

Bir gemi veya gemi ipoteği üzerindeki tasarruf takyidi, çeşitli sebeplerden doğabilir.İflas,ihtiyati veya icrai haciz,mahkeme tarafından verilen ihtiyati tedbir kararı gibi kanuni tasarruf takyitlerinin yanı sıra akdi tasarruf takyitleri de gemi siciline kaydolunabilir.

ff-Gemi üzerinde aynı haklar ve sicilde kayıtlar üzerinde şerhler ve itirazlar;

Gerçek hukuki duruma uygun olmayan sicil kayıtlarının düzeltilmesine kadar, gerçek hak sahibi, yanlış kayda dayanan iyiniyetli iktisaplar sonucu hakkını kaybetme tehlikesiyle karşı karşıyadır.

Sicilin tashihi, düzelme sonucu hukuki durumu etkilenecek olan kişinin rızası ile mümkün olmaktadır.(TK.m.886,GSN.m.21) Eğer rıza gösterilmezse, hak sahibi mahkemeye başvurmak zorundadır.Mahkemenin sonuçlanması belirli bir zaman alacağından, bu süre içinde hak sahibinin durumu olumsuz yönde etkilenebilecektir.Kanun koyucu, bu durumu gözönüne alarak, sicile

“itiraz” kaydedilmesine imkan tanımıştır.⁴⁵

İtiraz yukarıda da belirtildiği gibi, hakkı etkilenecek kişinin rızası veya mahkemeden alınacak ihtiyati tedbir kararına dayanılarak sicile kaydedilir. Mahkemeden ihtiyati tedbir kararı alınabilmesi için, sicilin düzeltilmesi hakkının mevcudiyetini kuvvetle muhtemel gösterecek delillerin ibrazı gerekli ve yeterlidir. (TK.m.887/2)⁴⁶

Sonuç olarak itiraz müessesesi, gerçek hukuki duruma uymayan sicilin “ayni hak” sahibi veya düzeltilme istemeye hakkı olan bir kimse lehine düzeltilmesini sağlamaktadır.

Öte yandan, ayni hak durumunun değiştirilmesi yönünde, şahsi bir talep hakkı sahibi olanların, bu haklarının korunması için sicile “şerh” düşülmesi mümkündür. Gemi veya gemi ipoteği üzerinde ayni bir hakkın kurulması veya kaldırılmasını veya muhteva yahut derecesinin değiştirilmesi hususunda şahsi bir hakka sahip olan kişi hakkını mahkeme önünde ispat edinceye kadar, bir takım tehlikelere maruz kalabilmektedir.⁴⁷ Şerh bu tehlikelerin bertaraf edilmesini sağlamaktadır. Şöyle ki, “ sicile şerh verilmesinden sonra gemi veya gemi ipoteği üzerinde yapılacak tasarruflar şerh ile himaye altına alınan haklar haleldar ettiği ölçüde geçerli olmazlar” (TK.m.879/2).⁴⁸

b-Tescil Usulü

aa-Tescil talebi;

Geminin tescilinde olduğu gibi, gemi üzerindeki hukuki ilişkilerin tescilinde de talep üzere tescil esası benimsenmiştir. Ancak bu esasın yanında re'sen tescile de yer verilmiştir (TK.m.848/3,848/4,876/1;GSN 20,38,40,42vd.).

bb-Tescili talep yetkisi;

Gemi siciline hukuki ilişkilerin tescilini talep yetkisi, lehine

⁴⁵ Sicile itiraz, amme itimadı prensibinin işlemlerini engeller. İtiraz iyiniyeti engelleyici bir rol üstlenmektedir (TK.m.885/2). Ayrıca itiraz zamanaşımı ile iktisabı engelleyici bir nitelik taşımaktadır. Sicile kaydedilmiş itirazın varlığı halinde zamanaşımı ile iktisap söz konusu olamayacaktır.

⁴⁶ Oysa genel hükümlerde (HUMK 101) ihtiyati tedbir alınabilmesi için hakkın tehlikede olduğunun tevsiki şarttır.

⁴⁷ ÇAĞA, age., s.73, ÇAĞA; şahsi haklarda “amme itimadı” prensibi işlemeyeceği için, söz konusu tehlikelerin “amme itimadı” prensibinden kaynaklanmadığını belirtmektedir.

⁴⁸ ÇAĞA, age., s.74vd.

tescil yapılacak olan veya hakkı tescilden etkilenecek olan kişilere aittir.(GSN.m.16/2)

Tescil dilekçe ile talep olunur.Talep, dilekçenin sicil memurluğuna tevdi anında yapılmış olur.(GSN.m.16/1)Hukuki ilişkilerin gemi siciline tescili için, tescil talebi ile birlikte, tescil olunacak hukuki ilişkiye göre değişen belgelerin de sicil memurluğuna ibrazı gereklidir.⁴⁹

cc-Tescili talep süresi;

Kanuni ipotek dışında, hukuki ilişkilerin tescili için belirli bir süre için talepte bulunma yükümlülüğünü gösteren başka bir hüküm mevzuatımızda mevcut değildir.Kanuni ipotek hakkının tescilinin talebi süresi işin bitiminden üç aydır.(MK.m.804)

dd-Talebin sonuçlandırılması;

Yapılan talebin, kanun ve nizamname hükümlerine uygun olup olmadığı sicil memurunca incelenip karara bağlanır.Talep hukuka uygun görülürse tescil yapılır.Tescile engel bir durumun varlığı halinde;bir eksiklik söz konusu olduğunda eksikliğin tamamlanması için münasip bir süre verilir.Diğer durumlarda gerekçe de belirtilerek talep reddedilir.(GSN.m.20-29)

3-TADİL

Gemi sicilinde tadil, tescil edilen hususlarda meydana gelen değişikliklerin sicile geçirilmesi anlamına gelir.Tadil işlemi, gemi sicilindeki kayıtların düzeltilmesi veya tamamlanması şeklinde olur.Sicilde düzeltilmesi gereken kayıtlar başlangıçtan itibaren yanlış olabileceği gibi, sonradan hatalı hale gelmiş de olabilir.

Yukarıda da belirtildiği gibi, Türk gemi sicilinin hem kamu hukuku hem de özel hukuk fonksiyonu vardır.Gemi sicilinin kamu hukuku fonksiyonu ile ilgili kayıtlarda meydana gelen değişikliklerin, derhal sicil memurluğuna bildirilmesi gereği emredici nitelik taşımaktadır.Gemi üzerindeki haklarda meydana gelen değişikliklerin tescili ise kural olarak ihtiyaridir.

a-Geminin adı,nev'i,bağlama limanı,resmi ölçme neticeleri,Türk bayrağını çekme hakkının dayandığı vakıalarla gemi

⁴⁹ Talepte bulunurken gereken belgeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.KALPSÜZ,age.,s.218 vd.;YAZICIOĞLU,age.,s.55 vd.

müdürü değiştiği veya gemiye yabancı bayrak çekme izni verildiği takdirde, bu değişikliklerin derhal bir dilekçe ile sicil memurluğuna bildirilmesi ve bu değişiklikleri tevsik eden belgelerin sicil memurluğuna ibraz edilmeleri zorunludur.(TK.m.849,856)

Bu zorunluluk, gemi malikine (donatma iştirakinde gemi müdürüne,tüzel kişilerde ise temsilcilere) yüklenmiştir.Bu zorunluluğa uyulmaması halinde,sicil memuru münasip bir süre tayin ederek, tadil için gerekenin yapılması için yetkilileri davet eder.Belirlenen bu süre içinde zorunluluk yerine getirilmediği ya da kaçınma sebepleri belirtilmediği takdirde para cezasına hükmedilir.(TK.m.35)

b-Kanunda, gemi üzerindeki haklarda ve hukuki ilişkilerde meydana gelen değişikliklerin tescilini zorunlu kılan bir hüküm mevcut değildir.⁵⁰

TK.m.856 hükmünün ilgililere zorunluluk yükleyip yüklemediği hususu doktrinde tartışmalıdır.Bu hükmün yani "gemi mülkiyetinin intikali veya bir gemi payının iktisabı halinde,gemi tasdiknamesinin ve varsa tasdikli hılasasının sicil memurluğuna ibrazını" emreden bu hükümden, böyle bir zorunluluk çıkarmanın mümkün olmadığı⁵¹ görüşünün yanında,TK856/1,849/1ve848/2 hükümlerinin birarada değerlendirilmesiyle , gemi mülkiyetinde meydana gelen değişikliklerin sicile tescilinin zorunlu olduğu görüşü de savunulmuştur.⁵²

Gerçekten,gemi sicilinin kamu hukuku fonksiyonlarından olan bayrak çekme hakkının tespiti bakımından sahip olduğu önem ve devletin bayrak çekme hakkını takip ve denetlemedeki menfaati dikkate alındığında,gemi mülkiyetinde meydana gelen değişikliklerin tescil edilerek mevcut kayıtların tadilinin zorunlu olduğunun kabulü gerekmektedir.⁵³

4 -TERKİN

Gemi sicilinde "terkin", geminin veya gemiyle ilgili bir kaydın sicilden çıkarılması anlamına gelir.Terkin işlemi de geniş anlamda bir

⁵⁰ OKAY,age.,s.149;ÇAĞA,age.,s.66;KALPSÜZ,age.,s.221;YAZICIOĞLU,age.,s.59

⁵¹ OKAY,age.,s.149

⁵² KALPSÜZ,age.,s.212

⁵³ Aynı yönde YAZICIOĞLU,age.,s.59

tescil işlemi olmakla birlikte, terkinde sicildeki kaydın varlığının artık sona ermiş olduğu ifade edilir.⁵⁴

Terkin, amme itimadına sahip olan gemi sicilinin gerçeğe uygun durumda olması ve sicildeki kayıtlara itimad edenlerin zarar görme ihtimallerinin ortadan kaldırılabilmesi için sona eren ve tescil için gerekli şartları kaybeden maddi vakıalar ile hukuki ilişkilere dair kayıtların sicilden silinmesi (iptal edilmesi) anlamına gelir.⁵⁵

Kanun,gemiyle ilgili kayıtların tamamı veya bunlardan sadece biri yahut bazılarının(münferit kayıtların terkinini) şartları ve usulünü farklı hükümlere bağlamıştır.

A-Geminin Terkini

1-Geminin Talep Üzerine Terkini

aa-Geminin kurtarılamayacak şekilde batması;

Geminin kurtarılamayacak şekilde batması, gemi olarak varlığının kesin biçimde son bulmasıdır.Gemiye ait kaydın bu sebeple terkin edilebilmesi için, geminin malik veya maliklerinin, geminin varlığının sona erdiğini(battığını,gaip olduğunu,müsadere edildiğininvb.) tevsik ederek kaydın silinmesini talep etmeleri yeterlidir (TK.m.851/1).

bb-Geminin tamir kabul etmez hale gelmesi;

Geminin hangi halde tamir kabul etmez gemi sayılacağı TK.m.818'de gösterilmiştir.Bu hükme göre “denize elverişsiz hale gelmiş olan bir geminin tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse veya tamir edileceği bir limana götürülemezse” gemi “tamir kabul etmez” sayılır.

Bu durumda, malik veya malikler geminin “tamir kabul etmez” hale geldiğini tevsik ederek kaydın silinmesini talep ederler.Bunun üzerine sicil memuru, ipotekli alacaklılara durumu bildirir ve tespit ettiği süre içinde itirazlarını bildirmeleri için davet eder.(TK.m.851/2)Süre içinde itiraz olunmazsa veya ileri sürülen itirazlar yerinde bulunmazsa gemi sicilden terkin olunur.

cc-Geminin Türk Bayrağını Çekme Hakkını Kaybetmesi;

Gemi,Türk bayrağını çekme hakkını kaybederse, kaydı ancak

⁵⁴ YAZICIOĞLU,age.,s.64

⁵⁵ KALPSÜZ,age.,s.225

ipotekli alacaklıların ve ipotek üzerinde hak sahibi olanların rızası ile terkin olunabilir.(TK.m.851/3)Rızanın mevcudiyeti tevsik edilemez ise, gemi sicilden tamamen terkin edilmez,fakat Türk bayrağını çekme hakkını kaybettiği sicile kaydolunur.

dd-Geminin Malik veya Maliklerinin Talebi;

Yukarıda belirtilen hallerin dışında, sadece sicile kaydı ihtiyari olan gemilere mahsus bir terkin sebebide, geminin malik veya maliklerinin talebi üzerine terkindir.Ancak bir geminin bu şekilde terkin edilebilmesi için, ipotekli alacaklıların ve ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin rızası şarttır.(TK.m.851/4)

2-RE'SEN TERKİN

Geminin sicildeki kaydının talep üzerine terkininden başka, bazı hallerde re'sen terkinde mümkündür.Gemiye ait kaydın re'sen terkin olunabileceği haller ve terkin usulleri TK.m.852 ve853. maddelerinde düzenlenmiştir.

aa-TK.m.852 uyarınca re'sen terkin;

Esaslı şartlarından birinin mevcut olmaması sebebiyle, tescili caiz olmayan bir gemi tescil edilmiş olur veya sicile kayıtlı bir geminin kurtarılamayacak biçimde battığı veya tamir kabul etmez hale geldiği veya Türk bayrağını çekme hakkını kaybettiği sicil memurluğuna bildirilmez ise TK.m.35 uygulanır.

Esaslı şartlarından birinin mevcut olmaması hali geminin, Türk gemi siciline tescil edilebilmesine ilişkin;Türk gemisi olma,tescili caiz gemilerden olma ve yabancı ülke gemi siciline kayıtlı olmama şartlarını taşıyamaması anlamına gelir.⁵⁶ Bu hallerde sicil memuru, tayin edeceği süre içinde ilgilileri terkin taleple mükellefiyetini yerine getirmeye yahut gemiye ait kaydın sicilden terkinini gerekli kılan sebeplerin bulunmadığını ispata davet eder ve durumu müseccel diğer hak sahiplerine bildirir.

İlgililer tayin edilen süre içinde, geminin terkinini talep ederlerse, gemi talep üzerine terkin edilmiş olur.Terkin talep edilmez ise, geminin kaydı ancak süresi içinde kaçınma ve itiraz sebeplerinin bildirilmemesi veya mahkemece bunların varit olmadığına dair verilen kararın kesinleşmesi üzerine terkin olunur.

⁵⁶ YAZICIOĞLU,age.,s.70

bb-TK.m.853 uyarınca re'sen terkin;

Tescil edilmiş bir gemi hakkında, yirmi yıldan beri hiç bir kayıt muamelesi yapılmamış ve Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınan bilgiye göre de geminin artık mevcut olmadığına veya denizcilikte kullanılamayacak hale geldiğine kanaat getirilmiş olursa, gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı tescil edilmemiş olması şartıyla, sicil memnun teklifi ve mahkemenin vereceği karar üzerine geminin kaydı re'sen terkin olunur. Gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı mevcut olursa TK.m.852 uygulanır.

b-Münferit Kayıtların Terkini

Gemi ile ilgili münferit kayıtların terkini, gemi veya gemi üzerindeki haklar ve hukuki ilişkilere dair kayıtların silinerek hükümsüz hale getirilmesidir.

Bir kaydın terkin edilebilmesi için, terkin işlemi sebebiyle hukuki durumu etkilenecek olan kişilerin rızasına ihtiyaç vardır. Bundan başka sicildeki kaydın doğru olmadığına ispat edilmesi gereklidir. (GSN.m.21,22)

Münferit kayıtların terkini kural olarak talep üzerine yapılmaktadır. Ancak, GSN.m.42'ye göre, sicil kaydının içeriği kanunen caiz olmadığı hallerde kaydın re'sen terkini söz konusu olur.

E-GEMİ SİCİLİNİN HUKUKİ FONKSİYONLARI

1-Tescilin Açıklayıcı ve Kurucu Etkisi

Gemi sicilindeki kayıtların etkileri birbirinden farklıdır. Kayıtların açıklayıcı ve kurucu olmak üzere iki ayrı etkisi mevcuttur.

a-Açıklayıcı etkisi olan kayıtlar;

Geminin ve bayrak çekme hakkına ilişkin maddi vakıaların sicile kaydı kural olarak açıklayıcıdır. Hukuken gemi veya ticaret gemisi sayılabilmek için gerekli vasıflara sahip olan tekneler sicile kaydedilmeden önce de gemi veya ticaret gemisi vasfına sahiptirler.⁵⁷ Bayrak çekme hakkının iktisab edilmiş olduğu hususunun sicile kaydı da, açıklayıcı bir etkiye sahiptir. Türk bayrağını çekme hakkını haiz olan gemi, sicil kaydı yapılmadan önce de bu hakkın sahibidir. Ancak bayrak çekme

⁵⁷ KALPSÜZ, age., s.235

hakkının kullanılabilmesi için geminin sicile kaydedilmesi gereklidir. Bu bakımından sicile kaydın rolü kurucudur. Buna karşılık, bayrak çekme hakkına temel teşkil eden gemi mülkiyetin devri keyfiyetinin sicile kaydı açıklayıcı bir role sahiptir. Zira, geminin mülkiyeti sicil dışında devredilmektedir. (TK.m.868)

b-Kurucu etkisi olan kayıtlar;

Gemi ile ilgili hukuki ilişkilerin tescili ise kural olarak kurucudur. Özellikle, gemi ipoteğinin tesisi, tadili, terkini (TK.m.876,895,921) gemi üzerinde intifa hakkı tesisi (TK.m.878) ve donatma iştirakinde donatanların iştirak paylarının temliki ve rehni (TK.m.965) devletin sahipsiz bir geminin mülkiyetini iktisabında (TK.m.874/2) tescil kurucu rol oynamaktadır.

2-Gemi Sicilinin Aleniyeti

Gemi ile ilgili maddi ve hukuki durumun bilinebilmesi, kişilerin ve devletin menfaatlerinin korunabilmesi "gemi sicilinin aleniyeti" ile sağlanabilir.

Bu prensip ifadesini TK.m.842'de bulmuştur. Buna göre "gemi sicili alenidir". Ancak belirtmek gerekir ki, gemi sicilinin sahip olduğu aleniyet, tapu sicili ve yapı halindeki gemilere mahsus sicille ticaret sicilinden farklıdır. Tapu sicili ve yapı halindeki gemilere mahsus sicili inceleyebilmek için ilginin ispat edilmesi zorunludur. (MK.m.928; TK.m.853/3) Buna karşılık gemi sicilinde bu şart aranmamıştır. Bunun sonucu olarak gemi sicilini inceleyebilmek için ilgili sıfatının ispatı gerekli değildir. Ticaret sicilinden farklılığı ise tescil edilen hususların ilanından kaynaklanmaktadır. Şöyle ki, ticaret sicilinde aleniyet tescil edilen hususların hemen tamamının ilan edilmesi ile sağlanırken, gemi sicilinde ilan keyfiyeti, geminin terkini (GSN.m.14) ve donatma iştirakinde gemi müdürünün tayini ve azli (TK.m.954/3) gibi istisnai hallerde mümkün olmaktadır.

Her ne kadar gemi sicilinin incelenmesi bakımından ilginin ispat edilmesi gerekli değil ise de, sicil kayıtlarının örneğini almak hususunda kişinin ilgili olduğunu inanılır biçimde ortaya koyması gereklidir. (TK.m.842/2)

Sicilin aleniyeti, sicili inceleme yetkisi, kayıtların ve kayıtların

dayandığı belgelerin örneğini alma ve bir hususun kayıtlı olmadığına dair belge istemek ve son olarak da sicil kayıtlarının ilgililere bildirilmesi yükümlülüğü şeklinde sağlanmaktadır.⁵⁸

Sonuç olarak gemi sicilinde aleniyet prensibi, ilgili olup olmadığına bakılmaksızın herkesin gemi sicilinin sayfalarını inceleme imkanına ve ilgisini ispat eden kişilerin tescil taleplerini, atıf yapılan vesikaları , sicil dosyalarını inceleme imkanına sahip olması anlamına gelmektedir. Buna bağlı olarak da, sicili inceleme hakkını kullanan kişi sicil kaydını göreceğinden, bu hakkını kullanmayan kişide gerekli özeni göstermiş sayılmayacağından sicil kayıtlarını bilmediğini iddia edemeyecektir. Tapu sicili bakımından MK.m.928'de açıkça ifade edilen bu prensibe Gemi sicili düzenlemesinde açıkça yer verilmemiştir. Ancak, Gemi siciline ilişkin düzenlemede açık hüküm olmaması sonucu değiştirmeyecektir zira bu husus aleniyet prensibinin doğal sonucudur.⁵⁹

3-Sicil Karineleri

Gemi sicili yukarıda da belirtildiği gibi, MK.m.7 anlamında resmi sicildir. Bunun sonucu olarak "...aksi ispat edilinceye kadar..." içeriğinin doğru olduğu kabul edilir. Ancak gemi sicili, diğer resmi sicillerden farklı olarak tescil edilmiş hususların mevcut ve doğru olduğu, sicilde yer almayanların ise mevcut olmadığına karine teşkil etmesi, sadece hukuki ilişkiler açısından geçerlidir. Sicile kaydedilmiş maddi vakıaların varlığına ilişkin kayıtlar karine teşkil etmemektedirler.

Gemi sicilinin sahip olduğu karineler TK.m.884 hükümünde yer almıştır;

a-Gemi siciline malik olarak kayıtlı olan kişi geminin maliki sayılır.

b-Gemi sicilinde lehine gemi ipoteği, ipotek üzerinde bir hak veya intifa hakkı tescil edilmiş kişi o hakkın sahibi sayılır.

c-İlk iki halde yazılı haklar sicilinden terkin olunursa, bu hakların artık mevcut olmadığı kabul edilir.

Buna göre gemi sicili, sadece gemi mülkiyeti, gemi

⁵⁸ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. KALPSÜZ, age., s.236 vd.; YAZICIOĞLU, age., s.87 vd.

⁵⁹ YAZICIOĞLU, age., s.89

ipoteği, ipotek üzerindeki haklar ve intifa hakkının içeriğine yönelik karine teşkil etme özelliğine sahiptir. Gemi sicili, tapu siciline nazaran sınırlı sayıda karineye sahiptir. Tapu sicilinde ise, sicile kayıtlı bütün aynı hakların mevcudiyetine dair karine teşkil etme işlevi vardır. (MK.m.931)

Sicil kayıtları ile ilgili karineler, TK.m.884'de sayılan aynı hakların varlığına olduğu kadar, içeriğine ve kayıta hak sahibi görünen kimselere de şamildir.

4-Amme İtimadı Prensibi

Gemi sicilinin sahip olduğu karineler, ispat bakımından önem taşımaktadırlar. Ancak iyiniyetle iktisabın korunması bakımından yeterli değildirler. Gemi siciline itimad ederek iyiniyetle bir hak iktisap eden kişinin bu iktisabını korumak, yani gerektiğinde “yanlış” olan sicil kaydının iyiniyetli kişi açısından doğru kabul edilmesi “amme itimadı prensibi” ile açıklanmaktadır.⁶⁰

4-Prensibin uygulanma şartları;

Gemi sicilinde amme itimadının uygulanmasına ilişkin şartlar TK.m.885'de düzenlenmiştir.

1-Prensibin uygulanacağı haller;

Amme itimadı prensibi, yalnızca gemi üzerinde kanunda sayılmış olan aynı hakların hukuki muamele yoluyla iktisabında ve tasarruf muamelelerinde geçerlidir.

a-Gemi üzerindeki aynı hakların hukuki muamele ile kazanılması;

Amme itimadı prensibi, kanunda (TK.m.885) belirtilmiş olan aynı hakların hukuki muamele ve iyiniyetle iktisabında rol oynar. Bunun sonucu olarak hukuki muamele yoluyla kazanılmayan iktisaplarda uygulanmayacaktır. Buna göre, kanun hükmü, mahkeme kararı, kamulaştırma, cebri icra, miras yoluyla sağlanan iktisaplarda gemi sicilinin doğruluğuna güven korunmaz.

b-Müseccel hak sahibine bu hakkı sebebiyle edada bulunulması;

Amme itimadı prensibi, sicilde lehinde bir hak tescil edilmiş kimselere, bu hakları sebebiyle bir edada bulunulmasında da etkili

⁶⁰ ÇAĞA, age., s.69

olmaktadır. Müseccel hak sahibine iyiniyetle edada bulunan kişi borcundan kurtulur.

cc-Sicilde lehine hak tesis edilmiş olan kişinin üçüncü bir şahısla o hak üzerinde bir tasarruf muamelesine girişmesi;

Gerçek duruma aykırı olarak hak sahibi görünen kişi ile iyiniyetli üçüncü kişi arasında TK.m.885'de belirtilen haklara ilişkin bir tasarruf muamelesi yapılmalıdır. Zira amme itimadı prensibi yalnızca tasarruf muamelelerinde uygulanır. Bu sebeple borç doğurucu işlemler prensibin uygulama alanının dışında kalmaktadır.

2-Amme itimadı prensibinden faydalanan haklar;

Gemi sicilinde, amme itimadı prensibi yalnızca bazı aynı haklar açısından uygulanmaktadır (TK.m.885). Buna göre;

- Gemi mülkiyeti,
- Gemi ipoteği,
- Gemi ipoteği üzerindeki haklar,
- Gemi üzerindeki intifa hakkı

Belirtilen bu aynı haklar dışında, sicile kayıtlı bir hak üzerindeki tasarruf takyitleri de uygulama alanı kapsamındadır. Ancak prensip, tasarruf takyitleri açısından sınırlı biçimde etkili olmaktadır. Şöyle ki, iyiniyet sahibi bir kimse sicile tescil edilmemiş olan mülkiyet takyidinin mevcut olmadığını ileri sürebilirse de, yalnızlıkla tescil edilmiş olan böyle bir takyidin mevcudiyetini iddia edemez. Görüldüğü gibi, mülkiyet üzerindeki tasarruf takyitleri açısından sadece menfi bir koruma sağlanmıştır.⁶¹

Burada son olarak belirtilmesi gereken husus prensibin sayılan haklar açısından geçerli olduğu fakat bunlara esas teşkil eden alacak haklarına şamil olmadığıdır.

3-İktisap edenin iyiniyeti

Prensibin uygulama alanı bulabilmesi için iktisap edenin iyiniyetli olması gereklidir. MK.m.3'e göre iyiniyet asıldır. Ancak sicil kaydının yanlış olduğuna dair sicile bir itirazın tescil edilmiş bulunduğunu veya üçüncü kişinin kötüniet sahibi olduğunu ispat yükü iddia edene aittir. TK.m.885'deki kötüniet kavramını MK.m.3 çerçevesinde

⁶¹ ÇAĞA, age., s.69; KALPSÜZ, age., s.247, YAZICIOĞLU, age., s.94

değerlendirmek gereklidir.⁶² Buna göre;

-Gemi sicilinin hukuki duruma uygun olmadığını bilen veya
-Sicil kaydının yanlış olduğunu icabı hale göre kendisinden beklenen özeni göstermemiş olması sebebiyle yani kusurlu hareketi sonucu bilmeyen kişi kötünîyet sahibidir.

İyiniyet, hakkın kazanıldığı eda veya tasarruf muamelesinin yapıldığı anda mevcut olması gerekli ve yeterlidir (TK.m.885/II).

b-Prensibin Hükümleri

1-Prensibin müspet ve menfi etkisi;

Haklar bakımından prensibin müspet hükmü, sicildeki kayıtlara istinaden hak elde eden kişinin bu iktisabının geçerli sayılmasıdır.Şüphesiz bu sonucun sağlanabilmesi için prensibin uygulama şartlarının gerçekleşmiş olması gereklidir.

Amme itimadının menfi hükmü ise, sicilde kayıtlı olmayan veya kayıtlı iken terkin edilmiş bulunan bir hakkın mevcut olmadığına veya sona ermiş bulunduğuna itimad ederek hukuki muamele yapan kişinin iyiniyetinin korunması anlamına gelir.Yukarıda da belirtildiği gibi tasarruf takyitleri bakımından yalnız menfi hüküm geçerlidir.

2-İtiraz ve Şerhlerin etkisi

Sicile gerek haklar gerekse tasarruf takyitleri ile ilgili olarak kaydedilen itirazlar , ilişkin bulundukları kayıtlar hakkında prensibin hükümlerinin etkisini geçici olarak engeller.Gerçekten, sicile kaydedilen itiraz üçüncü kişinin iyiniyet iddiasını çürütecektir.

Gemi siciline kaydedilen şerhler ise esas itibarıyla itirazlar hakkındaki hükümlere tabidirler. Şerhten sonra gemi veya ipotek üzerinde yapılacak tasarruflar şerh ile teminat altına alınan hakkı etkilediği oranda geçerli kabul edilmeyecektir (TK.m.879/2).

⁶² ÇAĞA,age.,s.72

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİNİN UYRUKLUĞU KAVRAMI ve ELVERİŞLİ BAYRAK

I-GEMİNİN UYRUĞU ve ÖNEMİ

A-DEVLETİN YETKİSİNİ KULLANMASI BAKIMINDAN UYRUKLUK KAVRAMI;

Devletin ülkesi dışında kullanacağı yetkiler, o devletin kamu gücünün bir bölümünü veya tümünü ülke sınırlarının dışına taşıması ve orada belli bir takım konularda fiilen egemen olması anlamını taşımamaktadır.Devletler kendilerine hukuki bağlarla bağlı bulunan kişiler ve araçlar üzerinde kamu gücünü ülke sınırları dışına taşırmadan bir takım yetkilere sahip olmayı sürdürmektedirler.Devletlerin istisnaen ülkeleri dışında kullandıkları yetkilerinin ana dayanağını ise “uyruklu” bağı teşkil etmektedir.¹

1-Uyruklu (tabiyet) kavramı

Uluslararası Adalet Divanı'nın aşağıda ayrıntıları ile değindiğimiz “Nottebohm” davasıyla ilgili 6.4.1955 tarihli kararında da belirtildiği gibi, “Devletlerin uygulamalarına,hakem ve yargı kararlarına ve öğretideki görüşlere göre uyruklu, temelinde bir toplumsal bağlılık olgusu, karşılıklı hak ve görevlerle birlikte gerçek bir varlık, çıkar ve duygu dayanışması yatan bir hukuksal bağlıdır”.²

Uluslararası hukuk uygulamasında, devletlerin uyrukluğa elde etme ve kaybetme koşullarını tespit etmekte serbest oldukları kabul edilmektedir.Bunun sonucu olarak, aksine bir anlaşma olmadıkça her devlet uyrukluğa kazanma ve kaybetme koşullarını kendi milli

¹ PAZARCI Hüseyin,Uluslararası Hukuk Dersleri.II.Kitap.Gözden geçirilmiş 3.Bası.Ankara.1993.s.59

² PAZARCI,age.,s.60

kanunları ile düzenleme hakkına sahiptir.³

Bir devletin uyrukluk konusundaki bu münhasır yetkisinin tek sınırı çifte uyrukluk durumunda ortaya çıkmaktadır.Çifte uyrukluğa sahip bir bireyin vatandaşlık bağıyla bağlı oldukları devletlerin hangisinin diplomatik korumasından faydalanacağı konusunda, "diplomatik koruma altına alan devlet ile birey arasında gerçek (genuine) bir bağın bulunması" aranmaktadır.Gerçek ve etkin bağ kriteri Divan'ın Liechtenstein ile Guatemala arasındaki "Nottebohm" davasında kullanılmıştır.⁴ Divan, 1955 tarihini taşıyan yargısında, Liechtenstein'in Nottebohm namına diplomatik himaye hakkını kullanamayacağına karar vermiştir.Divan'a göre, tabiyete alma, her devletin milli yetkisine giren bir husus olmakla beraber, uyrukluğun devlete diplomatik himaye hakkını verebilmesi için vatandaşlığa alınan kişi ile o devlet arasında bir "bağlılık sosyal vakıasının" mevcut olması gerekir.Oysa gerek vatandaşlığa alınma sırasında ve gerekse daha sonra, Nottebohm ile Liechtenstein arasındaki ilişkiler Nottebohm'a tanınan tabiyetin "gerçek ve etkin" bir tabiyet olarak değerlendirilmesini imkansız kılacak kadar zayıftır.⁵

Ticari ortaklıklar gibi bir devletin uyrukluğuna sahip tüzel kişilerin, tüzel kişiliğin sermayesinin oluşumunda pay sahibi olanların başka devlet uyruğunda olmaları durumunda da, Adalet Divan'ının tüzel kişiliğin uyrukluğunun esas olduğunu ve yalnızca ortaklığın uyruğunda bulunduğu devletin diplomatik koruma yetkisini kullanabileceğini kabul etmektedir.⁶

Sonuç olarak devletlerin diplomatik koruma yetkilerini

³ PAZARCI,age.,s.60

⁴ Olay kısaca şöyledir:Nottebohm adlı kişi, Almanya'da doğmuş ve doğum yeri esası uyarınca Alman uyrukluluğunu taşımaktadır.Daha sonra Guatemala'ya yerleşmiş ve fakat bu devletin vatandaşlığına geçmemiştir.Nottebohm, daha sonra Liechtenstein vatandaşlığını kazanmıştır.Guatemala, Almanya'ya savaş ilan ettikten sonra 1943 yılında Nottebohm'ın Alman uyruğunu taşıdığı gerekçesiyle düşman devlet vatandaşlarına uygulanan işlemlere tabi tutmuş ve mallarını müsadere etmiştir.Liechtenstein, Nottebohm'ın kendi uyrukluluğunda olduğunu iddia etmiştir. TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri (Devletin Yetkisi) 4.Bası. İstanbul. 1989.s.368,369.

⁵ TOLUNER,age.,s.368,369

⁶ PAZARCI,age.,s.61

kullanmasının Adalet Divanı'nın verdiği kararlar doğrultusunda sınırlandırıldığı görülmektedir. Bu sınırlama bireyler açısından devletle kişi arasında "etkin ve gerçek" bir bağın bulunması gerektiği biçiminde karşımıza çıkmaktadır. Ticari şirketler bakımından ise, tüzel kişiliğin uyrukluğ u ile ortakların uyrukluğunun farklı olması durumunda, tüzel kişiliğin uyrukluk bağı ile bağı lı bulunduğu devletin diplomatik koruma hak ve yetkisine sahip oldu ğ u kabul edilmektedir.

2-Gemilerin Uyrukluğ u

Balıkçılık ve denizcilik faaliyetleri, denizlerden en eski ve önemli faydalanma şekillerindendir. Yukarıda da belirtildiğ i gibi gemiler yüksek ekonomik değ ere sahiptirler. Bu yüzden gerek ulusal gerekse uluslararası denizcilik faaliyetlerinde gemilerin birbirinden ayırt edilmesi zorunluluğ u vardır. Bu zorunluluğ u yerine getiren faktörlerin baş ında "gemi uyrukluğ u" gelmektedir.⁷ Gemilerin uyrukluğ unun belirlenmesi, denizlerde düzenin sağ lanması bakımından büyük öneme sahiptir.

a-Gemilerin devletlerin uyrukluğ undan faydalanabilmesi;

Uluslararası hukukta bütün durumlar için geçerli olacak bir gemi tanımı yapılmamıştır. Ancak bazı andlaş malarda, andlaş manın amaçları çerçevesinde gemi tanımlaması yapılmaktadır.⁸ Bunun yanında devletlerin iç hukuklarında da bazı gemi tanımlarına rastlanmaktadır; Hollanda ticaret kanunu m.309 "adı ve nev'i ne olursa olsun, bütün deniz vasıtaları gemidir" biçiminde bir tanım verirken 1894 tarihli İngiliz Merchant Shipping Act 742 "denizde kürekten başka aletle sefer yapan her teknenin gemi oldu ğ u ö ngörö lmü ş tür.⁹ Ancak devletlerin iç hukuklarında benimsedikleri gemi tanımları somut düzenlemelerin amacı çerçevesinde değ iş iklik göstermektedir. Ö rneğ in Türk hukukunda gemi Ticaret Kanunu'nda (m.861) tahsis edildiğ i gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etme imkanına bağı lı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne biçiminde tanımlanırken, Denizde Can ve Malın

⁷ TÖTÖNCÜ Ayş e Nur, Gemi kaynaklı kirlenmenin Ö nlenmesi ,Azaltılması ve Kontrol altına alınmasında devletin yetkisi, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1993.s.53,54

⁸ Ö rnek olarak 25.8.1924 tarihli Konış mentoya müteallik bazı kaidelerin tevhid i hakkındaki Brüksel sözleşmesi m.1/d gösterilebilir. Belirten PAZARCI, age., s.63

⁹ Ç AĞ A, age., s.63

Korunması Hakkındaki Kanunun¹⁰ m.1/a hükmünde denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi sayılacağı belirtilmiştir. Görülüyor ki, gerek uluslararası hukukta gerekse iç hukukta yeknesak bir gemi tanımlaması bulunmamaktadır. Ancak gemilerin hem hiç bir devletin yetki sahasına girmeyen alanlarda (açık denizlerde) hemde bağlı bulunduğu devletten başka devletlerin kara veya iç sularında faaliyet gösterme vakıası gemi ile belirli bir devlet arasında sürekli biçimde bağ kurulmasını ve bunun ispatlanmasını zorunluluk haline getirmektedir.¹¹

Bir gemi ile sürekli yetkisi ve denetimi altında bulunduğu devlet arasında kurulan bağa "geminin uyrukluğu"denmektedir.Özellikle açık denizlerde gemilerin kural olarak uyruğunda olduğu devletin münhasır yetkisine tabi olduğu kabul edilmektedir.¹² Ayrıca bütün devletlerin kendi uyruğundaki gemileri sefere çıkarmaya yetkili oldukları kabul edilmektedir.¹³ Diğer bir ifade ile denize kıyısı olan devletler yanında denize kıyısı olmayan devletler de (land locked states) kendi uyrukluğunu taşıyan gemileri seyrüsefer ettirmeye yetkilidir.

Her devlet uyrukluğun kazanılması ve devam etmesinde arayacağı şartları tespit etmekte serbesttir.Devletin bu konudaki münhasır yetkisi hem anlaşmalarla hem de mahkeme ve hakem kararlarıyla doğrulanmaktadır.¹⁴

Ancak bireylerde olduğu gibi, gemiler konusunda da uyrukluk bağının "gerçek" olması aranmaktadır.¹⁵ Bu konudaki mevcut

¹⁰ R.G.10.6.1946

¹¹ Benzer biçimde PAZARCI,age.,s.64,65

¹² 1958 Cenevre Açık denizler sözleşmesi m.6; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi m.92

¹³ 1958 söz.m.5/1;1982 söz.m.91/1

¹⁴ 1905 tarihli İngiltere ve Fransa arasında uyuşmazlığa yol açan ve Muscat Dhows ismini taşıyan davada Permanent Court of Arbitration (Daimi Hakem Mahkemesi) "Her egemenin kimin bayrak çekme hakkına hangi şartlarla sahip olduğunu serbestçe belirleyebileceği" hükmüne varmıştır.Belirten READY,age.,s.11,12 Muscat Dhows davasında açıklıkla ortaya koyulan bu ilke ABD. yüksek mahkemesinde görülen Lauritzen v.Larsen (1953) davasında da tekrar edilmiştir.Mahkeme kararında her devletin Uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde ticaret gemilerinin uyrukluğunun şartlarını ve sınırlarını tespit etme hakkına sahip olduğunu belirtmiş ve bu münasebetle devletlerin uyrukluğunu taşıyan gemilerin sorumluluğunu taşıma ve buna paralel olarak gemiler üzerinde otorite sahibi olduğunu hükme bağlamıştır. READY,age.,s.12;1958 söz.m.5; 1982 söz.m.91

¹⁵ 1958 söz.m.5/1;1982 m.91/1

düzenlemelerin Uluslararası Adalet Divanı'nın gerçek kişilerin uyrukluğ u ile ilgili verdiği "Nottebohm" kararından esinlenilerek yapıldığına ilişkin görüşler vardır.¹⁶ Birleşmiş Milletler Sekreterliği'nin açıkladığı bir raporda, Nottebohm kararı, devlet ile birey arasındaki uyruklu k ilişkisinin diğer devletler tarafından kabul görme şartlarına dair bir karar olarak nitelendirilmiştir. Söz konusu karar her ne kadar bireylerin uyrukluğ una ilişkin ise de, uyruklu k hakkında genel ilkeleri ifade etmektedir. Divan'ın verdiği bu karardan çıkan sonuçlardan gemilerin uyrukluğ u alanında da faydalanmak mümkündür.¹⁷

1958 Cenevre sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında Nottebohm kararının içeriğ i ve gemi uyrukluğ u alanındaki etkisi üzerinde görüşler bildirilmiştir. Örneğ in Uluslararası hukuk komisyonu üyesi olan Prof. Sorensen 1958 sözleşmesinin 5. maddesinin oluşturulma çalışmaları sırasında, Nottebohm kararı hakkındaki görüşlerini ş u şekilde açıklamıştır:

"Her devlet, bireylere tanıyacağı uyruklu k hakkının şartlarını tespit etme hususunda serbesttir. Ancak devlet ile birey arasındaki uyruklu k bağının gerçek bir bağ olması gereklidir."¹⁸

Yine aynı görüşmeler sırasında Yeni Zelanda temsilcisi Yargıç Jessup; "Bir devletin bireye tanıdığı uyruklu k hakkının diğer devletlerce araştırılması söz konusu olmamaktadır. Ancak bazı hallerde diğer devletlerin uyrukluğ un temelini oluşturan sebepleri irdelemesi gündeme gelebilir. Gerçek bağ kriteri, paralel bir düzenleme ile gemi uyrukluğ u alanında da somutlaştırılmalıdır. Bunun yanı sıra bayrak çekme hakkının verilmesi basit bir idari işlem olmaktan çıkarılmalıdır" şeklinde görüş açıklamıştır.¹⁹

1958 sözleşmesi gerçek bağ kriterinin deniz hukuku alanında kullanıldığı ilk sözleşme olmuştur. Sözleşmenin 5. maddesi "her devlet bayrak çekme hakkının koşullarını tayin etmede serbesttir" kuralını koymuştur. Devletler bu alanda yapacakları düzenlemeler konusunda

¹⁶ McDOUGAL/BURKE, age., s. 1026

¹⁷ (UN. General Assembly 11, sess., Official Record) Belirten McDOUGAL/BURKE, age., s. 1027

¹⁸ McDOUGAL/BURKE, age., s. 1028

¹⁹ McDOUGAL/BURKE, age., s. 1028

takdir hakkına sahiptir.Uluslararası hukuk, “kendi düzeni açısından bu takdir hakkını sınırlandırmıştır”.²⁰ 1958 sözleşmesinin 5/1maddesi hükmü bir geminin, belli bir devletin bayrağını taşımak hakkına sahip olabilmesi hususunu “gemi ile devlet arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır; özellikle devlet, idari, teknik ve sosyal konularda bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yetki ve kontrolünü, etkin bir biçimde kullanmalıdır” şeklinde düzenlemiştir.Ancak sözleşmenin 5. maddesi yani “gerçek bağ” ilkesinin yer aldığı maddede “gerçek bağın” uyrukluğun tanınmasında bir ön koşul olduğuna dair bir ibare yoktur.Ayrıca “gerçek bağ” olmadan uyrukluğun verilmesi durumuna ilişkin hiç bir yaptırım öngörülmemiştir.Maddenin ifadesinden çıkan sonuç, bu düzenlemenin getirdiği “gerçek bağ” kriteri gemilerin sicile kaydedilmesinden yani gemilerin devletin uyrukluğunu kazanmasından sonra devreye girmektedir.Devlet, bayrak çekme hakkını tanıdığı gemiler üzerinde hukuki, idari, teknik ve sosyal denetimlerde bulunmaktadır.²¹

1958 düzenlemesinde“Gerçek bağ” kriteri açık denizlerde düzenin sağlanması açısından rol oynamaktadır.Gerçekten de bu kriter, devlete açık denizde düzenin sağlanması için yüklenen yükümlülüklerin yerine getirilebilmesi için gereklidir ve devletlerin bu konuya ilişkin milli mevzuatında asgari bir yeknesaklığın sağlanması amacını gütmektedir.²²

Halbuki “gerçek bağ” kriteri, uyrukluğa kabulde bir ön şart olarak düşünülseydi günümüzde açık sicil olgusu varlığını devam ettiremezdi. Aşağıda ayrıntılı biçimde inceleyeceğimiz üzere açık sicillerin (elverişli bayrak) varoluş sebebi sosyo- ekonomik ve politik nedenlerdir. Bunlar kadar önemli diğer bir unsur da açık sicillere kabulün kolay olmasıdır.Ancak 1958 sözleşmesinin 5.maddesinin bu şekilde biçimlendirilmiş olması açık sicil olgusu üzerinde bir etki yapmasını olanaksız hale getirmektedir.²³ Nitekim, 1958 sözleşmesinin akdedilmesinden günümüze açık sicillerin varlığını devam ettirmesi ve mevcutlarının yanına yenilerinin eklenmesi bu savı doğrulamaktadır.

²⁰ TOLUNER,age.,s.292

²¹ READY,age.,s.15

²² TOLUNER,age.,s.292

²³ READY,age.,s.15

1982 B.M.Deniz Hukuku sözleşmesi bu konuda daha ileri bir düzenleme getirmiştir. "Gerçek bağ" kriteri bu sözleşmede de ifadesini bulmuştur ancak 1958 sözleşmesinden farklı olarak bayrak devletinin gemi üzerinde yürüteceği hukuki, idari, teknik ve sosyal kontrollerin ne şekilde olacağı ayrıntılı biçimde belirlenmiştir.²⁴ Görüldüğü gibi, devletin yükümlülüğü geminin tescili anına kadar uzanmaktadır. 1982 sözleşmesinde de devletlerin gemilerin sicile kabul şartları hususunda serbest bulunmaları hususu sözleşmede yer almıştır. Yine de gerek gemilerin tescil edilmeleri sırasında gerekse tescil edildikten sonra gemi üzerinde yapılacak denetlemelerin açık şekilde ifade edilmesi 1958 sözleşmesine göre ileri bir aşamadır.²⁵

Ticaret gemileri ile bayrak devleti arasında "gerçek bağ"

²⁴ 1982 sözleşmesinin 94. maddesi özellikle şu hususları içermektedir:

"... 2-a Genellikle kabul edilmiş düzenlemeler uyarınca küçük oluşları nedeniyle istisna edilenler hariç, bayrağını taşıyan gemilerin adı ve özelliklerinin kaydedildiği bir gemi sicili tutmak ve

b-Gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal konularda kendi bayrağını taşıyan gemiler ve bunların kaptanı, subayları ve mürettebatı üzerinde kendisini milli hukukunda yetkili kılmak.

3-Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler için denizde güvenliği sağlamak için diğer önlemler yanında, şu önlemleri de almak zorundadır:

a- Gemilerin yapısı, donanımı ve denize elverişliliği,

b- Uygulanabilecek milletlerarası belgeleri gözönünde bulundurarak geminin mürettebatı, iş koşulları ve yetiştirilmeleri;

c-İşaretlerin kullanılması, kominikasyonun sağlanması ve çatmaların önlenmesi

4-Bu önlemler şu hususların sağlanması için gerekli olanları kapsamına alacaktır;

a-Her geminin tescilden önce ve sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi müfettişi tarafından denetlenmesi ve gemide geminin güvenlik içinde seyretmesi bakımından gerekli olan harita, denizcilik yayınları, gemicilik teçhizat ve aletlerinin bulunması;

b-Her geminin özellikle gemicilik, ulaştırma ve deniz mühendisliği konusunda uygun niteliklere sahip bir kaptan ve zabıtın kumandasında olması ve gemi mürettebatının, geminin tipi, büyüklüğü, işleyişi, biçim ve teçhizatıyla uyumlu sayıda ve nitelikte olması;

c-Gemi kaptanı, zabıt ve uygun ölçüdeki mürettebatın denizde güvenlik, çatmaların önlenmesi, deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü, radyo kominikasyonunun sağlanmasına ilişkin uygulanabilir uluslararası düzenlemeleri bilmeleri ve uymakla yükümlü kılınmaları,

5-3 ve 4. paragraflarda öngörülen önlemleri alırken her devlet genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara uyulmasını sağlamakla yükümlüdür.

6-Bir devlet, bir gemiyle ilgili yetrki ve kontrolün kullanılmadığı inancını yaratacak açık nedenler varsa, durumu bayrak devletine bildirebilir. Bu durumda bayrak devleti durumu araştırarak ve durumun düzeltilmesini sağlamak için gerekli tedbirleri mümkün olduğu takdirde alacaktır.

²⁵ Bu düzenlemenin yeni bir gelişme olduğu ve bazı gemi maliklerinin kendi devletlerinin mali ve sigorta mevzuatıyla bağlı olmamak amacıyla gemilerini bu hususta titiz davranmayan devletlerin sicillerine tescil ettirmek yönündeki uygulamaya tepki olarak getirildiği yönünde bkz. TOLUNER. age., s.292,293

bulunması yönünde en ciddi yaklaşım 1986 tarihli "Gemilerin tescil koşullarına ilişkin Birleşmiş Milletler sözleşmesinde" yer almıştır. Sözleşmenin amacı , devlet ile bayrağını çekmesine izin verdiği diğer bir ifade ile uyrukluk hakkını tanıdığı gemi arasında etkin bir bağın kurulmasını sağlamak veya kuvvetlendirmektir. ²⁶

Sözleşmenin 8. maddesi; Bayrak çekme hakkının tanınabilmesi için gemi mülkiyetinin tamamen veya belli bir oranda bayrak devleti vatandaşlarına ait olması gerekli olduğuna ilişkindir.

Mürettebatla ilgili olarak , 9. maddede yer alan kayıtlamalar gemi mülkiyetine getirilen kayıtlamalarla paralellik göstermektedir. Nitekim 9. maddede gemi zabıtları ve tayfaların bayrak devleti vatandaşı olmaları veya bayrak devleti kanunlarına göre o devlette daimi ikametgaha veya oturma iznine sahip olmaları koşuluna yer verilmiştir.

Sözleşmenin 10. maddesi, şirketlere ait gemilerin tescilini düzenlemektedir. Buna göre şirkete ait gemilerin sicile tescil edilmesinden önce sicil ülkesi kanun ve düzenlemeleri uyarınca şirketin veya acentasının sicil devletinde kurulması yahut şirket merkezinin ülke sınırları içinde olması gereklidir. Şirket temsilcisi veya yöneticilerinin sicil devleti vatandaşı olması veya ikametgahlarının orada bulunması şarttır.

Görüldüğü üzere sözleşme; gemi malikleri, mürettebat ve tescil koşulları üzerinde esaslı değişiklikler yapılmasını gerektirecek hükümler içermektedir. Sözleşme, 40 devletin onayından 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.²⁷ Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra dünya tonajının %25'inin bu düzenlemeye tabi olacağı tahmin edilmektedir.²⁸ Ancak devletlerin özellikle de Elverişli bayrak devletlerinin iç hukuklarında esaslı değişiklikler yapılmasının gerekli olması sözleşmenin yürürlüğe girmesi ihtimalini azaltmaktadır.²⁹

²⁶ READY, age., s. 17

²⁷ Mart 1989 itibarıyla sözleşmeyi 5 ülke onaylamıştır. (Macaristan, Irak, Libya Meksika, Fildişi Cumhuriyeti)

²⁸ READY, age., s. 18

²⁹ Aynı yönde TÜTÜNCÜ, age., s. 61, 62. Zira "elverişli bayrak" devletlerinin en önemli ileri de de açıklanacağı gibi tescil koşullarında kolaylık, mürettebat çalıştırmadaki kolaylık ve gemi üzerindeki denetimlerin son derece zayıf olmasıdır.

b-Gemilerin uyrukluğunun saptanmasında kullanılan yöntemler;

Yukarıda belirtildiği üzere, her devlet gemi uyrukluğunun şartlarını belirlemede serbesttir. Bu ilke kadar önemli diğer bir husus, uyrukluğun şartlarının yanı sıra uyrukluğun ispatlanmasında kullanılan yöntemlerdir.

aa-Sicil

Geminin uyrukluğunu saptamada kullanılan yöntemlerden biri ülkelerin kurdukları gemi siciline yapılan kayıtlardır. Bilindiği üzere gemi sicillerinin ortaya çıkmasındaki ilk ve en önemli etken uyrukluğun tespiti amacıdır.³⁰

Ancak bugün için görülen odur ki, sicile yapılan kayıtlar yalnızca gemilerin uyrukluğunu belirleyen bir şart değil fakat çoğunlukla gemilerin uyrukluğunu tespiti yarayan bir araçtır. Diğer bir ifade ile günümüzde sicil kayıtları gemilerin uyrukluğunu saptamada kullanılan bir ispat vasıtası olarak görülmektedir yoksa gemilerin sicile kaydedilmesi her zaman için uyrukluğun kazanılmasında bir ön şart teşkil etmemektedir.³¹

ABD. Yüksek Mahkemesi "Mohawk" davasında sicile yapılan kayıtların gemi uyrukluğunun tespit edilmesi yönünden oynadığı rolü şu şekilde ifade etmiştir;

"Sicilin fonksiyonu, gemi eğer dış ticaret alanında faaliyet gösteriyorsa, uyrukluğunu tespit etmektedir. Ancak gemi, kıyı ticareti veya iç sular dahilinde ticari faaliyette bulunuyorsa gemi siciline yapılan kayıtla geminin ulusal karakteri belli olmakta ve buna ek olarak da kıyı ticareti yapabilmek için sahip olunması gereken belgelerin alınmasında etkili olmaktadır."³²

Sonuç olarak gemi siciline yapılan kayıtlar uyrukluğun tespiti açısından günümüzde de önemli bir rol üstlenmektedir.

³⁰ yukarıda, s.2,3

³¹ READY, age., s.8

³² McDOUGA/BURKE, age., s.1114 Davanın tarihinin 1865 olduğu göz önünde tutulmalıdır. Kararın verildiği tarih gemi sicillerinin kamu hukuku fonksiyonlarının ağır bastığı bir devreye rastlamaktadır. Halbuki bugün için gemi siciline yapılan kayıtlar sadece uyrukluğunu tespit etme amacını gütmemektedirler. Uyrukluğun tespiti, sicilin ifa ettiği fonksiyonlardan yalnızca bir bölümünü oluşturmaktadır.

bb-Bayrak

Gemilerin çektikleri bayrak, gemilerin uyrukluğunun simgesi sayılmaktadır.³³ Teamüli hukuka göre, her devlet bayrağının biçimini ve rengini tespit etmede serbesttir.³⁴ Yine teamüli hukukun günümüze kadar taşıdığı kurala göre, her gemi açık denizde seyrederken veya başka devletlere ait sulara girerken uyruğunda olduğu devletin bayrağını çekmek mecburiyetindedir.³⁵

Bayrak dış görünüş itibarı ile geminin uyrukluğunu göstermektedir. Ancak bayrak çekmeye bağlanan bu sonuç suiistimallere yol açabilecek niteliktedir. Bu yüzden devletler hukuka aykırı biçimde bayrak çekenler için cezai müeyyideler öngören düzenlemeler getirmişlerdir.³⁶

Gemilerin bayrağını çekme yetkisine sahip olduğu devletin uyruğunu taşıdığı yönündeki örf adet kuralı, günümüzde de varlığını uluslararası andlaşmalar içinde yer alarak sürdürmektedir. 1958 Cenevre Açık Denizler sözleşmesi, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi ve 1986 Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler sözleşmelerinde, bayrak devleti ve geminin uyrukluğu kavramları eş anlamda kullanılmıştır.³⁷ Ayrıca bir geminin gerçekten malik değiştirmesi ya da sicil değiştirilmesi durumları dışında, yolculuk sırasında ister açık denizde ister bir devletin karasularında ya da bir limanda olsun uyrukluğunu gösteren bayrağı değiştiremeyeceği kabul edilmektedir. Bu kurala aykırı davranan geminin hiç bir devletin uyrukluğunu ileri süremeyeceği ve uyruksuz gemi işlemi göreceği uluslararası sözleşmelerde hükme bağlanmıştır.³⁸

Sonuç olarak bayrak, gemilerin uyrukluğunu tespit etmekte ve devletin gemi üzerinde yetki ve kontrol imkanını sağlamaktadır.

cc-Belgelendirme

Belgelendirme genel anlamı itibarı ile, devletin yetkili organları tarafından verilen ve gemilerin uyrukluğuna delil teşkil eden

³³ READY, age., s.7; McDOUGAL/BURKE, age., s.1120; TÖTÖNCÜ, age., s.55

³⁴ McDOUGAL/BURKE, age., s.1120, 1121

³⁵ McDOUGAL/BURKE, age., s.1121

³⁶ 1894 İngiliz "Merchant shipping act" m.69, TK.m.832

³⁷ 1958 söz.m.5/1; 1982 söz.m.91; 1986 söz.m.4/2

³⁸ 1958 söz.m.6/2; 1982 söz.m.92/2

araçlardır.Özellikle tescil olgusunu ve bunun doğal sonucu olarak bayrak çekme hakkının varlığını ispat etmeye yaramaktadır.³⁹

Belgelendirme geçen yüzyılların uygulamasında günümüzdekinden farklı bir işlev görmekte idi.Örneğin 1669 tarihli İngiltere ile İspanya arasında imzalanan “Barış ve Dostluk” anlaşmasında, taraf devletlerin gemilerinin anlaşma çerçevesinde tecavüzden kurtulabilmeleri imkanları yani uyrukluklarını ispat edebilmeleri karasularına giriş izin kağıdına ve borda evrakına bağlı kılınmıştır.⁴⁰

Yine aynı şekilde 1713 tarihinde Fransa ve İngiltere arasında imzalanan “Denizcilik ve ticaret” anlaşmasında gemilerin taraf devletlere aidiyetini belirleyen unsur olarak “borda evrakı ve izin belgesi” gösterilmiştir.⁴¹

Uygulamada büyük öneme sahip olan “gemi belgelerinin” ifa ettiği fonksiyon ABD. Yüksek mahkemesi tarafından şu şekilde açıklanmıştır;

“Davaya konu olan “Meritt” gemisi sicile kayıtlı olmadığı gibi herhangi bir belgeye de sahip değildir.Bunun sonucu olarak bu gemi, hiç bir şekilde kimliğini ve uyruklüğünü isbat edememektedir.⁴²

Gerçekten de gerekli belgelere sahip olmayan gemilerin hukuka uygun biçimde faaliyet gösterebilmeleri hayli güçtür.Ancak belgeler üzerinde tahrifat yapma imkanının bulunması, belgelerin gemi uyruklüğünü tespit tek başına kriter olamaması sonucunu doğurmakta ve bu sebeple de bugün için belgeler uyruklüğün tespitinde sınırlı biçimde rol oynamaktadır.

Belgelendirmenin ve bunun sonucu olarak gemilerde bulunan belgelerin sicile olan ilişkisi şu şekildedir,

-Kural olarak sicile kayıtlı olmak bayrak çekme hakkının ilk şartını oluşturmaktadır.Belgeler ise bayrak çekme hakkına delalet etmektedir. Belgeler olmaksızın açık denizlerde

³⁹ READY,age.,s.6

⁴⁰ McDOUGAL/BURKE,age.,s.1118

⁴¹ MCDUGAL/BURKE,age.,s.1118,1119

⁴² McDOUGAL/BURKE,age.,s.1119 Karar 1873 tarihlidir,davaya konu olan gemi Amerikan vatandaşlarına aittir, gemi yabancı bir ülkede inşa ettirilmiş ve gerekli belgelere sahip olmadığı halde Kanada ile ABD arasında ticaret gemisi olarak kullanılmıştır.

veya limanlarda bayrak çekme hakkının varlığının ispatı mümkün değildir.⁴³ Dolayısıyla geminin uyrukluğunun ispatında rol oynadığı hususunda şüphe yoktur.

-Sicil gemi üzerinde hak sahibi olanların bu haklarının tanınması ve korunması rolünü de üstlenmektedir.Sicil bu açıdan kesinlik taşımaktadır.Belgeler ise, gemi üzerindeki haklar bakımından delil teşkil etme özelliğine sahip değildirler.

Sonuç olarak sicil, bayrak ve belgelendirme işleminin gemilerin uyruğunu tespit etmede tek başlarına delil teşkil edemeyecekleri neticesine varmamız mümkündür.Zira uyrukluğa tespit yöntemi olarak kullanılan bu unsurlar esasında birbirine bağlıdır.Çoğu zaman sicile kayıt ülkelerin kanunlarında tespit ettikleri koşullar çerçevesinde bir ön şart teşkil etmektedir.Sicile kayıttan sonra bayrak çekme hakkını kullanmak fiilen mümkün olmaktadır ve buna bağlı olarak ta gemiye bayrak çekme hakkının ispatlanması yönünde kullanacağı belgeler verilmektedir.Görüldüğü gibi uyrukluğun ispatlanmasında bu üç unsur birarada kullanılmaktadır.

B-GEMİ UYRUKLUĞUNUN LÜZUMU ve ÖNEMİ

1-Gemi uyrukluğunun lüzumu;

Yukarıda da belirtildiği gibi, geminin bayrağı, geminin hangi devletin yetkisi altında olduğunu gösteren bir simgedir.⁴⁴ Bu bakımdan, geminin uyrukluğunun olmaması veya aynı anda birden çok devletin bayrağını çekme hakkına sahip olması, hukuk düzeni açısından istenir bir durum değildir.⁴⁵ Gerçek kişiler için kabul edilmiş olan "Herkesin bir uyrukluğa olmalı ve sadece bir uyrukluğa olmalı" ilkesi gemiler için de geçerli sayılmaktadır.⁴⁶

⁴³ READY,age.,s.6; McDOUGAL/BURKE,age.,s.1119

⁴⁴ Her geminin bir devletin bayrağını taşıması temel ilke olmakla birlikte, Birleşmiş Milletler teşkilatı gibi uluslararası kuruluşların da kendi resmi hizmetlerinde kullanılacak gemilere bayrak çekme hakkını verebilecekleri kabul edilmektedir.(1958 söz.m.7; 1982 söz.m.93) Ancak bu son derece istisnai bir durumdur.Gemilerin çok büyük bir bölümü devlet bayrağı altındadır.AYBAY Rona,Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu,AÜSBF. Dergisi.c.47,sayı 1-2,s.83

⁴⁵ AYBAY,Türk hukukunda...,s.83

⁴⁶ AYBAY,Türk hukukunda,...s.83,84; Aynı yönde OKAY,age.,s.120

Gemilerin, belli bir devlete tabi bulunmaları çeşitli açılardan gereklidir. Her şeyden önce, gemilerin ulusal ekonomi ve güvenlik bakımından oynadıkları rol gözönünde bulundurulduğunda, devletler açısından taşıdıkları önem kolaylıkla anlaşılacaktır. Bu yüzden her

devlet, vatandaşlarının sahip olduğu veya onlar tarafından işletilen gemilere belli bir takım menfaatler ve ayrıcalıklar tanımak suretiyle denizcilik sektörünün gelişmesine yardım ettiği gibi gerektiğinde onlardan toplum yararına çeşitli görevlerin yerine getirilmesini de ister.⁴⁷

Devletin, teşvik ve korumasına paralel olarak bayrağını taşıyan gemiler üzerinde denetim yetkisi de vardır. Devlet, kendi bayrağını taşıyan gemileri dünyanın neresinde olursa olsun izleyip, denetleyebilir.⁴⁸ Konsolosluk ilişkileri hakkında Viyana sözleşmesi⁴⁹ uluslararası hukukun bu ilkesini şu şekilde ifade etmiştir: " Gönderen devletin uyrukluğunu taşıyan deniz ve nehir gemileri ile bu devlette kayıtlı uçaklar üzerinde ve keza bunların mürettebatı üzerinde, gönderen devletin kanun ve düzenlemelerinde öngörülen kontrol ve teftiş haklarını kullanmak" konsolosluk görevleri arasındadır. (m.5/k)

Devletin uyrukluğunda olan gemileri tespit açısından ortaya çıkan bu zorunluluk, gemi sahipleri bakımından da geçerlidir. Şöyle ki, gemiler uyrukluk sayesinde yabancı limanlarda ve savaş halinde devletin yardım ve korumasından faydalanırlar.⁵⁰ Özellikle savaş halinde, devletin koruması büyük önem kazanır zira geminin düşman gemisi veya tarafsız devlet gemisi sayılması ve müsadereye tabi olup olmaması her şeyden evvel geminin uyrukluğuna bağlıdır.⁵¹

⁴⁷ ÇAĞA, age., s.54

⁴⁸ AYBAY, Türk hukukunda, ..., s.84

⁴⁹ Türkiye tarafından Kabul tarihi 20.5.1975, RG.29.5.1975, sayı 15249

⁵⁰ ÇAĞA, age., s.54

⁵¹ Bu ilke Türk hukukunda ifadesini Denizde zapt ve müsadere kanununda bulmuştur. (Kanun no, 3894 kabul tarihi, 10.7.1940, RG.18.7.1940) Bu kanun (m.1) başlangıcı ve sonu Bakanlar Kurulunca belirlenecek dönemlerde "düşman nakil vasıtalarının" ve bunlar içindeki "düşman mallarının" zapt ve müsadereye izin vermektedir. Kanunun 1.maddesinin devamında "bir bayrak taşımaya selahiyeti olmayan nakil vasıtaları hakkında sahibinin tabiyeti esas tutulur"denmektedir. Nakil vasıtasının sıfatı itiraz edilemeyecek bir şekilde tespit olunmadığı müddetce düşman gemisi telakki edilecektir.

2-Gemi uyrukluğunun önemi;

Gemi uyrukluğunun tespiti, hukuken çeşitli yönlerden önem taşımaktadır.

-İlk olarak devletin kendi gemilerine tanıdıkları ayrıcalıkların ve özellikle kabotaj tekelinin tayini bakımından uyruklu büyük öneme sahiptir.Devletlerin, kendi limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkını yalnız kendi bayraklarını çeken gemilere hasretmeleri biçiminde ortaya çıkan bu uygulamada (kabotaj) , gemilerin bu ayrıcalıktan faydalanabilmeleri için uyrukluğun tespiti ön şart teşkil etmektedir.⁵²

-İkinci olarak, bazı mali kanunların uygulanması açısından geminin uyrukluğu önemlidir.Örneğin, bazı harçlar bakımından tebaya ait gemilerin yabancı gemilerden ayırt edilmesi gereklidir.⁵³

-Kanunların uygulama alanının belirlenmesi için de gemilerin uyrukluğunun tespiti gereklidir;

Mesela Türk hukuku bakımından, Deniz İş Kanunu yalnızca Türk bayrağı taşıyan 100 ve daha yukarı grossonlatoluk gemilerde hizmet sözleşmesi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenlerine uygulanır.

Ceza hukukunun uygulama alanının belirlenmesinde de uyrukluğun önemi vardır.Zira bu durum ceza kanunlarının yer itibari ile uygulanması hususu ile yakından ilgilidir.Ceza hukuku bakımından, gemi uyrukluğunun önemi kendisini açık denizlerde işlenen suçlarda göstermektedir.

Devlet, yetkilerini kural olarak ülkesi sınırları içinde kullanır.Uluslararası hukuk, devletin aksini öngören bir kural bulunmadığı hallerde, yetkisini ülkesi içinde kullanmasını öngörmektedir.⁵⁴

Bu ilkenin anlamı, hukukumuzda Bozkurt-Lotus davası olarak

⁵² AYBAY,Türk hukukunda,...s.84

⁵³ Harçlar kanunu m.98'e göre; Türk balık ve sünger gemilerine verilecek "yola elverişlilik" belgeleri harçtan muaftır.

⁵⁴ TÖTÖNCÜ,age.,s.50

bilinen davada Uluslararası Adalet Divanı tarafından açıklanmıştır.⁵⁵ Divan 1927 tarihini taşıyan yargısında, olayları, iki ayrı devletin bayrağını taşıyan ve birinde suç failinin, diğerinde ise mağdurun bulunduğu iki gemi arasında, açık denizde meydana gelen bir çatma olarak nitelendirmiş ve olayın özelliğini gözönünde tutarak bir yargıya vardığını belirtmiştir.⁵⁶ Divan yargısında “ Aksini öngören, izin veren bir kural bulunmadıkça, uluslararası hukukun devletin yetkilerine getirdiği ilk ve en önemli sınırlama, yetkilerini herhangi bir şekilde başka bir devletin ülkesinde kullanamamasıdır. Yetki bu anlamda ülkeseldir; Milletlerarası örf ve adette veya anlaşmalarda bulunan izin verici bir kural olmaksızın ülke sınırları dışında kullanılamaz”.⁵⁷ Divan, kanunların uygulama alanı ve mahkemelerin yetki alanı konusunda ülkesellik ilkesinin geçerli olduğunu belirttikten sonra, bazı konularda yasaklayıcı kurallarla sınırlanmış geniş bir takdir yetkisinin bulunduğunu belirtmiştir.⁵⁸

Ancak kararın devletlere tanıdığı geniş takdir yetkisinin sınırlanması gerektiği belirtilmiştir. Zira sınırsız bir yetki uygulamada farklı düzenlemelerin ortaya çıkmasına ve düzenlemeler arasında çatışmaya yol açacağı gerekçesi ile eleştirilmiştir.⁵⁹

Ceza hukuku bakımından durum incelendiğinde, olayda “yüzen ülke teorisinin” kabul edildiği sonucuna varılacaktır. 1958 sözleşmesine kadar, açık denizlerde işlenen suçlar bakımından devletin yetkisi hususunda iki teori ileri sürülmekte idi. Bunlardan biri “bayrak teorisi” diğeri ise, Divan’ın verdiği karar doğrultusunda savunulan “yüzen ülke teorisi” yani geminin devletin açık denizdeki uzantısı olduğu yönündeki teorisi idi.⁶⁰ Bugün sorun uluslararası sözleşmelerle

55 Söz konusu olayda, Bozkurt isimli Türk şilebi ile Fransız Lotus posta gemisi açık denizde çarpışmışlardır. Çatma sonucunda şilep batmış, mürettebattan bir kısmı kaybolmuştur. Bunun üzerine olaya el koyan Türk makamları, Türk ve Fransız gemilerinin kaptanlarını tutuklayarak cezalandırmışlardır. Bunun üzerine Fransa Divan’a başvurmuştur. TOLUNER, age., s.2

56 TOLUNER, age., s.294

57 TÖTÜNCÜ, age., s.50

58 TÖTÜNCÜ, age., s.50

59 TOLUNER, age., s.3

60 ÖNDER Ayhan, Ceza Hukuku Dersleri, İstanbul 1992. s.93

halledilmiştir.⁶¹

Geminin uyrukluğunun önem kazandığı diğer bir alan kanunlar ihtilafıdır. Özellikle Bayrak devleti kanunu, daha sabit bir ölçü olması itibarı ile *lex fori*, *lex rei sitae*, olay yeri (*lex loci delicti*) kanunlarına tercihen ölçü olarak kabul edilmektedir.⁶² Çatmalar bakımından, bayrak kanunu veya doktrin tarafından uygulanması teklif edilen sicil yeri kanunu müşterek hukukun yokluğu halinde devreye girecektir.⁶³ Bayrak ve sicil yeri kanunu kusurlu olan tarafın kanunudur.⁶⁴ Karşılıklı kusur halinde ise, her iki tarafın hukukunun bir arada uygulanması teklif edildiği gibi, hukuki sorunun içinden çıkılmaz duruma gelmesi halinde *lex forin* devreye girmesi gerektiği de belirtilmiştir.⁶⁵

3-Karşılaştırmalı hukukta gemi uyrukluğu

Devletle gemi arasında uyrukluğun kurulması şartları ülkeden ülkeye değişmektedir. Bu son derece doğal bir durumdur zira uluslararası hukuk, devletleri uyrukluğunu tespit etme konusunda serbest bırakmıştır. (1958 söz.m.5;1982 söz.m.94)

Tarihi gelişim içinde uyrukluğa kabul şartlarının farklılık arz ettiği gözlenmektedir. Bayrak çekme kanunlarının ilki, Cromwell'in 1651 tarihli Seyrüsefer Kanunudur.⁶⁶ Buna kanuna göre bir geminin İngiliz gemisi sayılabilmesi için;

61 1958 söz.m.11;1982 söz.m.97. Bu düzenlemelere göre, açık denizde meydana gelen ve gemi kaptanı ve gemi hizmetinde çalışan herhangi bir kişinin, cezai ve disiplin sorumluluğuna yol açabilecek bir çatma ve ulaştırmaya ilişkin diğer bir olaydan ötürü bu kişiler hakkında ceza ve disiplin kovuşturma açmak yetkisi bayrak devletine veya kişinin tabiyetinde bulunduğu devlete ait olacaktır. 1958 Cenevre Konferansında Türkiye söz konusu maddenin oylanması sırasında, Adalet Divanı'nın Bozkurt-Lotus davasındaki yargısına aykırı olduğunu ileri sürerek olumsuz oy kullanmıştır. TOLUNER, age., s.295 not 196.

63 ÇAĞA, age., s.55

64 TEKİNALP Gülören, Milletlerarası Özel Hukuk (Bağlama Kuralları) Gözden geçirilmiş ve genişletilmiş 4.bası İstanbul 1992.s.302. (Geminin kayıtlı olduğu sicil ile çektiği bayrak aynı olmadığında hangi kanunun uygulanacağı da tartışılmalıdır. Böyle bir durumda sicil devleti kanunu mu yoksa bayrak devleti kanunu mu uygulanacaktır? Burada o an çekmekte olduğu bayrak devleti kanunu sabit bir ölçü olması itibarı ile tercih edilebilir.)

65 TEKİNALP, age., s.302,303

66 TEKİNALP, age., s.303

67 ÇAĞA, age., s.54

- Geminin İngiltere'de inşa edilmiş olması,
- Gemi adamlarının tamamının İngiliz vatandaşı olması,
- Gemi maliklerinin İngiliz vatandaşı olmaları gerekli idi.

Benzer bir düzenleme 21.9.1793 tarihli Deniz seferi Talimatnamesinin 2. maddesi gereğince, bir geminin Fransız gemisi sayılabilmesi için de aranmaktadır.Buna göre,

- Geminin Fransa'da inşa edilmiş olması,
- Gemi mülkiyetinin Fransız'lara ait olması,
- Gemi adamlarının dörtte üçünün Fransız olması gerekli idi.⁶⁷

68

Bugün için birinci şart terk edilmiştir.⁶⁹

Mülkiyet şartı ise, bir kaç istisna dışında⁷⁰ hemen bütün devletler tarafından aranmaktadır.Kural olarak gemi üzerindeki mülkiyet hakkının kısmen veya tamamen kendi uyruklarına ait olması yeterli kabul edilmektedir.Mülkiyetin kısmen kendi tebasında olmasını isteyen devletlerden; Fransa, Belçika,Tunus,Yunanistan 1/2; İtalya, İsveç,Danimarka ve Hollanda 1/3; Polonya;2/5 oranında milli mülkiyet aramaktadırlar.⁷¹ Görüldüğü gibi, tebaya ait olması istenen mülkiyet oranları ülkelerin iç hukuklarındaki düzenlemelerde farklılık göstermektedir.

Geminin bir tüzel kişiye, özellikle bir ticaret şirketine ait olması halinde de her ülke düzenlemesinde değişik şartlar aranmaktadır.Belçika⁷² gibi şirket merkezinin Belçika kanunlarına uygun olarak kurulmasını yeterli bulan uygulama yanında şirketlere ait gemilerin uyrukluğunda bu kadar liberal davranmayan devletlere de rastlanmaktadır. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri; 1896 ve 18.8.1914 tarihli kanunlarla Amerikan kanunlarına uygun biçimde kurulan şirketlere

67 WAHL Albert,Deniz Ticaret Hukuku (Çeviren Kazım Berker),Ankara1948.s.30

68 Birinci şartın hedefi; Fransız sanayisini geliştirmek ve korumak,ikinci şart, özellikle savaş halinde idare ile gemiler arasında iyi ilişkiler sağlamak, son şart ise Fransızlara istihdam olanağı sağlamaktadır.WAHL,age.,s.30

69 ÇAĞA,age.,s.56

70 Peru ,Paraguay ,Kolombiya ,Arjantin ,Panama,Liberya bu devletlere örnek olarak gösterilebilir.OKAY Sami, Gemilere Türk bayrağı çekme ve Donatanın tabiyeti meselesi,İstanbul Barosu Dergisi 1953.sayı.53,s.252

71 ÇAĞA,age.,s.56

72 OKAY,agm.,s.257

Amerikan bayrağı çeken gemilere sahip olma hakkını tanımış ancak daha sonra bu uygulamadan dönmüş ve 5.6.1920 tarihli kanunla 1896 tarihli Shipping Act'ı tadil ederek, şirket sermayesinin en az yarısının Amerikan vatandaşlarına ait olması buna ek olarak müdür ve yönetim kurulu üyelerinin ABD vatandaşı olması gerektiği yönünde düzenleme getirmiştir.⁷³ Benzer gelişmeler İtalyan hukukunda da yaşanmıştır. Şöyle ki, yabancı sermayeyi ülkeye çekme çabaları dahilinde, İtalya dışında kurulan kollektif ve komandit şirketlerin İtalyan gemisine sahip olabilmeleri şartı, şirketin sorumlu ortaklarından birinin İtalyan olmasına bağlı kılınmıştı ancak 1942 tarihli seyrüsefer kanununun 126.maddesi gereğince bu uygulama yürürlükten kaldırılmıştır.⁷⁴

C-Türk Hukukunda Gemi Uyrakluğu ve Buna bağlanan Sonuçlar

1-Gemilerin Türk Bayrağı Çekme Hakkı;

Gemilerin uyrakluğu konusu Türk hukukunda Ticaret Kanunumuzun deniz ticaretine ayrılan bölümünde "Bayrak"(823-829,832-837) başlığı altında düzenlenmiştir.

Kanun Türk bayrağı çekme hakkı ile bu hakkın kullanılmasını birbirinden ayırmıştır.⁷⁵

Ticaret kanunu, "Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker" hükmüyle(TK.m.823/I) bu konudaki temel ilkeyi belirtmiştir.Geminin Türk bayrağı çekme hakkı, gemi tasdiknamesi adı verilen belge ile kanıtlanır.Hangi geminin Türk bayrağı çekeceği hususu Ticaret Kanununun sistemi uyarınca, geminin malikinin niteliğine göre açıklanmıştır.Buna göre;

a-Gemi, "Gerçek kişinin" mülkiyetinde ise,

Ticaret kanunu, bu durumda gerçek kişinin mülkiyetinde olan geminin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olabilmesi için gemi malikinin T.C. vatandaşı olması ilkesini benimsemiştir.(TK.m.823/III)Türk vatandaşlığının kazanılma biçimi yani " doğumla" veya " sonradan"

⁷³ OKAY,agm.,s.257

⁷⁴ OKAY,agm.,s.257

⁷⁵ Bu deyim, bir geminin Türk gemisi olması ile Türk bayrağı çekme hakkı arasındaki farkı belirtmek için kullanılmaktadır.çAğA,age.,s.56; KENDER/ÇETİNGİL,age.,s.39

kazanılmış olması durumu arasında farklılık yoktur.⁷⁶

Gemi birden çok gerçek kişinin mülkiyetinde ise, gemiye malik olanların tümünün Türk vatandaşı olması zorunludur.

Yargıtay, başlangıçta "Türk gemisi" olan bir geminin mülkiyet paylarından birisinin yabancıya satılması halinde, satış sözleşmesinin geçerli olduğunu ancak satış işleminin sonucunda geminin "Türk bayrağı çekme hakkını" kaybedeceği hükmüne varmıştır.⁷⁷

b-Gemi Donatma İştirakinin⁷⁸ mülkiyetinde ise;

Söz konusu bu durumda ilk şart, Donatma iştirakinin "Türk ticaret siciline" kaydedilmesi gereğidir. Buna ek olarak, payların yarısından fazlasının Türklere ait olması gereklidir. Payların %50'sinin Türklere ait olması yeterli değildir. Türklere ait payların %50'den fazla olması gereklidir (TK.m.823/II).

Gemi maliklerinin donatma iştirakinin yönetimi için "gemi müdürü" görevlendirmeleri halinde geminin Türk gemisi sayılabilmesi gemi müdürünün Türk vatandaşı olmasına bağlıdır (TK.m.823/III).

c- Gemi , tüzel kişinin mülkiyetinde ise,

Görüldüğü üzere, ticaret kanunumuz, gerçek kişilerin mülkiyetinde olan gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi hususunda oldukça sıkı şartlar aramaktadır. Tüzel kişilerin sahip olduğu geminin Türk gemisi sayılması için gereken şartların gerçek kişiler ile karşılaştırıldığında daha yumuşak bir niteliğe sahip olduğu gözlenmektedir. Ancak yine de Türk hukukunun tüzel kişiler açısından da oldukça sert bir düzenleme getirdiği ni söylemek mümkündür.

Tüzel kişiler için getirilmiş ön şart tüzel kişiliğin "Türk kanunları uyarınca kurulmuş" olmasıdır.

aa-Gemi bir şirketin mülkiyetinde ise,

Bir "şirket" gemisinin, Türk bayrağı çekebilmesi için, türü ne olursa olsun, o şirketin Türk kanunlarına göre kurulmuş olması ve Türk ticaret siciline kayıtlı olması zorunludur. (TK.m.823/2)

Şirketin sahip olduğu bir geminin Türk bayrağı çekebilmesi

⁷⁶ AYBAY, Türk hukukunda..., s.87

⁷⁷ 11.H.D.E.1987/280, K.1987/2953, K.T.15.5.1987. Bkz. ERIŞ Gönen, Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, c. III. Deniz Ticaret ve Sigorta, Ankara 1990. m.868, karar sayısı 56

⁷⁸ Donatma iştirakinin tanımı TK.m.951'de verilmiştir.

için gereken diğer bir koşul şirketi yönetmeye ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun⁷⁹ Türkiye cumhuriyeti vatandaşı olmasıdır.

Buna ek olarak, şirket ana sözleşmesi uyarınca "oy çoğunluğunun" Türk ortaklarda bulunması gerekmektedir. Kanun burada "pay çoğunluğu değil oy çoğunluğu" nun Türk'lerde olmasını aramaktadır.⁸⁰ Bu çözümün kanunun amacına daha uygun olduğu ve bu sayede, şirkette egemenliğin ve denetimin Türk'lerde olmasının sağlandığı belirtilmiştir.⁸¹

Geminin maliki olan ticaret şirketi bir anonim şirket veya sermayesi paylara bölünmüş bir komandit şirket ise, yukarıdaki şartlara ek olarak hisse senetlerinin nama yazılı olması ve devrinin de yönetim kurulunun iznine bağlı olması aranmaktadır. ⁸² (TK.m.823/2)

⁷⁹ Bu ifade tarzının kanunumuzun mehzazı olan Alman düzenlemesinde olduğu gibi, ortaklar biçiminde anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. ÇAĞA, age., s.57; KENDER/ÇETİNGİL, age., s.39 KALPSÜZ, age., s.129, Yazar, şahıs şirketlerinde TK 16 ve sermaye şirketlerinde TK 319/II mucibince "kendilerine şirketi idare ve temsil yetkisi verilmiş pay sahibi olmayan müdürlerinde, idare ve temsile yetkili olanların çoğunluğunun hesaplanmasında nazara alınması görüşündedir.

⁸⁰ Ticaret kanununun hazırlık çalışmaları sırasında sermaye çoğunluğunun Türk'lere ait olması yeterli sayılmış fakat sonra mevcut düzenleme kabul görmüştür. ERİŞ, age., m.868, karar sayısı.56

⁸¹ AYBAY, Türk hukukunda..., s.89

⁸² Yargıtay bir kararında, anonim şirketlerde bayrak çekme hakkı ile ilgili olarak pay senetlerinin en az %51'nin nama yazılı ve bunların Türk vatandaşlarına ait olmasını yeterli saymıştır. "...gemi maliki davacı anonim şirketin ana sözleşmesinin incelenmesinde şirketin 115000 pay senedinden sadece 300 adedinin nama yazılı olarak çıkarıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında TK.m.840. maddesinin yollamada bulunduğu aynı yasanın 823.maddesinin 2.fıkrasının 2. bendi koşulları gerçekleşmediğinden ve en azından şirketin pay senetlerinin en az %51'nin nama yazılı olduğu ve bunların Türk vatandaşlarının elinde bulunduğu iddia edilip kanıtlanamadığından davalı gemi sicil memurluğunca bu koşulların yerine getirilmemesi nedeniyle tescilden imtina edilmesi yerinde bulunmuştur." 11.HD.19.6.1987, E.1987/1746, k.1987/3737 YKD.c.XIII, sayı9, Eylül 1987, s.1343

Bu karar sonuç olarak doğru ancak gerekçeleri bakımından hatalıdır. Kanunun ifadesi çok açıktır. Hisse senetlerinin tamamının nama yazılı olması şarttır. Hisse senetlerinin kimin elinde bulunduğu anlaşılması amacıyla getirilen bu hükmün günümüz koşullarında ağır olduğu kabul edilebilmesi mümkün ise de Yargıtay'ın bu yorumu hem yürürlükteki düzenlemeye hem de hukuk güvenliği ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

b b-Gemİ şirket dışında bir tüzel kişinin mülkiyetinde ise

Geminin maliki vakıf⁸³ ,dernek⁸⁴ gibi şirket dışında kalan tüzel kişilerin sahibi olduğu gemilerin Türk bayrağı çekebilmesi için, yönetim kurulunu oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk olması gereklidir.(TK.m.823/1)

2-Yabancı Gemilere Türk Bayrağı Çekme İzni Verilmesi;

Kural olarak Türk bayrağını çekme hakkı Türk gemilerine aittir.Kanunun aradığı şartlara sahip olan gemiler Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmaktadır aynı zamanda bu hakkın kullanılması zorunluluğu da vardır.Hakkı olmadan Türk bayrağı çekmek suç teşkil ettiği gibi bu hakka sahipken bayrak çekmemek fiili de cezalandırılmaktadır.(TK.m.832)

Bununla birlikte belirli şartlar dahilinde yabancı bayraklı bir gemiye Türk bayrağı çekmesi mümkündür (TK.m.824). Bunun için;

- Yabancı geminin, T.K. m.823'deki şartları gerçekleştiren bir gerçek veya tüzel kişiye kendi namına işletilmek üzere bırakılmış olması ,
- Bırakma süresinin en az 1 yıl olması,
- Gemi malikinin geminin Türk bayrağı çekmesine rıza göstermesi,

-Yabancı bayrak taşıyan geminin, bayrağını taşıdığı geminin ülke kanunlarının bu duruma izin vermesi

- Ve son olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın uygun görmesi aranmaktadır.Bakanlık, kanunda öngörülen koşulların mevcut olup olmadığını araştırır.Koşulların var olduğu saptanırsa gemiye "Türk bayrağı çekme izni" verilir.İzin süresi,en çok iki yıldır.Süre sonunda uzatma talebinde bulunulabilir.

Bu şekilde izin almış bir gemi Ulaştırma Bakanlığınca tutulan özel bir sicile kaydolunur . İzin süresince Türk bayrağı çekme hakkına

⁸³ 13.7.1967 tarih ve 903 sayılı kanunun 3. maddesi ile mevzuattaki "tesis" sözü "vakıf" olarak değiştirilmiştir.

⁸⁴ Derneklerin üye çoğunluğunun TC. vatandaşı olması gerekmektedir.(Dernekler kanunu,6.10.1983,RG.7.10.1983.m.16) Ancak, yabancıların ikametgahlarının Türkiye'de olması zorunludur.

sahip olur.⁸⁵ (TK.m.825)

3- Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

Türk bayrağını çekme hakkına sahip olmak, bu hakkın fiilen kullanılması için yeterli değildir.Bu hakkı kullanabilmek için hakkı tevsik eden resmi bir belgeye ihtiyaç vardır.⁸⁶

Bayrak çekme hakkına sahip olma vakıası Türk hukuku açısından "gemi tasdiknamesi" veya gemi tasdiknamesinin özeti ile ispat edilir.(TK.m.854/3) Gemi tasdiknamesi, Gemi Sicil Memurluğu tarafından verilir ve sicil kaydının örneğini teşkil eder.Bunun doğal sonucu olarak da gemi tasdiknamesi alınabilmesi için geminin, gemi siciline tescil edilmesi zorunludur.

Gemi tasdiknamesinin alınması ve yolculuk sırasında her zaman gemide bulundurulması gereklidir.Bu ilkeye 18 grostonilatoda büyük gemilerde pratik zorunluluklar yönünden bazı istisnalar getirilmiştir.

a-Bir gemi yurt dışında Türk bayrağı çekme hakkını elde ederse, geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosluğunun vereceği "Bayrak şehadetnamesi" gemiye Türk bayrağı çekme hakkının kullanılmasını sağlar (TK.m.828).Türk konsolosu Bayrak şehadetnamesi vermek için, malik veya maliklerin söz konusu hakkın kullanılabilmesi için gerekli koşullara sahip olduklarını belgelemelerini talep etmelidir. ⁸⁷

Bayrak şehadetnamesi, gemi tasdiknamesi yerine geçer ancak bu belgenin verilmiş amacı geminin, gemi tasdiknamesi almak üzere Türkiye'ye ulaşmasını sağlamak olduğundan geçici nitelik taşımaktadır.Bayrak şehadetnamesi düzenlendiği günden itibaren bir yıl için hüküm ifade etmektedir (TK.m.828).⁸⁸

⁸⁵ bu işlemler sonucunda gemi Türk bayrağı çektikten sonra Türk gemisi sayılacağı ifade edilmişse de(AYBAY,Türk hukukunda...,s.91) TK.m.825'in lafzının bu şekilde yorumlanmaması gerektiği bu gemilerin türk gemisi olmadığı belirtilmiştir.ÇAĞA.age.,s.59 not 7.

⁸⁶ Söz konusu belge olmadan bayrak çekilmesi cezai hükmün uygulanmasını gerektirir.(TK.m.830)

⁸⁷ AYBAY,Türk hukukunda...,s.91

⁸⁸ Kanunun saptadığı bir yıllık süre yolculuk mücbir sebep yüzünden uzadığı takdirde uzar.TK.m.828

b-Türk limanlarında inşa edilmiş fakat Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemilere teslim yerine kadar gidebilmeleri amacıyla ve sadece bu süreç içinde geçerli olmak kaydıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından bayrak şahadetnamesi verilebilir.(TK.m.828/2)

c-Türk bayrağı çekme hakkını TK.m.824/2 uyarınca kazanan gemiler de Ulaştırma Bakanlığı'nca verilecek bayrak şahadetnamesine dayanarak Türk bayrağı çekme hakkını kullanabilirler.(TK.m.828/3) Yukarıda da belirtildiği gibi bu kategoriye giren gemiler Türk gemi siciline tescil edilemezler bu sebeple de gemi tasdiknamesi alamazlar.

d-18 grostonilatodan küçük gemilerin, gemi siciline tescil ettirilmeleri zorunlu olmadığından Türk bayrağı çekme hakkına sahip olan bu gemiler gemi tasdiknamesi ve bayrak şahadetnamesi almadan bayrak çekme hakkını kullanabilmelidirler.⁸⁹ Tescil zorunluluğuna tabi olmadıkları halde gemi siciline tescil ettirilen diğer gemilerle aynı işleme tabi tutulacaklarından bayrak çekme hakkını ancak gemi tasdiknamesi almak koşulu ile kullanabilirler.

4-Türk Bayrağı Çekme Hakkına Bağlanan Sonuçlar

1-Kabotaj Tekeli

a-Genel olarak;

Deniz kabotajı,bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin başka bir limanına deniz yolu ile taşınması anlamına gelmektedir.⁹⁰ Devletler, kabotaj seferlerini kendi bayraklarını taşıyan gemilere tahsis ederek ticaret filolarını desteklemektedirler.Kabotaj seferlerinin yabancı bayraklı gemilere kapatılması, yabancı gemiler açısından “ kabotaj yasağı” yaratırken, ulusal bayraklı gemiler “ kabotaj tekeli”ne sahip olmaktadır.

Yabancı gemilerin karasuları ulaşımından yoksun bırakılması

⁸⁹ Türk hukukunda ticari olmayan gemilerin bayrak çekme hakkını kullanmaları konusunda boşluk vardır.Bilindiği gibi bu gemilerin sicile kaydı zorunlu değildir.Ancak bunların Türk bayrağını çekme hakkını nasıl kullanacakları hususu belirsizlik taşımaktadır. Gemi tasdiknamesi alınması zorunlu kılınırsa salt bayrak çekme hakkının kullanılabilmesi için sicile tescil zorunlu hale gelecektir.ÇAĞA,age.,s.62;KENDER/ÇETİNGİL,age.,s.41

⁹⁰ ÇAĞA Tahir,Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli, İ.Ü.H.F.M.c.XLI.sayı,3-4,1975.s.198

olgusu farklı şekillerde gerçekleşmektedir.⁹¹ Tarihi gelişim çerçevesinde incelendiğinde devletlerin kendi bayrağını çeken gemilere sağladığı imkanlar özellikle kabotaj tekelinin anlam ve uygulama farklılığı gösterdiği gözlenmektedir.Fransa'da kabotaj küçük ve büyük kabotaj olarak ikiye ayrılmakta idi.Aynı deniz kıyıları arasındaki limanlarda ticaretin yapılması örneğin Calais ile Bordeaux arasında yapılacak taşımalar bu kapsamda yer almakta idi. Büyük kabotaj uygulaması ise iki farklı deniz arasında bulunan limanlar arasında yapılan taşımalara ilişkindir.⁹² Fransa, Fransız limanları ile Cezayir sömürge konumunda iken Cezayir limanları arasındaki taşımayı Fransız gemilerine hasretmiştir ancak bu klasik anlamıyla kabotaj tekeli tanımına uymamaktadır zaten Fransa'da bu uygulamayı kabotaj adı altında gerçekleştirmemiştir.⁹³ Portekiz, ve komşu adalarla ve batı Afrika'daki sömürgeleri arasındaki taşımacılığı Portekiz gemilerine hasretmiştir.Buna karşılık, Portekiz ile diğer sömürgeler içindeki taşımacılık faaliyeti yabancı bayraklı gemilere de serbesttir.⁹⁴ Almanya ve İtalya karasuları arasındaki taşımacılığı kendi gemilerine, diğer ülkeler ile yapılan anlaşmalar saklı olmak kaydı ile hasretmiştir.⁹⁵ İngiltere geçen yüzyılın ortalarına doğru, bütün İngiliz limanlarında , bütün ulaşım bağlantılarında yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde, yolcuların indirilmesinde ve alınmasında yabancı bayraklı gemiler ile İngiliz bayrağı çeken gemileri eş tutulmuştur.⁹⁶

Kabotaj uygulaması bakımından üzerinde durulması gereken önemli bir nokta Avrupa Topluluğu çerçevesinde getirilen düzenlemedir⁹⁷ .1 Ocak 1993 tarihinde yürürlüğe giren bu düzenleme üye devletler arasındaki deniz taşımacılığını üye ülke bayrağını çeken gemilere hasretmektedir.Buna göre, düzenlemenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üye devlet kıyıları arasındaki deniz taşımacılığı Topluluk ülkelerinin donatanlarına açılmaktadır.Donatanların bu haktan

91 COLOMBOS C.John,Internationales Seerecht,(Walter Schatzel) 1962.s.315

92 COLOMBOS,age.,s.315

93 COLOMBOS,age.,s.315

96 COLOMBOS,age.,s.316

97 COLOMBOS,age.,s.316

96 COLOMBOS,age.,s.316

97 Council Regulation (EEC) No: 3577/92, 7.12.1992 (Official Journal of the European Communities, 12.12.1992,no:L 364/7)

faydalanabilmeleri için gemilerinin üye devlet gemi siciline kayıtlı olması ve üye devlet bayrağı çekmesi zorunludur.(m.1)

Donatan tanımı.2'de verilmiştir. Buna göre,

a-Üye devlet vatandaşlarının, üye devlet kanunlarına uygun biçimde kurulmuş ve denizcilik faaliyetlerini sürdüren,

b-Denizcilik şirketinin, üye ülke kanuni düzenlemelerine uygun biçimde kurulmuş olan, şirket merkezi üye devlette bulunan ve üzerinde etkin kontrol yapılan,

c-Üye devlet vatandaşlarının, Topluluk ülkeleri dışında kurdukları şirketler üye devletlerden biri tarafından kontrole tabi tutuluyor ve bu şirkete ait gemiler üye devlet gemi siciline kayıtlı ve üye devlet bayrağı bayrağı çekiyorsa, bu şirketler ve gerçek kişiler donatan sıfatını taşıyor demektir.

Düzenleme, kabotaj sahasını anakara ve ada kabotajı olarak ikiye ayırmıştır. Bu ayırım, hangi devlete ait hükümlerin uygulanacağını göstermesi bakımından önem taşımaktadır.

Anakara kabotajı m2/1a hükmünde tanımlanmıştır. Buna göre; denizde yolcu ve yük taşımacılığı ada niteliği taşımayan devlet limanları arasında yapılıyorsa bu durumda ana kara kabotajı hükümleri cari olacaktır.

Ada kabotajı ise m.2/1c hükmünde yer almıştır. Bu hükme göre;

-Taşımacılık faaliyeti bir ada ile anakara arasında yapılıyorsa,

-Taşımacılık aynı ülkeye ait adalar arasında icra ediliyorsa,

ada kabotajı hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Hangi ülke kanunun uygulanacağı ise m.3'de belirtilmiştir. Buna göre;

-Anakara kabotajında yük ve yolcu taşımacılığında mürettebata ilişkin bütün sorunlar geminin kayıtlı olduğu sicil devleti kanunca çözülecektir. (Düzenleme bayrak devleti ile sicil devletini aynı kabul etmektedir). Ancak belirlenecek olan istisnalar ve 650 grostonilatodan küçük gemiler bu kuralın dışındadır. Bu durumlarda kabotaj faaliyetinin icra edildiği ülkenin kanunu uygulama alanı bulacaktır.(m.3/1)

-Ada kabotajında, mürettebata ilişkin bütün sorunlar faaliyetin yürütüldüğü devlet kanununa tabidir.(m.3/2)

-1 Ocak 1999 tarihinden itibaren, ada kabotajı alanında

faaliyet gösteren ve 650 gros tonilatunun üzerindeki gemilerde mürettebata ilişkin bütün sorunlar bayrak devleti kanunu çerçevesinde çözümlenecektir.(m.3/3)

-Topluluk komisyonu,1 Ocak 1997 tarihinden önce ada kabotajı uygulamasının liberalizasyonu hakkında ekonomik ve sosyal yönleri içeren bir araştırma yapacak ve hazırladığı bu raporu Konsey 'e sunacaktır.

Düzenlemenin yürürlüğe giriş tarihi bazı ülkeler açısından ileri bir tarih olarak belirlenmiştir.Bu istisnalar,Akdeniz ülkeleri ve İspanya, Portekiz ve Fransa sahilleri arasındaki taşımacılık faaliyetlerine ilişkindir (m.6/1).Buna göre;

-Yolcu taşımacılığı 1 Ocak 1995,

-Stratejik nitelik taşıyan malların (petrol, petrol ürünleri ve içme suyu) taşımacılığı 1 Ocak 1997,

-650 grostonilato'dan küçük gemilerin yaptığı taşımacılık 1 Ocak 1998,

-Düzenli yolcu ve feribot seferleri 1Ocak 1999 tarihine kadar yürürlüğe girecektir.

Ayrıca yine ada kabotajı uygulaması ile ilgili olarak Kanarya, Azor ve Maderia takımadaları ile Ceuta ve Melelia ve Fransız adalarının Atlantik kıyıları arasında kalan kısım için düzenleme 1 Ocak 1999 tarihinde yürürlüğe girecektir.(m.6/2)

Düzenli yolcu ve feribot seferleri açısından getirilmiş olan yürürlüğe giriş tarihi Yunanistan için 1Ocak 2004 olarak tespit edilmiştir.(m.6/3)

b-Türk hukukunda kabotaj;

Türk hukukunda kabotaj tekeli 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarda ve karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun" ile düzenlenmiştir.⁹⁸

Kapitülasyonların varolduğu dönemlerde, kıyı,liman ve karasularında ticaret ,yabancılar serbest bırakılmıştı.Lozan görüşmeleri sırasında bu hakkın yabancılar yasaklanması hususu üzerinde durulmuştur.Lozan

⁹⁸ Kısaca Kabotaj kanunu olarak adlandırılacaktır.

andlaşması ve ona bağlı eklerde, kabotaj tekelinin Türk vatandaşlarına ait olduğu bir bildiri ile açıklanmıştır.⁹⁹ Bildiriye göre,

“Aşağıda imzaları bulunanlar,kabotaj ve liman hizmetlerinin bugünkü barış andlaşmasının yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak Türk ulusal bayrağının tekelinde olduğunu hatırlatırlar.”

Bununla beraber aşağıda imzaları bulunanlar Türkiye’de 1 Ocak 1923’te kabotaj yapmakta olan ya da liman hizmetleri ile uğraşan işletmelerin 31 Aralık 1923 tarihine kadar işlerini sürdürmekte serbest olacaklarını bildirmeyi gerekli görürler”

aa-Kabotaj tekelinden faydalanabilme şartları;

Türk kıyılarının bir noktasından diğer bir noktasına emtia(ticari yük)¹⁰⁰ veya yolcu alıp nakletmek ve kıyılarda, limanlar içinde veya arasında römorkaj, kılavuzluk ve hangi nitelikte olursa olsun bütün liman hizmetlerini ifa, yalnız Türk bayrağını çeken gemi ve taşıtlara hasredilmiştir.(m.1/1) Bu, kabotaj tekelinden faydalanabilmenin ilk şartıdır ancak kanun bu şartla yetinmemiş buna ek olarak faaliyeti icra eden kişiler bakımından da (m.2) sınırlamalar getirmiştir.Kabotaj kanununun 1 ve 2. maddesi birarada incelendiğinde biri kabotaj seferinde kullanılacak gemi diğeri taşımayı yapacak kişi bakımından iki sınırlamanın mevcut olduğu görülecektir.

1-Gemiler

a-Türk Gemileri;

Her şeyden önce geminin ¹⁰¹ Türk bayrağını çekme hakkına sahip olması gereklidir.Buna göre TK.m.823 uyarınca Türk bayrağı çekme hakkına sahip olan¹⁰² ayrıca TK.m.824/1 hükmü gereğince Türk bayrağı çekmesine izin verilmiş olan (yabancı) gemi Ulaştırma Bakanlığı

⁹⁹ ÇELİKEL Aysel,Yabancılar Hukuku,6.baskı,İstanbul 1993.s.149

¹⁰⁰ Emtia ticari yük anlamına geldiğinden Ticari eşya dışında kalan taşımalar yasaklama kapsamı dışında kalmaktadır.ÇAĞA Tahir,agm,s.209

¹⁰¹ Kanun gemi ifadesini kullanmamakta bunun yerine sefain ve merakipten sözetmektedir.Sefainden maksat, örfen belirli bir büyüklüğe sahip olan ve denizde sayrüsefer yeteneğine sahip olan teknelerdir.Merakip ise, yine denizde seyrüsefer etme yeteneğine sahip fakat daha ufak teknelerdir.ÇAĞA,agm.,s.209 not33

¹⁰² Kabotaj tekelinden faydalanacak olan geminin Türk bayrağını çekme hakkına sahip olması yeterlidir.Bu hakkı fiilen kullanabilmesi için TK.m.827 vd. hükümlerinde öngörülen şartları yerine getirmesi zorunlu değildir.Buna göre Türk bayrağını çekme hakkına sahip fakat bu hakkı tevsik eden resmi belgeye sahip olmayan gemiler de bu haktan faydalanacaklardır.Bu durumda TK.m.833’deki yaptırımlar uygulanacaktır.ÇAĞA,agm.,s.209, not35

tarafından verilen izin devam ettiği sürece kabotaj seferlerinde kullanılabilecektir.¹⁰³ Buna karşılık TK.m.823 'de aranan şartlara sahip olmayan (yabancı) gemiler ile TK.m.824/1 uyarınca geçici bir süre için yabancı bayrak çekmesine izin verilmiş olan Türk gemileri de verilen iznin devamı süresince bu haktan faydalanamazlar.¹⁰⁴

b-Yabancı Gemiler;

Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmayan yabancı gemiler sadece yabancı ülkeden aldıkları yolcu ve yükleri Türk limanlarına getirebilir ve Türk limanlarından yabancı limanlara gidecek yolcu ve yükleri taşıyabilirler.(Kabotaj K.m.1/2)

2-Kişiler;

a-Türk Vatandaşları

Kabotaj kanununun 2. maddesi hükmü gereğince kabotaj tekelinden faydalanmanın ikinci şartı taşıma yapacak olan kişinin Türk vatandaşı olmasıdır.

Kabotaj kanununun 2. maddesinde yer alan " Türkiye tebaası" deyiminin anlamı şu şekilde açıklanabilir :

aa-Taşımayı taahhüt eden gerçek kişinin (birden fazla iseler tümünün) Türk vatandaşı olması gereklidir.

Yabancı uyruklu gerçek kişi ve yabancı ortağı olan Adi ortaklıkça işletilen gemi (Türk bayrağı çekme hakkına sahip olsa bile) kabotaj tekelinden faydalanamaz.¹⁰⁵

bb-Tüzel Kişiler

Taşımayı yapacak ¹⁰⁶ , tüzel kişinin "Türk tüzel kişisi" olması gereklidir. ¹⁰⁷ Sadece bu vasfın yeterli olup olmadığı hakkında Kabotaj kanununda açıklık yoktur.Tartışma özellikle tüzel kişiliğin tüm üyelerinin Türk vatandaşı olmasının gerekip gerekmediği hususunda yoğunlaşmıştır.Yukarıda da belirtildiği gibi, Kabotaj kanunu bu konuda

¹⁰³ ÇAĞA,agm.,s.210,211;TEKİL Fahiman,Deniz Hukuku (Deniz Hukukuna Giriş) İstanbul 1987,s.57

¹⁰⁴ ÇAĞA,agm.,s.210;TEKİL,Deniz Hukuku,s.57

¹⁰⁵ ÇAĞA,agm.,s.210

¹⁰⁶ Alt taşımalarda hem alt taşıyanın hem de asıl taşıyanın Türk olması gereklidir.ÇAĞA,agm.,s.210(39 nolu dipnot)

¹⁰⁷ Türk tüzel kişisinden maksat, Türk kanunlarına göre kurulmuş merkezi Türkiye'de bulunan tüzel kişidir.

açık değildir. Uygulamada karşılaşılan tereddütlerin giderilmesi amacıyla konu Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne götürülmüş, Meclis " Ticareti bahriye kanununun birinci ve kabotaj kanununun ikinci maddesinin muhtacı tefsir olmadığına karar vermiştir.¹⁰⁸ Görüldüğü gibi, tefsir kararında Kabotaj kanununun 2. maddesinde açıklık bulunduğu noktasından hareket edilerek söz konusu pay sahipleri ve ortakların tümünün Türk olması gerektiği açıklanmıştır. Anayasa Mahkemesi, Türkiye Büyük Millet Meclisinin verdiği Tefsir kararının yürürlükte olduğuna hükmetmiştir.¹⁰⁹

Söz konusu tefsir kararının verildiği tarihte yürürlükte bulunan Ticareti Bahriye Kanunu ile Kabotaj kanunu arasında uyum vardı. Ancak 1957 tarihli Ticaret kanununda Türk bayrağı çekme hakkına ilişkin şartlar yumuşatılmış ve bu yüzden Ticaret kanunu ile Kabotaj kanunu arasında uyumsuzluk meydana gelmiştir. Buna göre, Türk bayrağını çekme hakkına sahip bulunan donatma iştiraki veya tüzel kişiliğe ait gemi, müşterek donatanların veya ortakların arasında yabancı varsa kabotaj seferi yapamayacaktır.

Sonuç olarak kabotaj seferi yapılabilmesi için ikili bir sınırlama mevcuttur. Birinci şart geminin geminin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olması ve ayrıca gemiyi işletenlerin tamamının Türk vatandaşı olması zorunludur.

Bu konuda farklı bir yorum da ileri sürülmüş ve Türk bayrağı çekme hakkına sahip gemilerin malikleri arasında yabancıların bulunması halinde de kabotaj tekelinden faydalanabileceği belirtilmiştir.¹¹⁰ Bu farklı yoruma göre;

Kabotaj kanununun 2.maddesinde; nehir, göl, Marmara Havzası, Boğazlarda, karasuları ve bunlara ait körfez, liman, koy gibi yerlerde her çeşit deniz vasıtası ile yük ve yolcu taşımak Türk vatandaşlarına aittir. Bu maddede düzenlenen hizmetler ile 1. maddedekiler aynıdır . Ancak ilkinde bu faaliyetler Türk gemilerine aitken, diğerinde Türk vatandaşlarına ait bulunmaktadır. Dolayısıyla her iki maddede düzenlenmek istenen konuların farklıdır. Şöyle ki, 1.

¹⁰⁸ 25 Şubat 1923 tarih ve 403 sayılı tefsir kararı Düstur, III. Tertip cilt 9 s. 231

¹⁰⁹ 23.12.1967 E .967/10, K 967/49, ÇAĞA, agm. s. 220 vd.

¹¹⁰ ÇELİKEL, age., s. 150

maddede, Türk kıyılarının bir noktasından diğerine yolcu ve yük taşımak, Türk gemilerine aittir. Buna karşılık, nehir, göl, koy, liman, körfez, Marmara havzası ve Boğazlarda aynı işleri yapmak Türk vatandaşlarına aittir. Bu düşüncenin sonucu olarak, İzmir'den İskenderun'a nakliyat, Türk gemileri ile yapılabilecek, fakat, Marmara'nın iki limanı veya Ege'de koylar içinde taşıma, yalnız Türk vatandaşları tarafından yapılabilecektir.¹¹¹

Bu yorumun vardığı sonuç çeşitli yönlerden eleştirilebilir. Her şeyden evvel, Kabotaj kanununun 1. maddesi açısından yani Türk bayraklı gemilerin yapabileceği taşımalar bakımından işletenin kim olacağı hususunda boşluk söz konusudur. Bu yoruma göre, Türk bayrağı çekme hakkına sahip, fakat işletilmesi yabancıya bırakılmış bir gemi kabotaj tekelinden faydalanma imkanına sahip olabilecektir.

İkinci madde açısından yani belirtilen bölgelerde Türk vatandaşlarına ait olduğu belirtilen tekel hakkının kullanılmasında da yeterli açıklık yoktur. Şöyle ki, yabancı bayrak taşıyan bir geminin Türk vatandaşlarınca işletilmesi durumunda kabotaj tekelinden faydalanma imkanı söz konusu olabilecektir.

Ayrıca kanununun ikinci maddesi belirli bölgeleri saydıktan sonra "bilumum karasuları" ifadesiyle devam etmektedir. Bunun anlamı kanunun düzenlemeyi getirirken bölgeler arasında farklılık getirmediğine delalet etmektedir. Sonuç olarak, Kabotaj kanununun birinci ve ikinci maddelerinin ayrı ayrı değerlendirilmesi yerinde görülmemektedir.

Son derece sıkı şartlar getiren Kabotaj kanununun yürürlüğe girdiği dönem itibarıyla isabetli bir çözüm tarzı getirdiği kabul edilse dahi günümüzde "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ve Turizmi Teşvik Kanununun" uygulanmasının mevcut olduğu düşünülürse bu şartlarda ısrar etmenin tutarlı bir durum olduğu hususu tartışmaya açıktır. Buna ek olarak yabancılara belli oranlarda olsa dahi Türk bayraklı gemilere sahip şirketlere ortak olma imkanı tanınmakta buna karşılık bu gemilerin kabotaj seferi yapmalarına olanak tanınmamaktadır. Bugün için yapılması gereken, Kabotaj kanununun değiştirilerek Ticaret kanunu ile uyumlu hale getirilmesi ve Türk bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilere bu hakkın (kabotaj) tanınmasıdır.¹¹²

¹¹¹ ÇELİKEL, age., s.150, 151

¹¹² Aynı yönde ÇAĞA, agm., s.223

3-Turizmi Teşvik Kanunu

1982 yılında yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Kanunu¹¹³ dördüncü bölümünde yat turizmini teşvik etmek amacı ile Türk kıyılarında kabotajı düzenleyen 1926 tarihli kanuna istisna getirmiştir. Kanun yat işletmeciliği ile yat limanı işletmeciliğini ayrı ayrı ele almaktadır.

a-Yat limanı işletmeciliği;

Gerçek ve tüzel kişiler Turizm Bakanlığından gerekli belgeyi almak kaydı ile yat limanı işletebileceklerdir. Ancak, yabancılar tarafından kurulacak işletmelerde Türk uyruklu kişilerle ortaklık şartı aranmaktadır.¹¹⁴ (m.26)

b-Yat İşletmeciliği;

Yat işletmeciliği konusunda, Türk bayrağı çeken yatlar ile, yabancı bayrak çeken yatlar arasında bir ayırım yapılmıştır. Şöyle ki;

-Türk bayrağı çeken yatlar Turizm Bakanlığından belge alarak yat işletmeciliği yapabilirler. ((m.27/a)

-Yabancı bayraklı yatların Türk sahillerinde ve limanları arsında turizm amacı ile kullanılması mümkündür. Bu işe ait esaslar Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenir. (m.27/b)

-Türk bayrağı çekmeyen yatların TK.m.823 hükmüne bağlı olmadan Türk bayrağı çekme izni verme konusunda Turizm Bakanlığına yetki verilmiştir. Bunun sonucu Türk bayrağı çekemeyen yatların Türk bayrağı çekerek karasuları ve limanlarda yat işletmeciliği yapma hakkı sağlanmaktadır.

¹¹³ 12.3.1982 Kanun no:2634, RG.16.3.1982

¹¹⁴ ÇELİKEL, Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin şirketteki ortaklık oranını hususunda bir açıklama getirilmemesini eleştirmekte ve bu durumda ortaklık payının çok az ölçüde olmasına imkan tanınmakta olduğunu ve budurumunda Türk vatandaşlarının ortaklık şartının önemini azalttığına işaret etmektedir. ÇELİKEL, age., s.152

II-ELVERİŞLİ BAYRAK

A-Tanımı ve Tarihi gelişimi;

1-Tanımı;

Sahibi yabancı olan veya yabancı kontrolünde olan gemilerin herhangi bir sebeple gemiyi tescil ettiren kişiler bakımından uygun ya da elverişli şartlarla izin veren herhangi bir devletin bayrağı "elverişli bayrak" olarak tanımlanabilir.¹¹⁵ Denizcilik faaliyetlerinin bayrağı sürekli değiştirilen gemilerle yürütülmesi veya gemilerin daha elverişli tescil koşulları olan devletlerde tescil ettirilmesi olarak karşımıza çıkan bu olguyu anlatan standart bir ifade yoktur.Çoğunlukla, elverişli bayrak (flag of convenience), açık sicil (open registry) ,ucuz bayrak, gerekli bayrak olarak isimlendirilmektedir.¹¹⁶ Özellikle ikinci dünya savaşı sonrasında Panama, Honduras ve Liberya'nın bu konuda öncü devletler olması sebebiyle donatanlara avantajlı koşullar sağlayan devletlere bu üç ülkenin isimlerinin ilk hecelerinin birleştirilmesiyle ortaya çıkan PanHonLib (PHL) devletleri de denmektedir.¹¹⁷

Elverişli bayrak olgusunun geçmişi 17.yüzyıla kadar uzanmaktadır.Günümüze kadar uzanan zaman diliminde denizcilik sektöründe uygulaması artarak devam eden elverişli bayrak vakıası hakkında araştırmalar yapılmış ve bu olgunun varoluş sebepleri ile ortak özellikleri açıklanmaya çalışılmıştır.

İngiltere'de 1970 yılında hazırlanan bir raporda(Rochdale

¹¹⁵ TÖTÜNCÜ,age.,s.57

¹¹⁶ READY,age.,s.21

¹¹⁷ SCHMİDTFolke,Ships Flying Flag of Convenience,Arkiv for sjorett (Journal of Maritime Law),Oslo,Volume12(1972)s.77

Raporu) bu özellikler altı noktada toplanmıştır.¹¹⁸ Buna göre;

- Gemiye tescil eden devlet, ticaret gemilerinin kendi vatandaşı olmayan kişilerce satın alınması veya kontrolüne izin vermektedir.

- Geminin sicile tescil edilmesi işleminin son derece kolay olduğu görülür.

- Vergilerin miktarı düşüktür. Tescil ücreti ve yıllık aidatlar, gemilerin tonajı üzerinden hesaplanır ve genellikle alınan tek ücret bu sayılanlardan ibarettir.

- Tescili yapan devlet, genellikle küçük bir devlettir. Ancak, büyük tonajlı gemilerden alınan az miktardaki ücretler, bu devletlerin milli gelir ve ödemeler dengelerinde büyük bir pay tutarak, önemli bir rol oynamaktadır.

- Sicil devleti, kendi vatandaşları olmayanların mürettebat olarak çalıştırılmasına sıkı koşullar aramaksızın izin vermektedir.

- Sicil devleti, milletlerarası kural ve standartlara riayetini sağlanması ya da şirketlerin kontrolünde ne etkili bir mekanizmaya ne de yeterli bir güce sahiptir.

Birleşmiş Milletler Teşkilatı Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) gemilerin tescil edildiği sicil ile arasındaki gerçek bağ ve bu durumun ekonomik sonuçlarını inceleyen raporda¹¹⁹ ;

- Ticaret filosunun ulusal ekonomiye katkıda bulunması,

- Denizcilik sektörünün elde ettiği kazanç ve yaptığı harcamalar bunun yanında gemilerin satışı gibi işlemlerin ülkelerin ödemeler dengesindeki önemi,

- Vatandaşların gemilerde çalışma imkanına sahip olması , faktörleri üzerinde durulmuştur.

Elverişli bayrak olgusunun donatanların bakış açısından incelenmesi halinde donatanların hangi sebeplerle kendi bayraklarını çekme hakkından feragat edip bu bayraklara yöneldikleri anlaşılacaktır. Buna göre;

- Kendi ülkelerinin, vergi düzenlemelerinden kaçınma imkanını

¹¹⁸ OSİEKE Ebere, Flag of Convenience Vessels : Recent Developments, 73 AJIL 604(1979),S.604;Raporun Almanca metni için bkz. KOSTKA Klaus Zweitregister für Seeschiffe Eine historisch- rechtvergleichende Betrachtung, 1992, s.62,63

¹¹⁹ Belirten READY, age., s.23

bulmaktadırlar.¹²⁰ Elverişli bayrak ülkesi,donatan şirketten,kendi ülkelerinde varolan vergi düzenlemeleriyle karşılaştıramayacak ölçüde düşük vergi almaktadır.Alınan vergi, genellikle groston bazında belirlenen sabit bir miktardır.Ayrıca gelir üzerinden vergi alınmamaktadır.¹²¹

-Düşük mürettebat ücretleri elverişli bayrağa kaçışı hızlandırmaktadır.şöyle ki, bir yandan gemide çalıştırılacak mürettebatın uyrukluğunun ne olduğu elverişli bayrak devletleri uygulamasında fazlaca önem taşımamaktadır.Donatanlar, mürettebatı herhangi bir sınırlamaya tabi olmaksızın uluslararası piyasadan seçme imkanına sahip olmaktadırlar.¹²² Bunun doğal sonucu olarak kendi ülkelerinde mevcut olan ücret tarifelelerinden ve sosyal güvenlik sisteminin getirdiği yükümlülüklerden muaf olmaktadırlar.¹²³ Mürettebatın cretleri ile ilgili Meese'in verdiği örnek çok çarpıcıdır. Amerika açısından petrol taşımacılığının %94' elverişli bayrak taşıyan tankerlerle yapılmaktadır.Bir kaç istisna dışında Amerikan bayrağı çeken gemilerde Amerikan vatandaşlarının mürettebat olarak çalıştırılması zorunludur.Amerikan vatandaşı mürettebatın cretleri Amerika'nın yaşam standartını yansıtmaktadır.¹²⁴ ABD.Denizcilik Kontrol Federasyonu başkanı Phillip J. Loree yaptığı bir açıklamada yüksek işletme giderlerinin yanısıra Amerikan İşci Birliğinin getirdiği ağır şartların Liberya bayrağını seçmede etkili olduğunu belirtmiştir.örneğin 50.000 tonluk bir tankerin Amerikan limanları arasında yapacağı petrol taşımasında ortalama otuziki mürettebat alıştırması gereklidir.Amerikan cretleri baz alındığında bunun maliyeti yıllık 1.7 milyon \$ dır.Ancak aynı taşıma Liberya bayrağı altında yapılırsa aşağıda belirtilen milliyetteki mürettebatın yıllık maliyeti şu şekilde olacaktır¹²⁵ ;

120 READY,age.,s.23;AYBAY Gündüz,Elverişli Bayrak Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar,Deniz Ticareti dergisi,Eylül/Ekim 1987,s.69;AYBAY Atilla,Elverişli Bayraklar(Flag of Convenience),Denizati,yıl 2,sayı18,1988,s.26

121 AYBAY G.,agm.,s.69

122 READY,age.,s.23

123 SCHMİDT,agm.,s.78;Ready,age.,s.23,

124 MEESE Sally,When Jurisdictional Interests Collide International, Domestic and State Efforts to Prevent Vessel Source Oil Pollution,12 Ocean Development and International Law Journal(ODILJ)s.82

125 MEESE,agm.,s.83

- İtalyan mürettebat....,600.000\$
- İngiliz mürettebat.....,500.000\$
- İspanyol mürettebat...,450.000\$
- Yunan mürettebat...., 325.000\$
- Çinli mürettebat....., 325.000\$
- Filipinli mürettebat..., 250.000\$

-Gemiler üzerindeki kontrol etkili değildir¹²⁶. Bu faktör özellikle gemilerin teknik bakımdan denetlenmesi hususunda mevcut kuralların uygulanmasındaki gevşeklik nedeniyle elverişli bayrak gemilerinin teknik yönden diğer gemilere oranla elverişsiz durumda olmaları sonucunu doğurmaktadır.Bu uygulama, donatanlara gemilerini daha az giderle çalıştırma olanağını vermektedir.¹²⁷

-Anonimlik:Bu unsur özellikle geminin gerçek sahibinin açıklanmasının gerekmemesi , şirket hisselerinin hamile yazılı olması şeklinde karşımıza çıkmaktadır.¹²⁸ Özellikle,Liberya Şirketler hukuku anonimlik vasfını çok iyi sağlamıştır.Bu sistem, vergiden kaçınma imkanını garanti etmektedir ve adeta İsviçre bankalarında açılan hesaba eşdeğerdir.¹²⁹

Görüldüğü gibi, elverişli bayrağın donatanlara sağladığı avantajlar gözardı edilebilecek nitelikte değildir.Donatanlar açısından sabit olan bu durum elverişli bayrak ülkeleri için de geçerlidir. Bu ülkeler ulusal gelirlerinin büyük bir bölümünü bu yoldan elde etmektedirler.¹³⁰ Mevcut elverişli bayrak devletlerinin yanına hergeçen gün yenileri eklenmektedir.Sıkıntılı ekonomiye sahip olan ve içinde bulundukları darboğazdan yabancı bayrak kabulü ile çıkmaya çalışan devlet sayısında son dönemde bir artış gözlenmektedir.Özellikle, küçük ülkeler kurdukları sicillere tescil şartlarını kolaylaştırarak bu yola sapmaktadırlar.¹³¹ Örneğin, bir Pasifik devleti olan Vanuatu,1980' li yıllarda yaptığı düzenlemeyle bu devletler arasında yer almış ve son beş yılda siciline

¹²⁶ READY,age.,s.23

¹²⁷ AYBAY G.,agm.,s.69

¹²⁸ READY,age.,s.23;YÜCELERol,Dünya'da Serbest Bayrak ve İkinci Sicil Uygulamaları ile Uluslararası Türk İkinci Gemi Sicili Kuruluş Çalışmaları.Deniz Ticareti(Turkish Shipping World)Eylül-Ekim'93, yıl10,sayı.5.s.9

¹²⁹ MEESE,agm.,s.83

¹³⁰ READY,age.,s.24;MEESE,agm.,s.84

¹³¹ AYBAY G.,agm.,s.71;READY,age.,s.24;AYBAYA.,agm.,s.27

tescil edilen gemilerin tonajı 2.163.618 grostona erişmiştir ki, bu dünya tonajının yaklaşık %1.468'ini oluşturmaktadır. Bunun gibi, Batı Afrika'da bulunun Sao Tome isimli küçük bir devlet yakın zamanlarda yabancı bayraklı gemileri ülkesinin siciline kabulünü sağlayacak gerekli kanuni düzenlemeleri yapma hazırlıklarına başlamıştır.¹³²

2-TARİHİ GELİŞİM

a-1947 Öncesi;

Elverişli bayrağın kullanımı, Batı Hindistan'da mevcut olan İspanyol tekeli kırma isteyen İngiliz tacirlerinin gemilerine İspanyol bayrağı çekmesine kadar uzanır. 17.yüzyılda New Foundland'lı İngiliz balıkçılar ülkelerinin getirdiği kısıtlayıcı balıkçılık politikasının uygulanmasından kaçınmak için gemilerine Fransız bayrağı çekmişlerdir. Benzer bir uygulama bu kez 19.yüzyılda yine İngiliz balıkçıların Norveç bayrağı çekmelerinde görülmüştür.¹³³ Elverişli bayrağın geniş biçimde uygulama alanı bulması 20. yüzyılda olmuştur ve çıkış noktası Ağustos 1919 tarihidir. Vancouver'de bulunan konsolosluk görevlilerinin yardımı ile küçük bir kargo gemisi olan Belen Quezada, Kanada gemi sicilinden Panama siciline transfer olmuş ve Panama bayrağı çekmeye başlamıştır. Daha sonra kısıtlayıcı hükümler içeren Amerikan kanunlarının uygulama alanının dışında kalmak isteyenler bu transferi takip etmişlerdir.¹³⁴

1922 yılında iki büyük yolcu gemisi Reliance ve Resolute Amerika Birleşik Devletleri bayrağını bırakarak Panama bayrağı altında çalışmaya başlamıştır.¹³⁵ Bu transferin gerekçesi olarak yine yasaklar içeren Amerikan kanunları görülmektedir. Zira o tarihlerde Amerikan gemilerinde içki servisi yapılması yasaklanmıştı ve bu yasağa uymak istemeyen gemi sahipleri gemilerini Panama bayrağı altında çalıştırmaya başlamıştır.¹³⁶ Yasağın sürdüğü 1920 -1925 yılları arasında Panama

¹³² READY, age., s.24

¹³³ READY, age., s.25

¹³⁴ READY, age., s.25

¹³⁵ READY, age., s.25

¹³⁶ READY, age., s.25; YÜCEL, agm., s.9; SMITH Jeremy M.S. Hangi Sicil? Hangi Bayrak? (Geleneksel Açık Siciller Durumlarını Koruyabilecekler mi?) çev.EYÜPOĞLU Tülay, Denizati, yıl2, sayı18, 1988.s.18

bayrağına doğru çok büyük ölçüde akışın olduğu gözlenmiştir. Aynı zaman diliminde Honduras bayrağına geçişler de gözlenmekte idi. Amerika Birleşik Devletleri Birleşik meyva şirketi muz filosu gemilerini Amerika sicilinden sildirerek Honduras siciline transfer ettirmiştir.¹³⁷

1930'lu yılların başında Avrupa'nın içinde bulunduğu kötüleşen politik ortam sebebi ile Avrupa devletlerinden elverişli bayraklara doğru başlayan hareket ivme kazanmıştır. 1935 yılında, Esso Baltık filosu 25 gemisini Panama gemi siciline kaydettirmiştir.¹³⁸ İspanya'da süren savaş sırasında İspanyol gemileri ve yüksek maliyetlerden kaçınmak isteyen Yunan armatörleri Panama bayrağı kullanmışlardır. Örneğin Yunan armatör Kulukundis Mounth Athos gemisini Panama bayrağı altında çalıştırmıştır. Bunu Onasis'e ait gemiler izlemiştir.¹³⁹ İkinci dünya savaşı öncesinde özellikle Amerikan şirketlerinin, gemilerini bu ülkedeki sendikaların toplu pazarlık yoluyla sağladığı ücret ödemelerinden kaçınmak amacı ile Panama ve Honduras gemi siciline kaydettirdikleri de ileri sürülmüştür.¹⁴⁰

Panama'nın getirdiği liberal düzenlemelerin bu durum üzerinde önemli etkisi olmuştur. Ayrıca 2.Dünya savaşı başlarında Amerikan hükümetinin, tarafsızlık kanunlarına uymak koşulu ile müttefiklerinin savaş çabalarını desteklemek amacı ile de Panama bayrağı kullanılmıştır.¹⁴¹

b-1947 sonrası;

2.Dünya savaşı sonrasında, Panama uygulamalarından duyulan rahatsızlıklar ifade edilmeye başlanmıştır. Getirilen eleştiriler özellikle Panama Hükümet dengesi ve aşırı ücret politikaları üzerinde yoğunlaşmıştır.¹⁴² Bunun üzerine, ABD.'nin Devlet Bakanı Edward R. Stettinius, Jr., Liberya ile ticari ilişkilerin geliştirilmesi girişimlerinde bulunmuştur.¹⁴³ Bu girişimler, Başkan Truman'ın hazırladığı gelişim

¹³⁷ READY, age., s.24

¹³⁸ READY, age., s.24

¹³⁹ READY, age., s.24

¹⁴⁰ AYBAY A., agm., s.27

¹⁴¹ YÜCEL, agm., s.9; SMITH, agm., s.18

¹⁴² READY, age., s.26,27

¹⁴³ READY, age., s.27

programına öncülük etmek üzere iki ülke arasında kurulmuş olan Amerikan ekonomik yardım ve karşılıklı dayanışma programlarının bir uzantısı olarak Liberya gemi sicilinin kurulması ile sonuçlanmıştır.¹⁴⁴ Sicilin kurulması dönemin Liberya Başkanı Tubman'ın önerisinin geliştirilmesi sonucunda olmuştur.¹⁴⁵

Liberya Hükümeti 1948 yılında, Liberya Deniz Ticareti Kanunu ve Liberya Şirketler Kanununu yürürlüğe sokmuştur. Bu kanunların getirdiği kar paylaşılması düzeni ve New York'ta kurduğu sicil bürosu ile iyi işleyen bir organizasyona sahip olması Panama sisteminden farklı bir durum ortaya çıkarmıştır.¹⁴⁶ Bunun yanı sıra, Liberya sicil sisteminin geniş ölçüde Amerikan Hukukuna dayandırılmış olması da Panama sisteminden farklı olmasını sağlamıştır.¹⁴⁷ Geniş ölçüde Amerikan donatanları için ihdas edilmiş olmasına rağmen Liberya gemi siciline yapılan ilk kayıt Yunanlı Niarcos'un World Peace isimli gemisidir.¹⁴⁸ İlk kaydın bu şekilde gerçekleşmiş olsa dahi Liberya sicili daha çok Amerikan vatandaşı donatanlar ve çok uluslu petrol şirketlerinin sahibi veya kiracısı bulunduğu gemilerin kaydedildiği bir sicil olmuştur.¹⁴⁹

Özellikle Liberya sistemi, yeni kurulan açık sicillere örnek teşkil etmektedir. Örneğin Vanuatu getirdiği düzenlemeler Liberya ile paralellikler taşımaktadır. Bu durum sadece düzenleme alanında kalmamış kurduğu organizasyonlar bakımından da " New York'ta kurduğu büro gibi" Liberya'yı örnek almıştır.¹⁵⁰

Ortaya çıkışından günümüze donatanlara çeşitli yönlerden avantaj sağlayan devlet sayısında artış gözlenmiştir. Bunlardan en önemlileri ve sahip oldukları tonaj şöyledir;¹⁵¹

144 YÜCEL, agm., s.9; SMITH, agm., s.18

145 YÜCEL, agm., s.9

146 READY, age., s.27

147 SMITH, agm., s.18; YÜCEL, agm., s.9

148 READY, age., s.27; YÜCEL, agm., s.9; SMITH, agm., s.18

149 YÜCEL, agm., s.9; SMITH, agm., s.18

150 READY, age., s.27

151 (1991 yılı sonu itibarı ile) Lloyd's Maritime Information Services Ltd. London. Belirten, YÜCEL, agm., s.14

Liberya:	Gemi Sayısı	000 dwt
<u>Petrol Tankerleri:</u>	<u>395</u>	<u>47.844</u>
<u>Kuru Yk Gemileri</u>	<u>459</u>	<u>26.891</u>
<u>Genel Yk Gemileri</u>	<u>320</u>	<u>5.133</u>
<u>Konteyner Gemileri</u>	<u>78</u>	<u>2.316</u>
<u>Diğerleri</u>	<u>213</u>	<u>5.881</u>
Toplam	1465	88.045

Panama:	Gemi Sayısı	000 dwt
<u>Petrol Tankerleri</u>	<u>268</u>	<u>26.342</u>
<u>Kuru Yk Gemileri</u>	<u>557</u>	<u>21.902</u>
<u>Genel Yk Gemileri</u>	<u>1344</u>	<u>13.263</u>
<u>Konteyner Gemileri</u>	<u>144</u>	<u>3.112</u>
<u>Diğerleri</u>	<u>470</u>	<u>3.683</u>
Toplam	2783	68.302

Gney Kıbrıs:		
<u>Petrol Tankerleri</u>	<u>99</u>	<u>10.062</u>
<u>Kuru Yk Gemileri</u>	<u>442</u>	<u>17.646</u>
<u>Genel Yk Gemileri</u>	<u>519</u>	<u>4.708</u>
<u>Konteyner Gemileri</u>	<u>38</u>	<u>484</u>
<u>Diğerleri</u>	<u>67</u>	<u>66</u>
Toplam	1165	33.566

<u>Bahamalar:</u>		
<u>Petrol tankerleri</u>	<u>166</u>	<u>17.852</u>
<u>Kuru Yk Gemileri</u>	<u>167</u>	<u>8.168</u>
<u>Genel Yk Gemileri</u>	<u>288</u>	<u>2.628</u>
<u>Konteyner Gemileri</u>	<u>29</u>	<u>632</u>
<u>Diğerleri</u>	<u>194</u>	<u>1.168</u>
Toplam	844	30.448

Bermuda :

<u>Petrol Tankerleri</u>	<u>22</u>	<u>3.891</u>
<u>Kuru Yk Gemileri</u>	<u>8</u>	<u>343</u>
<u>Genel Yk Gemileri</u>	<u>15</u>	<u>135</u>
<u>Konteyner Gemileri</u>	<u>1</u>	<u>29</u>
<u>Diğerleri</u>	<u>29</u>	<u>803</u>
<u>Toplam</u>	<u>75</u>	<u>5.201</u>

B. Elverişli Bayrak Uygulamasının Sonuları**1-Hizmet (iş) Problemleri;**

Hizmet sektrnn Elverişli Bayrağa olan muhalefati 1930'lu yıllarda Amerikan bayrağı taşıyan gemilerin Panama ve Honduras bayrağına transfer olmaları ile başlamıştır.¹⁵² Elverişli Bayrağa karşı başlayan bu akım özellikle 2.Dünya savaşı sonrasında,ILO nezdinde ve ITF(International Transport Workers' Federation)¹⁵³ çatısı altında gelişmiştir.¹⁵⁴

2 -ITF'nin alışmaları;

ITF'nin başlattığı ilk kampanyaya ilişkin karar 1948 yılında Oslo'da yapılan ITF Kongresinde verilmiştir.Denizcilik seksiyonunun aldığı elverişli bayraklı gemileri boykot etme kararı dok işçileri tarafından da destek görmüştür.¹⁵⁵

1949 yılında Stuttgart'ta yapılan kongrede boykot planından vazgeçilmiş ve ilk aşamada gemilerini elverişli bayrak altında çalıştıran

¹⁵² READY,age.,s.30

¹⁵³ ITF Avrupa'lı denizciler ve dok işçilerinin 1896 yılında kurdukları bir birliktir.Rotterdam dok işçilerinin grevi sırasında, yapılan yardım çağrısına İngiliz denizciler cevap vermiş ve koordineli bir dayanışma ortamı yaratılmıştı.Zaman içinde, ITF'nin yapısı genişlemiş deniz ve dok çalışanlarının yanında demiryolu ve karayolu işçileri de birlik içinde yerlerini almışlardır.Flag of Convenience-The ITF's Campaign (ITFBlteni)1991

¹⁵⁴ READY,age.,s.30 ITF 904dan fazla ülkede,400'den fazla nitesi ve 5 milyonun üzerinde olan bir Federasyondur.

¹⁵⁵ Bülten,s.18

donatanlarla müzakereler yapılması ,yapılacak olan müzakerelerden bir sonuç alınamaması halinde diğer yöntemlere başvurulması kabul edilmiştir.¹⁵⁶

1952 Stockholm kongresi sırasında Boykot komitesi olarak adlandırılan birim Uygulama Komitesi haline getirilmiş ve bundan sonra gerçekleştirilecek olan kampanyaların Komite önderliğinde yapılması karara bağlanmıştır.Bunun yanı sıra uluslararası nitelik taşıyan Sosyal Yardım Fonu kurulması yoluna gidilmiş ve bununla Elverişli Bayrak(FOC) donatanları ile anlaşma imzalanmasına değin yapılacak harcamaların finanse edilmesi amaçlanmıştır.¹⁵⁷ 1954 yılında 6.5 milyon groston olan FOC gemilerinin oranı 2.5 milyon groston daha artmıştır söz konusu bu dönemde başarılı boykot çalışmaları İngiltere,Belçika,Hollanda,Almanya ve bazı İskandinav ülkelerinde yürütülmüştür.¹⁵⁸ 1956 yılı itibarı ile 300.000 ton FOC gemisi ITF anlaşmasını kabul etmiş ancak bu arada Foc bayraklı gemi sayısı iki yıl içinde iki kat artmış ve 11 milyon tona ulaşmıştır.¹⁵⁹

1958 Dünya boykotu;

1958 Amsterdam kongresinde ITF anlaşmasını imzalamayan FOC bayraklı donatanların gemilerine karşı boykot kararı alınmıştır.Alınan boykot kararının uygulanması 4 gün sürmüştür.30 Kasım geceyarısı başlayan eylem 4 Aralık geceyarısı sona ermiştir.¹⁶⁰ Boykot faaliyeti koordineli biçimde gerçekleştirilmiş ve faaliyet kapsamında kalan gemilerin listesi limanlara dağıtılmıştır.¹⁶¹ Uygulama ilk olarak ABD'de başlatılmıştır ve bu ülkede geniş bir katılım sağlanmıştır.İsveç'te ise olayların büyük bir çoğunluğunda donatanlar anlaşmayı imzalamışlardır.¹⁶² Uygulanan boykot sonucu 300-400 gemi durmak zorunda kalmıştır.¹⁶³

Bu boykot ITF kaynakları tarafından oldukça başarılı olarak

¹⁵⁶ Bülten,s.18

¹⁵⁷ Bülten,s.18 Bu anlaşma koşulları ITF tarafından belirlenen çalışma şartlarını belirleyen bir düzenlemedir.

¹⁵⁸ Bülten,s.18

¹⁵⁹ Bülten,s.18

¹⁶⁰ Bülten,s.18,19

¹⁶¹ SCHMIDT,agm.,s.84

¹⁶² SCHMIDT,agm.,s.84

¹⁶³ Bülten,s.19

nitelendirilmiştir.Ancak uygulama iç hukuklarda dava konusu olmuştur.¹⁶⁴ Norveç Yüksek Mahkemesi eylemin kanunsuz olduğunu belirtmiştir.Şöyle ki, Norveç Grev kanununun 2/c maddesi, mantıksız,insafsız nitelik taşıyan grevleri yasaklamaktadır.Söz konusu eylemin sürdürülmesi neticesinde zararlı sonuçların doğması muhtemeldir.Yine aynı kanunun 2/d maddesi gereğince bildirim yapılmamıştır.Bu nedenlerle eylem kanuna aykırıdır hükmüne varmıştır.¹⁶⁵

ITF'nin bu eylemle sağlamaya çalıştığı iki amacı vardı.¹⁶⁶ Buna göre,

-Hükümetler arasında gemilerin çektiği bayrak ile donatanların veya temsilcilerinin ve gemi adamlarının uyrukluğa veya ikametgahları arasında gerçek ve etkin bir bağ kurulmasını öngören uluslararası bir andlaşma yapılmasını sağlamak,¹⁶⁷

-Elverişli bayrak gemilerinde çalışan denizcilerin, donatanlar tarafından sömürülmesini engellemektir.

ITF'nin gerçekleştirmeye çalıştığı amaçlar çerçevesinde ileri

¹⁶⁴ Bülten,s.19;SCHMIDT,agm.,s.87

¹⁶⁵ SCHMIDT,agm.,s.87

¹⁶⁶ READY,age.,s.31

¹⁶⁷ Bu durum Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin (1986 söz.)9. maddesinde yer almıştır.Madde Gemi Personeli başlığını taşımaktadır.Bu madde hükmüne göre;

1-7.madde hükümlerine tabi olarak, tescil ülkesi bu sözleşmeyi uygularken bayrağını taşıyan gemilerin zabitan ve mürettebatının tatminkar bir bölümünün o devletin vatandaşlarından veya o ülkede yerleşik ya da yasal olarak o ülkede devamlı ikamet eden kişilerden oluşması ilkesine uyacaktır.

4-Tescil devleti, kendi hukuki düzenlemelerine uygun olarak bu sözleşmelerin ilgili hükümlerine göre kendi bayrağını taşıyan gemilerde yabancı uyrukluların çalışmasına izin verebilir.

5-Bu maddenin 1.paragrafında belirtilen amaca uygun olarak tescil devleti donatanlarla işbirliği yaparak kendi vatandaşlarının veya ülkede yerleşik ya da yasal olarak devamlı ikamet edenlerin öğrenimini ve eğitimini sağlayacak girişimlerde bulunmalıdır.

6-Tescil devleti aşağıdaki hususları da yerine getirecektir:

a-Bayrağını taşıyan gemilere atanacak mürettebat, uluslararası kural ve standartlara ve özellikle denizde emniyet kurallarına uygun olarak hareket edebilecek düzey ve yetenekte olmalıdır.

b-İstihdam koşulları uluslararası kural ve standartlara uygun olmalıdır.

c-Kendi bayrağını taşıyan gemilerde, gemi adamları ve işverenleri arasındaki hukuki ihtilafları çözecek yeterli yasal prosedür olmalıdır.

d-O ülke vatandaşları ile yabancı gemi adamlarının işverenleri ile olan ilişkilerde sözleşmeden doğan hakların korunması için yasal yollara başvurma imkanı eşit olmalıdır.

sürdüğü bu görüşlere ISF (International Shipping Federation) karşı çıkmış ve buna ilişkin görüşlerini açıklamıştır.¹⁶⁸ Buna göre;

ITF'nin ileri sürdüğü elverişli bayrakların ortadan kaldırılması ve gemilerin ait oldukları ülkenin bayrağı altında çalışmalarını görüşü kabul edilemez niteliktedir. Zira günümüzdeki gemicilik endüstrisinde özellikle de gelişmiş ülkelerde, gemi işletmeciliği faaliyetinin büyük bir kısmından vazgeçilmesi anlamına gelir. Hayat standartı yüksek olan ülkelerdeki donatanların ayakta kalabilmesi için, mürettebata verilen ücretlerin, rakip ülkelerin ödediği ücret düzeyinde olması gerekmektedir.¹⁶⁹ Ayrıca ITF'nin ileri sürdüğü gemilerde, bayrak devleti vatandaşlarının çalıştırılması yolundaki isteğin deniz hukukunda hiç bir temele sahip olmadığı belirtilmiştir.¹⁷⁰

Ayrıca, ücretlere ilişkin görüşün, ücretlerin yüksek olduğu ülkelerdeki sendikalar tarafından, üyelerini, ücretlerin düşük olduğu ülkelere gelen denizcilere karşı korumak için ortaya atıldığı ve dünyada elverişli bayrağa karşı başlatılan kampanyanın asıl amacının bu olduğu ileri sürülmüştür.¹⁷¹

ITF yukarıda belirttiğimiz amaçlarını gerçekleştirebilmek için kendi hazırladığı anlaşmayı donatanlara kabul ettirmeye çalışmıştır. ITF anlaşmasının kabul "Mavi Sertifika" ile kanıtlanır.¹⁷² Mavi sertifika alınabilmesi için şu belgelerin verilmiş olması gerekmektedir¹⁷³ ;

- Her mürettebatın hizmet sözleşmesinin bir kopyası,
- Ücret raici belgesi,
- Mürettebat listesi,
- Giriş ücretlerinin, üyelik aidatlarının ve fon ödemelerin

¹⁶⁸ YÜCEL, agm., s.13

¹⁶⁹ YÜCEL, agm., s.13

¹⁷⁰ YÜCEL, agm., s.13 Bu görüşe tümüyle katılmak mümkün değildir. Gemi adamlarının uyrukluğun uzun süre bayrak çekme hakkının tanınmasında önem arz etmiştir. Geleneksel denizci ülkeler belirli oranlarda kendi vatandaşlarının çalıştırılmasını şart koşmuşlardır. 1986 sözleşmesinin getirdiği hükümler de bayrak devleti ile gemi adamlarının belirli ölçüde paralellik arz etmesi gerektiğini belirtmiştir. (m.9)

¹⁷¹ YÜCEL, agm., s.13

¹⁷² READY, age., s.31

¹⁷³ YÜCEL, agm., s.13

yapılması.¹⁷⁴

Donatan bayrak devletinin veya gemi mürettebatının ikamet ettiği ülkenin ulusal sendikası ile özel bir anlaşma imzalamış ise, korumadan faydalanabilmek için, ITF veya ITF'nin bir sendikası ile özel bir anlaşma imzalamaları gerekmektedir.¹⁷⁵ Anlaşma , gemideki tüm denizcilere,ITF anlaşmasının tüm bölümlerinin uygulanmasını taahhüt eder.Anlaşmanın içeriği aşağıda belirtilenlerden oluşmaktadır ¹⁷⁶ ;

- Minumum maş ölçęęi,
- Hizmet koşulları,
- Sosyal haklar.

ITF, ayrıca şunu şart koşmaktadır.Denizciler ITF'nin bir sendikasına üye değilse, ITF'nin Özel Denizcilik Departmanına kaydedilmelidir.¹⁷⁷ Bu departman sayesinde ulusal sendikaya üye olamayacak değişik ulusların vatandaşlarından oluşan mürettebat için, sendika temsilciliği sağlanmaktadır.¹⁷⁸

1989 yılı itibarı ile ITF ölçütlerine uygun sözleşmenin oranı %20 dir.Bu durumun sebeplerini iki ana başlıkta inceleyebiliriz.

1-Geleneksel denizci ülkelerde ITF'nin üye sayısının azalması ve bunun sonucu olarak etkin bir eylem gücünden yoksun olmaları,

2-Başlatılan harekette ITF birimleri arasında eşgüdümün olmaması nedeni ile ayrılık meydana gelmesi ve özellikle 3.Dünya ülkelerine mensup denizcilerin ITF'nin belirlediği ücret tarifesinin altında çalışmaktan şikayetçi olmamaları ve bu duruma ITF'nin Asya'daki kolunun göz yummasıdır.

b -ILO Tedbirleri;

Elverişli bayrak olgusu, ILO bünyesinde üzerinde durulan ve tartışılan bir konudur.

1933 yılında Birleşik Denizcilik Komite'sinin toplantısı Denizcilik seksiyonunun Elverişli bayrak sorunundan yakınmalarına sahne olmuştur.Bilindiği gibi, geleneksel denizci ülkelerin donatanları ,

¹⁷⁴ Kayıt ücreti kişi başına 23.00\$,yıllık aidat 46.00\$dır.Sosyal yardım fonuna kişi başına ödenecek miktar 230 \$dır.

¹⁷⁵ YÜCEL,agm.,s.13

¹⁷⁶ YÜCEL,agm.,s.13

¹⁷⁷ READY,age.,s.32;YÜCEL,agm.,s.13

¹⁷⁸ YÜCEL,agm.,s.13

gemilerini kendi ülkelerine nazaran daha aşağı sosyal standartların cari olduğu ülkelere transfer etmektedirler. Donatanlar söz konusu tutumları ile kendi devletlerinin koydukları çalışma şartlarından, düzenlemelerden kaçmakta ve ILO'nun benimsediği koşullara karşı glmektedirler. Bu konu daha sonraki toplantılarda da gündeme getirilmiş fakat 2. Dünya savaşı öncesinde herhangi bir sonuca bağlanamamıştır.

İkinci Dünya savaşı sonrasında, ILO yeniden Elverişli bayrağa transfer ve bu bayraklar altında çalışan gemilerdeki koşullara ilişkin çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalar sonucunda çeşitli tedbirler kabul edilmiştir.¹⁷⁹ Bunlar içinde çok önemli iki tanesi 1958 yılında kabul edilen 107 ve 108 nolu tavsiye kararlarıdır.¹⁸⁰

107 nolu tavsiye kararı; Yabancı ülkelerde tescil edilmiş gemilerde denizcilerin çalışma şartlarına ilişkindir. (Kısaca Yabancı Gemiler olarak adlandırılmaktadır.) Bu karara göre, yabancı ülkelerde tescil edilmiş gemilerde çalışan denizcilerin çalışma koşullarının tespit edilmesi bakımından bir takım çerçeve hükümler kabul edilmiştir. Buna göre, genellikle kabul edilebilir kolektif anlaşmalar (toplu sözleşmeler) çerçevesinde, donatanların oluşturduğu birliklerin iyiniyet hükümlerini dikkate alarak uyguladıkları ve denizci ülkelerin mürettebatının anlaşmalarında bulunan standartlar teamül olarak kabul görecektir.¹⁸¹

108 nolu karar ise Güvenlik ve Sosyal şartlar ismini taşımaktadır.

108 nolu karar, 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesini hatırlatmaktadır. Kararda gemiler ile bayrağını çektiği devlet arasında "gerçek bağın" bulunması gerektiği ve her devletin güvenlik hususunda yapması gerekenler ve bu konudaki görev ve yetkileri belirtilmiştir.¹⁸² Devletlerin, gemiler üzerinde özellikle güvenlik ve denizcilerin içinde bulunduğu sosyal şartlar bakımından etkili hukuki kontrol yapmaları gerektiği hükme bağlanmıştır.¹⁸³

Tavsiye kararları genel olarak sosyal şartlar ve çalışma koşulları açısından iyileştirme yapma amacını gütmektedir. Ancak, bu

¹⁷⁹ OSIEKE, agm., s. 615, 616

¹⁸⁰ OSIEKE, agm., s. 616; SCHMIDT, agm., s. 83

¹⁸¹ OSIEKE, agm., s. 616; SCHMIDT, agm., s. 83, 84

¹⁸² OSIEKE, agm., s. 616

¹⁸³ OSIEKE, agm., s. 616

tavsiye kararları ILO üyesi birçok devlet tarafından etkin biçimde uygulanamamıştır.Çünkü söz konusu kararların bağlayıcı niteliği yoktur.¹⁸⁴

Bunun üzerine denizcilik sektöründe çalışanlar, isteklerini bağlayıcılık niteliğine sahip olan bir metinde somutlaştırmak amacıyla girişimlerde bulunmuşlardır.¹⁸⁵ Bu çabalar ILO'nun Kasım 1976 da yapılan 62.dönem toplantılarında sonuç vermiş ve Ticaret Gemilerinin Asgari Standartlarına ilişkin sözleşme ve Ticaret Gemilerinin Standartlarının Yükseltilmesine dair Tavsiye kararı kabul edilmiştir.¹⁸⁶ Sözleşmeye göre, her akit devlet, kendi ülkesinde tescil edilmiş gemilerde çalıştırılan mürettebatın, ilgili oldukları görevlerin yerine getirilmesi açısından tamamı ile yeterli ve vasıflı olmasını sağlamak görevini yüklenmiştir.¹⁸⁷

2 -Güvenlik Problemleri;

Deniz taşımacılığı ,denizin doğasından kaynaklanan sebeplerle çeşitli riskleri bünyesinde barındırmaktadır.Herkes tarafından bilinen bu risklerin minumum düzeye indirilmesi için, sendikalar,donatanlar,ulusal ve uluslararası örgütler çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır.¹⁸⁸

Ancak bütün bu çabalara rağmen, geçen yıllarda meydana gelen ve Elverişi bayrak altında çalışan gemilerin yol açtığı deniz kazaları ve bunun sonucu oluşan kirlenmelerin olduğu da bir gerçektir.

Gerçekten, çevre kirlenmesine sebep olan kazalar incelendiğinde bu kazaları yapan gemilerin büyük çoğunluğunun Elverişli Bayrak altında çalıştıkları görülecektir.1968 Torrey Canyon 1976

¹⁸⁴ OSIEKE,agm.,s.616

¹⁸⁵ OSIEKE,agm.,s.617

¹⁸⁶ OSIEKE,agm.,s.617

¹⁸⁷ Bu sözleşme 28.11.1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir.TÜTÜNCÜ,age.,s.156

¹⁸⁸ AYBAY A.,agm.,s.27

Argo Merchant¹⁸⁹, 1978 Amoco Cadiz¹⁹⁰, 1989 Exxon Valdez, 1990 Scandinavian Star 1993 Brear¹⁹¹ ve ülkemizi yakından ilgilendiren 1994 Nassia¹⁹² olaylarında kazayı yapan ve kirlenmeye yol açan gemilerin tümü elverişli bayrak altında çalışmakta idiler.

Kazaların meydana gelmesinde etken olan sebeplerin başında Elverişli bayrak devletlerinin, gemilerin denize elverişliliği, zabitan ve mürettebatın yetenek ve kalifikasyonu konusunda gevşek ve sınırlı denetiminin rolü vardır

1981 tarihli UNCTAD raporunda gemilerini Elverişli bayrak altında çalıştıran donatanların güvenlik standartlarından ne surette kaçındıkları 10 başlık altında incelenmiştir.¹⁹³ Buna göre;

-Gemilerin gerçek malikleri, kimliklerini açıklamak istememektedirler. Gemilerini Elverişli bayrak altında çalıştırarak normal şartlarda bağlı olacakları sicil devletinin kontrolünden uzak kalmakta ve taşıdıkları riski bu sayede azaltarak kendileri açısından daha uygun bir durum yaratmaktadırlar.

-Gerçek malikler, kimliklerini bir takım işlemlerle değiştirmektedirler ve genellikle bir tabela şirketi kurmakta ve bunun sonucu olarakta taşıdıkları riskleri standartların altında tutmaktadırlar.

189 "LİBERYA"bandıralı Argo Merchant gemisinin geçmişi güvenlik ilkesi bakımından ilginç özellikler taşımaktadır. Şöyle ki, gemi 1953 yılında inşa edilmiş ve 1967 yılına kadar olaysız biçimde çalıştırılmıştır. Aynı yıl Japonya ABD seferini yaparken önce bir Japon gemisi ile çarpışmış, daha sonra gemide 3 kez yangın çıkmış ve 5 kez tamir için durmak zorunda kalmıştır. Aynı gemi 1969 yılında Borneo açıklarında 34 saat karaya oturmuştur. Daha sonraki 5 yılda Sicilya, New York ve Curacao'da arızalara uğrayan geminin 1976 yılında 6 kez kazanları arızalanmış ve dümen donanımı ve makine arızası sebebi ile mürettebatın denetiminden çıkmıştır. Geminin Philadelphia, Boston, Panama kanalına girmesi yasaklanmış ve nihayet 1976 yılında Cope Cod'da ABD tarihinin en büyük petrol sızıntısına yol açan kazayı yapmıştır. AYBAY A., agm., s.29

190 "LİBERYA" bandıralı olan Amoco Cadiz gerçekte Standard Oil Company'e aitti. Kaza sırasında chartereri merkezi Londra'da olan Shell şirketi idi. OSIEKE, agm., s.605

191 Olay Ocak 1993 tarihinde İngiltere'nin Shetland adası kıyılarına 15 mil yakınında "LİBERYA"bandıralı süper tanker Brear'ın karaya oturması ve fırtınanın etkisi ile parçalanarak petrol yükünü denize yayması şeklinde olmuştur. TÜTÜNCÜ, age., s.105, not222

192 Olay karasularımızda gerçekleşmiş olması bakımından ilginçtir. Mart 1994 tarihinde Her ikisi de Kıbrıs Rum bandıralı olan Petrol yüklü Nassia adlı tanker ile Ship Broker isimli kuru yük gemisi İstanbul Boğazi'nda çarpışmış ve tankerdeki bir kısım petrol denize yayılmıştır.

193 READY, age., s.28,29

-Kaptan ve mürettebat bayrak devletinin vatandaşı olmadığı için, bayrak devleti ile ilişki bazı hallerde hiç gerçekleşmemekte veya asgari düzeyde seyretmektedir.Bu sayede, açılacak davalardan kaçınma olanağına sahip olmaktadırlar.

-Malikler,bayrak devletinin yargılama yetkisi dışında ikamet etmektedir, bu yüzden bayrak devletinin araştırma yapma yetkisini kabul etmemekte ve dava açılmasından kurtulmaktadırlar.

-Donatanların Elverişli bayrağı tercih etmelerinde rol oynayan diğer bir faktör,kendi devletlerinin denetimlerinden kaçınmak istemeleridir.

-Elverişli bayrak ülkelerinin güvenlik ve sosyal standartlarla ilgili düzenlemeleri geleneksel denizci ülkelerinin düzenlemeleri ile karşılaştırıldığında önemli eksiklikler taşımaktadır.

- Donatanlar, Elverişli bayrak gemilerinde çalışan personelin yönetilmesi bakımından daha avantajlı bir pozisyonadırlar.

-Liman devleti kontrolü son derece zayıftır.Zira liman devletinin kontrolü sadece geminin asgari standardı ile sınırlı kalmaktadır.Uygulamada bayrak devleti donatanlar üzerinde gerçek bir kontrol faaliyeti sürdürememektedir.

-Donatanlar, mürettebatı farklı uyruklu kişiler arasından seçmeleri dolayısı ile kendilerine karşı yöneltilebilecek aşırı isteklerden imkanına sahip olmaktadırlar.

-Asgari standartlara uymamak için yapılan sicil değişikliklerin asıl amacı kar oranını yükseltmektir.

Torrey Canyon olayından sonra uluslararası alanda güvenlik ile ilgili faaliyetlerde bir canlanma görülmüştür.Torrey Canyon'un elverişli bayrak gemisi olmasının yanı sıra burada asıl amaç petrol kirlenmelerinden doğan zararlardan sorumluluğunun düzenlenmesi idi.¹⁹⁴

Bu alandaki çalışmalar IMC'nin Nisan 1969'da Tokyo'daki toplantısında ele alınmış ve daha sonra Kasım 1969'da Brüksel'de toplanan konferansta iki uluslararası sözleşmenin benimsenmesi ile sonuçlandırılmıştır.Bu alanda getirilen ilk düzenleme 1969 tarihli Hidrokarbonlardan doğan zararlardan sorumluluğa ilişkin Brüksel

¹⁹⁴ SCHMIDT,agm.,s.88

sözleşmesidir.¹⁹⁵

Sözleşme, akit devletlere karasularında gereken tedbirleri alma yükümünü getirmektedir(m.2)1969 sözleşmesi maliklerin sorumluluğunu objektif sorumluluk olarak kabul etmiş ve sınırlı sorumluluğu ton başına 2000 Poincare frankı olarak tespit etmiştir.Sorumluluğun azami haddi olarak 210 milyon frank belirlenmiş(m.5) ve herşeyden önemlisi mecburi maliyet sigortası yaptırılması hükme bağlanmıştır.

1969 tarihli Açık Denizlerde Meydana Gelen Petrol Kirlenmesine Zararlarına Müdahale Yetkisini Düzenleyen Sözleşmenin kabul edilmesinde Torrey Canyon kazasının etkisi görülmektedir.Olayda, İngiltere;daha fazla petrolün denize karışmasını önlemek ve kıyılarındaki bitişik deniz alanındaki kirlenmeyi en aza indirebilmek için tankeri yedekleyerek kazanın meydana geldiği kayalık alanın dışına çıkarmış ve havadan bombalamıştır.Geminin bayrak devleti Liberya bu olayı protesto etmemiştir.¹⁹⁶

1969 sözleşmesi ile kıyı devletine, açık denizlerdeki kazalara olay ve şartlar kesin bir biçimde belirtilerek müdahale yetkisi tanınmıştır.

Sözleşmenin 1.maddesi müdahalenin şartlarını şu şekilde tespit etmiştir. "Bir deniz kazasını veya kirlenmeye yol açması muhtemel olabilecek böyle bir kaza ile ilgili fiileri müteakiben denizin petrolle kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi dolayısıyla, kıyıları ve menfaatlerini etkileyebilecek ciddi ve yakın bir zararı önlemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak için gereken önlemlerin alınabileceğini" hükme bağlamıştır.

Devletin müdahalesinin sınırları dört ana başlık altında incelenebilir.¹⁹⁷ Buna göre,

-Müdahale alanı "açık denizler" olarak belirlenmiştir.

-Müdahale hakkını veren yük "petrol ve türevleri" olarak tespit edilmiş fakat 1973 protokolü ile petrol ve türevleri dışında kalan maddelerde müdahale kapsamına alınmıştır.

-Alınabilecek önlemler ticaret gemileri ile sınırlandırılmıştır.Savaş gemileri ve ticari olmayan gemiler müdahale

¹⁹⁵ SCHMIDT, agm., s.88,89

¹⁹⁶ TÖTÖNCÖ, age., s.159

¹⁹⁷ TÖTÖNCÖ, age., s.160,161

kapsamından çıkarılmıştır.

-Müdahale yetkisinin kullanılabileceği olaylar bakımından da sınırlama getirilmiştir. Yetki sadece çatma, karaya oturma, seyrüsefer ile ilgili diğer bir olay ya da gemiye veya yüke, maddi bir zarar veya yakın bir zarar tehlikesi ile sonuçlanabilecek gemide veya çevresinde meydana gelen diğer bir neden olarak tanımlanmıştır.

1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesinin müdahale yetkisi bakımından getirdiği düzenleme şu şekildedir;

Petrol taşımacılığı alanında süper tankerlerin kullanılmaya başlanması ve bunların sebep olduğu kazalar ve yol açtıkları kirlenmeler özellikle Torrey Canyon ve Amoco Cadiz olaylarının, 1982 sözleşmesinin 221. maddesinin biçimlendirilmesindeki etkisi büyük olmuştur.

1978 tarihinde meydana gelen Amoco Cadiz olayında, tanker bir iç patlama dolayısı ile dümeni kırılarak İngiltere kıyılarına sürüklenmiş, daha sonra karaya oturarak 228.000 ton ham petrolün denize karışarak 400 km.lik kıyı şeridinin zarara uğramasına sebep olmuştur. Kazanın sonuçlarından en fazla etkilenen ülke Fransa olmuştur.¹⁹⁸

"Amoco Cadiz" olayının meydana gelmesiyle başta Fransa olmak üzere bazı ülkeler, sözleşmedeki müdahale yetkisinin genişletilmesi için önerilerde bulunmuşlardır.¹⁹⁹

1982 sözleşmesinin 221.maddesi devletlerin, " kıyılarını ve balıkçılık da dahil olmak üzere çıkarlarını makul bir şekilde *büyük ölçüde zararlı sonuçlar* beklenilebilecek bir deniz kazasından veya böyle bir kaza ile ilgili fiillerden kaynaklanan kirlenmeden veya kirlenme tehlikesinden korumak amacı ile fiilen uğradıkları veya tehdidi altında bulundukları zararlar orantılı tedbirleri karasularının ötesinde alma ve bunları uygulamaya dair *örf adet* ²⁰⁰ veya anlaşmalardan doğan haklarını" saklı tutmuştur.

Sözleşmenin müdahale yetkisinin kullanılabilmesi için devletin kıyılarının veya menfaatlerinin "büyük ölçüde zararlı" sonuçlar

¹⁹⁸ TÜTÜNCÜ, age., s.165

¹⁹⁹ TÜTÜNCÜ, age., s.165

²⁰⁰ Örf adettten anlaşılan 1969 sözleşmesine taraf olmayan devletlere sözleşmedeki sınırlar dahilinde müdahale yetkisi tanıma olarak açıklanabilir. Yoksa burada 1969 sözleşmesinin belirlediği sınırların dışında kalan deniz kazasının meydana gelmesinden önce veya zarar iras etmeyen gemilere müdahale yetkisinin bulunduğu anlamı çıkarılamaz. TÜTÜNCÜ, age., s.166

meydana getirebilecek bir deniz kazasından veya kaza ile ilgili fiillerden doğan kirlenme veya kirlenme tehlikesinin söz konusu olması gereklidir.²⁰¹

Son dönemlerde Elverişli bayrak gemilerine güvenlik bakımından getirilen eleştirilerin gereğinden fazla hatta aşırı olduğu ileri sürülmüştür.²⁰²

Elverişli bayrak devletlerinin sicillerine hemen her devletten kayıt yaptırıldığı gibi, bu devletlerin sahip oldukları çok geniş tonaj içinde farklı yapılarda ve yaşlarda gemiler mevcuttur. Elverişli bayrak altında seyreden çok modern teknolojiye sahip gemiyer de vardır.²⁰³

Buna ek olarak bu devletler artık çok yaşlı gemileri kabul etmeme yönünde adım atmaya başlamışlardır. Örneğın Liberya, sicile kayıt için başvuran gemilerin 20 yaşından fazla olmamasını şart koşmaktadır. Panama yaş sınırı koymamakla beraber 20 yaşından büyük gemilerin sicile kayıt olmadan evvel esaslı bir muayeneden geçirilmesi gerektiğini hükme bağlamıştır. Bahama¹², Vanuatu 20 yaşı sınır olarak kabul etmektedir. Güney Kıbrıs'da sınır 17 yaştır. Ancak bu yaşın üzerindeki gemilerin kaydı da caizdir. Bunun için bir takım ek tedbirler getirilmiştir. Örneğın geminin yaşı 20 den fazla ise kayıt için, donatan veya temsilcisinin gemi ile Güney Kıbrıs arasında etkili bağ tesis etmesi zorunludur.²⁰⁴

Elverişli bayrak devletlerinin büyük çoğunluğın uluslararası nitelik taşıyan güvenlik ile ilgili sözleşmelere taraf oldukları belirtilmiştir.²⁰⁵ Bu sözleşmelerin taraf devletlere yüklediğı sorumlulukları yerine getirmek için dünya çapında yaygın bir kontrol(muayene) ağı kurulmuştur. Liberya, güvenlik tedbirleri hususunda önderlik etmektedir.²⁰⁶

Liberya, kayıt yapıldığını gösteren daimi sertifikanın

²⁰¹ Büyük ölçüde zararlı sonuçlar kavramı açıklanmamıştır. Bu kavramın 220/6, 228/1. maddelerde yer alan benzer kavram ve hazırlık çalışmaları dikkate alındığında Torrey Canyon ve Amoco Cadiz olayının sonuçlarının büyük ölçüde zarar kavramına örnek oluşturduğu kabul edilmektedir. TÖTÖNCÖ, age., s. 167

²⁰² READY, age., s. 29

²⁰³ READY, age., s. 29

²⁰⁴ READY, age., s. 29

²⁰⁵ READY, age., s. 29

²⁰⁶ READY, age., s. 29

alınabilmesi için geminin güvenlik ilkesini ihlal eden bir olaya karışmadığının ispat edilmesi gereğini şart koşmaktadır.Ayrıca Liberya,Panama ve Vanuatu denetimlerde sarf edilmesi için net tonaj üzerinden yıllık ücret almaktadırlar.²⁰⁷

Bu gelişmeler olumlu olmakla beraber, Elverişli bayrak filolarının yaşlı gemilerden kurulu olduğu da bir vakıdır.Elverişli bayrak devletinin artık yaşlı gemileri kabul etmediğini söylemek de doğru olmayacaktır.Yukarıda da belirtildiği üzere getirilen yaş sınırlamaları her şeye rağmen yüksek bir nitelik taşımaktadır.Gemilerin kayıt yapılması sırasında herhangi bir kazaya karışmadığının araştırılması yerinde olmakla beraber yetersizdir.Zira kayıta kabul edilen belirli bir yaşın üzerindeki gemilerin kayıttan sonraki dönemlerde belirli aralıklarla ciddi biçimde ve uluslararası nitelik taşıyan kurallara uygun ve güvenilir klas kuruluşlarınca denetlenmesi gereklidir.Güvenlik bakımından sadece geminin denetlenmesi de yeterli değildir .Geminin teknik idaresini üstlenen mürettebatın nitelikli kimselerden oluşması sağlanmalıdır. Bu anlamda, geminin güvenlik açısından yeterli olduğunun kabul edilebilmesi geminin hem teknik yönden hem de mürettebatın yeterliliği bakımından denetlenmesi gereklidir.

Elverişli bayrak devletleri olarak nitelenen devletlerin uluslararası sözleşmelere taraf olması aşama olarak kabul edilebilir ancak sadece taraf olmak yeterli değildir.Sözleşmenin öngördüğü yükümlölüklerin eksiksiz biçimde yerine getirilmesi de zorunludur.

3-Sicil Seçiminde Etkili Olan Faktörler ve Uygulamalar

Gemilerin hangi sicil altında çalışacağı belirlenirken maliyetin yanı sıra idari planlama ve politik unsurlar da gözönünde bulundurulmaktadır.Diğer unsurların benzer olması halinde maliyetler ön plana çıkmaktadır.²⁰⁸

Sicile kayıt ettirilecek geminin hacim, tip ve yaşı büyük önem taşımaktadır.Sicil devletlerinin uygulamasında bazı gemilerin sicile kaydı mümkün olmamaktadır.Örneğin bir çok açık sicil devleti bazı tip petrol

²⁰⁷ READY,age.,s.29

²⁰⁸ YÜCEL,agm.,s.14

gemilerinin ve mavnaların sicile tesciline imkan vermemektedir.²⁰⁹ Ayrıca yukarıda da belirtildiği gibi gemilerin kayıtlarında çeşitli yaş sınırlamaları öngörülmüştür. Geminin özellikleri bakımından dikkate alınması gereken diğer bir unsur geminin hacmidir. Bazı Elverişli bayrak ülkeleri minimum tonaj ölçüsü getirmişlerdir.²¹⁰ Böyle bir sınırlama getirilmesinin gerekçesi çok açıktır zira bu devletler ücretleri tonaj üzerinden almaktadırlar. Örneğin Liberya, asgari 1600 ton net tonajı ön koşul olarak ileri sürmektedir. Bahamalar'da ise belirlenen net tonajın altında kalan gemilerin tescili özel izne tabi tutulmuştur.²¹¹

Gemiler bakımından getirilen sınırlamaların yanı sıra , Elverişli bayrak devletin siyasi istikrarı, ticaret limitleri, mürettebata ilişkin sınırlamalar, sicile kayıt şartlarının kolaylığı donatanların sicil seçimini etkilemektedir.²¹²

Elverişli bayrak devletleri arasında yapılacak seçimde gözönünde tutulacak faktörlerin açık biçimde ortaya koyulabilmesi için bu ülkelerin uygulamaları incelenmiştir. İnceleme bu devletler arasında bu olgunun ortaya çıkmasında öncülük eden günümüzde de bu alanda en fazla söz sahibi olan Liberya ve Panama ile sınırlı tutulmuştur.

LIBERYA²¹³ ;

Liberya sicili Elverişli bayrak olgusunun tarihi gelişimi incelenirken de belirtildiği gibi, ABD başkanı Truman'ın yürüttüğü gelişim programına öncülük etmek üzere iki ülke arasındaki Amerikan ekonomik yardım ve karşılıklı dayanışma sisteminin bir uzantısı olarak kurulmuştur.

Liberya gemi siciline kayıtlar Liberya'da yapılabileceği gibi New York'da bulunan büro aracılığı ile de yaptırılabilir.

Kayıt Koşulları

1-Geminin Sahip Olması Gereken Şartlar

a-Minimum Tonaj;

Yatlar için 100 net ton, gemiler için ise 1.600 net ton minimum ölçü olarak saptanmıştır. Bu sınırların altında kalan gemilerin sicile kayıt

²⁰⁹ READY, age., s.59

²¹⁰ READY, age., s.59

²¹¹ READY, age., s.59

²¹² READY, age., s.60 vd.; SMITH, agm., s.21vd.

²¹³ READY, age., s.101vd.

olabilmesi Liberya Deniz Ticaret Kanununun 2.bölümünde yer alan şartların varlığı halinde Denizcilik İşleri Komisyonunun vereceği izinle mümkün olmaktadır.

b-Geminin Yaşı;

Yaş sınırlaması belirli yaştan üzerindeki gemilerin muayeneye tabi tutulmaları biçiminde karşımıza çıkmaktadır.Yürürlükteki düzenlemeye göre 20 yaş ve üstündeki gemilerin sicile kaydı muayeneden geçmek şartına bağlı kılınmıştır.

c-Gemilere Klas Verilmesi (Sınıflandırma);

Gerek gemilerin gerekse yatların sicile kayıt sonucu verilen geçici veya daimi sertifikayı alabilmeleri belirli klas kuruluşlarından alacakları belgelere bağlı kılınmıştır.Bu kuruluşlar,Amerikan Denizcilik Bürosu,Lloyd's Register,Bureau Veritas,Nippon Kaiji Kyokai,Det Norske Veritas,Registro Italiano Navale,Germanischer Lloyd,Korean Register of Shipping,China Classification Society ve Polski Rejestr Statkow'dur.

2-Uluslararası Konvansiyonlar

Liberya'nın taraf olduğu Uluslararası konvansiyonlar şunlardır;

-Denizde can güvenliğinin sağlanmasına ilişkin uluslararası sözleşme(SOLAS 74) ve 1978 Protokolü(SOLAS PROT 78)

-Denizde çatmanın önlenmesine ilişkin uluslararası sözleşme1972(COLREGS 72)

-Gemi kaynaklı kirlenmelerin önlenmesine dair uluslararası sözleşme 1973 ve 1978 Protokolü(MARPOL73/78)

-Yükleme Sınırı sözleşmesi 1966(LL66)

-Gemilerin tonaj ölçümüne ilişkin sözleşme1969(TONNAGE 69)

-Mürettebatın eğitim,belgelendirme,vardiya esaslarına ilişkin sözleşme 1978(STCW 78)

-Deniz trafiğinin düzenlenmesine ilişkin sözleşme 1965(FAL 65)

-Açık denizlerde meydana gelen petrol kirlenmelerine müdahaleye ilişkin sözleşme 1969(INTERVENTION 69) ve 73 Protokolü

-Petrol kirlenmesi zararlarından sorumluluğa ilişkin sözleşme1969(CLC 69) ve 1976 Protokolü

-Nükleer madde taşınmasından doğan sorumlulukları düzenleyen sözleşme 1971(NUCLEAR 71)

-Petrol kirlenmesi zararlarının karşılanması için uluslararası fon tesisine dair sözleşme1971(FUND 71)

-Yolcu ve bagajlarının deniz yolu ile taşınmasına dair Atina sözleşmesi 1974 ve 1976 Protokolü(PAL 74 ve PAL PROT76)

-Deniz alacaklarının sınırlandırılmasına ilişkin sözleşme 1976(LLMC 76)

-Atıkların denize boşaltılmasından doğan kirlenmeyi önlemeye ilişkin sözleşme 1972 (LDC72)

3 - Mürettebat çalıştırılmasına getirilen sınırlandırmalar;

Bu husus Liberya deniz ticaret kanununun X. blümünde yer almıştır .Buna göre Liberya sicilinde kaydedilmiş gemiler,gerekli lisansa sahip olan bir kaptan ve 375kw/500hp üzerindeki gemiler ise lisanslı baş mühendis olmadan sefere çıkamazlar.Güverte zabiti ve mühendis sayısı ve tayfa sayısı geminin miteliğine göre Komisyon (Denizcilik İşleri Komisyonu) tarafından belirlenmektedir.

Gemi zabiti ve tayfalar bakımından uyrukluk sınırlaması getirilmemekle beraber gemi zabitlerinin lisanslarını Liberya kurumlarından alması zorunludur.

4-Tescil Prosedürü

a-Geçici Tescil İçin;

-Şirket başvuru yapıyorsa,şirketin acentasının veya yöneticisinin yeminli beyanı,

-Şirket dışında kalan kişilerin başvuru yapması halinde malik,yönetici veya ortağın yeminli beyanı,

-Belgelerin teslimi ve Liberya Deniz Ticaret Kanununun 2.Bölümünde belirtilen şartların kabul edildiğinin ifade edilmesi,

-İşlemleri yürütecek kişinin yetki belgesinin ibrazı,

-Geminin mülkiyetini tespit edecek satış belgesi, yapı belgesi veya buna benzer belgelerin ibrazı,

-Klas belgesi

-Sicil transferine mevcut sicil devletinin rıza gösterdiğini kanıtlayan belge,

-Gemi üzerinde ipotek tesisinin mümkün olduğunu gösteren belge,

-Sorumluluk sigortası yaptırıldığını gösteren belge,

-Kayıt ücreti ve tonaj üzerinden alınan ücretin ödenmesi,

-Gemi muayenesi için başvuruda bulunulması,

-Güvenlik muayenesi raporunun sunulması,

-Liberya makamlarına arama sinyali almak üzere başvuruda bulunulması

-Eski sicil iptal edildiğini gösteren belge,

b-Daimi sertifikanın alınabilmesi için ibrazı gereken belgeler;

-Onaylı klas belgesi örneği(geminin teknesi ve teçhizatı için verilen),geminin yeni ismi(şayet transfer ile geminin ismi değiştirilmiş ise) ve bağlama limanının Monrovia olarak tespit edilmesi,

-Liberya gemicilik radyo istasyonundan alınan belge,

Ayrıca aşağıda belirtilen belgelerin klas kurumunca uygun bulunması gereklidir;

-Ölçüm sertifikası,

-Yükleme sınırına ilişkin sertifika,

-Uluslararası deniz kirlenmesi önleme sertifikası,

-Kargo gemisi güvenlik teçhizat sertifikası,

-Kargo gemisi güvenlik radyo telgraf sertifikası,

-Kargo gemisi güvenlik yapı sertifikası,

-Yolcu gemisi güvenlik sertifikası,

-ILO'nun 92 nolu konvansiyonuna uygun tayfa sertifikası

5 - Ücretler;

Kayıt ücreti,geminin hacmine bakılmaksızın 2.500\$ dir.

Tonaj vergisi, geminin net tonajı üzerinden alınmaktadır.Bu ücret .40\$ dir.Bununla birlikte 2.200 net tondan aşağıda kalan gemiler ücret açısından 2.200 ton olarak kabul edilmektedir.Ayrıca yıllık ödeme olarak 1000\$ ve net ton üzerinden .5\$ muayene,denizcilik çalışmaları,uluslararası katılımlar için ücret alınmaktadır.Buna ek olarak ilk muayene için 725\$ alınmaktadır.Geçici ve daimi sertifika alınması sırasında yapılan işlemler sırasında çeşitli isimler altında ücret tahsil edilmektedir.

PANAMA²¹⁴

Panama Elverişli bayrak uygulamasını 1925 yılında uygulamaya koyan ve bunu

²¹⁴ READY,age.,s.117vd.

günümüze kadar sürdüren bir ülkedir.Dünyada bu alanda en geniş filoya sahiptir.

1-Gemilerde aranan özellikler;

Panama sicile kabul şartları bakımından he zaman büyük kolaylıklar sağlayan devlet konumunda olmuştur.Gemi ve yüzme yeteneğine sahip olan yapıların,hacmi,yaşı,tipi ne olursa olsun Panama siciline kaydı mümkündür.

Geminin malikinin uyruğunun kayıda kabul bakımından herhangi bir önemi yoktur.Gemi yaşı konusunda getirilen tek koşul 20 yaşını geçmiş olan ticaret gemilerinin "Shipping Bureau" tarafından muayeneye tabi tutulmasıdır.Bu muayene Panama siciline kayıtlı gemilere verilen daimi sertifikanın alınmasında ön koşul teşkil etmektedir.Bundan amaç,ulusal ve uluslararası nitelik taşıyan güvenlik kurallarına uygunluğu tespit etmek ve gemi zabiti ve mürettebatın gerekli niteliklere sahip olup olmadığını denetlenmektedir.

2-Uluslararası Konvansiyonlar

Panama'nın taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar şunlardır;

- SOLAS 1974ve 1978 Protokolü,
- 1972 Denizde çatmaların önlenmesine ilişkin uluslararası sözleşme ve 1981 değişikliği,
- MARPOL 1973 ve 1978 Protokolü,
- 1966 Yükleme sınırı sözleşmesi ve1971,1975,1979 değişiklikleri,
- 1969 Gemilerin tonaj ölçümlerine ilişkin sözleşme
- 1969Petrol kirlenmesi zararlarının tazmininden doğan sorumluluğa ilişkin sözleşme,
- 1969 Açık denizlerde meydana gelen petrol kirlenmesine müdahale yetkisi veren sözleşme,
- 1972 Atıkların boşaltılması yolu ile deniz kirlenmesinin önlenmesine ilişkin sözleşme.

3-Mürettebat çalıştırma şartları

Panama İş kanununun 266. maddesine göre, gemide çalışan mürettebatın %10'nun Panama uyruklu olması gereklidir.Ancak belirtilen oranda Panama uyruklu denizci bulmak güçlüğü mevcuttur.Bu yüzden bu sınırlama üzerinde fazla ısrar edilmemektedir.Panama bayrağı çeken gemide bulunması gereken mürettebat sayısı yolculuğun uzunluğu ve geminin tonajına göre değişmektedir.Mürettebatın sahip olması gereken nitelikler Panama İş kanununun 251-276. maddelerinde tespit edilmiştir.

4-Tescil Usulü

Panama bayrağını çekecek bir geminin her şeyden evvel sicile kayıt olması gereklidir. Kayıt olabilmek için belirlenen belgelerin yetkili makamlara ibrazı zorunludur. Belgeler, Shipping Bureau, Panama Konsoloslukları ve Panama'da bulunan hukuk firmalarından sağlanabilir.

Kayıt yapılabilmesi için, malikler, eski sicil, klas kurumu, geminin kayıt işlerinde temsilcilik yapan hukuk firması ve haberleşme için gerekli olan 'sinyal' raporları hakkında bilgi içeren raporların mevcut olması gereklidir. Bu raporlara ek olarak kayıt ücretinin ödendiğini tevsik eden makbuz ve geçici nitelik taşıyan lisansın yetkili makama verilmesi ile gemi 6 aylık bir süre için Panama bayrağı çekmeye hak kazanır.

6 ay içinde ibrazı gereken belgeler;

-Geçici kayıt sırasında malik olarak beyan edilen kişinin bu sıfatının ispatlanması gereklidir. Bu ispat değişik yollardan yapılabilir. Gemi yeni inşaa edilmiş ise tersanenin verdiği inşa sertifikası, böyle bir durum söz konusu değilse satış belgesinin ibrazı gerekmektedir. İnşa sertifikası veya satış belgesinin mutlaka noterlikçe onaylı olması ve Panama Konsolosluğu tarafından tasdik edilmesi gereklidir.

Bütün olaylarda satış belgelerinde satıcının imzasının mutlaka onaylanmış olması lazımdır. Satış belgesi veya inşaat sertifikası altındaki imzaların onaylanmış olması yalnızca bu imzaların sıhhatine delil teşkil etmez. Bunun yanı sıra;

-Belirtilen belgelerde imzası olanların yetkili kılındığı,

- Geminin satışına veya transferi hususunda yetkili olunduğuna,

-Transferi için herhangi bir engelin bulunmadığına,

delil teşkil eder. Eğer gemi mahkeme kararı ile satılmışsa, söz konusu belge Panama yetkili makamlarınca onaylandığı andan itibaren satış belgesi fonksiyonunu icra etmeye başlamaktadır.

-Önceki sicil kaydının iptal edildiğine dair belge.

-Gemi ölçüm raporları, gemi ölçümlerinin Panama'nın kabul edilebilir bulduğu kurumlar tarafından yapılması gereklidir. Bu kurumlar;

Amerikan denizcilik Bürosu,Bureau Veritas,China Corporation Register of Shipping, Det Norske Veritas, Germanschher Lloyd,Hellenic Register of Shipping ,Lloyd's Register, Korean Register of Shipping,Nippon Kaiji Kyokai ve Registro Navale Italiano'dur.

-Güvenlik ölçüm raporları,Panama bayrağının çekilmesinden 30 gün içinde Shipping Bureau tarafından onaylanması gereklidir.Bazı gemiler bu raporu ibraz etmekten muaf tutumuşlardır.(Küçük yatlar,mavnalar,salapuryalar vb.)30 gün içinde onaylattırılması gereken belgeler şunlardır;

- Yolcu gemileri güvenlik sertifikası,
- Yük gemilerinin yapılarına ilişkin güvenlik raporu,
- Yük gemilerinin donanımına ilişkin güvenlik raporu,
- Yük gemilerinin radyo-telgraf sertifikaları,
- Yük gemilerinin radyo-telefon sertifikaları,
- Yükleme sınırının tespitine dair rapor,
- Yükleme sınırı tespitinden muafiyet raporu,
- Klas sertifikası,

-Tankerler bakımından,1954Denizlerin petrol kirlenmesinden korunmasına dair sözleşmeye(1962 değişikliği) uygun olarak hazırlanmış sigorta poliçesi,

-20 yaşın üstündeki gemiler için muayene raporu,daimi belgenin alınabilmesi için muayenenin yapılması zorunludur.Muayeneler her yıl tekrar edilir.

5-Ücretler;

Panama ücret sistemi oldukça komplike bir nitelik taşımaktadır.

Kayıt Ücreti;

Gemiler

2000 grostona kadar.....500\$

2001-5000 grt arası.....2000\$

5001-15000 grt arası.....3000\$

15000 grt üstü.....3000\$

Yatlar için sabit fiyat söz konusudur,1500\$ şayet yat Panama şirketine aitse ödenecek ücret 1000\$dır.

Yıllık vergi;

Yıllık vergi groston başına ,10\$dır.

Yıllık Konsolosluk ücretleri;

Bu ücretler sadece grostona bağlı değildir.Geminin tipi ve yaptığı hizmette nazara alınmaktadır.

-Dış sefere çıkan yolcu ,balıkçı ,tarak gemisi,feribot,sondaj, yük gemisi veya römorkör ise;

1000 grostona kadar.....1200\$

1001-3000 grt.....1800\$

3001-5000 grt.....2000\$

5001-15000 grt.....2700\$

15001 ve daha yukarısı..3000\$

-Bilimsel araştırma,levazım,denizaltı,tayfa,keşif gemileri,yüzen platformlar ve kar amacı gütmeyen işletilen gemiler;

500 grostona kadar.....850\$

501-1000 grt.....1400\$

1001 ve daha yukarısı....1800\$

-Spor aktiviteleri veya özel kullanıma ait gemiler

100 grostona kadar.....1000\$

100 ve daha yukarısı.....1500\$

Yukarıda belirtilen ücretlere ek olarak yıllık muayene ücreti adı altında ücretler alınmaktadır.Bu ücretler de gemilerin tipi, kullanım amacı ve grostona göre değişiklikler göstermektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Uluslararası Gemi Sicili Kavramı(II.Sicil)

I-GENEL OLARAK

A-ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ KAVRAMININ ORTAYA ÇIKMASINA YOL AÇAN SEBEPLER;

Ülkelerin mevcut sicillerinin yanı sıra kendilerine bağlı ikinci bir gemi sicili kurmaları yeni bir uygulama değildir. Özellikle İngiliz uluslar topluluğu 200 yıldan beri bu uygulamayı sürdürmektedir. Sömürgelerde kurulan bu siciller(Dependency veya Off-shore siciller) İngiliz gemi sicilinin cüzünü oluşturmakta ve bu sicile kayıtlı gemiler İngiliz bayrağı çekme hakkına sahip olmaktadır.¹

Modern anlamda Uluslararası gemi sicili kavramının gündeme getirilmesi ve uygulamaya konulması yakın tarihimize aittir. 80'li yıllarda o güne kadar İngiliz topluluğuna has olarak kabul edilen bu düşünce, 70'li yıllarda navlun piyasasında görülen kriz ve donatanların içine düştükleri sıkıntıdan kurtulmak için elverişli bayrağa yönelmelerinin hızlanması sonucunda alınması gereken önlem olarak gündeme gelmiştir.²

İkinci Sicil (Uluslararası gemi sicili) Elverişli bayrak olgusunun geleneksel denizci ülkelerde yol açtığı sorunların bir ölçüde de olsa giderilmesi amacına yöneliktir. İkinci bölümde üzerinde ayrıntılı biçimde durulan Elverişli bayrak olgusu bilindiği gibi donatanlara vergi avantajları, gemi adamı istihdamında kolaylık gibi özellikle mali konularda büyük avantajlar sağlamıştır. Donatanlar, Elverişli bayrak devletlerinin getirdiği kolaylıkları kendi devletlerindeki uygulama ile karşılaştırdıklarında gemilerini elverişli bayrak altında çalıştırmının kar marjını yükseltmek bakımından daha uygun olduğunu gördükleri için gemilerini kendi devletinin bayrağı altında değil, elverişli bayrak

¹ KOSTKA, age., s.46 vd.

² KOSTKA, age., s.58 vd.

altında çalıştırmak yolunu seçmişlerdir.

Donatanların bu davranışlarının sonucunda geleneksel denizci devletlerin filolarının giderek eridiği gözlenmiştir. Denizcilik sektörü faaliyetlerinin ulusal ekonomilerindeki dengenin sağlanmasında büyük öneme sahip olması bu devletleri tonajın elverişli bayrağa yönelmesini engellemek için bir takım tedbirler almaya sevketmiştir. Gerçekten de filoların elverişli bayrağa yönelmesi bu bayrak altında çalışan gemiler ile diğerleri arasında uluslararası rekabet şartları bakımından olumsuzlukların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.³

Bu konuyu inceleyen UNCTAD raporunda⁴ rekabet şartlarının gemilerini Elverişli bayrak altında çalıştıran donatanlar lehine bozulduğu ve buna paralel olarak geleneksel denizci ülkelerinin mali rejimlerinin olumsuz etkilendiği belirtilmiştir. Bu etkilenme alınacak tedbirlerin neler olabileceğini tartışmaya açmıştır. Devletler başlangıçta denizcilik sektörüne yönelik olarak bir takım teşvik tedbirleri ve muafiyetler tanımak yoluna gitmişlerdir. Ancak klasik sayılabilecek yardımlarla ortaya çıkan bu dengesizliğin giderilemeyeceği anlaşılmıştır.

Alınan çeşitli teşvik ve koruma tedbirlerinin yetersiz kaldığının anlaşılması üzerine daha köklü nitelik taşıyan bir uygulama 80'li yıllarda yürürlüğe sokulmuştur. Bu uygulamanın esası, hem elverişli bayrağa yönelmeyi önlemek hem de Elverişli bayrak altında çalışan gemilerin yeniden ulusal bayrağa dönmelerini sağlamak üzerine kurulmuştur. Bu amaçla mevcut ulusal sicilin yanına, elverişli bayrak devletlerinin sağladıkları muafiyetlerin belirli ölçüde öngörüldüğü "uluslararası gemi sicili", diğer biçimdeki söyleniş ile II. Sicil kurulması yoluna gidilmiştir.⁵

Uluslararası gemi sicilinin tamamen ekonomik gerekçelerle kurulduğunu söylemek mümkündür. Bu düşüncüyü destekleyen ve uygulamaya koyan devletler incelendiğinde, bu devletlerin deniz ağırlıklı ekonomiye sahip oldukları görülecektir. Özellikle ulusal ekonomileri denizcilik ve deniz taşımacılığı üzerine kurulmuş olan

³ ÇETİNGİL Ergon/ KENDER Rayegan, İkinci Sicil Yasa Tasarısı Üzerine Düşünceler, DENİZATİ, Nisan-Mayıs 93 (yıl. 7, sayı 4-5) s. 34; ÖNERDEM İlhan, İkinci Sicilin Doğuş nedenleri ve Türkiye'de İkinci Sicil, DENİZATİ, Nisan-Mayıs 93, s. 30; READY, age., s. 34

⁴ Action on the Question of Open Registries 1981. Belirten READY, age., s. 32

⁵ ÇETİNGİL/KENDER, agm., s. 34; ÖNERDEM, agm., s. 30

Norveç, Belçika, Danimarka, deniz taşımacılığını pazarlama stratejisinin vazgeçilemez unsuru olarak kabul eden Almanya, Fransa gibi ülkelerin uygulamada başı çektiği görülmektedir.⁶

Bu ülkelerin denizcilik politikaları çoğunlukla, denizcilik alanında meydana gelen teknolojik gelişmeleri izleyen, filolarında modern yani yatırım maliyeti yüksek gemilere yer verilmesini teşvik etmektedir. Deniz taşımacılığı alanındaki uluslararası rekabeti pahalı ancak daha üretken gemi, liman yatırımları ve işletme yöntemleri izleyerek lehlerine çevirmeyi amaçlamışlardır.⁷

Ancak elverişli bayrak olgusunun mevcudiyeti bu politikanın başarısızlığa uğramasına yol açmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere elverişli bayrak altında çalışan gemiler gerek vergilendirme ve gemi adamı istihdamında sağlanan kolaylıklar (özellikle üçüncü dünya ülkelerine mensup denizcilerin düşük ücretler ile çalıştırılması) gerekse denetim mekanizmasının yetersiz olması sebebi ile eskimiş teknoloji ile inşa edilmiş, ekipman yönünden zayıf olan yaşlı gemilerin çalıştırılması imkanını donatanlara sağlamıştır. Geleneksel denizci ülkelerin izlediği politikalar ile taban tabana zıt olan bu durum doğaldır ki, donatanları elverişli bayrak altında gemi çalıştırmaya yöneltmiştir.

Ortaya çıkan bu sonuç Batılı ekonomileri denizcilik alanında izledikleri politikalarda değişiklikler yapmak yoluna itmiştir. Bu amaçla cari giderlerin (running cost) aşağıya çekilmesi yolunda adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu anlamda izledikleri politikadan sapma imkanı herşeyden önce personel giderlerine yönelik olmuştur. İkinci sicil ülkelerinin birim gemi başına yatırım ve işletme standartları son derece yüksektir. Bu yükseklik gemilerin genç ve yapılan yatırımların teknolojik ağırlıklı olmasından kaynaklanmaktadır.⁸

İşletme giderleri arasında, personel giderleri azımsanamayacak

⁶ ÖNERDEM, agm., s.30

⁷ ÖNERDEM, agm., s.30

⁸ ÖNERDEM, agm., s.30

ölçüdedir.⁹ Zira İkinci sicil uygulamasına geçen devletlerde insan gücü pahalı bir nitelik arz etmektedir. Bu ülkeler mevcut refah düzeyine paralel olarak istihdam ettikleri gemi adamlarına da yüksek ücret ödemektedirler. Ayrıca İkinci sicil uygulamasına geçen devletler arasında kabotaj tekeli uygulaması Fransa hariç mevcut değildir. Bunun doğal sonucu olarak karasularındaki faaliyetlerde dahi yabancı bayraklı gemiler ile rekabet etmek zorunluluğu ile karşılaşmaktadırlar. Bu alanda meydana gelen rekabeti göğüsleyebilmek için yüksek teknolojiye feragat etmeksizin insan gücü maliyetlerinin aşağıya çekilmesi yoluna gidilmiştir. Bu imkanı donatanlara sağlamak için ise kurdukları İkinci sicillerde çeşitli hükümler sevk etmişlerdir.¹⁰

İkinci sicil uygulamasını ilk yürürlüğe koyan ülke Norveç'tir. Bu durum bir tesadüf değildir. Norveç, ekonomisi denize dayalı olan ülkelerin başında gelmektedir. İzlediği politikada elverişli bayrağa özen duyulmasını sağlamadan rekabet gücünü kendi mevzuatı çerçevesinde aldığı tedbirler ile yürütmeye çalışmıştır.¹¹ Ancak Norveç filosunun tramp gemilerden oluşması ve strateji olarak genç ve teknolojisi yüksek gemilere ağırlık verilmesi, navlun sıkıntısı çekilen dönemlerde Norveç'li donatanları gemilerini elverişli bayrak altında çalışmaya itmiştir.¹² 1978 yılında Norveç vatandaşı donatanlar sahibi olduğu gemilerin Norveç bayrağı altında çalışma oranı %96 iken 1987 yılına gelindiğinde bu oran

⁹ 1980'li yıllarda büyük ölçüde hissedilmeye başlanan nitelikli personel ihtiyacı, işgücü piyasasında önemli bir dengesizlik yaratmıştır. Nitelikli işgücünün giderek sorun olması, ücret faktörü üzerinde önemli etkiler yapmıştır. Özellikle, gelişmiş ülkelerde gemi adamı ücretleri giderek yükselmiştir. Bu artışlarda, gelişmiş ülkelerin toplu pazarlık sistemi ile sosyal güvenlik sistemlerinin işveren donatanlara getirdiği mali yükler de önemli rol oynamıştır. Personel giderlerinde görülen bu artışın yanı sıra, bakım onarım, sigorta ve kapital maliyetlerinde görülen artışlar da toplam maliyetin yükselmesine yol açmıştır. Deniz Sektörü Raporu 1992 (Deniz Ticaret Odası Yayın no:31) Aralık 1993, s.68

¹⁰ ÖNERDEM, agm., s.30,31. Yukarıda da belirtildiği gibi, donatanların personel giderleri dışındaki maliyetleri kısıtlama olanakları oldukça sınırlıdır. Bu yüzden dikkatler personel giderlerine çevrilmiştir. Gelişmekte olan ülkelere kaynaklanan yoğun işgücü arzı donatanlar için bu konuda alternatif oluşturmuştur. Ancak ulusal mevzuatların yabancı gemi adamı çalıştırmaya elverişli olmaması ve sendikaların gösterdiği tepkiler, ulusal filolarda ucuz işgücü çalıştırılmasına engel olmuştur. Bunun üzerine donatanlar filolarının önemli bir bölümünü elverişli bayrak altında çalıştırmak zorunda kalmışlardır. Ekonomik ve ticari bir gerçek olarak, yabancı gemi adamı çalıştırmanın maliyetlerde önemli azalmalara yol açması Hükümetleri bu yönde çalışma yapmaya sevk etmiştir. Sektör Raporu, s.68

¹¹ ÖNERDEM, agm., s.31

¹² ÖNERDEM, agm., s.31

%38 olarak belirlenmiştir. Gözle görülen bu gerilemenin ardında, gemi adamlarına ödenen ücretle bağlantılı olarak yükselen işletme giderlerinin önüne geçmek amacının olduğu söylenebilir.¹³

Devlet, filoda meydana gelen erimeyi durdurmak ve ulusal bayrağa geri dönüşü sağlamak için donatanlar lehine birtakım hükümler içeren ikinci sicil kurulması yoluna gitmiştir. Norveç devleti bir anlamda ikinci sicili yürürlüğe koymaya mecbur kalmıştır. Zira yukarıda da belirtildiği üzere denizcilik faaliyetleri ülke ekonomisinin bel kemiğini oluşturmaktadır. Filonun elverişli bayrağa yönelmesi ile ortaya çıkan sıkıntı klasik teşvik tedbirleri ile giderilebilecek nitelikte değildir. Özellikle gemi adamı istihdamında getirilen kolaylıklar sayesinde filoya oranla kıt sayılabilecek denizci potansiyelinin artması ve bununla birlikte sabit giderler içinde çok önemli bir yer tutan bu unsurun donatanlar açısından uygun sayılabilecek bir duruma getirilmesi sağlanmıştır.¹⁴

Norveç'in yürürlüğe koyduğu bu düzenleme isabetini kısa zamanda ortaya koymuştur. 1987 yılında uluslararası sicilin kurulmasından sonra, deniz ticaret filosu, 15 milyon dwt tondan 1990 yılında 41.2 milyon dwt'a ulaşmıştır.¹⁵ Böylece Norveç, dünya sıralamasında Liberya ve Panama'dan sonra üçüncü sıraya yerleşmiştir.¹⁶

İkinci sicil uygulaması benzer problemlerle karşıkarşıya olan devletlere örnek olmuş ve yeni ikinci sicillerin ortaya çıkması ile sonuçlanmıştır.

Bu devletler ve ikinci sicil kuruluş tarihleri şöyledir¹⁷ ;

Danimarka.....temmuz 1988

Portekiz.....mart 1989

Almanya.....nisan 1989

Fransa.....haziran 1989

Lüksemburg.....kasım 1990

Isle of Man..... 1991

Uluslararası gemi sicilinin kurulması ile toplam filo tonajlarında

¹³ READY, age., s.34

¹⁴ ÖNERDEM, agm., s.31; READY, age., s.35

¹⁵ ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.34; YÜCEL, agm., s.11

¹⁶ YÜCEL, agm., s.11

¹⁷ ÖNERDEM, agm., s.31

gözle görülür bir artış meydana gelmiştir.Bu olgunun hayata geçirilmesi elverişli bayrağa kaçış olarak adlandırılan ve dünya denizciliğinin önemli bir sorununu teşkil eden vakıanın çözülmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.¹⁸

Elverişli bayrak, buna tepki olarak ikinci sicil kurulması denizcilik alanında uluslararası rekabet açısından ilginç sonuçlar doğuracaktır.Özellikle bu ülkelerin (İkinci sicil ve Elverişli bayrak devletleri) dışında kalan devletlerin donatanları bakımından rekabet şartlarının olumsuz yönde geliştiğinin kabulü zorunluluk teşkil etmektedir.¹⁹ İkinci sicil temelinde yatan düşüncenin bütünüyle ekonomik sebepler olduğu da gözönünde bulundurulduğunda diğer devletlerin de benzer çalışmalar içinde olacağının hesaba katılması gereklidir.

B-İKİNCİ SİCİL UYGULAMALARI;

Bu bölümde uluslararası gemi sicili (ikinci sicil) düzenlemelerinin içeriği hakkında bilgi verilecektir.

1-Norveç Uluslararası Gemi Sicili (Norwegian International Ship Register NIS)

a-Genel olarak;

Norveç parlamentosunda kabul edilen bir yasa ile kurulan NIS²⁰ 1 Temmuz 1987 tarihinde faaliyete geçmiştir.Düzenlemede ayrıntılı olarak gemilerin sicile kayıt olma şartları,kayıt ücretleri,gemi adamı istihdamı,çalışma saatleri ve koşulları,yargılama yetkisi,gemilerin diğerlerinden ayrılması için gerekli belgeler vb. konular üzerinde ayrıntılı bilgiler içermektedir.²¹

1988 yılı sonuna kadar,yani kurulmasından 1.5 yıl içerisinde 20 milyon dwt'luk tonaja sahip olmuştur.Bu rakam 1989 yılı ortalarında 26.5 dwt' ulaşmıştır.²² Yukarıda da belirtildiği üzere Norveç bu yolla

¹⁸ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.34

¹⁹ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.34

²⁰ Kanun kabul tarihi:12 Haziran 1987 Kanun no:481;Kraliyet onay tarihi:19 Haziran 1987

²¹ Guide to International Ship Registers,Ship Managers,Manning Agents and Crew Travel. 1991/1992 Edition,Lloyd's of London Press Ltd.s.43

²² YÜCEL,agm.,s.11

dünya sıralamasında üçüncü sıraya yerleşmiştir.Dünya tanker filoları arasında 21.6 milyon dwt'la ikinci durumdadır.31.12.1992 tarihi itibarı ile NIS'e kayıtlı gemi sayısı 804 ve toplam gros tonaj ise 34.7 milyona ulaşmıştır.²³

b-Norveç'in taraf olduğu Uluslararası Sözleşmeler;

Norveç hem ILO hem de IMO üyesidir.IMO Konseyinde üyedir.Norveç'in taraf olduğu IMO sözleşmeleri şunlardır.²⁴

- 1972 Denizde çatmanın Önlenmesi Sözleşmesi;
- 1974 Denizde can emniyetinin sağlanması ve 1978 Protokolü
- 1978 Gemi adamlarının eğitim,belgelendirme ve vardiya standartlarına

ilişkin sözleşme(STWC)

- 1976Uluslararası Deniz uydu sisteminin kurulmasına ilişkin sözleşmesi
- 1979 Denizde arama ve kurtarma sözleşmesi
- 1954 Denizde Petrol kirlenmelerinin önlenmesine ilişkin sözleşme
- Deniz Kirlenmesi 1973 ve 1978 Protokolü
- 1969 Petrol Kirlenmesi zararlarından sorumluluğu düzenleyen

sözleşme

- 1971 Petrol kirlenmesi zararlarının karşılanması için uluslararası fon tesis edilmesini düzenleyen sözleşme

-1971 Deniz yolu ile Nükleer malzeme taşınmasından doğan sorumluluğu düzenleyen sözleşme

-1976 Deniz alacaklarından doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin sözleşme

- 1966 Yükleme sınırı sözleşmesi
- 1969 Gemilerin Tonaj ölçümlerine ilişkin sözleşme
- 1965 Uluslararası Deniz trafiğinin düzenlenmesine ilişkin sözleşme

c-Kayıt Şartları;

Norveç ikinci siciline kayıt işlemleri Bergen kentinden yürütülmektedir.²⁵

1-Yaş;

NIS'e kayıt olmak için aranan şartlar arasında, geminin yaşına dair açık bir sınırlama getirilmiş değildir.Bununla beraber geminin teknik düzeyinin tatmin edici olması gereklidir.²⁶

²³ Sektör Raporu,s.69

²⁴ Guide...,s.44

²⁵ Guide...,s.44

²⁶ Guide...,s.44

2-Muayeneler;

Bir geminin NIS'e kayıt olabilmesi için Denizcilik Müdürlüğü olarak adlandırılan kamu kuruluşunun denetiminden geçmesi gereklidir. Geminin teknik özelliklerinin taraf olunan uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk hükümlerinin aradığı düzeyde olup olmadığı araştırılmaktadır. Norveç Denizcilik Müdürlüğü'nün yanı sıra belli bazı Klas kuruluşlarının yaptığı muayeneler muteber olarak kabul edilmektedir.²⁷ Bu kuruluşlar şunlardır;

Det Norske Veritas, Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas ve American Bureau of Shipping. Bu kurumlar, gemilerin muayene raporlarında geminin teknik özelliklerinin yanı sıra mürettebatın kalifikasyonu hakkında bilgi verilmektedir.²⁸

3-Mülkiyet Kısıtlamaları;

10 m.den uzun gemilerin NIS'e kayıt olabilmeleri bakımından vatandaşlık ayrımı nazara itibare alınmamaktadır. Bu grup gemiler Norveç vatandaşlarına ait olabileceği gibi yabancılara da ait olabilir. 10 m.den kısa gemilerin ticari alanda faaliyet göstermesi ancak bu faaliyetini Norveç kıyılarında yapmamaları gereklidir.²⁹ Yabancıların sahip oldukları gemileri NIS'e kaydettirebilmeleri için, Norveç'te şirket kurmaları gerekmemektedir. Bununla beraber, yetkili bir temsilci tayin etmeleri lazımdır. Temsilcinin, teknik veya ticari alanlarda yetkili olan Norveç denizcilik veya yönetim işleriyle ilgelenen bir şirket olması şarttır.³⁰ Bundan başka;

-Gerçek kişilerin sahip oldukları gemilerin kaydedilmesinde, kişilerin Norveç vatandaşı ve Norveç'te mukim olmaları,

-Sınırsız sorumluluk esasına dayanan ortaklıklarda, bütün ortakların Norveç vatandaşı ve Norveç'te mukim olmaları,

-Sınırlı sorumluluk esasına tabi olan şirketlerde asgari %60 oranındaki sermaye ve oy çoğunluğunun Norveç'lilerin elinde olması gerekir.

²⁷ Guide...,s,44

²⁸ Guide...,s,44

²⁹ Guide...,s,44

³⁰ Guide...,s,44

4-Kayıt Prosedürü;³¹

Bir geminin NIS'e kayıt olabilmesi için malikinın tescil talebinde bulunması gereklidir. Gemi kiralanmış olsa da esas yine aynıdır. Tescili talep hakkı malike aittir. Kiracı veya charterer'in talep hakkı mevcut değildir. Kayıta aşağıda belirtilen belgelerin ibraz edilmesi gereklidir.

- geminin adı ve tipi,
- groston cinsinden tonajı
- Tanınma işareti
- bağlama limanı
- yapım yeri ve yılı
- yapı numarası
- yapı malzemesi
- Geminin yapıldığı tersanenin adı ve adresi
- hangi esasa göre inşa edildiği

Bundan başka malik hakkında;

-adı, uyrukluğu, doğum tarihi, malikin veya varsa gemi müdürünün adresi (gemi maliki şirket ise şirket sermayesi hakkında bilgi ayrıca şirket merkezinin yeri)

- Norveç'li temsilcinin adı ve adresi,
- Norveç'li irtibat bürosunun adı ve adresi,

Ayrıca

-Yabancı bir sendika ile Toplu iş sözleşmesi imza edilmişse, sendikanın adı ve adresi

-Gemi başka sicilden transfer ediliyorsa (diğer sicil hangi sicil olduğu ve geminin eski sicilde hangi isimle kaydedilmiş olduğu)

Aşağıdaki belgelerin, talepnameye eklenmesi gereklidir.

-Gemi yapım belgesi,
-Tonaj belgesi (Yukarıda belirtilen beş klas kuruluşunun birinden alınmış olması zorunludur.)

-Denizcilik Müdürlüğünün onayı,

-Geminin denize elverişli olduğuna dair belge,

Söz konusu belgelerin altındaki imzaların noter tasdikli olması zorunludur.

5-Mürettebat ve Belgelendirmeye İlişkin Şartlar;

Halen yürürlükte bulunan 17.3.1987 tarihli düzenleme ticaret gemilerinde çalışan mürettebatın niteliklerini ve çalışma şartlarını düzenlemektedir. NIS'e kaydolacak gemilerde çalışacak mürettebatın

³¹ Guide..., s.44; KOSTKA, age., s.101 vd.

sahip oldukları sertifikanın Denizcilik Müdürlüğü tarafından onaylanması gereklidir.³²

a-Mürettebatın Uyraklığı;

Düzenleme bu konuda herhangi bir sınırlama getirmemiştir. Ancak, kaptanın Norveç vatandaşı olması zorunludur. Denizcilik Müdürlüğü bu duruma istisna getirebilme yetkisine sahiptir. İstisna tanınması halinde serbest anlaşma imkanı doğmaktadır.³³

b-Mürettebat Sayısı;³⁴

Gemi, NIS'e kaydolduğu zaman Denizcilik Müdürlüğü'nün bu konuda öngördüğü şartnameyi uygulamak durumundadır. Müdürlük, gemilerin teknik düzeyini, idare tarzını gözönünde bulundurmaktadır. Dolayısı ile şartnamenin uygulanması otomatik bir düzene bağlanmamıştır.

c-Belgelendirme;

Gemi adamlarının sahip oldukları belgeler Norveç makamlarınca verilmemiş ise Denizcilik Müdürlüğünden belge almak zorunluluğu vardır.³⁵ Gemi adamının sahip olduğu belge STCW(Gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya düzenine ilişkin sözleşme) anlaşmasına taraf bir ülkeden alınmışsa, bu durumda belgenin onaylanmasında herhangi bir zorlukla karşılaşılmamaktadır. STCW'ye taraf devletlerin verdikleri belgelerin, süresi sonunda yeniden onaylanması gereklidir.³⁶

d-Çalışma saatleri ve ücretler;

NIS kanununda, çalışma saati 24 saatlik periyodlar için 8 saat olarak belirlenmiştir. Haftalık çalışma süresi maksimum 40 saat olarak belirlenmiştir. Bu süreler anlaşma ile artırılabilir.³⁷

NIS'e kayıtlı gemilerde yapılacak toplu sözleşmelerde çalışma saatleri ve ücretlerin açık olarak belli edilmesi gereklidir. Norveç'in Gemi adamlarının çalışma şartlarını düzenleyen Kanunu NIS'e kayıtlı olan

³² Guide, s.44,45

³³ Guide..., s.45

³⁴ Guide..., s.45

³⁵ Guide..., s.45

³⁶ Guide..., s.45

³⁷ Guide..., s.45

gemiler açısından da geçerlidir.³⁸ Ancak bireysel ve toplu iş sözleşmelerde kanunda emredici olmayan biçimde düzenlenen hususların aksi kararlaştırılabilir.³⁹ Anlaşmalarda Norveç mahkemelerinin yetkili olduğu kabul edilmektedir. Ancak bazı hallerde gemi adamının ikametgahının olduğu yer mahkemelerinin yetkili olduğu kararlaştırılmaktadır.⁴⁰

Kısaca ASO olarak adlandırılan Norveç Denizcilik Federasyonu Norveç,Hindistan ve Filipinler ile toplu sözleşme imzalamıştır.⁴¹ Bu sözleşmelerde ,ücret ve diğer ödemeler,izin,gemiadamının ülkesine dönüş ücreti,hastalık,maluliyet gibi durumlarda yapılacak uygulamaları içermektedir.⁴²

6-Vergilendirme;⁴³

Norveç denizcilik şirketleri vergilendirme açısından Norveç milli gemi siciline kayıtlı olanlar ile aynı düzenlemeye tabidir.

Yabancı ortaklar veya yabancıların mülkiyetinde olan gemilerin işletilmesinde Norveç düzenlemeleri uygulanmayacaktır.

2-Danimarka Uluslararası Gemi Sicili (The Danish International Register of Shipping DIS);

a-Genel Olarak;

Danimarka Uluslararası gemi sicili kanunu,1 Temmuz 1988 yılında Parlemntoda kabul edildikten sonra 23 Ağustos 1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁴ 1990 yılı sonlarına doğru DIS'e kayıtlı filo, 395 gemi ve 4.7 milyon grostonluk bir orana ulaşmıştır.⁴⁵ DIS'in kurulmasına kadar eksilme kaydeden Danimarka filosu, 1990 yılında %3.6 oranında büyüme kaydetmiştir.³¹Aralık1992 tarihi itibarı ile sicile kayıtlı gemi sayısı 379 filo tonajı ise 6.4 milyon grostona ulaşmıştır.⁴⁶

³⁸ Guide...,s.45

³⁹ Guide...,s.45

⁴⁰ Guide...,s.46

⁴¹ KOSTKA,age.,s.108,109

⁴² KOSTKA,age.,s.108,109

⁴³ Guide...,s.46

⁴⁴ Sektör raporu,s.70;KOSTKA,age.,s.76

⁴⁵ Sektör raporu,s.70

⁴⁶ Sektör raporu,s.70

b-Danimarka'nın taraf olduğu Uluslararası Sözleşmeler;⁴⁷

Danimarka ILO ve IMO üyesidir.Danimarka donatanlar birliği (DSA) ILO'nun Denizcilik Komisyonu üyesidir.Danimarka'nın taraf olduğu uluslararası düzenlemeler şunlardır.

-1972 Denizde çatmanın önlenmesine ilişkin sözleşme

-1974 Denizde can emniyetinin sağlanmasına ilişkin sözleşme;1978 ve 1988 Protokolü

-1978 Gemiadamlarının eğitim,belgelendirme ve vardiya düzenlemelerine ilişkin sözleşme

-1976 Uluslararası Denizcilik Uydu sisteminin kurulmasına dair sözleşme

-1979 Denizde arama ve kurtarma sözleşmesi

-1954 Petrol kirlenmesi zararlarının önlenmesine dair sözleşme;1962 ve 1969değişiklikleri

-1973 Deniz kirlenmesi;Ek I,II,III

-1972 Atıkların ve diğ er maddelerin boşaltılması yoluyla denizlerin kirlenmesinin önlenmesi sözleşmesi

-1969 Açık denizlerde meydana gelen petrol kirlenmesi zararlarına müdahale yetkisini düzenleyen sözleşme;1973 Protokolü

-1966 Yükleme Sınırı sözleşmesi;1988 Protokolü

-1965 Deniz trafiğ inin düzenlenmesine ilişkin sözleşme

-1969 Gemilerin Tonaj ölçümlerini düzenleyen sözleşme

c-Kayıt sınırlamaları

1-Yaş ;⁴⁸

DIS'e kayıt açısından yaş hususunda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir.Ancak Norveç uygulamasında olduğu gibi, gemilerin denetimden geçirilmesi ve yapılan inceleme sonucunda geminin teknik düzeyinin tatmin edici düzeyde olması gereklidir.

2-Muayeneler ve Belgelendirme;

Gemilerin teknik düzeyinde aranan şartlar Danimarka Ulusal Gemi Sicili ve DIS bakımından aynıdır.Bütün Danimarka uyruklu gemilerin Denizcilik Kuruluşu (DMA) olarak adlandırılan kurumun denetiminden geçmesi gereklidir.⁴⁹ Periyodik denetimlerde aşağıda belirtilen klas kuruluşlarının raporları kabul görmektedir.Bu kuruluşlar;American Bureau of Shipping,Bureau Veritas,Germanischer

⁴⁷ Guide to International Ship Registers,Ship Management Services,1992/93 Edition.Lloyds of London Press.s.21

⁴⁸ Guide...,s.21

⁴⁹ Guide...,s.21

Lloyd,Lloyd's Register, Det norske Veritas ve Nippon Kaiji Kyokai'dir.Bu kuruluşların hazırladığı raporlarda, geminin teknik düzeyinin yanı sıra mürettebatın niteliği hakkında da bilgiler mevcut olmaktadır.⁵⁰

3-Mülkiyet;

Danimarka vatandaşlarına veya yabancılara ait gemilerin DIS'e kayıt olabilmeleri için 20 groston veya üzerinde bir tonaja sahip olması gereklidir.⁵¹ Savaş gemileri, balıkçı gemileri , tarak gemileri,eğlence amaçlı yatlar,yüzen dokların DIS'e tescili mümkün değildir.⁵²

Yabancıların gemilerini DIS'e kaydettirebilmeleri için şu iki şartı aranmaktadır;⁵³

-Danimarka vatandaşlarının veya şirketlerinin yabancı ortaklıklardaki paylarının asgari %20 olması gereklidir.

-Yabancıların, Danimarka'da temsilci tayin etmeleri gereklidir.

d-Tescil Prosedürü;⁵⁴

Tescili talep hakkı yalnızca malike aittir.Çartererin veya kiracının talep hakkı mevcut değildir.Kayıt için taleptenamenin doldurulması gereklidir.Taleptenamede şu bilgiler yer almaktadır.

1-Gemi ile ilgili olarak;

-Geminin tipi, adı, bağlama limanı,

-Gemiye inşa eden tersanenin adı ve adresi,yapım yılı ve numarası,

-Geminin kullanılma biçimi,

-Net ve groston cinsinden tonajı,

-Donatanın adı ve uyruğu,

-Geminin sefer yaptığı coğrafi alanın sınırları hakkında donatanın beyanı

2-Malik;

Bir denizcilik şirketi ilk kez bir gemisini tescil ettireceği zaman şirket hakkında detaylı olarak bilgi vermek zorundadır. Bu sayede

⁵⁰ Guide...,s.21

⁵¹ Guide...,s.21

⁵² Guide...,s.21

⁵³ Guide...,s.21

⁵⁴ Guide...,s.21,22

geminin mülkiyetinin tescil için aranan şartlara uygun olup olmadığını tespit etmek mümkün hale gelmektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere yabancı şirkette Danimarka vatandaşlarının asgari %20 oranında pay sahibi olmaları gereklidir. Ayrıca, sözleşme imzalamaya ve geminin satışı üzerinde ipotek tesis etmeye yetkili olanların kim olduğunun tayini bakımından önemlidir.

3-Diğer şartlar;

-Yapı (İnşa) sertifikası veya geminin malikinin kim olduğunu gösteren diğer belgeler

Gemi diğer bir sicilden mülkiyet değişikliği söz konusu olmadan transfer ediliyorsa;

-Terkin belgesi

-Eski sicilde malikin kim olarak görüldüğünü tespit eden belge

Bu belgelerin altındaki imzaların noter tasdikli olması zorunludur. Ve ayrıca yazışmaların İngilizce veya İskandinav dilleriyle yapılması gereklidir.

e-Mürettebat ve belgelendirme

Mürettebat çalıştırma şartlarına ilişkin düzenleme son olarak İkinci sicil kanununun kabulü ile değişikliğe uğramıştır.⁵⁵

1-Gemi adamlarının uyrukluğ ve sahip oldukları belgelere ilişkin sınırlamalar;

Mürettebatın uyrukluğ konusunda bir sınırlama yoktur. Ancak kaptanın Danimarka vatandaşı olması gereklidir.⁵⁶ Ancak DMA bu duruma bazı hallerde istisna tanıma yetkisine sahiptir.⁵⁷

Belgeler konusunda ise şayet gemi adamlarının sahip oldukları belgeler Danimarka makamları tarafından verilmemiş ise bu belgelerin STCW anlaşmasına taraf olan bir ülke tarafından düzenlenmiş olması gereklidir.⁵⁸ Bu halde belgenin Danimarka tarafından aranan koşullara sahip olduğu kabul edilmektedir.

2-Çalışma şartları;

Danimarka gemi siciline kayıtlı gemilerde çalışan mürettebatın

⁵⁵ Guide...,s.22

⁵⁶ KOSTKA.age.,s.76;Guide...,s.22

⁵⁷ Guide...,s.22

⁵⁸ Guide...,s.22

çalışma koşulları Merchant Shipping Act (Deniz Ticaret Kanunu) tarafından belirlenmiştir.⁵⁹

Kanun, donatanların gemiadamları yapacakları sözleşmeler hakkında genel nitelikte hükümler koymuştur. Sözleşmeler şekil ve içerik bakımından Sanayi Bakanlığının denetimine tabi kılınmıştır.⁶⁰

-Çalışma saatleri;

Merchant Shipping Act yalnızca dinlenme ve uyku saatlerine ilişkin düzenleme getirmiştir.⁶¹ Bir gün içinde on saatten az olmamak kaydı ile dinlenme zamanının olması gerektiği hükme bağlanmıştır. Bu zaman dilimi bir bölümü en az beş saat olmak şartıyla bölünebilir.⁶²

-Ücretler;

Merchant Shipping Act bu konuda hüküm içermemektedir. Bu hususlar genellikle sözleşme ile belirlenmektedir. Kanun yalnızca genel ifadelerle, hastalık, maluliyet, izin vb. durumlarda ücretlerin ödeneceğini hükme bağlamıştır.⁶³

-Toplu Sözleşmeler;

DSA, Danimarka, Hindistan ve Filipinler ile toplu sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşmeler, ücretler, çalışma saatleri, diğer ödemeleri özellikle, (izin, gemi adamının ülkesine dönme, hastalık, maluliyet ve savaş riski halinde yapılacak ödemeleri) gibi hükümleri içermektedir.⁶⁴

f-Vergilendirme;

DIS'e gemilerini kaydettirmiş olan şirketler, vergilendirme bakımından diğer Danimarka şirketleriyle aynı esaslara tabidir. DIS'e kayıtlı gemilerde çalışan mürettebat gelir vergisi ödemekten muaf tutulmuşlardır.⁶⁵

3-ISLE of MAN (MANX REGISTER)

a-Genel olarak;

⁵⁹ Guide...,s.22

⁶⁰ Guide...,s.22

⁶¹ Guide...,s.22

⁶² Guide...,s.22 Geminin güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar sırasında kaptanın emriyle bu düzenlemeden sapılabilme imkanı mevcuttur.

⁶³ Guide...,s.22

⁶⁴ Guide...,s.22,23

⁶⁵ Guide...,s.23

Isle of Man İngiltere'den bağımsız bir ülke sıfatını taşımakla beraber Commonwealth üyesi olmak sebebi ile İngiltere ile yakın ilişkiler içinde bulunan bir ada devletidir.⁶⁶ Kraliçe,beş yıl süreyle görev yapması için vali tayin etmektedir.Tayin edilen kişi Kraliçe'nin vekili sıfatı ile hükumete başkanlık etmektedir.⁶⁷ Bu devletin geçmişi 1000 yıla uzanan parlamentosu mevcuttur(Tynwald).⁶⁸ Ancak savunma ve dış ilişkiler gibi bazı konularda İngiltere ile çok sıkı işbirliği içinde karar vermektedir.⁶⁹ Isle of Man Avrupa Birliği üyesi olmamasına rağmen tarım ve sanayi ürünlerinin ticaretinde serbesti hakkına sahiptir.⁷⁰

b-MANX Sicili;

Manx sicili İngiliz gemi sicilinin bir cüzüdür.İngiltere, Bermuda,Gibraltar ve Cayman adalarını kapsamaktadır. Bir gemi, Manx siciline kayıt olduğu zaman İngiliz bayrağı çekme hakkına sahip olmaktadır.⁷¹

Manx siciline kayıtlı gemi sayısı Temmuz1992 itibarı ile 101 ve toplam tonaj 1.7 milyon groston olarak tespit edilmiştir.⁷²

c-Taraf olunan uluslararası düzenlemeler;⁷³

-1972 Çatmanın önlenmesine dair uluslararası sözleşme ve değişiklikleri

-1974 Denizde can emniyetinin sağlanmasına dair sözleşme;1978 Protokolü ve değişiklikleri

-1978 Gemi adamlarının eğitimi,belgelendirme ve vardiya düzenlemelerine ilişkin sözleşme

-1979 Denizde arama ve kurtarma sözleşmesi

-1973 Deniz kirlenmesi;1978 Protokolü ve değişiklikleri

-1972 Atıkların ve diğer maddelerin boşaltılması yolu ile deniz kirlenmesini engelleme koşullarını düzenleyen sözleşme

-1969 Petrol kirlenmesi zararlarından doğan sorumluluğu düzenleyen sözleşme;1976 Protokolü

-1971 Petrol kirlenmesi zararlarına karşı uluslararası fon tesis edilmesine ilişkin sözleşme; 1976 Protokolü

⁶⁶ KOSTKA.,age.,s.47

⁶⁷ KOSTKA.,age.,s.47

⁶⁸ KOSTKA.,age.,s.47

⁶⁹ Guide to International Ship Registers, Ship Management Services 1992/93 Edition.s.29

⁷⁰ Guide...,s.29

⁷¹ Sektör raporu,s.71

⁷² Sektör raporu,s.72

⁷³ Guide...,s.30

- 1976 Deniz alacaklarının sınırlandırılmasına ilişkin sözleşme
- 1974 Yolcu taşımacılığı sözleşmesi
- 1966 Yükleme sınırı sözleşmesi
- 1969 Gemilerin tonajlarının ölçümü esaslarını düzenleyen sözleşme

d-Tescil şartları;

Manx siciline kayıt olan gemiler İngiliz gemisi sayılmaktadır. Ancak yargılama yetkisini kullanmak ISLE of Man yetkisindedir. Yukarıda da belirtildiği gibi bu sicil her ne kadar İngiliz gemi sicilinin bir parçası olarak kabul edilse dahi yargılama yetkisinin kullanılması bakımından bu sicilden ayrılmaktadır.⁷⁴

1-Yaş

Sicile kayıt açısından herhangi bir yaş sınırı öngörülmemiştir. Ancak diğer sicillerin uygulamasında da olduğu gibi gemilerin muayene edilmesi zorunludur.⁷⁵

2-Muayeneler;

Sicile kayıttan evvel gemiler güvenlik ve yapı tekniği açısından denetime tabi tutulmaktadır. Yapılan muayeneler geminin yeni ve halen kullanılır olmasına göre değişmektedir.⁷⁶

Yeni gemilerde gemi planlarının Manx müfettişlerinin onayına sunulması zorunludur. Halen kullanılmakta olan gemiler bakımından ise geminin sicile transferi sırasında veya transferden sonra mutlaka denetimden geçirilmesi gereklidir.⁷⁷ Bazı klas kuruluşlarının raporları kabul edilebilir bulunmaktadır.⁷⁸ Bu kuruluşlar; Lloyd's Register, American Bureau of Shipping (İngiltere teknik komitesi), Bureau Veritas (İngiliz komitesi), Det norske Veritas (İngiliz komitesi ve Germanischer Lloyd (İngiliz komitesi)

e-Kayıt Prosedürü;⁷⁹

1-İlk kayıt;

-Douglas, Castletown veya Peel of Ramsey limanına kayıt için başvurulması gereklidir.

⁷⁴ Guide...,s.30

⁷⁵ Guide...,s.30

⁷⁶ Guide...,s.30

⁷⁷ Guide...,s.30

⁷⁸ Guide...,s.30

⁷⁹ Guide...,s.30

- Başvuruda bulunan kimsenin kimliği
- Tonaj ölçümü raporunun ibrazı (belirtilen klas kuruluşlarından alınmış olması gereklidir.)
- Mülkiyetin ispat edildiği belge.Eğer gemi daha önceden hiç bir sicile kayıtlı değilse yapı belgesinin ibraz edilmesi gereklidir.
- Isle of Man'da yetkili olacak kişinin bildirilmesi
- Geminin Denizcilik İdaresi tarafından muayene edilmesi gereklidir.

2-Sicil transferi halinde;

Bu durum Ticaret gemilerinin sicile kayıtlarını düzenleyen kanunda yer almıştır.

1991 düzenlemesi ile sicil transferinin mümkün olabilmesi için mevcut sicil kaydının örneklerinin ibrazı gereklidir.Sicil kaydının içeriği, bilhassa ipotek yükünün bulunup bulunmadığı önem taşımaktadır.

f-Mürettebat ve belgelendirmeye ilişkin koşullar;

Bu husus,1979 tarihli Merchant Shipping Act içinde yer almaktadır.⁸⁰ Mürettebatta aranan asgari standartlar bu kanun çerçevesinde düzenlenmiştir.

Mürettebatın sahip olduğu belgelerin onay görebilmesi için,Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerle bazı NATO ülkelerinden alınan belgelerin STCW anlaşmasına göre verilmiş olması gereklidir.⁸¹

Mürettebatın uyrukluğ hususunda ise herhangi bir kısıtlama mevcut değildir.

4- ALMANYA (GIS)

Alman uluslararası gemi sicili kanunu 5 Nisan 1989 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁸²

Alman deniz taşımacılığında II. sicilin kurulması ve elde edilen sonuçları incelemeden evvel, II.Sicilden önce Alman denizcilik sektörünün içinde bulunduğu durum hakkında bilgi verilmesi daha uygun olacaktır.

1970'li yıllarda navlun piyasasında görülen kriz Alman filosunu

⁸⁰ Guide...,s.31

⁸¹ Guide...,s.31

⁸² Sektör raporu,s.69

da etkilemiş ve yüksek maliyetlerden kaçınma gereğini duyan Alman donatanlar, gemilerini elverişli bayrak altında seyrüsefer ettirmeye başlamışlardır.⁸³ Bunun doğal sonucu olarak filo tonajında gerileme kaydedilmiştir.

Rakamlarla ifade edildiğinde sonuçlar şu şekilde karşımıza çıkmaktadır;1971 yılı başlarında Alman bandıralı gemilerde 48.000 kişi çalışma olanağına sahip iken bu sayı 1983 yılında 24.500'e eylül 1988 itibarı ile 18.000'e gerilemiştir.⁸⁴ Sektörün içinde bulunduğu durum tonaj bazında incelendiğinde toplam tonaj 1977 yılında 9.3 milyon grt iken 1988 yılında 3.8 milyon grt olarak tespit edilmiştir.⁸⁵

Bu gelişmelerle birlikte yeni bir düzenlemenin hayata geçirilmesi hususunda görüşler beyan edilmiştir.Sendikalar,parasal yardımların sürdürülmesi ve miktarının artırılması bunun yanı sıra gelir vergisi dışında kalan vergilerin ödeme şartlarında kolaylıklar ile gelir vergisi matrahının azaltılması yönünde teklif getirmişlerdir.⁸⁶

Ancak Almanya'nın AT üyesi olduğu gözönünde bulundurulduğunda yapılacak teşvik ve sağlanacak muafiyetlerin II.Sicilin alternatifi olamayacağı belirtilmiş, korumacı politikaların uygulanmasının karşı tedbirler alınmasını tahrik edeceği ve AT hukuku çerevesinde alınacak tedbirlerin uygulamasının sadece iç sular taşımacılığıyla sınırlı kalacağı belirtilmiştir.⁸⁷ Bu görüşte olanlar II.Sicilin gerekliliğini şu şekilde ifade etmişlerdir;Bremen'de bir enstitü tarafından yapılan araştırmada, Alman bandıralı gemilerde personel giderleri dezavantajının 1987 yılında 680 milyon mark olduğu beirlenmiştir.⁸⁸ Gelir vergisi dışında kalan vergiler bakımından aleyhe olan miktar 53 milyon marktır.Gemi tonajı kaybıyla Almanya'nın uğradığı zarar 500 milyon mark civarındadır. deniz taşımacılığında diğer kapital maliyetlerinde ise fazlaca büyük fark olmadığı gözlenmiştir.⁸⁹ Rapora göre, Alman filosunun rekabet

83 VOGT Bernhard,Zweitregister für die deutsche Seeschifffahrt,Gazete Commenti,11.2.1989,s.34

84 VOGT,agm.,s.34

85 VOGT,agm.,s.34

86 VOGT,agm.,s.34

87 VOGT,agm.,s.34

88 KOSTKA,age.,s.144,VOGT,agm.,s.34

89 VOGT,agm.,s.34

koşullarının düzeltilmesi tamamen personel giderlerinin azaltılmasına bağlıdır.⁹⁰

Bunu sağlamak için, yabancı gemi adamı çalıştırılmasına olanak tanıyan tasarı hazırlanmıştır. Sendikalar, hazırlanan tasarının yabancı gemi adamları ile Alman gemi adamlarının çalışma şartları arasında farklılık getirmesinin Anayasaya aykırı olduğunu ileri sürmüşlerdir.⁹¹

Ancak, Almanya'da ikametgahı olmayan yabancılarla Almanya'da oturanların farklı düzenlemelere tabi tutulmasının Anayasaya aykırılık teşkil etmeyeceği ayrıca ulusal sendikalara yabancı işçilerle yapılan toplu sözleşme görüşmelerine müdahale hakkının tanınmaması, sendikal hakların kullanılmasında ulusal sendikaların monopol hakkına sahip olmamaları ile açıklanmaktadır.⁹²

Bütün bu tartışmalara rağmen tasarı 1989 yılında yürürlüğe sokulmuş ve uygulama olumlu sonuçlar vermiştir;

30.6.1989'dan 1.10.1990'a kadar bu sicile kaydolun gemilerin sayısı 207'den 427'e çıkmış, filo tonajı da 1.6 milyon grt'dan 2.8 milyona yükselmiştir.⁹³ II.Sicilin kurulmasına kadar sürekli tonaj kaybeden Almanya, II.Sicilin uygulamaya sokulması ile birlikte toplam filo tonajını bir yıl içinde %25 oranında arttırmıştır.⁹⁴

5-FRANSA (Kergeulen Adaları) Gemi Sicili (TAAF)

Fransa, II.Sicil uygulamasına Bakanlar Kurulu kararı ile kurduğu "Terres Australes et Antartiques Françaises" sicili ile 1986 yılında geçmiştir.⁹⁵

1990 yılında sicil kayıt koşullarında bir takım değişiklikler yapılmıştır;

-Uluslararası tramp piyasasında çalışan bütün gemilerin sicile kayıt olabilmesine imkan tanınmıştır.

-Sicile kayıtlı gemilerde çalışacak mürettebatın uyrukluğ

⁹⁰ VOGT, agm., s.34

⁹¹ Bu iddia, bu konuda araştırma yapması için sendikalar tarafından görevlendirilen Prof Daubler tarafından ileri sürülmektedir. VOGT, agm., s.35

⁹² VOGT, agm., s.35

⁹³ Sektör raporu, s.70

⁹⁴ Sektör raporu, s.70

⁹⁵ YÜCEL, agm., s.11

konusu da düzenlenmiş, TAAF'da kayıtlı gemilerde çalışacak Fransız uyrukluların asgari sayısı %35'e yükseltilmiş ve bunlardan biri kaptan olmak koşulu ile 4'ünün zabıt olması gerektiği hükme bağlanmıştır.⁹⁶

Fransız gemi adamı sayısının maliyetleri arttıracığı gözönünde bulundurularak donatanlara sosyal güvenlik ödemelerinden kısmi iade olanağı sağlanmıştır.⁹⁷

6- PORTEKİZ Uluslararası Gemi Sicili (MAR)

Ocak 1990'da yürürlüğe koyulan kanun ile kurulan bu sicil, Maderia adası uluslararası iş merkezinin hukuki yapısı içinde kurulacak ve işletilecek denizcilik şirketlerine vergi ve finansman kolaylıkları sağlamaktadır.⁹⁸ Sicil Portekiz'li donatanlarla beraber tüm yabancı donatanlara açıktır. Yabancı donatanlar, şube açmak zorunluluğu ile karşılaşmaksızın temsilci tayin etmek suretiyle işlerini yürütmek imkanına sahip olabilmektedirler.⁹⁹

MAR siciline kayıtlı gemilerde %50 oranında Portekiz uyruklulu gemi adamı çalıştırılması zorunluluğu ve bazı hususların yeterince açıklığa kavuşturulmamış olması bu sicile kaydedilen gemi sayısı ve toplam tonajın düşük miktarda olmasına yol açmaktadır.¹⁰⁰

7- LÜKSEMBURG Gemi Sicili

Bu sicil, 12.11.1990 yılında yürürlüğe girmiştir. Sicil kayıtları 2.1.1991 tarihinden itibaren başlamıştır.¹⁰¹ Sicil, 25 grt'un üstünde olan ve 15 yaşını geçmeyen ticaret gemilerine açıktır. Mülkiyet bakımından getirilen sınırlama şu şekildedir;

Sicile kaydolunacak geminin mülkiyetinin veya işletilmesinin %50'sinden fazla payının Lüksemburg vatandaşlarına ait olması veya şirketin Lüksemburg'ta bu ülkenin yasalarına uygun biçimde kurulmuş ve

⁹⁶ YÜCEL, agm., s.11

⁹⁷ YÜCEL, agm., s.11

⁹⁸ Sektör raporu, s.70

⁹⁹ Sektör raporu, s.70

¹⁰⁰ Sektör raporu, s.70

¹⁰¹ YÜCEL, agm., s.11

işletiliyor olması gereklidir.¹⁰²

Kanun, vergileme ile ilgili özel hükümler içermemektedir.Lüksemburg gemilerinde çalışan yabancı personelin kazançları %8-10 arasında vergilendirilmektedir.¹⁰³

Gemi adamlarının uyruğu hakkında da herhangi bir sınırlama getirilmemekte yalnızca kaptanın AT vatandaşı olması şart koşulmaktadır.Çalışma süreleri, günde 8 saat ve haftada 40 saat olarak belirlenmekte ve ödenecek ücretin en az Lüksemburg'ta yürürlükte olan asgari ücret düzeyinde olması zorunluluk teşkil etmektedir.¹⁰⁴

102 Sektör raporu,s.71

103 Sektör raporu,s.71

104 Sektör raporu,s.71

II-Türk Hukukunda II.Sicil Konusunda Gelişmeler;

A -Genel Olarak;

II.Sicilin ortaya çıkmasının arkasında ekonomik sebepler yatmaktadır.Gerek elverişli bayrak gerekse yeni olarak kurulan II.Sicillerin donatanlara çeşitli yönlerden avantajlar getirdiği bir gerçektir.Bu husus,rekabet şartlarının gemilerini ulusal sicil altında çalıştıran donatanlar aleyhine gelişmesine sebep olmaktadır.Zira,gerek vergilendirme gerekse yabancı gemi adamı çalıştırma hususunda getirilen sınırlamalar maliyetlerin artmasına yol açmaktadır.

Bu halde,Türk donatanlarının uluslararası rekabet bakımından dezavantajlı bir duruma geçecekleri ise muhakkaktır.Türkiye’de devlet bugüne kadar denizcilik sektörüne çeşitli yardımlarda bulunmuştur.Bu yardımlar klasik teşvik ve destekleme programları çerçevesinde olmuştur.¹⁰⁵ Ülkemizde tonaj oranları zaman içerisinde değişiklik göstermiştir.1986 yılında 7 milyon Dwt’a ulaşan Türk deniz ticaret filosu, bu tarihten itibaren finansman zorlukları sebebi ile tonaj artışı sağlayamamış, İran-Irak savaşı sırasında körfezde kaybedilen büyük tonajlı tankerlerin filodan çıkmaları sebebi ile 4 milyon Dwt’a gerilemiştir.¹⁰⁶

Filonun gerilemesini durdurmak ve Türk donatanlarına daha serbest hareket etme imkanını sağlamak amacı ile çıkarılan 2581sayılı kanun ve bu kanunun uygulama esaslarını gösteren 21.6.1989 tarih ve 20202 sayılı yönetmelikte değişiklikler yapılmıştır.Yönetmeliğe göre devlet herhangi bir teşvik vermiyor buna karşılık donatanlara serbest

¹⁰⁵ Yurt dışından gemi alınması hakkında yönetmelik (12.9.1962 tarih ve 6/949 nolu Bakanlar Kurulu Kararı)

Yurt içinde gemi inşaatının koordinasyonu ve yurt dışından gemi satın alınması veya inşa ettirilmesi maksadıyla,dış ticaret rejimine dair ithalat listesinde tefrik olunan döviz hakkında yönetmelik(21.6.1965 tarih ve 6/4890 nolu Bakanlar Kurulu kararı)

Gemi inşaatı fonu yönetmeliği (22.9.1965 tarih ve 6/5246 nolu Bakanlar Kurulu kararı)

Gemi koordinasyon yönetmeliği (22.9.1965 tarih ve 6/10126 nolu Bakanlar Kurulu kararı)

Gemi saçlarının istihsal vergisinden muaf olduğuna ilişkin tebliğ(R.G.1.2.1966)

Gemi tamir ve onarımında kullanılan profil,köşebent ve elektrotların istihsal muafiyetine ilişkin tebliğ(R.G.19.1.1971)

Türk deniz ticareti ve deniz ticaret filosunu ve gemi inşa sanayiini teşvik ve geliştirme politikası esasları(31.12.1974 tarih ve 7/9245 nolu Bakanlar Kurulu kararı)

Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gemi inşa tesislerinin teşviki hakkında kanun(14.1.1982)

¹⁰⁶ YÜCEL,agm.,s.17

hareket alanı bırakıyordu.¹⁰⁷ Bu düzenleme ile birlikte tonaj oranı gün geçtikçe yükselmeye başlamıştır.1992 yılı itibarı ile Türk filosu bir önceki yıla oranla %7 oranında büyümüştür.Filoda gözlenen gelişme Dwt bazında aşağıda gösterilmiştir.¹⁰⁸

Büyüme hızı	Toplam	özel sektör	kamu sektörü	
	1990 yılı	5.939.689	4.328.157	1.311.532
%0.4	1991 yılı	5.964.328	4.654.403	1.309.925
%7.0	1992 yılı	6.376.256	5.070.670	1.305.586

Elverişli bayrağa kaçış olgusunun tipik göstergesi olan filo azalması problemi Türkiye açısından en azından bugün için geçerli değildir.

Deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının analizi incelendiğinde filoyu yaşlı olarak nitelemek mümkündür.

150 Grt kapasitesinin üzerindeki gemiler dikkate alındığında,filoda 954 adet gemi bulunmaktadır.

Bunların yaş ortalamaları; ağırlığa göre 17.5 ve adete göre 20.8 yıldır.

Filoyu teşkil eden; kuruyük gemilerinin yaş ortalamaları, ağırlığa göre 17.5 adet olarak 22.6'dır.Dökme yük gemilerinin yaş ortalamaları ağırlık olarak 16.8 ve adet olarak 16.5 yıldır.Petrol tankerlerinin yaş ortalamaları ise ,ağırlık olarak 18.4 ve adet olarak 23.1'dir.¹⁰⁹

Filodaki uluslararası taşımalara uygun gemilerin yaş ortalaması incelendiğinde 1.500 Dwt'un üzerindeki toplam 387 geminin aranan niteliklere uygun olduğu gözlenmektedir.¹¹⁰ Filoda meydana gelen sayısal gelişmenin nitelik yönünün tatmin edici düzeyde olduğunu söylemek mümkün değildir.Filo tonajında meydana gelen bu gelişmelere karşın sektörün özellikle sigorta primleri ve kalifiye personel ücretlerinde görülen artışlar sebebi ile sıkıntı içinde bulunduğu ifade edilmiştir.Maliyetlerde meydana gelen bu artışların yanı sıra navlun

¹⁰⁷ YÜCEL,agm.,s.17

¹⁰⁸ KAPTANOĞLU Cengiz,Denizcilik Sektörünün 1992 yılının Değerlendirilmesi ve 1993 Yılı Beklentileri,DENİATI,Ocak'93 (Yıl:7,Sayı:1),s.36

¹⁰⁹ Sektör raporu,s.156

¹¹⁰ Sektör raporu,s.158

fiyatlarında görülen düşmelerin denizcilik sektöründe sıkıntı yarattığı , ayrıca, tonajın bir kısmının elverişli bayrak altında çalışmaya başlaması ve yabancı gemilerin Bare-Boat olarak nitelenen uygulama sebebi ile geçici olarak Türk bayrağı çekmeleri sonucu, Türk gemi siciline kayıtlı ulusal filodaki diğer gemilerle rekabet ortamına girmesinin olumsuz sonuçlara yol açtığı belirtilmiştir.¹¹¹

Yukarıda belirtilen sebepler ve II.sicil uygulamasının bazı devletlerde yürürlüğe sokulması üzerine Türkiye’de de bu tür bir düzenlemenin gerekli hatta zorunlu olduğu yönünde donatanlar cephesinden görüşler beyan edilmeye başlanmış ve Deniz Ticaret Odasının esaslarını belirlediği bir kanun tasarısı gündeme getirilmiştir.¹¹²

II.Sicil çalışmaları dört ana temele oturmaktadır.

1 -Hisse senetlerinin nama yazılı olması;

TK.823. maddesi gereği Anonim ortaklıkların sahibi olduğu gemilerin Türk bayrağı çekebilmesi için hisse senetlerinin tamamının nama yazılı olması gereklidir.

a-Gemi inşa ve ithal yatırımlarının yoğun sermaye gerektirmesi sebebiyle yeni kaynak arayışlarının zorunlu olduğu ,gereken kaynağın ise en iyi biçimde borsadan elde edilebileceği bunun ise hisse senetlerinin hamile yazılı olması halinde mümkün olacağı belirtilmiştir ¹¹³ Getirilmek istenen düzenlemede nama yazılı hisse senetlerinin oranı %51 olarak tespit edilmiş ve bu oranın Türk vatandaşlarının elinde bulunup üçüncü kişilere devrinin yönetim kurulunun iznine tabi tutulması önerilmiştir.

b-Ticaret Kanununda yer alan hisse senetlerinin tamamının nama yazılı olması ,Finansal Kiralama Kanununun uygulanmasını büyük oranda engellemektedir.Hisse senetlerinin bir kısmı hamile yazılı olan Finansal kiralama şirketleri gemilerini sicile kayıt ettirememektedirler.¹¹⁴

c-Dünya denizciliğinde son dönemlerde meydana gelen gelişmeler donatanların kimliklerinin tamamen belli olması durumunu

¹¹¹ Sektör raporu,s.258

¹¹² Tasarı Metni,EK olarak çalışmanın sonunda yer almaktadır.

¹¹³ YÜCEL,agm.,s.18

¹¹⁴ YÜCEL,agm.,s.18

sakıncalı bir hale getirmiştir.ABD petrol kirliliği yasası (OPA 90) ABD Federal kanunlarının bilerek veya bilmeyerek ihmal edilmesi suretiyle kazaya yol açılmış ise, sorumlu ortaklara sınırsız ve müteselsil sorumluluk yüklemektedir.¹¹⁵

d-TK.'nun bayrak çekmeye ilişkin 824'ncü maddesinde yabancı bayraklı gemilerin geçici olarak Türk bayrağı çekmelerinin süresini başlangıçta iki yıl olarak sınırlamıştır.Halbuki bu süre Finansal kiralama kanununda asgari dört yıl olarak düzenlenmiştir.II.sicil düzenlemesi bu çelişkiyi de ortadan kaldıracaktır.¹¹⁶

2-Gemi adamı temininde karşılaşılan güçlükler;

Filonun büyümesine paralel olarak deniz ve kara personeli ihtiyacı da artmıştır.Gerek iç taşımalarda gerekse cross-trade(Üçüncü ülkeler arası) taşımalarda çalışabilecek personel bulmakta güçlüklerle karşılaşılmaktadır.Yetişmiş gemi adamı ihtiyacını karşılamak için, denizcilik eğitimi yapan eğitim kurumlarının artırılması gereklidir.¹¹⁷ II.Sicil düzenlemesi geçiş döneminde personel sıkıntısını gidermek bakımından Kaptan hariç belirli oranlarda yabancı personel istihdamına olanak sağlayacaktır.

3-Donatanların gemilerini yurt dışında serbestçe sigorta ettirmelerine imkan tanınacaktır.¹¹⁸

4-Şirketlerin geniş muhasebe teşkilatları kurmadan basit muhasebe tutmaları ile vergi uygulamalarında değerlendirme sorunu halledilmektedir.¹¹⁹

B-Türk Uluslararası Gemi Sicili kurulmasına ilişkin kanun tasarısının esasları ve eleştirisi;

Madde 1;

Kanunun amacının, kanun içinde ayrı bir madde olarak yer alması uygun değildir.Zira amaç gerekçede belirtilmesi gereken bir husustur.Kanun maddeleri hukuki norm teşkil etmektedir.Amaç ise norm niteliğine sahip değildir.Ayrıca,amaç maddesinde bu amaca nasıl

¹¹⁵ YÜCEL,agm.,s.18;OPA 90'a ilişkin gelişmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.Sektör raporu,s.83

¹¹⁶ YÜCEL,agm.,s.18

¹¹⁷ YÜCEL,agm.,s.18

¹¹⁸ YÜCEL,agm.,s.19

¹¹⁹ YÜCEL,agm.,s.19

ulaşılabacağı hakkında ifadeler yer almaktadır, bu ayrı bir husustur.

Madde 2;

Tanımlar kenar başlığını taşıyan bu maddede;

a bendi; Ticaret gemisi tanımlaması yapılmıştır.Esasen böyle bir tanımlamaya ihtiyaç yoktur.Ticaret gemisinin tanımı Ticaret kanununda yer almıştır.Tasarıda verilen tanım hatalıdır.Yük ve yolcu gemileri zaten ticaret gemisidir,ticari amaçla kullanma ifadesine yer verilmesi uygun değildir.

b bendi; Kanunun amacı deniz ticaretini geliştirmek olduğuna göre deniz platformlarının kanun içinde yer almaması gerekirdi.¹²⁰

c bendi; Milli gemi sicili ibaresi tasarının hiç bir maddesinde yer almamaktadır.Bu halde tanımının verilmesi de gerekli değildir.¹²¹

Madde 3;

Getirilmek istenen düzenlemede yabancılara oldukça sınırlı haklar tanındığından 2. fıkrada belirtilen irtibat bürolarının açılması gereksizdir.Bürolar açılrsa dahi bir fonksiyon ifa edemeyecektir.Bu yüzden tasarıdan çıkarılması gereklidir.¹²²

Madde 4;

Bu maddedeki düzenleme 1. maddede belirtilen amaçla çelişmektedir.Amaçta, Türk denizciliğinin geliştirilmesinden bahsedilmektedir.Denizcilikten maksat, denizde gemilerin seyrüseferiyle ilgili faaliyetleridir.Deniz dibi ve dip kaynaklarının araştırılması kapsam dışındadır.Bu itibarla deniz platformlarının kapsam dışında bırakılması gereklidir.¹²³

Balıkçı gemileri ve yatların düzenleme içinde yer alması II. sicilin tesis edilmesine gerekçe teşkil eden, uluslararası rekabet şartlarının dengeye oturtulması olmasıyla bağdaşmadığı,Bu yüzden,II. Sicil uygulamasının yalnızca ticaret gemileriyle sınırlı tutulması gerektiği

¹²⁰ Aynı yönde YAVAŞCA Cemaleddin,İkinci Sicil Meselesi,DENİZATI,Ağustos-Eylül'93 (Yıl:7,Sayı:8-9),s.29

¹²¹ Aynı yönde YAVAŞCA,agm.,s.31

¹²² ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.34;YAVAŞCA,agm.,s.32

¹²³ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.34

ileri sürülmüştür.¹²⁴ II.sicile kaydolunacak gemilerin bazı sınırlamalara tabi tutulması uygundur.Bu sınırlama yaş veya tonaj bakımından getirilebilir.Burada uygun olan,geminin asgari tonajının belirlenmesidir.Yaş konusunda ise, bir sınırlama getirmektense esaslı bir muayenenin yapılması daha uygundur.

Madde 5;

Gemi siciline tescil için başvuru kenar başlığını taşıyan maddenin Gemi siciline tescili talep hakkı olarak ifade edilmesi daha uygundur.Tasarı, kimlerin tescili talep hakkı olduğunu değil,temsille ilgili hususları düzenlemektedir.Bu gereksizdir zira temsile ilişkin düzenlemeler genel hükümler arasında yer almaktadır.¹²⁵

2.fıkra da II.sicile kaydolunacak gemiler için TTK'nun 823-838. maddelerinin uygulanacağını belirtmiştir.Bu yollama hatalıdır.TTK'da bu konuyu düzenleyen maddeler 823 ve 824. maddelerdir.¹²⁶

Gerçek kişilerin tescili talep hakkını düzenleyen 1.fıkra hükmü bu hakkı,Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklulara tanımıştır. TTK'nun 841/3 hükmü bu konuyu özel olarak düzenlemiş ve Türk uyruklu fakat Türkiye'de mukim olmayan kişilerin hangi şartlarla Türk gemi siciline kayıt yaptıracaklarını hükme bağlamıştır.Türk gemi siciline kayıt için ikametgah şartı aranmadığı halde bu düzenlemede böyle bir kısıtlama getirilmesinin sebebi anlaşılamamaktadır.¹²⁷

3.fıkra da Ticaret şirketlerinin sahibi oldukları gemiler hangi şartlarla tescil ettirecekleri hükme bağlanmıştır.Getirilmek istenen düzenleme TTK ile bir nokta hariç paralellik arz etmektedir.Farklı olan nokta, sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketler ve anonim şirketlerde nama yazılı pay senetlerinin oranının %51 olması ve Türk'lerin elinde olması

¹²⁴ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.34.Getirilen bu eleştiri II.sicillerin sistematığı incelendiğinde fazla haklılık payı taşımamaktadır.Bir kısım II.siciller vatandaşlarına ait bütün gemilerin tescil ettirilmesine imkan vermektedir.Diğer bir kısım ise vatandaş, yabancı ayrımı yapmaksızın tüm gemilere açıktır.İleri sürülen bu görüş,II.sicil uygulamasını yürürlüğe koymuş devletlerin bir kısmında destek bulmuştur.Danimarka ve Kergeulen sicillerinde yalnızca belirli tip gemilerin sicile kaydı mümkündür.

¹²⁵ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.35

¹²⁶ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.35

¹²⁷ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.35

gereğidir. Bu düzenleme isabetlidir, TTK'da yer alan hisse senetlerinin tamamının nama yazılı olması ve Türk'lerin elinde bulunması gerektiğini belirten hükmün bu şekilde değiştirilmesi uygun olacaktır. %51'in Türk'lerin elinde olması şirketlerde Türklerin hakimiyetini sağlayacaktır.

Donatma iştiraki bakımından TTK hükümleri ile paralelik söz konusudur.

5.fıkarda, yabancı bayraklı bir gemiye, çıplak kira (bare boat) yoluyla kiralanması halinde, 4 yıl süreyle Türk bayrağı çekilmesine Bakanlıkça izin verilebileceği hükme bağlanmıştır. Kira süresinin 4 yıl olarak belirlenmesi Finansal Kira Kanunu ile uyum sağlamasına yöneliktir.

Türkiye'de mukim yabancı gerçek kişiler tek başına maliki olduğu gemisini II.sicile kaydettirme imkanına sahip iken, müştereken malik olduğu bir gemi için bu hakka sahip değildir. Bu çelişkili bir durum yaratmaktadır. Bu durumda yabancı gerçek kişilerin müştereken malik oldukları gemilere de kayıt imkanının sağlanması önerilebilir. Ancak amaç Türk denizciliğinin geliştirilmesi olduğu, ayrıca gemiye malik olunabilmesinin büyük kapital gerektirmesi gerçek kişilerin tek başlarına bir gemiye sahip olabilmesini güçleştirmekte olduğu göz önünde bulundurularak yabancı gerçek kişilere tanınan bu hakkın tasarıdan çıkarılması daha uygun bir çözüm tarzı olarak görülmektedir.¹²⁸

Madde 6;

Maddenin kenar başlığı "gemi siciline kaydolacak bilgiler ile gemi sicil kaydının terkin veya devri" şeklindedir.

Bu başlık çeşitli yönlerden hatalıdır. Her şeyden evvel sicile kaydolunacak bilgiler ifadesi hukuki niteliğe sahip değildir. İfadenin, sicil kaydının içeriği şeklinde olması gereklidir. Ayrıca gerek başlık gerekse madde metninin içinde yer alan "sicil kaydının devri" ifadesinin sicildeki hakların devri olarak değiştirilmesi gereklidir.¹²⁹

Sicil kaydının terkin de kapalı bir ifade tarzıdır. Bilindiği gibi sicil kaydının terkinin geminin tamamen terkin ve münferit kayıtların terkin olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Tasarıda terkin ve devir usullerinin yönetmelikle belirleneceğine dair hüküm yer almaktadır. Böyle

¹²⁸ ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.35,36

¹²⁹ YAVAŞCA, agm., s.33, ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.36

bir yönetmeliğin çıkarılmasına ihtiyaç yoktur.Ticaret kanununda ve Gemi sicili nizamnamesinde bu konuda ayrıntılı düzenlemeler mevcuttur.Yapılacak bir atıfla sorun halledilecektir.¹³⁰

2.fıkranın 2. cümlesi gemilerin sicil kaydının devrinin ipotek sahiplerinin iznine bağlı olduğunu hükme bağlamaktadır.Bu ifade ipotek hakkını düzenleyen hiç bir hükümle bağdaşmamakta ve ipotek hakkının bünyesine aykırı düşmektedir.Zira, ipotekli alacaklı malik değişse de, gemiyi takip hakkına sahiptir.¹³¹ İpotekli alacaklının izninin olmamasının ne gibi hukuki sonuçlar doğuracağı sorusu açıkta kalmaktadır.

Madde 7;

II.sicile kayıtlı gemilerin ve deniz platformlarının Türk bayrağı çekme hakkına sahip olduğu fakat kabotaj tekelinden faydalanamayacakları hükme bağlanmıştır.

3.fıkroda yer alan,Türk bayrağının bulundurulması ve çekilmesine ilişkin ihlallerin varlığı halinde Türk Ceza Kanunu ve diğer ilgili mevzuatın uygulanacağı belirtilmiştir.Her şeyden evvel Türk bayrağının bulundurulmasının ne anlama geldiğinin açıklanması gereklidir.¹³² Ayrıca ihlal halinde Türk Ceza Kanunu hükümlerinin öngörülmüşse de Ceza Kanunumuzda bu konuyu düzenleyen bir hüküm mevcut değildir.¹³³

Madde 8;

Gemilerde bulunması gereken belgeler, süreleri ve diğer esasların ilgili mevzut ve uluslararası andlaşmalar çerçevesinde Bakanlıkça tespit edileceği öngörülmektedir.Borda evrakı olarak adlandırılan bu belgelerin herbiri ilgili uluslararası düzenlemeler,iç hukukta ise kanun ve tüzüklerde düzenlenmiştir.Bakanlığın bunları değiştirme yetkisi yoktur.

Madde 9;

Gemi adamı istihdamını düzenleyen bu madde belirli oranlarda yabancı gemi adamı istihdamına olanak sağlanmaktadır.Ancak tasarının ifadesinden çıkan sonuç geminin tescil edilebilmesi için belli

¹³⁰ Aynı yönde YAVAŞCA, agm., s.33

¹³¹ ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.36; YAVAŞCA, agm., s.33

¹³² ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.36

¹³³ Bu konudaki müeyyideler, TTK bünyesinde yer almaktadır.(832-838)

oranda da olsa gemi adamlarının Türk olması şartının aranmasıdır. Sicile tescil için böyle bir şart öngörülemez.¹³⁴

Yabancı gemi adamı istihdamı meri düzenlememiz çerçevesinde mümkün değildir. Kabotaj Kanunu'nun 3. maddesinde Türk gemilerinde, kaptanlık, çıraklık, katiplik, tayfalık, amelelik, iskele ve rıhtım hamallığı gibi hizmetlerin Türk vatandaşlarına ait olduğunu bildirmektedir. Yabancı gemi adamı istihdamına olanak tanınması için Kabotaj Kanununun ilgili maddesinin değiştirilmek istendiği anlaşılmaktadır.

Yabancı gemi adamı istihdamı olanağının donatanlara özellikle ekonomik açıdan büyük fayda sağlayacağı muhakkaktır. Ancak yapısal işsizliğin hüküm sürdüğü ülkemizde bu tür bir düzenlemenin toplumun bütününe aynı şekilde yarar getirdiğini söyleyebilmek mümkün değildir. Mutlaka buna imkan tanınmak isteniyorsa yabancı gemi adamı oranının düşük tutulması ve buna paralel olarak gemi adamı eğitimine ağırlık verilmesi daha isabetli bir çözüm tarzı olacaktır.

Madde 12;

Vergilendirmeyi düzenleyen bu madde, II. sicile tescil edilen gemi ve platformların gelir vergisi ile kurumlar vergisinden ve her türlü fondan muaf tutulacağını düzenlemektedir.

Bu çeşit bir vergi muafiyeti II. Sicili yürürlüğe koyan ülkelerin hiç birinde mevcut değildir. Tam vergi muafiyeti yerine, indirim öngörülmesi daha uygun bir çözüm tarzıdır.¹³⁵ Donatanlardan hiç vergi alınmayacak olursa denizciliğin gelişmesinin devlete sağlayacağı katkının ne olacağı meçhuldür.

Madde 13;

II. Sicile kayıtlı gemilerin, sigortalarının yurt dışında da yaptırılabilmesi mümkün hale getirilmektedir.

Bu düzenlemenin, donatanların isteği doğrultusunda tasarıya sevk edildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu hüküm yabancılara geniş biçimde sicile kayıt imkanı tanıyan düzenlemelerde bir anlam ifade edebilir. Tasarı

¹³⁴ ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.36

¹³⁵ Aynı yönde, ÇETİNGİL/KENDER, agm., s.36; YAVAŞCA, agm., s.34

yabancılar tescil imkanını dar biçimde düzenlemektedir.¹³⁶

Madde 14;

Mali yardım ve teşvikleri düzenleyen bu madde II.Sicile kayıtlı gemi sahiplerinin de mali yardım ve teşviklerden faydalanacağını hükme bağlamaktadır.Gemisini II.Sicile kaydettirmiş olan yabancı uyruklu kişilerin de Bakanlar Kurulunun tespit edeceği esaslar çerçevesinde bu imkanlardan faydalanacağı belirtilmiştir.Yabancı uyrukluların bu tür imkandan faydalanabilmesi elverişli bayrak devletlerinde dahi vaki değildir.¹³⁷ Ayrıca bunun Türk denizciliğine nasıl katkı sağlayacağı ise muğlaklık taşımaktadır.

2. cümleinin son kısmı hatalı kaleme alınmıştır.Yarıdan fazlası yabancılar ait bulunan gemi sahibi sermaye şirketlerinden bahsedilmektedir.Halbuki,bu şartları taşıyan şirketlerin II.Sicile gemilerini kaydettirme olanakları yoktur.Yarıdan fazlası Türk'lere ait olan şekilde ifadenin değiştirilmesi gereklidir.

Tasarının hükümleri, gerek kanun yapma tekniği ve gerekse mevcut mevzuta yaptığı yollamalar ve hukuki kavramlar bakımından hatalar içermektedir.II.Sicil kanununda düzenlenmesi gereken hususlar şu şekilde belirtilebilir;

- II.Sicilin hangi makam tarafından tutuacağı,sicilin mahiyeti,
- Sicile hangi gemilerin kaydedilebileceği,
- Tescilin ve diğer kayıtların hukuki fonksiyonları,

Bu hususlar Ticaret kanunumuzda ve Gemi Sicil Nizamnamesinde ayrıntılarıyla düzenlenmiştir.Yukarıda belirtilen konularda TTK'na ve diğer ilgili mevzuata atıf yapılması yeterli olacaktır.

¹³⁶ Sigorta Murakabe Kanunu m.29/2'de yabancı ülkede sigorta yaptırılabilmesi imkanını belli hallerde mümkün olduğunu hükme bağlamıştır.Bu düzenlemenin yeterli olduğu kabul edilmelidir.Yukarıda da belirtildiği gibi yabancıların tescil imkanı çok sınırlıdır.İstisnanın genişletilmesi Sigorta sektörünün aleyhine bir durum oluşturacaktır.Bu tür düzenlemelerde sektörler arasında dengenin korunmasına dikkat edilmelidir.Denizcilik sektörüne destek verilmek istenirken Sigorta sektörü zor durumda kalabilir.Benzer şekilde, ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.36

¹³⁷ ÇETİNGİL/KENDER,agm.,s.36

II.Siciller herşeyden önce, ulusal filonun “Elverişli Bayrak” devletlerinin sağladığı imkanlardan faydalanan gemiler karşısında durumlarının iyileştirilmesi amacını taşımaktadır.Uluslararası rekabetin, gemilerini elverişli bayrak altında çalıştıran donatanlar lehine bozulduğu gerçeği karşısında, ekonomik dengelerin sağlanmasında denizcilik sektörünün büyük önem taşıdığı kimi devletler,klasik tedbirlerle bu olguyla başa çıkamayanca, cari gider (running cost) olarak adlandırılan giderlerin düşürülmesini sağlamak için düzenlemeler getirilmesi yoluna gitmişlerdir.Bu alanda, yürürlüğe koyulan düzenlemelerin ortak özelliği yabancı gemi adamlarının II.Sicile kayıtlı gemilerde çalıştırılmasına olanak sağlaması ve gerek donatanların gerekse gemi adamlarına vergi konusunda elverişli koşullar getirmesidir.II.Sicil düzenlemelerinin tonaj artışı sağladıkları ve bu anlamda güdülen amacın elde edildiğini söylemek mümkündür.

Ancak burada üzerinde durulması gereken önemli bir nokta, özellikle AT ülkeleri bünyelerinde kurulan II.Sicile kayıtlı gemilerin 1996 yılı itibarı ile AT bünyesinde getirilen Kabotaj düzenlemesinden yani AT ülkeleri arasında taşımacılık faaliyetlerinden faydalanamayacak olmalarıdır.Bu durumun II.Sicillerin geleceğini ne şekilde etkileyeceğini önümüzdeki günler gösterecektir.Ancak şu an sahip oldukları tonajı aynı şekilde ellerinde tutabileceklerini söylemek mümkün görülmemektedir.

II.Sicil kurma yolunda olan Türkiye 'nin gerçekten böyle bir düzenlemeye ihtiyacı var mıdır? sorusunu şu şekilde yanıtlayabiliriz; II.Sicili yürürlüğe koyan devletler ile Türkiye'nin durumu karşılaştırıldığında şöyle bir sonuç çıkmaktadır.Bu devletler denizcilik politikalarını ,teknik donanımı yüksek modern ve yaş ortalamaları düşük gemiler ve bu gemilerde çalışacak mürettebatın kalifiye olması üzerine oturtmuşlardır.Bu devletlerin filoları, ulusal taşımacılığın yanı sıra cross-trade taşımacılık yani üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımacılık üzerine yoğunlaşmıştır.Devletlerin yürüttüğü bu politikalar maliyetleri arttırmaktadır.Özellikle kriz dönemlerinde elverişli bayrak altında çalışan gemilerin maliyetleriyle karşılaştırıldığında gemilerini ulusal bayrak altında çalıştıran ve devlet politikaları teknik ve

mürettebat yönünden güçlü gemi olan donatanlar gemilerini elverişli bayrak altında çalıştırmaya başlamışlardır.Bu durum ulusal filoda büyük oranda gerilemeye sebep olmuştur.

Türkiye'de ise tonaj gerilemesinin , filonun elverişli bayrağa yönelmesi gibi bir durum mevcut değildir aksine tonaj artışı gözlenmektedir.Türkiye bu açıdan II.Sicil uygulamasına geçen devletlerle benzerlik taşımamaktadır.

Filomuz yukarıda belirtildiği üzere teknik yönden çok güçlü ve genç bir filo değildir.Hatta büyük çoğunluğu yaşlı olarak nitelendirilebilecek gemilerden oluşmaktadır.

Cross-trade taşımacılıkta dünyadaki payımız sınırlıdır ve 1992 yılında gerileme kaydetmiştir.

Ayrıca II.Sicile geçen devletler son çare olarak diğer tedbirlere başvurduktan sonra bu uygulamayı yürürlüğe koymuşlardır.

II.Sicil kanun tasarısı incelendiğinde donatanların özellikle yabancı gemi adamı çalıştırma ve vergilerden kaçınma yönündeki isteklerinin tasarıya yansıdığı görülmektedir.

Yabancı gemi adamı çalıştırmanın maliyetler üzerinde etkili olduğu bir gerçektir.Ancak zaten yaşlı olan filomuzun, kalifiye yönü eksik yabancı gemi adamlarıyla sefere çıkarılması özellikle güvenlik yönünden olumsuz sonuçlara yol açabilecektir.AmaTürk donatanlarının bu alanda aleyhine gelişen bu faktörün iyileştirilmesi de zorunludur.Burada yapılması gereken, gemi adamlarının ücretlerinden alınan vergilerin kaldırılması veya makul seviyeye çekilmesi ve sosyal sigorta primlerinde devletin aktif katılımının sağlanmasıdır.Buna rağmen yabancı gemi adamı istihdamında ısrar edilirse bu oranın düşük tutulması ve belgeler konusunda STCW sözleşmesinin aradığı niteliklere uygunluk aranmalıdır.

Vergilendirme bakımından tasarı incelendiğinde donatanların vergilerden tamamen muaf tutulduğu görülmektedir.II.Sicil kurulması ile hedeflenen tonaj artışının ve denizciliğin gelişmesinin bu durumda Türkiye'ye ne gibi bir fayda getireceği üzerinde durulması gereken bir husustur.

Tasarı, bu şekliyle yalnızca donatanlara büyük avantajlar sağlamaktadır.Ancak,hedeflenen tonaj artışından sağlanacak faydanın gerek çalışan kesime gerekse ekonominin yararlanabileceği şekilde

biçimlendirilmesi gereklidir.

Donatanların, II. Sicilin kurulmasına gerekçe olarak gösterdikleri bazı noktalarda haklılık payı mevcuttur. Özellikle hisse senetlerinin %51 oranında nama yazılı olması önerisi, hisse senetlerinin borsada işlem görmesini kolaylaştırmak ve Türklerin hakimiyetinin bu oranla da izlenmesini mümkün kılması bakımından olumludur. Bu düzenlemeye paralel olarak Kabotaj seferleri bakımından Türk bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilerin Kabotaj tekelinden faydalanmasını yabancı ortağı olsa dahi mümkün hale getirecek düzenlemenin yapılması gereklidir.

Finansal Kiralama Kanununu işler hale getirecek şekilde TTK.824 hükmünde yer alan 2 yıllık kiralama süresinin 4 yıla çıkarılmasında olumludur.

Ancak salt bu gerekçelerle II. Sicil kurulmasına gerek yoktur. Ticaret Kanunu, Kabotaj Kanunu ve ilgili mevzuatta değişiklikler yapılması yeterlidir. Dünya uygulamasında II. Sicilin bu konuda tek alternatif olmadığını göstermektedir. Nitekim İsveç, yapılan dikkatli incelemelerden sonra, sendikaların güçlü karşı koymalarıyla birlikte II. Sicil kurmaktan vazgeçmiş bunun yerine, İsveç'li donatanlara uluslararası ticaret yapan gemilerinde yabancı gemi adamı istihdamına olanak tanımış ancak devletin sosyal güvenlik sistemine yaptığı katkı devamlılık niteliğine kavuşturulmuştur.¹ Aynı şekilde İtalya'da bare-boat statüsünde kiralanan gemilerde yabancı gemi adamı istihdamına izin vermiş ve II. Sicil kurulması planları terkedilmiştir.²

Sonuç olarak, Türkiye'nin bu aşamada II. Sicile ihtiyacı olmadığı ancak uluslararası rekabette güç durumda kalan donatanlara yayınladıkları sektör raporunda önerdikleri teşvik tedbirlerinin verilmesi (özellikle filonun gençleştirilmesi), gemi adamı istihdamında bir takım kolaylıklar sağlanarak İsveç örneğinde olduğu gibi özellikle devletin sosyal güvenlik harcamalarına gerek gemi adamlarını gerekse donatanları memnun edecek biçimde katkıda bulunması gerektiği söylenebilir.

¹ OECD üyesi bazı ülkelerde Geçerli, İkinci Sicillere kayıtlı Gemilerin Rekabete İlişkin Nihai Avantajların İncelenmesi. Deniz Ticareti Mayıs-Haziran'93, s.41

² OECD Raporu, s.41

EK-I
TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞTİRİLMESİ
AMACIYLA
"TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ"
OLUŞTURULMASI HAKKINDA KANUN TASARISI

**TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞTİRİLMESİ AMACIYLA
"TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ"
OLUŞTURULMASI HAKKINDA KANUN TASARISI**

AMAÇLAR:

MADDE 1- Bu Kanun amacı, oluşturulan özel bir sicile tescil edilen ticaret gemileri ile deniz platformlarına gemi adamı istihdamı ve vergilendirme konularında kolaylıklar sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmaktır.

TANIMLAR:

MADDE 2- Bu Kanunda geçen:

- a) Gemi: Ticari amaçlarla kullanılan bir türlü yük, yolcu, balıkçı gemisini ve yatı,
- b) Deniz Platformu: Deniz üzerinde sabit veya hareket edebilen ve deniz, deniz dibi ve dip altı kaynaklarının araştırılıp işletilmesinde kullanılan her türlü deniz vasıtasını veya tesisini,
- c) Milli gemi sicili: Türk Ticaret Kanununun 839 uncu ve diğer maddelerinde öngörülen gemi sicilini,
- d) Türk Uluslararası gemi sicili: Bu Kanun uyarınca oluşturulan gemi sicilini,
- f) Uluslararası sözleşmeleri: Türkiye Cumhuriyeti tarafından ulusüne uygun olarak onaylanıp yürürlüğe konulmuş olan sözleşmeleri ifade eder.

TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ:

MADDE 3- Bu Kanunun 1 nci maddesinde öngörülen amaçları gerçekleştirmek üzere İstanbul'da "Türk Uluslararası Gemi Sicili" (bundan böyle "gemi sicili" olarak zikredilecektir) oluşturulmuştur.

Bakanlık gemi siciline ilişkin hizmetlerin daha süratli ve etkin bir şekilde yerine getirebilmesi amacıyla, yurt içinde veya yurt dışında gemi sicili irtibat büroları açabilir.

GEMİ SİCİLİNE TESCİL EDİLECEK GEMİLER:

MADDE 4- Gemi siciline tescil edilecek gemilerde ve deniz platformlarında aşağıdaki şartlar aranır:

a) Yük ve yolcu gemilerinin tescil tarihi itibarıyla 18 yaşından küçük 1000 GRT tondan büyük olması;

b) Balıkçı gemilerinin tescil tarihi itibarıyla 15 yaşından küçük olması;

c) Deniz platformlarının, deniz, deniz dibi ve dip altı kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi ile ilgili teknik özelliklere ve teçhizata sahip olması.

d) Yatlar için tonaj ve yaş sınırlaması yoktur.

ALTERNATİF MADDE 4:

Gemi siciline tescil edilecek gemilerde ve deniz platformlarında aşağıdaki şartlar aranır.

a) Yurt dışında inşa edilen 12.000 DWT'un (yolcu gemileri ile özel maksatlı özel yapılı gemilerde ise 499 grostonun) üzerindeki gemileri kapsar. Yurt içinde inşa edilen gemilerde 12.000 DWT'luk tonaj sınırlaması aranmaz.

b) Balıkçı gemilerinin tescil tarihi itibarıyla 15 yaşından küçük olması,

c) Deniz platformlarının, deniz, deniz dibi ve dip altı kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi ile ilgili teknik özelliklere ve teçhizata sahip olması.

GEMİ SİCİLİNE TESCİL İÇİN BAŞVURU:

MADDE 5- Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler kendi adlarına, Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş sermaye şirketlerinin yetkili temsilcileri şirket adına, geminin veya deniz platformunun gemi siciline tescili için yazılı başvuruda bulunabilirler.

Bu gemi siciline kayıt olacak gemiler için, Türk Ticaret Kanunu'nun 823-838. maddeleri, aşağıdaki esaslar çerçevesinde uygulanır.

Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş ticaret şirketlerinin malı olan gemiler, Şirketi idare ve temsil etmeye salâhiyetli olanların ekseriyeti Türk vatandaşı olmak ve şirket mukavelesine göre rey ekseriyeti Türk ortaklarda bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca sermayenin en az yüzde ellibirini temsil eden hisse senetlerinin nama yazılı ve Türk vatandaşının olmak ve nama yazılı hisse senetlerinin ahara devri şirket

idare meclisinin iznine bağılı bulunmak; şartlarıyla Türk gemisi sayılırlar.

Türk Ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler, payların yarısından fazlası Türklere ait ve gemi Müdürü de Türk vatandaşı olmak şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

Yabancı bayraklı bir gemiye, bu maddede belirtilen kişilerce çıplak (Bare-boat) kiralama yolu ile kiralınması halinde, 4 yıl süre ile Türk Bayrağı çekilmesine, şartlar mevcut olduğı takdirde, Bakanlıkça izin verilebilir.

GEMİ SİCİLİNE KAYDOLUNACAK BİLGİLER İLE GEMİ SİCİL KAYDININ TERKİNİ VEYA DEVRİ

MADDE 6- Gemi siciline, esas itibariyle; gemi sahibine, gemi teknik özelliklerine ve gemi üzerindeki haklara ilişkin bilgiler kaydolunur.

Gemi siciline ilişkin esaslar ile kaydın terkin veya devir usulleri Bakanlık tarafından hazırlanacak yönetmelik ile tespit edilir. Ancak, gemilerin sicil kaydının devri, ipotek sahiplerinin izinlerine tabidir.

BAYRAK ÇEKME HAKKINDAN YARARLANMA:

MADDE 7- Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ve deniz platformları Türk Bayrağı çekerler.

Bu Kanun uyarınca Türk Bayrağı çeken gemiler, türk bayraklı gemilere milli mevzuatla tanınmış olan haklardan yararlanırlar. Ancak, Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesi uyarınca Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemiler kabotaj hakkında yararlanamazlar.

Türk Bayrağının bulundurulmasına ve çekilmesine ilişkin kural dışı davranışlarda, Türk Ceza Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır.

GEMİ BELGELERİ VE GEMİLERİN TABİ OLACAKLARI ESASLAR:

MADDE 8- Gemilerde bulundurulması gereken belgeler ile süreleri ve bunlara ilişkin diğer esaslar, ilgili mevzuat ve uluslararası sözleşme hükümleri çerçevesinde Bakanlık tarafından tespit olunur.

GEMİ ADAMLARININ UYRUĞU VE İSTİHDAMI:

MADDE 9- Gemi siciline tescil edilecek gemilerde, gemi kaptanı veya ikinci kaptan için Türk uyruklu olma şartı aranır. Gemide görev yapan diğer gemi adamlarının üçte ikisi için Türk uyruğunda olma şartı aranmaz.

Gemide bulunan stajyerler, hukuki statüleri itibariyle gemi zabıt ve tayfalarından sayılmazlar.

1. ALTERNATİF MADDE 9

Gemi siciline tescil edilecek gemilerde gemi kaptanı veya 2. kaptan için Türk uyruğu şartı aranır.

2. ALTERNATİF MADDE 9

Gemi siciline tescil edilecek gemilerde, gemi kaptanı ve gemi adamları için Türk uyruğu şartı aranmaz.

GEMİ ADAMLARININ SOSYAL GÜVENLİĞİ, ÇALIŞMA ŞARTLARI:

MADDE 10- Gemi siciline kayıtlı bulunan gemilerde istihdam edilecek Türk uyruklu gemi adamları Türk Milli Mevzuatında, yabancı uyruklu gemi adamları ise kendi ülkelerindeki mevzuatta yer alan sosyal güvenlik haklarına sahiptirler.

YABANCI UYRUKLU GEMİ ADAMLARININ ÜLKEYE GİRİŞ--ÇIKIŞLARI VE KONAKLAMALAR:

MADDE 11- Gemi siciline kayıtlı gemilerde istihdam edilen yabancı uyruklu gemi adamlarının sahip oldukları ve Bakanlıkça tanınan gemi adamı sertifikaları pasaport yerine geçer. Bunları taşıyan yabancı uyruklu gemi adamlarından, Türkiye'ye giriş ve çıkışlarında, geminin uğrak yaptığı liman şehrinde veya yakın yerleşim merkezinde konaklamaları şartıyla, pasaport aranmaz.

Yabancıların ülkeye kabulü ve ülkeden çıkarılmalarına ilişkin yürürlükteki mevzuat hükümleri saklıdır.

VERGİLENDİRME:

MADDE 12-A) Bu Kanunun 3 üncü maddesi uyarınca oluşturulan gemi siciline kayıtlı gemilerin ve deniz platformlarının işletilmesinden ve bir başka gerçek veya tüzel kişi adına gemi siciline tescil edilmek kaydıyla devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergilerinden ve her türlü fondan müstesnadır. Kurumlar vergisinden istisna edilen ve kazançlar gelir ve kurumlar vergisi tevkifatına da tabi tutulmazlar. Ancak, bu fıkra hükmüne göre kazançları kurumlar vergisi istisnasından yararlanan gemiler hakkında, Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 8 inci maddesinin 8 numaralı bent hükmü uygulanmaz.

B) Bu Kanun uyarınca oluşturulan gemi siciline kayıtlı gemi ve deniz platformları için, sahiplerinden aşağıda belirtilen harçlar ayrıca tahsil olunur.

a) İlk kayıt harcı: Gemilerden, 3.000 ABD Doları karşılığı Türk lirasına ilave olarak, herbir net ton için 0,50 ABD Doları karşılığı Türk lirası tutarında alınır. Deniz Platformlarından, 6.000 ABD Doları karşılığı Türk lirası tutarında alınır. Gemi siciline kayıtlı gemi ve deniz platformlarının ivaz karşılığı temlik dolayısıyla yeni sahipleri adına tescilinde, bu bentte belirtilen harç yüzde elli indirimli uygulanır.

b) Yıllık tonaj harcı: Gemilerden, gemi siciline kayıtlı olduğu her takvim yılı için, herbir net ton başına 0,60 ABD Doları karşılığı Türk lirası tutarında alınır. Deniz Platformlarından, 15.000 ABD Doları karşılığı Türk lirası tutarında alınır. Bu harç, Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere, iki eşit taksitle tahsil olunur. Vadesi gelen yıllık tonaj harcı taksitleri ödenmedikçe, gemi sicilinin terkin ve geminin yeni sahibi adına tescili yapılmaz. Devir sırasında vadesi gelmeyen harç taksitleri, geminin adına tescil olunduğu yeni sahibi tarafından taksit süreleri içinde ödenir.

c) ABD Dolarının Türk lirası karşılığının hesabında: gemi siciline tescillerde, tescil tarihi; yıllık tonaj harcına ilişkin taksitlerde ise, herbir, tespit ve ilan olunan döviz satış kuru esas alınır.

d) Yukarıda belirtilmeyen gemi sicil ve liman işlemleri hakkında, 492 sayılı Harçlar Kanununa ekli (7) sayılı tarifeye göre harç alınmaya devam olunur.

e) Bu madde uyarınca alınacak harçların tarh, tahakkuk ve tahsilinde yukarıda aksine hüküm bulunmadıkça, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun ve 492 sayılı Harçlar Kanunu hükümleri uygulanır.

f) Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar, Maliye ve Gümrük Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı'nca müştereken tespit edilir.

SİGORTA

MADDE 13- Bu sicile kayıtlı gemiler sigortalarını yurt dışında yaptırabilirler.

MALİ YARDIM VE TEŞVİKLER:

MADDE 14- Türk Milli Mevzuatına göre Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişi gemi sahiplerine tanınan mali yardım ve teşvikler, gemisini bu Kanun Hükümlerine göre gemi siciline tescil ettiren Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilere de tanınır. Gemi siciline gemisini tescil ettiren Türkiye'de mukim gemi sahibi yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk Mevzuatına göre kurulan ve ortaklık paylarının

yarısından fazlası yabancı uyruklulara ait bulunan gemi sahibi sermaye şirketlerinin söz konusu mali yardım ve teşviklerden yararlanırlmaları ve buna ilişkin usul, esas ve nispetler Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit edilir.

UYGULANACAK HÜKÜMLER

MADDE 15- Bu Kanun kapsamındaki tescil işlem ve faaliyetler için, bu Kanuna aykırı olan:

- a) 815 sayılı *Kabotaj Kanunu Hükümleri*,
- b) 6762 sayılı *Türk Ticaret Kanunu Hükümleri*,
- c) 5422 sayılı *Kurumlar Vergisi Kanunu Hükümleri*,
- d) 193 sayılı *Gelir Vergisi Kanunu Hükümleri*,
- e) 492 sayılı *Harçlar Kanunu Hükümleri*,
- f) 488 sayılı *Damga Vergisi Kanunu Hükümleri*,
- g) 1615 sayılı *Gümrük Kanunu Hükümleri*,
- h) 7397 sayılı *Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkındaki Kanun Hükümleri*,

YÖNETMELİĞİN HAZIRLANMASI:

MADDE 16- Bu Kanunun 6 ncı maddesinde öngörülen yönetmelik, ilgili kurum ve kuruluşlarınca görüşleri alınmak kaydıyla, Bakanlıkça Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç ay içinde yürürlüğe konur.

GEÇİCİ MADDE 1- Bu Kanunun yürürlüğe girmesini müteakip tescil edilecek gemi ve deniz platformları için, yıllık tonaj harcı taksiti, tescilinin yapıldığı ay hariç tutulmak suretiyle kalan net aylara isabet eden tutarda, Türk Lirası karşılığı ilk tescilin yapıldığı tarih için Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nca tespit ve ilan olunan döviz satış kuru üzerinden hesaplanarak tahsil olunur.

YÜRÜRLÜK:

MADDE 17- Bu Kanun, yayımlandığı tarihten üç ay sonra yürürlüğe girer.

YÜRÜTME:

MADDE 18- Bu Kanun Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BİBLİYOGRAFYA
MONOGRAFİ VE MAKALELER

- AYBAY Atilla, Elverişli Bayraklar (Flag of Convenience) Denizati, (yıl 2, sayı 818) 1988
- AYBAY Gündüz, Elverişli Bayrak Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar, Deniz Ticareti (Eylül-Ekim 1987)
- AYBAY Rona, Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu, A.Ü.S.B.F Dergisi, c.47, sayı 1-2
- COLOMBOS Jhon, Internationales Seerecht, 1963 (Walter Schatzel)
- ÇAĞA Tahir, Deniz Ticareti Hukuku, c.1 (Giriş, gemi, donatan ve kaptan) 9.baskı. İstanbul 1990
- ÇAĞA Tahir, Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli, İÜHFM (1975 sayı 3-4)
- ÇELİKEL Aysel, Yabancılar Hukuku, 6.baskı. İstanbul 1993
- ÇETİNGİL Ergon / KENDER Rayegan, İkinci Sicil Yasa Tasarısı Üzerine Düşünceler, Denizati (Nisan, Mayıs yıl 7 sayı 4-5)
- ERİŞ Gönem, Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, cilt 3, Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990
- HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, Eşya Hukuku, İstanbul 1991
- KALPSÜZ TURGUT, Deniz Ticareti Hukuku, c.1, Ankara 1971
- KOSTKA Klaus, Zweitregister für Seeschiffe, eine historisch-rectvergleichende Betrachtung, 1992
- KENDER Rayegan/ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Temel Hükümler) Genişletilmiş 5.baskı İstanbul 1992
- McDOUGAL/BURKE, The Public of the Oceans, Yale University Press, 1962
- MEESE Sally, When Jurisdictional Interest Collide International, Domestic and State Efforts to Prevent Vessel Source Oil Pollution (ODILJ 12)
- OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku, c.1, İstanbul 1990
- OKAY Sami, Gemilere Türk Bayrağı Çekme ve Donatanın Tabiyeti Meselesi İstanbul Barobu Dergisi. 1953
- OSİKE Eber, Flag of Convenience, Recent Developments 73 AJIL(604) 1979
- ÖNERDEM İlhan, İkinci Sicilin Doğuş Nedenleri ve Türkiye'de İkinci Sicil, Denizati (yıl 7, sayı 4-5) 1993
- ÖNDER Ayhan, Ceza Hukuku Dersleri, İstanbul 1992.
- PAZARCI Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, II.kitap, Gözden geçirilmiş 3.baskı, Ankara 1993
- READY Nigel, Ship Registration, London, 1991
- SCHMIDT Folke, Ships Flying of Flag of Convenience, Arkiv for Sjorett (Journal of Maritime Law) Oslo, Volume 12, 1972
- SMITH Jeremy, Geleneksel Açık Siciller Durumlarını Koruyabilecekler mi? çev. Tülay Eyüpoğlu, Denizati, (yıl 2, sayı 18) 1988

TEKİL Fahiman, Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 1970
TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku (Deniz Hukukuna Giriş) İstanbul 1987
TEKİNALP Gülören, Milletlerarası Özel Hukuk Dersleri (Bağlama Kuralları) Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul 1992
TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri (Devletin Yetkisi) İstanbul 1989
TÜTÜNCÜ Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Kirlenmelerin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1993
VOGT Bernhard, Zweitregister für Die Deutschseeschiffahrt, Gazete Commenti, 11.2.1989
WAHL Albert, Deniz Ticareti Hukuku (çev. Kazım Berker) Ankara 1948
YAVAŞCA Cemalettin, İkinci Sicil Meselesi, Denizatı (yıl 7 sayı 8-9) 1993
YAZICIĞÖLU Emine, Türk Gemi Sicili, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1990
YÜCEL Erol, Dünyada Serbest bayrak ve İkinci Sicil Uygulamaları ile Uluslararası Türk Gemi sicili Kuruluş Çalışmaları, Deniz Ticareti (yıl 10, sayı 5) Eylül-Ekim 1993

SÜRELİ YAYINLAR

Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası, yayın no:31, Aralık 1993
Flag of Convenience, The ITF's Campaign (ITF Bülteni) 1991
Guide to International Ship Register, Ship Manegers, Manning Agents and Crew Travel, 1991/1992 Edition, Lloyd of London Press Ltd.
Guide to International Ship Registers, Ship Managements Services 1992/1993 Edition, Lloyd of London Press Ltd.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ